

Vergaderjaar 2010–2011

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 306

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 januari 2011

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het verslag van de Transportraad van 2 december 2010.

Als eerste punt op de agenda is gesproken over het voorstel voor een **richtlijn ter facilitering van de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid**. Ik ben verheugd dat het gelukt is om tot overeenstemming te komen. Het voorstel draagt bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in Europa door, voor bepaalde verkeersovertredingen die door EU-burgers in een andere lidstaat worden gepleegd, te komen tot uitwisseling van naam en adresgegevens van kentekenhouders. Het gaat hierbij uiteindelijk om acht overtredingen: rijden met te hoge snelheid, rijden door rood licht, rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs, het niet dragen van een gordel, het niet dragen van een helm, het onrechtmatig gebruik van (rij)stroken (zoals bijvoorbeeld onrechtmatig gebruik van de vluchtstrook) en handheld bellen.

Vervolgens vond een debat plaats over **herziening van het eerste spoorpakket**. Het debat werd gevoerd aan de hand van drie onderwerpen:

1. De mate waarin een nationale strategie voor infrastructuurontwikkeling een stimulans zou kunnen zijn voor duurzame investeringen in de spoorwegsector;
2. differentiatie van de gebruikersvergoeding om het gebruik van geluidsarm spoormateriaal te stimuleren;
3. een korting op de gebruikersvergoeding voor treinen die zijn uitgerust met het Europese beveiligingssysteem ERTMS.

Wat betreft het eerste onderwerp onderschreven de meeste lidstaten, waaronder Nederland, het belang van het opstellen van meerjaren strategieën voor de ontwikkeling van de infrastructuur. Vrijwel zonder uitzondering verwezen de lidstaten daarbij wel naar handhaving van hun

eigen regels in de begrotingssystematiek. Ten aanzien van het tweede onderwerp heeft Nederland aangegeven dat het stiller maken van het spoormaterieel van essentieel belang is, onder meer door het differentiëren van de gebruikersvergoeding met betrekking tot geluid. Nederland verbindt, net als veel andere lidstaten, wel voorwaarden aan een eventuele verplichte differentiatie. Een cruciaal element voor Nederland is het geautoriseerd krijgen van de zogenaamde LL-remblokken (die geluidsarmer zijn). Dit is een randvoorwaarde om tot een kosten-effectieve ombouw van bestaande spoorwagons te komen. Ook heeft Nederland de noodzaak onderstreept van onderzoek om op termijn (2020) te komen tot een Europees verbod op lawaaiig spoormaterieel en heeft het voorgesteld om te bezien of er ook binnen het TEN-T budget mogelijkheden zijn om de overgang naar stiller materieel financieel te ondersteunen. Ten aanzien van het derde onderwerp stelt de Commissie een verplichting tot een tijdelijke korting voor locomotieven uitgerust met ETCS voor. Veel lidstaten, waaronder Nederland, zijn op dit moment geen voorstander van een verplichte Europese invoering van deze korting. Nederland steunt wel de optie om een dergelijke korting te kunnen toepassen waar effectief.

De Raad vervolgde met een voortgangsrapportage over het **voorstel voor een besluit inzake de toegang tot de Public Regulated Service (PRS) van het Galileo programma**. PRS is een robuust signaal voor plaats- en tijdbepaling dat alleen beschikbaar is voor overheden en door deze overheden geautoriseerde gebruikers. Het laat de lidstaten vrij in het gebruik van het signaal. De Commissie gaf aan dat het concept besluit vooral technisch van aard is en de voorwaarden schept voor het gebruik van PRS.

Onder het kopje zeevervoer lagen Raadsconclusies voor over de **volledige integratie van het vervoer over water in de vervoers- en logistieke ketens van de EU**. Commissaris Kallas verwelkomde de Raadsconclusies en benadrukte vooral het belang van het in de tekst genoemde «Blue Belt» concept. Dit is een proefproject dat de huidige administratiebeperkingen van het zeevervoer moet verminderen. Enkele lidstaten benadrukten dat de afspraken over het terugdringen van zwavelemissies in de zeevaart niet zouden mogen leiden tot een verschuiving van vervoer over water naar vervoer over land. De Raadsconclusies werden vervolgens met consensus aangenomen.

Het volgende punt van de agenda was de **beveiliging van de luchtvracht**. Het voorzitterschap en de Commissie presenteerden een rapport met mogelijke maatregelen, opgesteld naar aanleiding van de recente incidenten op vrachtvliegtuigen. Nederland gaf zijn steun aan de voorliggende maatregelen en stipte in het bijzonder de noodzaak aan om intelligence data beter te delen, kennis van de douane beter te benutten en derde landen te ondersteunen. Nederland vroeg ook aandacht voor het kostenaspect van maatregelen en het belang van nauwe betrokkenheid van de luchtvaartsector bij de nadere uitwerking van de maatregelen. Het voorzitterschap concludeerde dat de lidstaten een positieve waardering voor het rapport hadden uitgesproken en verzocht de Commissie en de lidstaten om snel over te gaan tot uitvoering van de maatregelen. De Commissie zal hier in de volgende Transportraad verslag van doen.

Over het **actieplan Verkeersveiligheid** werden zonder verdere discussie Raadsconclusies aangenomen.

Het **besluit over de zetel van de Galileo Supervisory Authority (GSA)** is – anders dan aangekondigd in de geannoteerde agenda Transportraad 2 december 2010 (21 501-33, nr. 301) – nog enige dagen

uitgesteld. In een intergouvernementele bijeenkomst en marge van de Raad voor Concurrentievermogen van 10 december 2010 is vervolgens de Tsjechische hoofdstad Praag aangewezen als vestigingsplaats voor de GSA. Het ER-besluit van 2003 (Edinburgh), waarin is vastgesteld dat de nieuwe lidstaten voorrang dienen te krijgen bij toewijzing van nieuwe EU vestigingen, is voor veel lidstaten een belangrijke overweging geweest bij hun uiteindelijke keuze. Vooruitlopend op het besluit over de GSA zetel – waarvoor ook Nederland (Noordwijk) kandidaat was – heeft Nederland tevens ingezet op een alternatieve vestiging in Noordwijk. Nederland heeft van de Europese Commissie de toezegging gekregen dat het Galileo Performance Centre (GPC) in Nederland gevestigd zal worden. Het GPC zal een technisch hoogwaardige faciliteit worden met als taak het permanent volgen van de werking van het Galileo systeem. Daarnaast zal de vestiging bestaan uit een informatieloket voor twee producten van Galileo: tijd en landmeetkunde. Hiermee is een goed alternatief voor de GSA zetel gevonden.

Tot slot is en marge van de Raad het FABEC Verdrag ondertekend, waarmee een belangrijke stap is gezet in de uitvoering van de Single European Sky. Het FABEC initiatief is een civiel-militair samenwerkingsproject tussen België, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Luxemburg en Nederland, waarin wordt toegewerkt naar een gezamenlijk beheer van het luchtruim ongeacht de landsgrenzen. Dit moet leiden tot een efficiënter gebruik van het luchtruim.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus