

Vergaderjaar 2012–2013

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 434**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 13 september 2013

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties behoefte enkele vragen en opmerkingen voor te leggen over de Transportraad van 15 en 16 september 2013. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 432).

De vragen en opmerkingen zijn 6 september 2013 aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 11 september 2013 zijn deze vragen beantwoord door de minister en de staatssecretaris. De vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie  
Paulus Jansen

Adjunct griffier van de commissie  
Opperhuizen

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### ***Inleiding***

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van de geannoteerde agenda van de informele Transportraad van 15 en 16 september 2013 en de daarbij behorende stukken. De leden van de VVD-fractie hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennis genomen van de agendapunten, zetten hun mening uiteen en hebben nog een aantal vragen waarop ze de regering verzoeken in te gaan.

De leden van de SP-fractie hebben kennis genomen van de agenda van de komende informele Transportraad en hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie zijn verheugd dat de Single European Sky (SES) een dusdanige prioriteit is voor Europa, dat de komende informele Transportraad bijeenkomst volledig hieraan gewijd zal zijn. Het valt de D66-fractie wel op dat Nederland nu tot het kamp van de «terughoudenden» is toegetreden. Zij ontvangen graag een toelichting hierop van de regering.

### ***Geannoteerde agenda van de informele Transportraad van 15/16 september 2013***

De leden van de VVD-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat Nederland de voorgestelde wijzigingen in de Europese agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA)-verordening zal verwelkomen, met uitzondering van de verplichting om de militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die primair civiel verkeer behandelen onder de civiele Europese regelgeving te plaatsen. De leden van de VVD-fractie kunnen zich hier goed in vinden. Wel vragen de leden van de VVD-fractie of Nederland zelf ook nog nieuwe ideeën aandraagt om de implementatie van de Single European Sky te versnellen. Zo ja, welke ideeën zijn dat? De leden van de VVD-fractie vragen ook hoe groot de kans is dat de eerder genoemde verplichting in het EU-voorstel met betrekking tot de militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners toch wordt aangenomen? En als dit voorstel wordt aangenomen, wat zijn dan de consequenties voor Nederland?

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om een nadere inschatting van de termijn waarop het emissiehandelssysteem voor CO<sub>2</sub>-uitstoot in de luchtvaart (ETS-luchtvaart) kan worden ingevoerd, en zijn benieuwd naar de maatregelen die zullen worden getroffen als blijkt dat ETS-luchtvaart nog geruime tijd niet zal worden ingevoerd. Deze leden verzoeken de minister om in te gaan op de noodzaak om ETS-luchtvaart in Europees verband door te zetten, indien het uiteindelijk niet lukt om in internationaal verband tot afspraken te komen.

De leden van de PvdA-fractie zijn voorts benieuwd naar de standpunten die andere landen hebben ingenomen, en wat de algemene consensus was over het voorstel van de Europese Commissie omtrent de herziening van passagiersrechten in de luchtvaart. Zij vragen de minister hier duidelijkheid over te verschaffen.

In de geannoteerde agenda schrijft de minister dat de implementatie minder voorspoedig loopt dan voorzien en dat dit komt door economische omstandigheden, institutionele kwesties en nationale belangen. De leden van de D66-fractie vragen de minister nader in te gaan op deze drie factoren en per factor exact te beschrijven wat zij bedoelt.

Voorts lezen de leden van de D66-fractie dat de Nederlandse regering pleit voor flexibiliteit per lidstaat. Dit verbaast hen. Was het doel van de complete exercitie in de vervolmaking van de interne Europese markt, waar SES onderdeel van is, niet om de markten op elkaar af te stemmen, vragen de leden. En is hier «maatwerk» niet mee in tegenspraak, zo vragen de leden.

Ook staat in de agenda dat Nederland wil vasthouden aan huidige regelgeving. Dit wordt niet verder geduid. De leden van de D66-fractie willen graag een toelichting op deze negatieve houding.

De leden van de D66-fractie vragen verder of het voorgestelde Nederlandse standpunt een versnelling van de SES niet juist in de weg zit.

### ***Verslag van de EU Transportraad d.d. 10 juni 2013 in Brussel***

Naar aanleiding van het verslag van de Transportraad van 10 juni 2013 vragen de leden van de VVD-fractie wat, met betrekking tot het pakket technische controles voertuigen, nadelig voor Nederland uit de bespreking is gekomen. Op welke onderdelen heeft Nederland verloren en op welke onderdelen gewonnen?

De leden van de SP-fractie zijn opgeschrikt door het voorstel van de Europese commissie om snelheidsbegrenzers in te bouwen in auto's. Deze leden zetten grote vraagtekens of dit plan wel bij zal dragen aan verkeersveiligheid. De leden verwachten dat met dergelijke maatregel een markt geopend wordt om de begrenzers te omzeilen, net zoals we bij scooters zien gebeuren. De leden zien liever dat er wordt ingezet op snelheidshandhaving op plekken waar dat echt noodzakelijk is zoals in woonwijken in plaats van het opleggen van begrenzers. De leden vragen de minister om spoedig te reageren op, en een standpunt in te nemen over, dit plan vanuit Brussel.

De leden van de SP-fractie hebben vernomen dat de regering positief staat tegenover het Europese kenteken. Deze leden vragen in hoeverre dit voorstel samenhangt met de RFID-chips in kentekens en wat de visie van het kabinet hierop is.

### ***EU-voorstel: Mededeling Versnelling van de implementatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim COM (2013)***

De leden van de PvdA-fractie steunen de spoedige implementatie van de Single European Sky (SES). Deze leden zijn van mening dat een gemeenschappelijk luchtruim grote milieuvoordelen en kostenvoordelen zal opleveren door kortere vluchtroutes en samenwerking tussen luchtverkeersleiders. Deze leden hebben nog wel enkele aandachtspunten over de versnelde implementatie van de SES.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om een nadere onderbouwing van de oorzaken van de vertraging van de implementatie van de SES, en verzoeken de minister hierbij ook in te gaan op het handelen van andere landen.

Deze leden vragen voorts op welke wijze de buitenlandse bezwaren tegen de implementatie van de SES volgens de minister ook daadwerkelijk weggenomen kunnen worden?

Tevens verzoeken de leden van de PvdA-fractie de minister om een nadere motivering van de afwijzing van de proportionaliteit van het SES-voorstel. Voorts vragen deze leden naar een beschrijving van andere instrumenten en operationele verbeteringen dan regelgeving, die volgens de regering kunnen bijdragen aan versnelde implementatie ervan.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het om de implementatie van de SES mogelijk te maken niet verstandiger zou zijn om de SES en marktwerking in de luchtvaartsector juist niet aan elkaar te koppelen.

De leden van de PvdA-fractie zijn kritisch op de nadruk die in het SES-voorstel ligt op de onvoldoende efficiënte verlening van luchtverkeersleiding en op de prestatiesturing voor luchtverkeersleiders op kostenefficiëntie, die een verminderde aandacht voor veiligheidsaspecten tot gevolg zou kunnen hebben. Deze leden verzoeken de minister om hier, en op de liberalisering van Luchtverkeersleiders Nederland, haar visie te geven.

De leden van de PvdA-fractie zijn net als het kabinet kritisch over het verplicht liberaliseren van aanvullende diensten van luchtverkeersleiders. Dit kan leiden tot hogere kosten voor de luchthavens, omdat deze diensten verplicht in de markt moeten worden gezet en dan weer moeten worden aanbesteed. Deze leden hebben net als de minister zorgen over het voornemen van de Europese Commissie om de militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die primair civiel verkeer behandelen verplicht onder de civiele EU regelgeving te plaatsen en verzoeken de minister om nader in te gaan op de concrete implicaties die dit heeft voor Nederland.

De leden van de SP-fractie zien voordelen om tot een gemeenschappelijk Europees luchtruim te komen. Alleen zijn deze leden geen voorstander als Europese Commissie zich in detail wil gaan bemoeien met het beleid in de lidstaten. Zo zijn de leden fel tegen een eventuele verplichting om ondersteunende diensten af te scheiden en onder een marktmechanisme te brengen. Kan de minister uitleggen in hoeverre dit mogelijk gevolgen heeft voor de luchtverkeersleiding?

Verder vragen de leden van de SP-fractie of er extra aandacht kan uitgaan naar de sportvliegers en paragliders. Deze hebben volgens de leden van de SP-fractie ook recht op een deel van het luchtruim. Hoe beschouwt de minister dit en is het mogelijk om deze te ondersteunen vanuit de luchtverkeersleiding? Als laatste vragen de leden van de SP-fractie of er nog recente ontwikkelingen zijn op het gebied van de passagiersrechten in de luchtvaart.

### ***Stand van zaken EU richtlijnvoorstel maritieme ruimtelijke ordening en geïntegreerd kustbeheer***

De leden van de VVD-fractie vragen, met betrekking tot de stand van zaken van het EU-richtlijnvoorstel maritieme ruimtelijke ordening en geïntegreerd kustbeheer, of er al zicht is op het «verlicht regime» inzake geïntegreerd kustbeheer. Wat houdt dit exact in en in hoeverre kijkt het af van de Nederlandse inzet?

### ***Fiche: Verordeningen gemeenschappelijk Europees luchtruim en Europees Agentschap voor luchtvaartveiligheid***

De leden van de D66-fractie gaan in op het BNC-fiche. Zo zien zij dat de regering de proportionaliteit negatief beoordeelt, «aangezien er voldoende andere instrumenten dan regelgeving zijn die kunnen bijdragen aan versnelling van de realisatie van de SES.» De genoemde leden vragen de Nederlandse regering om deze instrumenten te noemen en concreet uit te leggen hoe dit de komende jaren tot een versnelling zou kunnen leiden, gegeven ook de houding en positie van andere lidstaten.

De leden van de D66-fractie zien het nut van de beschreven gedetailleerde regelgeving waar de Europese Commissie voor staat, en stellen dat dit te verantwoorden valt gezien de potentiële opbrengsten. Zij hebben het idee dat de regering in het verleden positiever was over het SES-project. Zij vragen daarom een toelichting op deze beleidswijziging.

## II Reactie van de minister en staatssecretaris

In het Schriftelijk Overleg van 6 september 2013 over de informele transportraad van 15 en 16 september is een aantal vragen naar voren getreden. Onderstaand treft u hierop onze antwoorden aan.

De leden van D66 en de PvdA informeerden naar de **oorzaken van de vertraging bij de realisatie van het Europese gemeenschappelijke luchtruim** (*Single European Sky*, SES). Feit is dat alle lidstaten de totstandkoming van SES ondersteunen en dat in algemene zin geen bezwaren bestaan. Toch blijkt dat in de praktijk de noodzaak tot maatregelen minder wordt ervaren doordat als gevolg van de economische situatie de congestie minder toeneemt dan voorzien. Verder blijkt dat, onder andere binnen de *functional airspace blocks*, dat de totstandkoming van afspraken die leiden of zouden kunnen leiden tot aanpassing van bestaande nationale praktijken en organisaties vaak lastig is doordat de inspanningen relatief groot zijn voor grote lidstaten, terwijl het rendement hiervan meer toevalt aan kleinere lidstaten.

Anders dan de leden van D66 stellen, is er geen sprake van een **beleidswijziging** in Nederland en steunt Nederland volop de totstandkoming van SES. Omdat wij deze totstandkoming niet willen vertragen, willen wij de belangrijkste spelregels niet gedurende het spel veranderen. Dit verklaart ook het negatieve oordeel op proportionaliteit, waarnaar de leden van de PvdA vroegen: er wordt in de voorstellen zoveel veranderd, ook in de opzet van de *functional airspace blocks*, dat bestaande verworvenheden verloren gaan. Er zou verdere vertraging kunnen optreden doordat een discussie over nieuwe regelgeving kan zorgen voor langdurige onduidelijkheid over de (toekomstige) eisen aan de vormgeving van SES.

In antwoord op de vragen van de leden van VVD en de PvdA merken wij graag op dat **Nederland voorstander** is van kleine, doelgerichte veranderingen in de regelgeving. Het gaat hierbij niet alleen om de wijziging van de EASA-verordening, die wij sterk toejuichen, maar ook om de aanpassingen in de opzet van de prestatiebesturing en in de prestatie-indicatoren zodanig dat de juiste partijen ook de juiste prikkels krijgen.

Voor ons gaat een verplichte **liberalisering** van de ondersteunende diensten voor de luchtvaartverkeersleiding op het ogenblik te ver, omdat niet is aangetoond dat daarmee vanzelf de juiste prikkels ontstaan die leiden tot hogere prestaties voor het Europese netwerk. Nederland pleit daarom om in dit stadium de vrijheid om nationaal te bepalen of overgegaan moet worden tot een dergelijke liberalisering. Dat is wat wij bedoelen met de flexibiliteit, waarnaar de leden van D66 en de PvdA informeerden.

Nederland is, evenals een groot aantal lidstaten, gekant tegen het van toepassing verklaren van de civiele veiligheidsregels op **militaire luchthavens** en de militaire luchtverkeersleiding. De kans op aanneming van dit onderdeel van de EASA-verordening is op dit ogenblik gering. De eventuele financiële en organisatorische gevolgen voor het geval dit toch zou worden aangenomen, zijn op dit moment nog niet te bepalen.

In reactie op de vragen van de PvdA-fractie over de invoering van een **emissiehandelssysteem voor CO<sub>2</sub>-uitstoot door de luchtvaart** kunnen wij mededelen dat het Europese systeem (EU ETS) al sinds januari 2012 op de luchtvaart van toepassing is. Momenteel wordt binnen de VN-organisatie voor burgerluchtvaart (ICAO) onderhandeld over mondiale afspraken over de reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot door de luchtvaart. In

afwachting daarvan – en om de onderhandelingen binnen ICAO te bevorderen – wordt tijdelijk alleen het deel van het EU ETS gehandhaafd dat betrekking heeft op intra-Europese vluchten. Zo nodig zal het Europese systeem nader worden bekeken in het licht van de mondiale afspraken. Het feit dat de luchtvaart een bijdrage levert aan de Europese doelstellingen ten aanzien van de reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot staat hierbij niet ter discussie, eventueel wel de manier waarop. In Europees verband wordt gestreefd naar de invoering van één wereldwijd systeem vanaf het jaar 2020.

Het krachtenveld op het gebied van het voorstel voor een aangepaste verordening inzake **passagiersrechten in de luchtvaart**, waarnaar de leden van de PvdA informeerden, begint zich geleidelijk af te tekenen. De meeste lidstaten verwelkomen het voorstel omdat het meer duidelijkheid creëert voor zowel de passagiers als voor de luchtvaartsector, en daarbij een redelijke balans heeft getroffen tussen de belangen van beide partijen. Zoals tijdens het AO Transportraad van 5 juni jl. gemeld, heeft er in de zomer overleg plaats met consumenten-organisaties en luchtvaartmaatschappijen om het Nederlands standpunt nader te bepalen. Over de uitkomsten hiervan ontvangt u vóór het AO van 2 oktober a.s. meer informatie.

De leden van de VVD-fractie vragen een toelichting op het onderhandelingsresultaat over het **pakket technische controles voertuigen** tijdens de Transportraad van 10 juni jongstleden. Er is een algemene oriëntatie bereikt over twee voorstellen uit het pakket; het voorstel betreffende technische controles van voertuigen langs de weg en het voorstel betreffende kentekenbewijzen. Nederland heeft belangrijke onderhandelingspunten binnengehaald. Er komt geen verplicht aantal controles en de lichte bedrijfswagens en aanhangwagens tot 3.500 kg worden niet opgenomen in het voorstel. Wel worden de inhoud en methoden van controleren Europees geharmoniseerd en komt er een risicoclassificatiesysteem om slecht presterende transportbedrijven als eerste van de weg te halen. De bezwaren die het kabinet had ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel zijn hiermee weggenomen. Het voorstel betreffende kentekens was weinig controversieel. Hiermee wordt geregeld dat voertuiggegevens digitaal opgeslagen moeten worden en dat een inschrijving van een voertuig (tijdelijk) ingetrokken kan worden als deze in een slechte technische staat is. Nederland voldoet hier nu al aan. Op korte termijn zullen de onderhandelingen tussen de Raad, het Europese Parlement en de Europese Commissie over het pakket technische controles voertuigen starten. Dan zal blijken of een compromis mogelijk is tussen de partijen. Het zullen geen eenvoudige onderhandelingen worden. De standpunten liggen ver uiteen.

In antwoord op de vraag van de leden van de SP naar **snelheidsbegrenzers voor personenvoertuigen** kunnen wij melden dat op dit onderwerp geen Commissie-voorstel is uitgebracht.

De leden van de SP-fractie vragen naar de relatie tussen het **Europese kenteken en RFID-chips**. Bij de behandeling van het voorstel voor een *verordening tot vereenvoudiging van de overbrenging van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen binnen de interne markt* heeft het Europees Parlement amendementen opgesteld die de mogelijkheid creëert van een kentekenplaat in de kleuren van de Europese Unie en een verplichting oplegt om *RFID-chips* in kentekenplaten te bevestigen. Dit is nog geen definitief besluit; Raad, Parlement en Commissie dienen immers een compromis te bereiken over het wetsvoorstel. Het kabinet heeft bedenkingen bij het voorstel van het Europese Parlement, omdat kentekenplaten de bevoegdheid van de lidstaten zijn. Bovendien is er nog

veel onduidelijkheid over de technologische ontwikkeling van de *RFID-chip*, de privacy-aspecten hiervan en de extra kosten voor overheden (investeringen in handhavingapparatuur) en burgers.

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD over **geïntegreerd kustbeheer** kunnen wij bevestigen dat de inzet verenigbaar is met de positie in het BNC-fiche, namelijk dat Nederland niet wil worden verplicht tot een op Europese grondslagen ingericht proces van kustbeheer, inclusief inhoudelijke en procesmatige verplichtingen, maar de huidige praktijk van kustbeheer wil kunnen voortzetten. Er is reeds enige steun bij andere lidstaten verworven voor een «verlicht regime» om kustbeheer te ontdoen van inhoudelijke resultaatverplichtingen, en als *facultatief* op te nemen, indien een lidstaat kiest om land-zee interacties als onderdeel van het proces van maritieme ruimtelijke ordening te beschouwen. Het is echter nog te vroeg om te zeggen waarheen de onderhandelingen op dit punt uiteindelijk zullen leiden.