

Vergaderjaar 2013–2014

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 472

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 april 2014

Hierbij doe ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het verslag toekomen van de Transportraad van 14 maart 2014.

Belangrijkste resultaten van deze Raad waren de algemene oriëntatie over het Europees Spooragentschap en een akkoord over de Gemeenschappelijke Onderneming *Shift2Rail*.

De volgende Transportraad zal plaatsvinden op 5 juni te Luxemburg. Hieraan vooraf gaat nog een *informele* transportraad op 7 en 8 mei in Athene over de Europese Maritieme Strategie en verkeersveiligheid.

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

Europees Spoorwegbureau (ERA)

De Raad bereikte unaniem een algemene oriëntatie over de ERA-verordening die onderdeel is van de technische pijler van het 4e Spoorpakket. De verordening legt vast dat de ERA de *one stop shop* wordt voor EU-brede markttoelatingscertificaten van spoorvoertuigen en voor EU-brede veiligheidscertificaten voor spoorondernemingen. Naast Nederland onderstreepten diverse lidstaten het belang om spoedig de onderhandelingen met het nieuwe Europees Parlement te starten over de gehele technische pijler.

Shift2Rail

Ook werd een unaniem akkoord bereikt over de oprichting van een Gemeenschappelijke Onderneming *Shift2Rail* waarin publieke en private partijen participeren om onderzoek en innovatie in de spoorsector te coördineren ter versterking van de Europese spoorindustrie.

Duurzame stedelijke mobiliteit

In het beleidsdebat over dit onderwerp onderschreven veel lidstaten evenals Nederland weliswaar het belang van duurzame stedelijke mobiliteit maar wezen tegelijk op het subsidiariteitsbeginsel. Gegeven grote onderlinge verschillen tussen regio's en steden zijn maatregelen op het gebied van stedelijke mobiliteit vooral een regionale en lokale aangelegenheid. De meeste lidstaten spraken zich er daarom voor uit dat EU-brede initiatieven zich zouden beperken tot maatregelen met een niet-bindend karakter, zoals het uitwisselen van *best practices*; diverse lidstaten noemden Nederland als voorbeeld, in het bijzonder de verwezenlijking van uitgebreide fietsinfrastructuur en benutting van stedelijk water voor transport. De Commissie gaf hierop aan dat nieuwe wetgeving niet aan de orde is. Sommige lidstaten benadrukten het belang van planvorming voor mobiliteit en de relatie met ruimtelijke ordeningsplannen, andere lidstaten noemden Europese ondersteuning van innovaties op het gebied van ITS en alternatieve brandstoffen.

Geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen luchthavens

Het Griekse voorzitterschap meldde dat er met het Europees Parlement overeenstemming was bereikt over de verordening die bestaande regelgeving met de methodiek voor het afwegen van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen bij luchthavens actualiseert. Deze methodiek wordt nu dwingender en maakt het bovendien beter mogelijk lawaaiige toestellen uit te faseren. De verordening vloeit mede voort uit de afspraken gemaakt in het kader van het *open sky*-verdrag tussen de EU en de VS. Daarin is afgesproken de transparantie van de afweging van maatregelen volgens de zogeheten *ICAO Balanced Approach* te bevorderen en daarop een beter toezicht tot stand te brengen. Nederland heeft dit verdrag met uw instemming geratificeerd.

Uw Kamer heeft in 2012 samen met enkele andere nationale parlementen een gele kaart uitgedeeld (negatief oordeel subsidiariteit) omdat de toezichtsrol van de Commissie in het voorstel te ver zou gaan. De Nederlandse luchtvaartsector heeft zich echter positief uitgesproken vanwege het *level playing field*, gegeven dat de vloot al voldoet aan de strengere eisen. Het kabinet heeft zich uiteindelijk goed kunnen vinden in de voorliggende verordening na aanpassing in de onderhandelingen in de Raad en tussen Raad en Europees Parlement. De verordening schrijft slechts een procedure voor: de vormgeving van maatregelen en de

uiteindelijke afweging daarvan blijft een nationale aangelegenheid. Ook is de bevoegdheid van de Commissie substantieel teruggebracht.

Capaciteitsregeling binnenvaartvloot

Het voorzitterschap informeerde de Raad dat ook over dit voorstel, dat de toepassing van milieu- en innovatiemaatregelen bevordert, met het Europees Parlement een akkoord was bereikt. Diverse lidstaten steunden het beroep van Nederland op het voorzitterschap om spoedig de overige voorstellen gericht op het bevorderen van de binnenvaart (*NAIADES II*) in de Raad te agenderen.

Schone energie voor vervoer

Het voorzitterschap gaf tenslotte aan dat er in de triloog na inhoudelijke overeenstemming nog een inter-institutioneel twistpunt was. Het ging om de verplichte raadpleging door de Commissie van nationale deskundigen bij uitvoeringsregelgeving (gedelegeerde handeling). Commissie en lidstaten werden opgeroepen het twistpunt op te lossen, hetgeen kort na de Raad is geslaagd.