

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 384

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 13 juli 2012

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen over de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad van 16 en 17 juli 2012 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 382).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 juli 2012.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Westerhoff

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken met betrekking tot de Informele Transportraad van 16–17 juli 2012. De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele vragen hierover.

In het verslag van de Transportraad van 7 juni 2012 wordt gesproken over de voortgang van ETS¹ in de luchtvaart. De leden van de VVD-fractie zijn altijd kritisch geweest over de invoering ervan, omdat dit niet mondiaal geschiedt, waardoor mondiaal geen sprake is van een gelijk speelveld. De leden van de VVD-fractie vragen wat de verdere stappen van de minister zijn in het bepleiten van een mondiale aanpak. Deze leden zijn van mening dat blijvende druk noodzakelijk is.

De leden van de VVD-fractie hebben voorts de vraag wat het standpunt en de inbreng van de minister was bij het punt van de technische harmonisatie van elektronische tolheffingsystemen op het Europese wegennet.

Met betrekking tot het fiche over de mededeling richtsnoeren inzake het vignet voor lichte particuliere voertuigen hebben de leden van de VVD-fractie de vraag of de minister weet hoe dit voorstel bij andere lidstaten ligt, met name die waar een vignet wel wordt gebruikt?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de PvdA-fractie hebben een positieve grondhouding ten opzichte van alle drie de onderwerpen op de agenda: intelligente vervoerssystemen (ITS), open data en multimodaliteit. In hun optiek moeten deze wel in samenhang worden beschouwd. ITS zorgt ervoor dat er Europese standaarden komen voor multimodale vervoerssystemen, waardoor een lappendeken aan systemen (elk land een) wordt voorkomen. Dat is een zeer goed startpunt. Reisinformatie wordt via Europese standaarden gebundeld, waardoor in heel de EU het gemakkelijker wordt om de beste manier van transport te kiezen via apps en dergelijke. In Nederland wordt daar reeds een slag in geslagen. Multimodaliteit kan wat de leden van de PvdA-fractie betreft, verder worden uitgerold. Graag zien deze leden een voortrekkersrol van Nederland op dit vlak om te komen tot een integraal vervoersysteem.

Graag zouden de leden van de PvdA-fractie zien dat de regering zich ervoor inzet om in Nederland de volgende stap te zetten in multimodaal vervoer. Zo kan bijvoorbeeld het woon-werkverkeer als een proces worden gezien, waarin auto, OV en fiets alle drie een rol spelen. De leden van de PvdA-fractie zouden bijvoorbeeld graag zien dat er meer inzet komt op ketenmobiliteit via een intelligent vervoerssysteem, af te lezen van de routenavigatie of app op smartphone. Hierdoor wordt snel en eenvoudig inzichtelijk waar de reiziger zijn auto op P&R kan zetten en drie minuten later zijn trein kan pakken om daarmee de files op de rondweg te mijden en sneller en zonder parkeerproblemen op de plaats van bestemming te komen.

Voor de reiziger moet het eenvoudig zijn om tijdens de reis te wisselen van vervoersvorm. Dat vergt een bundeling van datastromen en vervoersmodaliteiten. De leden van de PvdA-fractie denken dan bijvoorbeeld aan een mobiliteitskaart, die tevens OV-abonnement, tankpas, fietsabonne-

¹ Emissiehandelssysteem.

ment en leasecontract ineen is. Deze integrale aanpak, daar staan deze leden voor. Graag horen zij van de regering een soortgelijk pleidooi in de EU.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende verslag van de Transportraad van 7 juni en van de geannoteerde agenda van de aankomende Informele Transportraad. Deze leden hebben hierover enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie lezen in het verslag van de vorige Transportraad dat niet gesproken is over de financiële componenten van Connecting Europe Facility (CEF), de financiële onderbouwing van het Trans-Europees Vervoersnetwerk. Hoe kan er in de Transportraad overleg plaatsvinden over CEF, terwijl het financiële gedeelte behandeld wordt bij onderhandelingen over de meerjarenbegroting? Voorts zien de leden dat tijdens de Raad voornamelijk gesproken is over de maximale subsidie voor wegen. In aansluiting daarop willen de leden weten voor hoeveel subsidie spoorwegen in aanmerking komen. Kan de minister aangeven wat de afspraken zijn voor grensoverschrijdende spoorprojecten? Kan Nederland subsidie aanvragen uit het CEF om de spoorinfrastructuur tussen Heerlen en Aken geschikt te maken voor Intercitytreinen?

Uit het verslag maken de leden van de CDA-fractie op dat het Europees Parlement zich ten tijde van de laatste Transportraad nog moest uitspreken over de digitale tachograaf. Ondertussen heeft het Europees Parlement zich uitgesproken voor de digitale tachograaf. Brancheorganisaties TLN en EVO plaatsen vraagtekens bij het op afstand uitlezen van de tachograaf, omdat dit kan leiden tot onevenredig hoge boetes voor kleine overtredingen van de rust- en rijtijden. Kan de minister die zorgen wegnemen?

De leden van de CDA-fractie willen van de minister weten wat het oordeel is over de adviezen van de werkgroep-Bayliss inzake vrije cabotage. De heer Bayliss heeft commissaris Kallas het advies gegeven om een nieuw systeem in te voeren van geheel vrije cabotage. Kan de minister aangeven welke gevolgen dit zal hebben voor Nederlandse chauffeurs? Wat zal de inzet van de minister zijn indien dit onderwerp geagendeerd wordt voor een volgende Transportraad?

Tot slot hebben de leden van de CDA-fractie vernomen dat het Europees Parlement het eCall-systeem wil verplichten voor alle nieuwe auto's. Eerder hebben de leden van de CDA-fractie aandacht gevraagd voor de initiatieven van Ford op dit punt. Volgens de regering voldeed dit systeem niet aan de vereisten. Kan de minister aangeven hoe de Europese verplichting van eCall zich verhoudt tot het tegenhouden van dergelijke initiatieven, zoals die van Ford?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

De leden van de SP-fractie zijn verheugd met de inzet van de minister inzake de richtsnoeren voor het vignet voor lichte particuliere voertuigen. Deze leden delen de mening dat dit niet Europees moet worden opgelegd, maar de uiteindelijke uitvoering een bevoegdheid moet blijven van de Lidstaten. Verder hebben deze leden hier geen nadere vragen over.

Wel hebben de leden van de SP-fractie vragen over de cabotageregels. Deze leden hebben vernomen dat de Europese Commissie voornemens is om het vrachtvervoer vrij te geven en dat hiermee een einde komt aan

cabotageregels. Is de minister bereid om dit aan de orde te stellen en te pleiten voor het handhaven van de cabotageregels? De leden van de SP-fractie voorzien grote nadelige gevolgen voor Nederlandse vrachtwagenchauffeurs, wanneer het vrachtvervoer geheel wordt vrijgegeven. Deelt de minister deze opvatting? Zo ja, wat gaat zij er verder aan doen om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Dan hebben de leden van de SP-fractie nog een vraag over de binnenvaart. Nog steeds hangen de regels van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) als een zwaard van Damocles boven de schippers. Er wordt nu wel over gesproken om de zwaarste eisen van tafel te krijgen, maar dan blijven er nog altijd ruim honderd over, die in de praktijk nog net zo desastreus zullen zijn voor de binnenvaart. Is de minister bereid om dit in Europees verband aan de orde te stellen. Zo ja, wanneer gaat zij dit doen? Zo niet, waarom niet?

II Reactie van de staatssecretaris

Verslag Transportraad 7 juni

ETS in de luchtvaart

In het verslag van de Transportraad van 7 juni 2012 wordt gesproken over de voortgang van ETS in de luchtvaart. De leden van de VVD-fractie zijn altijd kritisch geweest over de invoering ervan, omdat dit niet mondiaal geschiedt, waardoor mondiaal geen sprake is van een gelijk speelveld. De leden van de VVD-fractie vragen wat de verdere stappen van de minister zijn in het bepleiten van een mondiale aanpak. Deze leden zijn van mening dat blijvende druk noodzakelijk is.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de verdere stappen zijn om de mondiale aanpak voor luchtvaartemissies te bepleiten. Binnen ICAO, de Burgerluchtvaartorganisatie van de VN, wordt gewerkt aan een mondiaal marktconform systeem om CO₂-emissies te reduceren. Mijn ministerie neemt deel aan een Europese expertgroep die de EU bijdraagt aan dit proces verzorgt. Momenteel vindt een diepgaande analyse plaats van drie systemen die op mondiaal niveau zouden kunnen worden toegepast. De planning is dat de uitwerking van de systemen voor het eind van het jaar aan de Raad van ICAO wordt voorgelegd. De Raad zal dan een voorstel formuleren waar de landen tijdens de drie-jarlijkse assemblee in 2013 over kunnen stemmen.

Ik ben het met de leden van de VVD-fractie eens dat blijvende druk noodzakelijk is om het proces in ICAO op schema te houden, gezien de aanhoudende zorgen over mogelijke maatregelen van derde landen tegen de EU en Nederland. Ik zal daarom blijven aansturen op actieve betrokkenheid van derde landen en de EU bij een voortvarend ICAO proces.

Europese Elektronische Tolservice (EETS)

De leden van de VVD-fractie hebben voorts de vraag wat het standpunt en de inbreng van de minister was bij het punt van de technische harmonisatie van elektronische tolheffingsystemen op het Europese wegennet.

Op de agenda van de Transportraad van 7 juni 2012 stond de implementatie van de «European Electronic Toll Service» (EETS)-richtlijn. De Europese Commissie heeft een informerende notitie opgesteld over de voortgang van de implementatie van de EETS-richtlijn met voorstellen om de EETS-implementatie verder te bespoedigen. Ik betreur dat EETS mogelijk niet per oktober 2012 operationeel zal zijn en zie met de

Commissie mogelijkheden in een regionale aanpak met reeds bestaande systemen. Ik onderschrijf met de vervoerssector het belang van EETS: een systeem waarbij één contract en één OnBoardUnit (OBU) voldoende is en deel dan ook de opvatting van de Commissie dat EETS op termijn echt Europees dekkend zou moeten worden.

Connecting Europe Faciliteit (CEF)

De leden van de CDA-fractie lezen in het verslag van de vorige Transportraad dat niet gesproken is over de financiële componenten van Connecting Europe Facility (CEF), de financiële onderbouwing van het Trans-Europees Vervoersnetwerk. Hoe kan er in de Transportraad overleg plaatsvinden over CEF, terwijl het financiële gedeelte behandeld wordt bij onderhandelingen over de meerjarenbegroting?

Er is tijdens de Transportraad op 7 juni 2012 nog geen besluit genomen over het budget voor de *Connecting Europe Faciliteit* (CEF). Deze discussie maakt deel uit van de onderhandelingen over de nieuwe meerjarenbegroting van de EU, het Meerjarig Financieel Kader 2014–2020 (MFK). Het voortouw over de discussie over het MFK ligt bij de Raad Algemene Zaken en de Europese Raad. De inhoudelijke aspecten worden wel door de vakraden behandeld.

Het Deense voorzitterschap heeft met succes getracht tijdens de Transportraad een partiële algemene oriëntatie vast te stellen over de niet-financiële aspecten van de CEF, zoals de spelregels voor EU-steun aan de realisatie van infrastructuur voor vervoer, energie en telecommunicatie. Deze spelregels zijn van belang, want zij bepalen welke activiteiten voor steun in aanmerking komen, met welke instrumenten en met welk aandeel aan EU-bijdrage. Omdat de CEF naast vervoer ook betrekking heeft op energie en telecommunicatie is bij de opstelling van deze spelregels ook het Ministerie van ELenI nauw betrokken geweest.

Voorts zien de leden dat tijdens de Raad voornamelijk gesproken is over de maximale subsidie voor wegen. In aansluiting daarop willen de leden weten voor hoeveel subsidie spoorwegen in aanmerking komen.

Voor de aanleg van spoorwegen wordt door de Commissie voorgesteld om maximaal 20% co-financiering beschikbaar te stellen. Het maximale co-financieringspercentage voor projecten die bovendien knelpunten aanpakken is 30% en kan zelfs oplopen tot 40% voor grensoverschrijdende projecten. De Raad kon zich op 7 juni 2012 vinden in het voorstel van de Commissie. Het Europees Parlement (EP) heeft zich nog niet uitgesproken over het voorstel.

Kan de minister aangeven wat de afspraken zijn voor grensoverschrijdende spoorprojecten?

Er zijn geen afspraken gemaakt voor grensoverschrijdende spoorprojecten. In algemene zin kan gesteld worden dat grensoverschrijdende knelpunten prioriteit hebben. Nadruk ligt daarbij op projecten met daadwerkelijke Europese meerwaarde, waarmee de verbindingen tussen de belangrijkste economische- en bevolkingscentra van de EU kunnen worden verbeterd (het kernnetwerk).

Kan Nederland subsidie aanvragen uit het CEF om de spoorinfrastructuur tussen Heerlen en Aken geschikt te maken voor Intercitytreinen?

Het Europees Parlement (EP) moet zich nog uitspreken over het CEF voorstel. Met de tekst zoals deze aan het EP voorligt kunnen grensoverschrijdende spoorprojecten op het uitgebreide TEN-T netwerk, zoals Heerlen-Aken, in aanmerking komen voor subsidie. Tijdens de Transportraad van 7 juni 2012 is bij het bereiken van de partiële algemene oriëntatie op de CEF namelijk afgesproken dat maximaal 5% van het CEF budget besteed mag worden aan projecten die liggen op het uitgebreide netwerk en bijdragen aan het verbeteren van grensoverschrijdende verkeersstromen of knelpunten oplossen en die ook bijdragen aan de ontwikkeling van het kernnetwerk.

Geannoteerde agenda informele Transportraad 16–17 juli in Nicosia (Cyprus)

De leden van de PvdA-fractie hebben een positieve grondhouding ten opzichte van alle drie de onderwerpen op de agenda: intelligente vervoerssystemen (ITS), open data en multimodaliteit.

De fractie van de PvdA heeft een oproep gedaan om een warm pleidooi te houden in de EU over de integrale aanpak rond intelligente vervoerssystemen (ITS), open data en multimodaliteit.

Ik onderschrijf de samenhang tussen open data, ICT en multimodale reisplanners van harte, zowel binnen Nederland als internationaal. Met de inzet van het kabinet rond open data komt ook steeds meer informatie beschikbaar voor die markt, op grond waarvan dienstverleners voorafgaand of tijdens zijn reis actuele, op maat gesneden route en reisinformatie kunnen leveren aan de reiziger. De kracht van goede samenwerking in Europa op het gebied van ITS is de standaardisatie. Op Europees niveau en in het verlengde daarvan op mondiaal niveau. Hierdoor komt de markt voor informatie- en andere diensten sneller tot wasdom en kan deze duurzaam functioneren zonder structurele overheidsfinanciering. Ik zal in de komende informele Transportraad het belang van een integrale aanpak en Europese standaardisatie dan ook benoemen.

BNC-fiche Mededeling richtsnoeren vignet voor lichte particuliere voertuigen

Met betrekking tot het fiche over de mededeling richtsnoeren inzake het vignet voor lichte particuliere voertuigen hebben de leden van de VVD-fractie de vraag of de minister weet hoe dit voorstel bij andere lidstaten ligt, met name die waar een vignet wel wordt gebruikt?

Het is op dit moment niet bekend hoe andere lidstaten tegen de mededeling aankijken. Het betreft hier een mededeling ter verduidelijking van de algemene beginselen van non-discriminatie en evenredigheid waar alle lidstaten baat bij hebben. Een nationaal vignetsysteem is volgens de Commissie in overeenstemming met deze beginselen, als het past binnen de richtsnoeren die in de mededeling worden gegeven. De Commissie nodigt in de mededeling de lidstaten uit die een vignetsysteem voor lichte particuliere voertuigen hebben of willen, hun systeem te toetsen aan de richtsnoeren in de mededeling.

Digitale tachograaf

Uit het verslag maken de leden van de CDA-fractie op dat het Europees Parlement zich ten tijde van de laatste Transportraad nog moest uitspreken over de digitale tachograaf. Ondertussen heeft het Europees Parlement zich uitgesproken voor de digitale tachograaf. Brancheorganisaties TLN en EVO plaatsen vraagtekens bij het op afstand uitlezen van de tachograaf, omdat dit kan leiden tot onevenredig hoge boetes voor kleine overtredingen van de rust- en rijtijden. Kan de minister die zorgen wegnemen?

Onder Pools voorzitterschap is reeds een partiële algemene oriëntatie bereikt.

In de algemene oriëntatie van de Raad is afgesproken dat er geen data over de rij- en rusttijden op afstand uitgelezen kunnen worden. De voorgestelde amendementen van het Europees Parlement brengen daar geen verandering in.

Cabotageregels

De leden van de CDA-fractie willen van de minister weten wat het oordeel is over de adviezen van de werkgroep-Bayliss inzake vrije cabotage. De heer Bayliss heeft commissaris Kallas het advies gegeven om een nieuw systeem in te voeren van geheel vrije cabotage. Kan de minister aangeven welke gevolgen dit zal hebben voor Nederlandse chauffeurs? Wat zal de inzet van de minister zijn indien dit onderwerp geagendeerd wordt voor een volgende Transportraad? Ook de leden van de SP hebben vragen hierover.

Cabotage is belangrijk voor Nederland. Het voorkomt het onnodig leeg rijden van vrachtwagens en is daarmee beter voor het milieu. Het zorgt ervoor dat het bestaande vervoer efficiënter gebeurt. Ik wil mij dan ook hiervoor inzetten.

Het advies van de High Level Group onder leiding van de heer Bayliss wordt op dit moment door de Europese Commissie nog nader bestudeerd. Ik doe hetzelfde. De verwachting is dat de Europese Commissie op basis van het rapport van de High Level Group eind 2012 met een voorstel voor de aanpassing van de cabotageregels zal komen. Deze voorstellen kunnen afwijken van het Witboek. Het voorstel zal met de sociale partners worden besproken en de voor- en nadelen in relatie tot praktische toepassingen, handhaafbaarheid en administratieve lasten in kaart worden gebracht.

Het eCall-systeem

De leden van de CDA-fractie hebben een vraag over het zogenaamde eCall systeem. Zij vragen hoe de Europese verplichting van eCall zich verhoudt tot het tegenhouden van dergelijke initiatieven, zoals van Ford.

eCall staat voor elektronisch bellen en maakt het mogelijk dat auto's noodoproepen naar 112-centrales kunnen sturen. Dat gebeurt automatisch als een voertuig bij een ongeval betrokken is geraakt. De noodoproep (eCall) bevat onder meer de GPS-coördinaten van de plek van het ongeval en het chassisnummer van het voertuig. Dankzij die extra voertuiginformatie weten hulpverleners om welk type voertuig het gaat, zodat ze gericht hulp kunnen bieden.

De functionele en technische specificaties voor eCall zijn al in 2011 opgesteld, dit jaar gaan de eerste lidstaten hiermee aan de slag. Het systeem van Ford voldoet niet aan de specificatie zoals die momenteel op Europees niveau in ontwikkeling is. eCall moet over de grenzen heen kunnen werken, zodat de Europese burgers in elke lidstaat van de Europese Unie op dezelfde manier geholpen kunnen worden. Dit benadrukt de nut en noodzaak om in Europees verband standaarden te realiseren. Systemen die niet aan de Europese standaard voldoen zullen in Nederland niet worden ondersteund. Dit om te voorkomen dat in noodsituaties een oproep hierdoor niet wordt beantwoord.

Binnenvaart

De leden van de SP-fractie vragen om een reactie op de regels van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voor de binnenvaart en of de Minister bereid is deze in Europees verband aan de orde te stellen.

Ik heb recent op schriftelijke vragen van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu, gesteld op 28 juni 2012, met betrekking tot binnenvaart en zeevaart, reeds een antwoord gegeven op vergelijkbare vragen van de SP-fractie. Ik heb toen aangegeven dat, overeenkomstig de toezegging die ik tijdens het Algemeen Overleg van 19 januari 2012 heb gedaan, uw Kamer na de zomer nader zal informeren over de voortgang met betrekking tot de discussie in de CCR over de door de SP fractie bedoelde overgangsbepalingen voor technische voorschriften. Aangezien het hier om CCR-regelgeving gaat, dient deze discussie ook in de CCR te worden gevoerd.