

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenMBSK-2013/213537

Uw kenmerk
21501-33-432/2013D34692

Datum 11 september 2013
Betreft Beantwoording vragen schriftelijk overleg Transportraad
15 en 16 september

Geachte voorzitter,

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 CO₂-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 CO₂ 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 CO₂ 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 3500 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

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.

Ons kenmerk
IenM/BSK-2013/213537

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld