Bijlagen

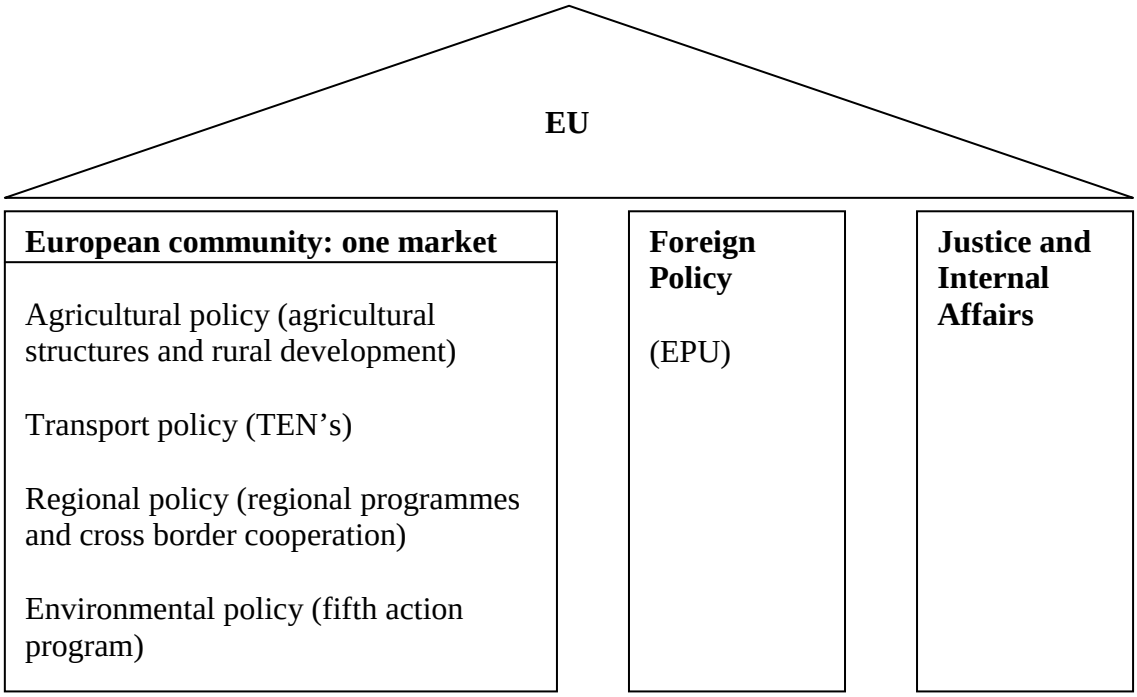
Bijlage 1 De drie pijlers van de Europese Unie
Bijlage 2 De bestuursorganen van de Europese Unie
Bijlage 3 De rol en werking van de Europese instanties
Bijlage 4 Besluitvormingsprocedures van het Europees Parlement
Bijlage 5 De Europese besluitvormingsprocedure
Bijlage 6 Vervoersbeleid in verdragen
Bijlage 7 Communicatiemodellen van Korthals-Altes
Bijlage 8 Samenvatting beleid uit het Witboek
Bijlage 9 Samenvatting beleid uit de Nota Mobiliteit

Bijlage 1 De drie pijlers van de Europese Unie

De eerste pijler is de gemeenschapsvorm die het meest is ontwikkeld. Binnen de EG kunnen de instellingen van de Gemeenschap in de overgedragen beleidsgebieden recht creëren dat in de lidstaten rechtstreeks toepasbaar is en voorrang kan krijgen op het nationale recht. In het middelpunt van de EG staat de interne markt met haar fundamentele vrijheden (vrij goederenverkeer, het vrije verkeer van werknemers, vrijheid van vestiging, vrij verrichten van diensten en vrij kapitaal- en betalingsverkeer) en haar concurrentiesysteem *(www.eu.int).* Als communautair te beschouwen beleid kan worden genoemd: het economische en monetaire beleid, het landbouwbeleid, het vervoerbeleid, het fiscale beleid, het beleid betreffende trans-Europese netwerken, het onderzoeks- en technologiebeleid, het milieubeleid om er maar een paar te noemen.

De tweede pijler behelst de samenwerking op het gebied van het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid. De overeengekomen doelstellingen op het gebied van samenwerking waren drieledig: het tonen van meer begrip voor elkaar, het harmoniseren van de standpunten en het realiseren van een gemeenschappelijke procedure tussen de lidstaten voor alle belangrijke kwesties in zake het buitenlands beleid. Wel moesten alle besluiten met algemene stemmen worden genomen. Het buitenlands beleid, maar vooral het veiligheidsbeleid zijn traditioneel gebieden die door de lidstaten speciaal in de gaten worden gehouden wanneer het om het behoud van hun soevereiniteit gaat. Daarom worden de besluiten op het gebied van het ‘gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid’ momenteel nog voornamelijk genomen in het kader van de internationale samenwerking. Toch is er intussen een onafhankelijk handelingsinstrumentarium ontwikkeld dat zijn neerslag in het Verdrag van Amsterdam heeft gevonden en dat ervoor heeft gezorgd dat de bilaterale samenwerking vaste juridische vormen heeft gekregen *(www.eu.int).*

De derde pijler betreft justitiële samenwerking. Het doel van de politiële en justitiële samenwerking is de burgers een ruimte van vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid te garanderen door het gezamenlijke optreden van de lidstaten op het gebied van de voorkoming en bestrijding van criminaliteit (met name het terrorisme, de mensenhandel en fraude), van het racisme en van de vreemdelingenhaat *(www.eu.int).* Op het gebied van de justitiële samenwerking gaat het bovendien om het vergemakkelijken en van de samenwerking met betrekking tot procedures en de tenuitvoerlegging van beslissingen, het vergemakkelijken van uitlevering tussen lidstaten, het opstellen van minimumvoorschriften met betrekking tot de bestanddelen van strafbare feiten en met betrekking tot straffen op het gebied van de georganiseerde criminaliteit, terrorisme en drugshandel. De samenwerking gebeurt ook hier, net zoals op het gebied van het buitenlands- en veiligheidsbeleid, in principe zonder de besluitprocedures van de EG en door middel van bilaterale samenwerking *(www.eu.int).*



De drie pilaren van de Europese gemeenschap *(Buunk, 2003)*

Bijlage 2 De bestuursorganen van de Europese Unie

De Europese Commissie

De Europese Commissie is de politiek onafhankelijke instelling die de belangen van de EU behartigt. Zij is te vergelijken met het de regering in Nederland en bestaat uit een groot aantal directoraten (ministeries). Voor het vervoersbeleid is het Directoraat Energie en Vervoer van belang. De Commissie neemt initiatieven voor Europese wetgeving en stelt wetteksten op die ter goedkeuring aan het Parlement en de Raad van Ministers worden voorgelegd. Zij zorgt ook voor de uitvoering van de Europese wetten (richtlijnen, verordeningen, beschikkingen), van de begroting en van programma's die door het Parlement en de Raad zijn goedgekeurd. Verder vertegenwoordigt zij de Unie en onderhandelt op het internationaal gebied over internationale overeenkomsten, voornamelijk op het gebied van handel.

De Commissie werkt onder de politieke controle van het Europees Parlement. Deze controle wordt uitgeoefend via de vragen die de parlementariërs aan de Commissie voorleggen, in de debatten in de parlementaire commissies, tijdens de openbare vergaderingen, via de begrotingsbehandeling en eventueel via het indienen van een motie van afkeuring *(www.eu.nl).*

De Europese Raad

De Raad is het belangrijkste besluitvormingsorgaan en is de enige instelling waarin de lidstaten rechtstreeks zijn vertegenwoordigd. Als er besluiten van algemeen politieke aard genomen moeten worden, wordt de Raad over het algemeen door de ministers van Buitenlandse Zaken gevormd (de Algemene Raad). In andere gevallen worden besluiten genomen door de ministers die bevoegd zijn voor de onderwerpen die op de agenda staan. De Raad neemt de beslissingen aan de hand van voorstellen die door de Commissie zijn ingediend. Op een groot aantal terreinen oefent hij die wetgevende macht samen met het Europees Parlement uit *(www.eu.nl).* De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, Carla Peijs, neemt namens Nederland plaats in de Transport Raad. Hier worden belangrijke beslissingen genomen met betrekking tot het Europese vervoersbeleid.

Het Europees parlement

Het Europees Parlement vertegenwoordigt de belangen van de burgers van Europa en heeft vier belangrijke functies, namelijk wetgevende functie, budgettaire functie, politieke initiatieven en de controlefunctie over de Commissie. Het Parlement is actief betrokken bij de totstandkoming van Europese wetgeving (richtlijnen, verordeningen enz.) door zich uit te spreken over wetsvoorstellen die de Europese Commissie heeft ingediend. Afhankelijk van het beleidsterrein geeft het Parlement advies, heeft het de mogelijkheid wijzigingen aan te brengen of treedt het samen met de Raad op als medewetgever *(www.eu.nl).*

Op een groot aantal beleidsterreinen is de medebeslissingsprocedure van toepassing. Bij deze procedure kunnen het Parlement en de Raad op gelijke voet wetgeving aannemen in de vorm van gemeenschappelijke besluiten. Deze procedure is ook van toepassing op het vervoersbeleid. Met de toetreding van nieuwe landen of het sluiten van belangrijke handelsakkoorden met derde landen moet het Parlement goedkeuring geven (de zogenaamde instemmingsprocedure). De jaarlijkse begroting van de EU wordt gezamenlijk vastgesteld

door het Parlement en de Europese Raad. Het Parlement kan de EU-begroting goedkeuren of in zijn geheel verwerpen. In dat geval begint de procedure van voor af aan.

Het Parlement vraagt regelmatig om nadere uitwerking van bestaand beleid of dringt aan op de ontwikkeling van nieuw beleid en wetgeving. Het Parlement kan met een tweederde meerderheid de Commissie naar huis sturen door middel van een motie van afkeuring *(www.eu.int).*

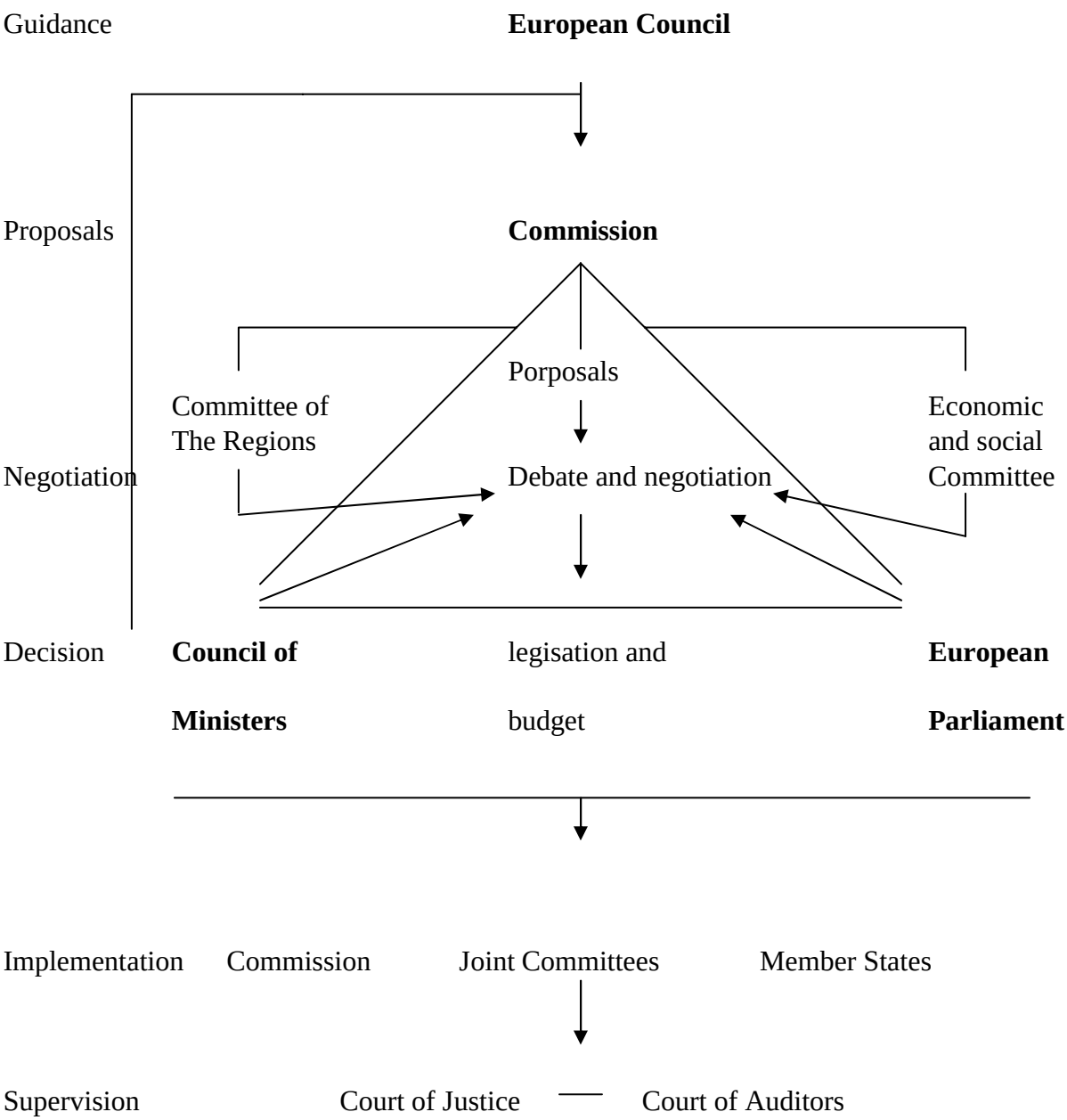
Het Europese Hof van Justitie

Het Hof van Justitie dient ervoor te zorgen dat iedere lidstaat de EU-wetgeving (Gemeenschapsrecht) op dezelfde wijze uitlegt en toepast. Het Hof is bevoegd om uitspraak te doen in juridische geschillen tussen lidstaten, EU-instellingen, bedrijven en individuen. Het Hof oordeelt bij meerderheid van stemmen; zijn uitspraken zijn voor alle partijen bindend en er is geen beroep bij een hogere instantie mogelijk.

Nationale rechters kunnen zich met een zogenaamde prejudiciële vraag tot het Hof wenden. Dit houdt in dat zij het Hof verzoeken om uitleg te geven over een regel van het Gemeenschapsrecht die in een nationale procedure ter discussie staat. De nationale rechters moeten de interpretatie van het Hof altijd volgen. Het is ondertussen vaste jurisprudentie dat het Gemeenschapsrecht voorrang heeft boven het nationale recht, ook als het nationale recht strijdig is met het Gemeenschapsrecht *(www.eu.nl).*

Bijlage 3 De rol en werking van de Europese instanties

Role **Working relationships**



The role and working relationships of the EU insitutions (Stevens, 2001)

Bijlage 4 Besluitvormingsprocedures van het Europees Parlement

Bij de procedure van *de eenvoudige raadpleging* beperkt de invloed van het Europees Parlement zich voor het grootste deel tot het geven van advies. Het Parlement moet over een voorstel van de Commissie een advies uitbrengen voordat de Raad van Ministers een besluit neemt. Het Parlement kan zo de besluitvorming van de Raad van Ministers wel beïnvloeden maar niet tegenhouden.

Bij de *medebeslissings- of co-decisieprocedure* heeft het Parlement evenveel zeggenschap als de Raad. Als de Raad bij zijn beslissing onvoldoende rekening houdt met het standpunt van het Parlement, kan het Parlement de goedkeuring van het voorstel tegenhouden. Als men na nieuw overleg nog niet tot overeenstemming kan komen, kan het Parlement het voorstel verwerpen. Omdat de Raad het voorstel dan niet meer kan goedkeuren, is het voorstel van de baan. Deze procedure is na de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam [1 mei 1999] voor veel meer beleidsterreinen gaan gelden dan reeds het geval was. Sterker nog, het is een bijna algemene regel geworden met als gevolg dat de bevoegdheden van het Parlement aanzienlijk zijn uitgebreid.

Dankzij de *instemmingsprocedure* heeft het Europees Parlement een doorslaggevende invloed op beleidsterreinen zoals onder andere de toetreding van nieuwe lidstaten, het sluiten van nieuwe verdragen en de jaarlijkse begroting. In het kader van deze onderwerpen kan het Europees Parlement een veto uitspreken, waardoor zij in staat is een voorstel in één keer te verwerpen.

De *samenwerkingsprocedure*, tot slot, blijft gelden voor belangrijke onderwerpen, zoals de Economische en Monetaire Unie. Ook bij deze procedure kan het Europees Parlement wel een voorstel beïnvloeden, maar niet tegenhouden. De Raad echter kan alleen met unanieme stemming het advies van het Parlement naast zich neerleggen. De invloed van het Parlement bij deze procedure is dus aanzienlijk groter dan bij de eenvoudige raadpleging

Bijlage 5 De Europese besluitvormingsprocedure

De Europese Commissie heeft op vrijwel alle beleidsterreinen het alleenrecht om voorstellen te doen voor wetgeving. Als onder de 25 Europese commissarissen geen meerderheid te vinden is voor een Europees wetsvoorstel, dan kunnen de ministers en parlementariërs niet zelf het initiatief tot wetgeving nemen. Het wetsvoorstel wordt geschreven door een ambtelijke dienst van de Europese Commissie in Brussel of Luxemburg, die het werk coördineert met vele collegae in interdepartementaal overleg binnen de Europese Commissie. Vaak worden ook experts in de lidstaten geconsulteerd. De verantwoordelijke commissaris verdedigt het voorstel in het College van Commissarissen. Als het voorstel eenmaal de steun van de meederheid in het College van de Europese Commissie heeft gekregen, wordt het voorgelegd aan de Raad van Ministers en het Europees Parlement.

Het grootste deel van de wetgeving moet worden goedgekeurd door zowel de Raad van Ministers als door het Europees Parlement. Daarmee hebben zowel de vertegenwoordigers van de lidstaten (de Raad) als de rechtstreeks gekozen vertegenwoordigers van de burgers (het Europees Parlement) zeggenschap over de EU-wetgeving. Er is echter ook een aantal terreinen waarop de Raad van Ministers alleen beslist en waar het Europees Parlement slechts een adviesrecht heeft. Voor de overzichtelijkheid laten we die tweede categorie hier buiten beschouwing.

De debatten over de voorstellen van de Europese Commissie in de organen van de Raad van Ministers en in het Europees Parlement vinden tegelijkertijd plaats. Bij alle discussies is de Europese Commissie vertegenwoordigd om het voorstel toe te lichten en te verdedigen.

In de Raad van Ministers wordt het voorstel doorverwezen naar de ambtelijke Raadswerkgroep die gespecialiseerd is in dit onderwerp. In die werkgroep zit namens elke lidstaat de expert van het betrokken ministerie. Als het bijvoorbeeld een voorstel inzake Europese regels over voedselveiligheid betreft, zal dat worden besproken door de ambtenaren verantwoordelijk voor voedselveiligheid in de landbouwministeries van de lidstaten. De meer technische aspecten worden afgehandeld door de ambtenaren. De meer politieke aspecten worden door het comité van permanente vertegenwoordigers (in het Frans afgekort als COREPER) of zelfs door de landbouwministers van de 25 lidstaten bediscussieerd.

Elke ambtenaar, ambassadeur of minister die namens Nederland naar een vergadering in Brussel gaat, moet natuurlijk ook weten wat het Nederlandse standpunt is. De Nederlandse standpuntbepaling moet natuurlijk wel snel plaatsvinden, omdat de Nederlanders in de vergaderingen in Brussel de debatten dan kunnen sturen in een door Nederland gewenste richting. Vaak heeft de Europese Commissie echter al overleg met nationale experts voordat ze het officiële voorstel doen. De Europese Commissie wil natuurlijk graag vooraf weten of het voorstel dat de Commissie wil doen, voldoende steun zal krijgen.

Officiële nationale standpuntbepaling loopt via intra-departementaal overleg binnen het betrokken ministerie en inter-departementaal overleg in de "Coordinatie Commissie" (CoCo), waar hoge ambtenaren van de meest bij de EU betrokken ministeries onder leiding van de staatssecretaris voor Europese Zaken (Atzo Nicolaï) bijeenkomen. Uiteindelijk beslist de Raad Europese en Internationale Aangelegenheden (REIA) onder leiding van de premier of

zelfs de ministerraad. Ondertussen lopen de discussies in het Raadsgebouw in Brussel natuurlijk door en moeten de Nederlandse ambtenaren in de Raadswerkgroep of de Permanente Vertegenwoordiger in de COREPER duidelijke instructies krijgen uit Den Haag om te weten welk standpunt ze moeten innemen. Hoe eerder in Den Haag een eenduidig standpunt is ingenomen, hoe beter.

Natuurlijk krijgt ook het Nederlandse Parlement de mogelijkheid om de Nederlandse standpuntbepaling te beïnvloeden. Daartoe wordt door de interdepartementale "Werkgroep Beoordeling van Nieuwe Commissievoorstellen" van de Nederlandse overheid een samenvatting van het Commissievoorstel gemaakt met een initiële reactie van de Nederlandse regering. Deze "fiches" kunnen onderwerp van debat zijn in de EU Commissie of een vakcommissie in de Tweede of Eerste Kamer. In die debatten kunnen de kamerleden hun standpunten kenbaar maken en de regering opdragen een bepaald standpunt namens Nederland uit te dragen.

Tegelijk met de indiening van het Europese wetgevingsvoorstel bij de Raad van Minister, wordt het voorstel ook voorgelegd aan het Europees Parlement. Daar beslist de Conferentie van Voorzitters (van de fracties in het Europees Parlement) welke parlementaire commissie het voorbereidende werk in het Parlement gaat doen. In die commissie zal dan in overleg tussen de fracties een rapporteur worden aangesteld.

Die rapporteur stelt amendementen (wijzigingsvoorstellen) voor op het voorstel van de Europese Commissie, waarvan hij/zij denkt dat die de steun van een meerderheid in de parlementaire commissie en nadien in het gehele Europees Parlement zullen krijgen. Na debat, mogelijkheid van amendering voor alle parlementaire commissieleden en stemming in de parlementaire commissie, volgt de plenaire behandeling. Daar hebben de politieke fracties de mogelijkheid amendementen voor te stellen. In eerste instantie is een gewone meerderheid van uitgebrachte stemmen genoeg voor de goedkeuring van een amendement.

De Nederlandse leden van het Europees Parlement die lid zijn van dezelfde politieke partijen als de Nederlandse leden van de Tweede Kamer, kennen elkaar doorgaans goed. Deze informele contacten kunnen dus ook zeer goed benut worden om de wensen die in de Tweede Kamer leven, kenbaar te maken aan de europarlementariërs en andersom. Beiden zijn immers volksvertegenwoordigers en beiden zoeken naar kanalen om de wetgeving maximaal te beïnvloeden.

Als de amendementen zijn gestemd worden ze doorgestuurd naar de Europese Commissie en de Raad van Ministers. De Europese Commissie heeft namelijk de mogelijkheid om zijn voorstel tussentijds aan te passen. De Raad van Ministers bestudeert alle wijzigingsvoorstellen van het Europees Parlement. Indien de Raad ze allemaal overneemt en er dus overeenstemming ontstaat tussen Raad en Parlement is het wetgevingsproces afgerond.

Is dat niet het geval, dan wordt het document nog een keer in het Parlement en in de Raad besproken. Als er na twee lezingen in Raad en Parlement geen overeenstemming is bereikt, dan komt een bemiddelingscomité bijeen, waarin delegaties van Raad en Parlement trachten overeenstemming te bereiken in het bijzijn van de Europese Commissie. Het compromis dat daaruit rolt, moet dan nog worden goedgekeurd door de Raad en het Parlement.

In de Europese richtlijn staat dan dus vastgelegd welke doelstellingen de lidstaten moeten realiseren binnen welke termijn. Deze Europese kaderwetgeving biedt Nederland en de andere lidstaten de vrijheid om de gepaste manier te vinden om de doelstellingen te bereiken. Het is echter wel belangrijk om binnen de Europese kaders te blijven, omdat Europese wetgeving voorrang heeft boven nationale wetgeving. Indien de Tweede en Eerste Kamer wetgeving zouden stemmen, die in strijd is met de Europese regels, dan kan Nederland voor het EU Hof van Justitie gedaagd worden en kan het sancties opgelegd krijgen.

Nadat de EU-richtlijn is goedgekeurd, komt de Nederlandse regering met een wetsvoorstel aan de Tweede en Eerste Kamer om die EU-richtlijn om te zetten in nationale wetgeving binnen de gestelde termijn. Voor meer informatie over de gang van een wetsvoorstel verwijzen we u naar de website van de Tweede Kamer.

Vaak is het voor een buitenstaander niet duidelijk dat het wetgeving met een Europese origine betreft, aangezien Europese richtlijnen bij omzetting in nationale regelgeving naadloos in de bestaande wetgeving worden opgenomen. Hoewel het altijd moeilijk is om precies te becijferen welk deel van de nationale wetgeving oorspronkelijk uit Brussel komt, kunnen we er veilig van uitgaan dat meer dan de helft van Europese oorsprong is.

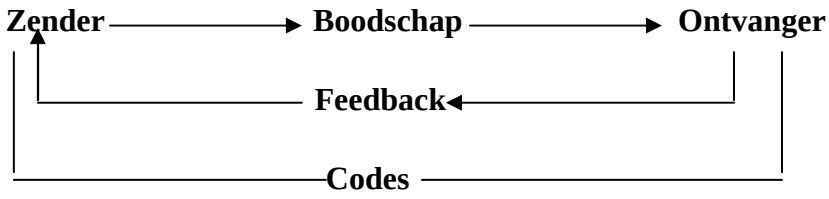
Niet zo lang geleden zijn er wijzigingen doorgevoerd die ervoor zorgen dat de nationale parlementen meer en eerder betrokken worden bij Europese wetgeving. Elk voorstel tot EU-wetgeving wordt nu reeds gestuurd naar de nationale parlementen van alle lidstaten. Indien het grondwettelijk verdrag, dat in juni 2004 door de regeringsleiders werd goedgekeurd, in werking treedt, zal er bovendien een mogelijkheid zijn voor nationale parlementen om een voorstel van de Europese Commissie terug te sturen voor heroverweging.

Bijlage 6 Het vervoersbeleid in verdragen

Verdrag	Getekend op	Van kracht op	Effect op vervoerbeleid
Verdrag van Parijs	April 1951	Januari 1952	Geen discriminatie m.b.t. het vervoer van kolen en staal.
Verdrag van Rome	Maart 1957	Januari 1958	Eerste gemeenschappelijk vervoerbeleid
Single european act	Februari 1986	Juli 1987	Aandacht voor milieu
Verdrag van de EU	Februari 1992	November 1993	Milieu krijgt plaats in vervoerbeleid, TENs.
Verdrag van Amsterdam	Oktober 1997	Mei 1999	Verdere bekrachtiging van milieu maatregelen.

Bijlage 7 Communicatiemodellen van Korthals-Altes

Communicatiemodel 1 (Bron: Korthals Altes, 1995)



Communicatiemodel 2 (Bron: Korthals Altes, 1995)

Bijlage 8 Beleid uit het Witboek

Het Witboek bevat vier hoofddoelstellingen. Dit zijn: streven naar een nieuw evenwicht tussen de modaliteiten, het opheffen van knelpunten, het centraal stellen van de reiziger en het beheersen van de mondialisering van het vervoer. Deze hoofddoelstellingen vormen de indeling van deze paragraaf.

Streven naar een nieuw evenwicht tussen de modaliteiten
Het toenemende succes van het wegvervoer en het vliegtuig leidt tot een steeds grotere congestie van hun netwerken. Deze situatie leidt tot een onevenwichtige verdeling van het verkeer, dat op haar beurt met name op de belangrijkste trans-Europese routes en in de steden congestie veroorzaakt. Om dit probleem op te kunnen lossen komt het Witboek met twee doelstellingen voor de periode tot 2010:

- waarborgen van een gereguleerde concurrentie tussen vervoersmodaliteiten
- de toekomst van deze modaliteiten koppelen om intermodaal tot een succes te maken.

Gereguleerde concurrentie
Het reguleren van de concurrentie houdt in dat de groei van het wegvervoer en de luchtvaart wordt beheerst, terwijl het railvervoer en andere schone vervoersmodaliteiten worden bevorderd. Om vat te krijgen op het wegtransport is een verhoging van de kwaliteit hiervan nodig. Om dit te bereiken is een herstructurering van de sector noodzakelijk. Er moeten duidelijke regels opgesteld worden waaraan de transportondernemingen moeten voldoen. Momenteel zijn dit regels met betrekking tot werktijden, harmonisatie van rijverboden in het weekend en invoering van een chauffeursverklaring. Om deze regels goed te kunnen controleren is een verscherping van de controles en sancties nodig. Dit begint bij het bevorderen van doelmatigheid en uniformiteit van interpretatie, toepassing en controle van de communautaire wetgeving. De invoering van de digitale tachograaf en het Galilieo-programma zullen deze controles vergemakkelijken.

Van alle modaliteiten groeit de luchtvaart het snelst. De luchtvaartmaatschappijen verwachten dat het luchtverkeer zich in 2010 zal hebben verdubbeld. Een dergelijke groei vereist een ander beheer van het luchtruim en voldoende luchthavencapaciteit. De Europese Unie heeft momenteel te kampen met een onvoldoende geïntegreerde organisatie voor de afhandeling van het luchtverkeer. De totstandkoming van een gezamenlijk Europees luchtruim heeft hoge prioriteit bij de EU. De wetsvoorstellen zijn voornamelijk gericht op de verrichting van diensten (met name de wederzijdse erkenning van vergunningen door lidstaten en de controle van heffingen), de organisatie van het luchtruim en de interoperabiliteit van apparatuur. Op termijn zal de winst in capaciteit echter moeten komen uit modernisering van werkmethoden en faciliteiten.

Om de groei in de luchtvaartsector te beheersen is een aanpassing van de luchthavencapaciteit en het gebruik daarvan nodig. Maatregelen, die dit kunnen bewerkstelligen zijn: invoering van slots (het recht om op een bepaalde tijd op een overvolle luchthaven te landen of op te stijgen), aanpassen van luchthavengelden, milieuvoorschriften moeten de zoektocht naar alternatieven stimuleren en men moet het gecombineerd vervoer per spoor en vliegtuig bevorderen. Door het doelmatiger en rationeler gebruik van luchthavens hoeft niet te worden gestreefd naar vergroting van de capaciteit. Momenteel wordt er dan ook prioriteit gegeven aan de beperking van de bouw van nieuwe luchthavens, aan het zoeken naar rationalisatie van

het verkeer door middel van voorschriften voor de verkeersafhandeling en aan het gebruik van grotere toestellen.

De EU streeft naar een groeiende luchtvaart binnen aanvaardbare milieugrenzen. Invoering van maatregelen ter vermindering van de geluidsuitstoot en uitstoot van gassen door de luchtvaart is een noodzakelijke voorwaarde voor voortzetting van de groei van de sector. Dit is echter lastig voor de EU omdat zij op dit gebied slechts beperkte mogelijkheden heeft. Dit in verband met de internationale verplichtingen van de lidstaten in het kader van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Zonder deze internationale voorschriften ter discussie te stellen kan echter worden gedacht aan opheffing van de vrijstelling van belasting op kerosine op intracommunautaire vluchten.

Handhaving van het huidige veiligheidsniveau is van groot belang voor de EU. De huidige samenwerking tussen de gemeenschap en de overheden van een groot aantal Europese staten in het kader van het JAA (Joint Aviation Authorities) heeft door gebrek aan wettelijke bevoegdheden de grens van zijn mogelijkheden bereikt. De Commissie heeft dan ook voorgesteld om een Europese Autoriteit voor de veiligheid in de Luchtvaart (EAVL) op te richten.

Naast het beheersen van het wegvervoer en de luchtvaart is het nodig om een impuls te geven aan het railvervoer. Alleen dan kan een nieuw evenwicht tussen de vervoermodaliteiten ontstaan. De commissie geeft in dit verband vooral prioriteit aan de openstelling voor concurrentie van lijnen waarop een monopolie bestaat en wil er zo op toezien dat het ontbreken van concurrentie, dat op termijn zou kunnen ontstaan op een aantal intercommunautaire verbindingen, niet leidt tot misbruik van een dominante positie en tot te hoge tarieven. Het bijbehorende maatregelenpakket bestaat uit openstelling van nationale markten voor goederenvervoer voor cabotagevervoer, geleidelijke openstelling van het reizigersvervoer en de totstandbrenging van een communautaire structuur voor veiligheid en interoperabiliteit. De ontwikkeling van het Europese verkeersmanagementsysteem ERMTS is een belangrijk voor de interoperabiliteit van spoorwegnetten en systemen. Het gebruik van ERMTS is bovendien een voorwaarde voor medefinanciering door de Gemeenschap van spoorweginfrastructuur en faciliteiten.

Veiligheid op het spoor is een belangrijk thema binnen de EU. Interoperabiliteit moet een niveau van veiligheid waarborgen dat ten minste gelijk of hoger is dan de momenteel op nationaal niveau geboden veiligheid. Er wordt op twee niveaus gewerkt te weten: op technisch niveau, door het vaststellen van normen en op bestuurlijk niveau, door het vaststellen van taken en verantwoordelijkheden. Het eerste wordt gewaarborgd door de interoperabiliteitsrichtlijnen, het tweede wordt gewaarborgd door de veiligheidsrichtlijn.

Goederenvervoer en reizigersvervoer vindt plaats op hetzelfde spoor. Het is zaak om te streven naar een optimale mix en optimaal gebruik van de aanwezige infrastructuur. Vooral het goederenvervoer per spoor moet gestimuleerd worden. In dit kader is het TENGS (trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor) ontwikkeld. Dit project houdt in dat een aantal kilometer spoor openstaat voor Europese goederendiensten. Elke spoorwegmaatschappij die in het bezit is van een licentie krijgt het recht om over deze lijnen

te rijden en te concurreren met de andere maatschappijen door het aanbieden van nieuwe diensten.

Intermodaal vervoer

Voor een nieuw evenwicht tussen de diverse vervoersmodaliteiten zijn maatregelen nodig die zich niet alleen richten op de rol van de afzonderlijke vervoersmodaliteiten maar ook op het gecombineerd vervoer. Het gaat hier om het creëren van een goede aansluiting tussen de zee, vaarwegen en het spoor..De Commissie is een grootschalig programma gestart om intermodale initiatieven en alternatieven voor de weg te ondersteunen tot het moment waarop zij commercieel levensvatbaar zijn (Marco Polo).

Het intercommunautaire vervoer over zee en het riviertransport zijn twee wezenlijke onderdelen voor het concept van gecombineerd vervoer. Om deze vervoersmodaliteiten te stimuleren moeten snelwegen op zee tot stand worden gebracht en moeten concurrerende en eenvoudige diensten worden aangeboden. De totstandkoming van dit trans-Europese vaarnetwerk moet worden vereenvoudigd door op nationaal niveau voorrang te geven aan havens met een goede aansluiting op het vervoersnetwerk op het land.

Zeevervoer over korte afstanden moet efficiënter gemaakt worden door alle partijen in de logistieke keten onder te brengen binnen een loket waardoor gecombineerd vervoer van zee- en riviertransport net zo eenvoudig, flexibel en betrouwbaar als het wegtransport. Verder is er een standaardisatie van technische voorschiften en verdere harmonisatie van vaarcertificaten nodig. Om de transportketen zo soepel mogelijk te laten verlopen moeten er planners voor geïntegreerd vrachtvervoer komen en moeten containers en wissellaadbakken gestandaardiseerd worden.

Het oplossen van knelpunten

Zolang de bestaande infrastructuur geen goede aansluitingen heeft en er knelpunten bestaan waardoor vrij verkeer van goederen en personen fysiek niet mogelijk is, blijven de interne markt en de territoriale cohesie binnen de EU onvoltooide concepten. Het tegenstrijdige is dat deze knelpunten blijven bestaan terwijl de Unie een ambitieus beleid heeft geformuleerd voor het trans-Europese netwerk. Dit netwerk is een belangrijke voorwaarde voor het concurrentievermogen van Europa en maakt centrale markten van de Unie beter bereikbaar voor perifere gebieden. De Commissie wil een verklaring van Europees belang invoeren wanneer een infrastructuurvoorziening als strategisch wordt beschouwd voor de goede werking van de interne markt en het bestrijden van congestie, ook al is deze voorziening op nationaal of regionaal niveau van minder belang. Op de korte termijn is de herziening van het trans-Europese netwerk gericht op het oplossen van knelpunten in de grote doorgaande routes. De hoofdlijnen van het beleid van de Gemeenschap zijn: ontwikkelen van corridors voor gecombineerd vervoer met voorrang voor goederenvervoer, ontwikkelen van een snel netwerk voor reizigersvervoer en het ontwikkelen van verkeersmanagementplannen voor de belangrijkste Europese routes om de bestaande capaciteit beter te benutten. Voor de totstandkoming van multimodale corridors is met name een hoogwaardige spoorweginfrastructuur noodzakelijk. Investeringen moeten dan ook gericht zijn op trans-Europese Corridors waarop het goederenvervoer prioriteit heeft of zelfs het alleen recht. Verder verdienen rangeerterreinen en overslagfaciliteiten de nodige aandacht omdat zij een belangrijke rol spelen bij de groei van de capaciteit.

Voor het reizigersvervoer is het van belang om door te gaan met het ontwikkelen van het hogesnelheidsnet. De steun aan nieuwe hogesnelheidslijnen moet worden gekoppeld aan de ontwikkeling van goederencapaciteit. Bij het plannen van het netwerk moet worden getracht om gebruik te maken van de mogelijkheden om luchtvaart te vervangen en moeten spoorwegmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen worden gestimuleerd om te kiezen voor samenwerking en niet voor concurrentie. Investeringen, die bijdragen aan de integratie van het hogesnelheidsnet en de luchtvaart moeten worden gestimuleerd. Met betrekking tot knelpunten in het wegennet wil de Commissie dat in 2006 alle belangrijke trans-Europese verbindingen over verkeersmanagementplannen beschikken. In Nederland staan geen nieuwe projecten met betrekking tot het trans-Europese netwerk op het programma. Wel is er het Galileo-project dat grote mogelijkheden biedt voor verkeersmanagement en informatieverstrekking aan gebruikers van het Europese netwerk.

De belangrijkste rem op de aanleg van infrastructuur is nog steeds het probleem van het aantrekken van kapitaal. Om dit vraagstuk op te lossen moet er niet alleen voldoende publiek en private financiering komen, maar moet er ook worden gewerkt met nieuwe financieringsvormen. Het publieke budget is beperkt en er is dus een grote mate van selectiviteit als het gaat om het inzetten van dit publieke kapitaal. Om de effecten van de communautaire steun zo groot mogelijk te laten zijn is het zaak de selectiecriteria aan te scherpen en strengere voorwaarden te stellen voor communautaire financiering van de uitvoering van maatregelen die zijn gericht op verbinding van de desbetreffende infrastructuur, hun interoperabiliteit, hun bijdrage aan de ontwikkeling van intermodaal vervoer, een grotere veiligheid en op terugvordering van subsidies indien niet aan deze voorwaarden wordt voldaan.

Publiek-private samenwerking is tot nu toe geen geweldig succes. Door private partijen al in een vroeg stadium te betrekken en te zorgen voor een goede juridische veiligheid kan dit veranderd worden. Een nieuwe vorm van het aan trekken van kapitaal is de zogenaamde gecombineerde publieke en private financiering. Het grote probleem bij infrastructuurprojecten is namelijk dat het meerdere decennia duurt voordat zij geld opleveren. Er moet dus voor worden gezorgd dat de aanleg van een nieuwe infrastructuurvoorziening al inkomsten heeft voordat de eerste opbrengsten van de exploitatie binnenkomen. De inkomsten uit heffingen op concurrerende verbindingen kunnen, nadat deze verbindingen zijn afbetaald, een extra bron van inkomsten vormen. Een deel van deze inkomsten zou dan met name bij het spoor kunnen worden gebruikt ter aanvulling van de financiële middelen, die ontbreken voor de bouw van andere infrastructuur in de desbetreffende regio. De Commissie streeft naar de invoering van een communautair kader waarin deze vorm van financiering mogelijk wordt gemaakt.

Reiziger centraal in het vervoerbeleid

De gebruikers moeten weer centraal komen te staan in het vervoersbeleid. Er zijn vier thema's te onderscheiden, die hier van belang zijn:

- onveiligheid in het verkeer
- de echte kosten voor de gebruiker
- vervoer met een menselijk gezicht
- rationalisatie van het stadsvervoer

Onveiligheid in het verkeer

Hoewel in eerste instantie nationale en lokale overheden verantwoordelijk zijn voor het nemen van maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, wil de EU hier ook een bijdrage aan leveren. Dit gebeurt enerzijds door harmonisatie van sancties en anderzijds door bevordering van nieuwe technologie ten behoeve van de verkeersveiligheid.

De echte kosten voor de gebruiker

Beheersing van de congestie, bestrijding van het broeikaseffect, ontwikkeling van infrastructuur, vergroting van de veiligheid en het terugdringen van milieuhinder hebben hun prijs. Dit zal in de toekomst gevolgen hebben voor de vervoersprijs die gebruikers gaan betalen. Zij zullen op basis van de principes ‘de gebruiker betaalt’ en ‘de vervuiler betaalt’ de kosten voor het gebruik, de kwaliteit en de veiligheid van de infrastructuur vergoeden.

Het beleid van de Gemeenschap is gericht op geleidelijke vervanging van de bestaande belastingen op het vervoersysteem door doelmatiger instrumenten, om de kosten van infrastructuurvoorzieningen en externe kosten door te berekenen. Deze instrumenten zijn enerzijds de heffingen op het gebruik van deze voorzieningen en anderzijds de accijnzen op brandstoffen, die geschikt zijn voor de beheersing van de uitstoot van koolstofdioxide. De EU is van mening dat wanneer de lasten worden verhoogd het verkeer zal afnemen, waardoor de externe kosten voor infrastructuur zullen dalen tot het moment waarop de uitgaven en de opbrengsten in evenwicht komen. Het zoeken naar dit evenwicht staat centraal in het heffingsstelsel dat de EU voor ogen heeft. Om dit heffingsstelsel tot een succes te maken is er interoperabiliteit tussen de verschillende tolsystemen nodig en is er verdere harmonisatie nodig van voorschriften. In algemene zin blijven de stelsels die in de lidstaten voor de diverse vervoersmodaliteiten worden gehanteerd ongelijk en onsamenhangend op het niveau van de EU. Dit gaat ten koste van de doorberekening van de externe kosten.

De EU is van mening dat er een communautair kader moet komen voor tariefstelsels voor gebruik van infrastructuur. Voor een dergelijke hervorming is het noodzakelijk dat marktpartijen en vervoersmodaliteiten gelijk worden behandeld. Zo moet voor luchthavens, havens, wegen, spoorwegen en vaarwegen de prijs van deze infrastructuur volgens hetzelfde principe variabel worden gemaakt en worden gerelateerd aan de gebruikte infrastructuur, het moment van de dag, de afstand, de grootte en het gewicht van het voertuig en aan alle factoren die van invloed zijn op congestie, schade aan infrastructuur en milieu. In het huidige voorstel van de Commissie zou elke lidstaat bij de uitvoering een aanzienlijke manoeuvreerruimte behouden. Onderdeel van dit voorstel is een gemeenschappelijke methodiek voor de vaststelling van tariefniveaus, waarin externe kosten en voorwaarden voor eerlijke concurrentie tussen vervoersmodaliteiten worden verwerkt.

Om de vervoerssector optimaal te laten profiteren is het van belang om de beschikbare opbrengsten ten goede te laten komen aan specifiek nationale of regionale fondsen waarmee maatregelen kunnen worden gefinancierd om de externe kosten te verminderen of te compenseren (dubbel dividend). Verder moet er de mogelijkheid zijn om aan het bedrag voor compensatie van externe kosten een extra element toe te voegen voor de financiering van alternatieve en milieuvriendelijke infrastructuurvoorzieningen.

Het ontbreken van een geharmoniseerd belastingheffing op brandstoffen vormt een belemmering voor de interne markt. De Commissie wil dat er op korte termijn een brandstof voor zakelijk gebruik op de markt komt waarop een geharmoniseerde belasting kan worden geheven. Op middellange termijn wil de EU dat er op benzine en diesel op vergelijkbare wijze belasting wordt geheven.

Vervoer met een menselijk gezicht

Vervoer is niet alleen een goed waarvoor de regels van de markt gelden, maar het is ook een dienst ten behoeve van de burgers. Daarom wil de Commissie maatregelen bevorderen, die intermodaal vervoer stimuleren, meer nadruk leggen op de rechten van de gebruikers van alle vervoersmodaliteiten en wil zij bestuderen op de mogelijkheid om naast deze rechten ook plichten te formuleren.

Met betrekking tot het intermodaal vervoer zijn de volgende zaken van belang: de ontwikkeling van een geïntegreerd plaatskaartensysteem, de afhandeling van bagage en het voorkomen van reisonderbrekingen. Voor dit laatste is samenwerking met ruimtelijke ordening en stedenbouwkundig beleid van wezenlijk belang.

De Europese commissie vindt dat de reiziger zich zowel bij de vervoeronderneming als bij de openbare dienst moet kunnen beroepen op zijn rechten. Tot nu toe heeft de Commissie zich op dit gebied voornamelijk gericht op de luchtvaart. In de toekomst worden de communautaire maatregelen ter bescherming van de reiziger ook van toepassing op de andere modaliteiten. Naast rechten hebben reizigers ook plichten. Deze plichten zullen worden opgenomen in het nieuwe Handvest voor de luchtvaart. Dit handvest zal dienen als uitgangspunt voor een handvest van de rechten en plichten van gebruikers van alle vervoersmodaliteiten.

Om hoogwaardig openbaar vervoer te garanderen heeft de Commissie op het gebied van vervoer over land een nieuwe verordening voorgesteld om de openstelling van de markt te kunnen combineren met transparantie, kwaliteit en prestaties van diensten, namelijk gereguleerde concurrentie. In deze verordening wordt bepaald dat nationale overheden dienen toe te zien op de invoering van goed openbaar vervoer op basis van minimale criteria die betrekking hebben op de gezondheid en veiligheid van de reiziger, de toegankelijkheid van de diensten, de hoogte en transparantie van de tarieven en een beperkte duur van de concessies. Overheden gaan overeenkomsten voor openbaar vervoer aan met een looptijd van vijf jaar. Deze overeenkomsten worden gesloten na een aanbestedingsprocedure. Openbaarvervoersondernemingen kunnen echter buiten deze procedure om overeenkomsten sluiten met een bepaalde onderneming indien met die overeenkomst een jaarlijks bedrag van minder dan 800000 euro is gemoeid en om rekening te houden met veiligheidsoverwegingen van bepaalde spoorwegdiensten. Ook zullen er bepalingen komen om concentraties te reguleren en om werknemers te beschermen wanneer de concessie aan een andere onderneming wordt gegund. Steunmaatregelen voor het vervoer moeten tevoren aangemeld worden bij de Commissie.

Rationalisatie van het stadsvervoer

Op grond van het subsidiariteitsbeginsel kan de EU met name op het gebied van wetgeving initiatieven ontplooien om het gebruik van andere vormen van energie in het vervoer aan te moedigen. Omgekeerd kan de EU het gebruik van alternatieven voor de auto niet door middel van wetgeving opleggen. De Commissie streeft ernaar dat 20% van de klassieke brandstof in 2020 is vervangen door alternatieve brandstoffen. Verder wil men het gebruik van biogassen stimuleren door een minimum percentage in te stellen voor het verplicht gebruik ervan. Dit is in het begin 2%. Ook kunnen er fiscale voordelen aan het gebruik van biogas worden toegekend. Nieuwe technologieën op het gebied van schonere auto's moeten door de EU gesteund worden.

De afgelopen jaren heeft een veelbelovende innovatieve mobiliteitsontwikkeling plaatsgevonden waarbij car-sharing is gecombineerd met andere vormen van vervoer. Met het oog op het terugdringen van congestie in de steden moeten ook tariefsystemen worden ingevoerd voor het gebruik van infrastructuurvoorzieningen in de stad. De meest eenvoudige vorm is de parkeerheffing. In sommige steden zoals Londen is men zelfs overgegaan op een vorm van rekening rijden. Stedelijke tolheffingen worden alleen goed ontvangen door de lokale bevolking wanneer de aangeboden alternatieven concurrerend zijn in termen van diensten en vervoersinfrastructuur. Het is dus van wezenlijk belang dat de opbrengsten worden gebruikt om bij te dragen aan de financiering van nieuwe infrastructuur waarmee het algemene aanbod van stadsvervoer kan worden verbeterd.

Beheersing van de mondialisering

Regelgeving voor het vervoer is per definitie internationaal van aard. In de afgelopen twee eeuwen ontwikkelden zich voorschriften in het kader van intergouvernementele organisaties. Dit is een van de oorzaken van de problemen van het gemeenschappelijke vervoerbeleid bij het vinden van een plaats tussen internationale regelgeving binnen goed gevestigde organisaties enerzijds en nationale voorschriften die zijn gericht op bescherming van de binnenlandse markten anderzijds.

Met de uitbreiding van de Unie, waarbij het vervoersbeleid en het trans-Europese netwerk zich zullen uitbreiden, moet Europa zich beraden over zijn rol op internationaal gebied, indien het ontwikkelingen op dat niveau in de toekomst wil beheersen en maatregelen wil nemen om congestie en vervuiling te bestrijden. Het gaat hier vooral om ondersteuning te bieden aan de kandidaat-lidstaten.

De EU is uitgesloten van de meeste intergouvernementele organisaties. Zij is hier slechts waarneemster. Hier dient snel een einde aan te komen. De Gemeenschap moet zorgen dat zij de middelen krijgt om invloed uit te oefenen in de internationale organisaties die zich bezig houden met vervoer, met name de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en de Internationale Maritieme Organisatie. Tevens wil de Gemeenschap volwaardig lid worden van de Rijnvaartcommissie en de Donaucommissie.

In de luchtvaart zullen lidstaten op korte termijn moeten aanvaarden dat de Gemeenschap gaat onderhandelen over luchtvaartovereenkomsten. DE EU wil met haar belangrijkste partners deze overeenkomsten baseren op uitgangspunten die met name vrije toegang tot

verkeersrechten, gelijke concurrentie, bescherming van de veiligheid en het milieu en afschaffing van eigendomsbepalingen waarborgen.
De ontwikkeling van het wereldomspannend programma Galileo is voor de vervoerssector in de toekomst van wezenlijk belang. De ontwikkeling van dit programma heeft dan ook een hoge mate van prioriteit bij de EU.

Bijlage 9 Beleid uit de Nota Mobiliteit

De indeling van deze nota staat in het teken van de verschillende sectoren in het vervoerbeleid. Deze indeling wordt voor het gemak aangehouden. De sectoren zijn wegvervoer, luchtvaart, zee- en binnenvaart, openbaarvervoer, milieu en verkeersveiligheid.

Wegvervoer
De toenemende mobiliteit op de weg heeft tot gevolg dat de wegcapaciteit haar grenzen bereikt. Dit leidt tot vertragingen en onvoorspelbare reistijden. Verder lopen de maatschappelijke kosten op en kan de Randstad niet meer concurreren met andere economische centra in Europa. De ambitie van de Rijksoverheid is om de betrouwbaarheid op het hoofdwegennet te verbeteren en streefwaarden te formuleren voor een acceptabele reistijd. De strategie die hierbij gevolgd wordt is: prioriteit bij hoofdverbindingen, het hanteren van een netwerkbenadering en zorgen voor samenhang met ander beleid (ruimtelijke ordening en economie).

Om de ambitie waar te kunnen maken wil de Rijksoverheid nieuwe wegen aanleggen en bestaande wegen uitbreiden. Het bieden van goede alternatieve routes, het scheiden van verkeersstromen en het wegwerken van onderhoudsachterstanden zullen ook bijdragen aan het halen van de ambitie. Het beter benutten van de bestaande wegen wordt alleen toegepast op plaatsen waar dit meerwaarde heeft. Knelpunten waar het altijd druk is en trajecten waar de reistijd onbetrouwbaar is, lenen zich minder goed voor benuttingsmaatregelen, omdat de verkeersintensiteit al hoog is. De betrouwbaarheid kan er juist door verslechteren.

Op internationaal gebied is het completeren van het trans-Europese netwerk van belang. Nederland heeft haar deel van de belangrijkste TEN-routes inmiddels gerealiseerd.
Een belangrijke rol bij het terugdringen en beheersen van de mobiliteit is weggelegd voor innovatie. Vooral op het gebied van verkeer- en vervoersmanagement zijn op korte termijn innovaties haalbaar. De rijksoverheid investeert in Europees verband in allerlei innovatie projecten zoals automatische voertuiggeleiding, dual mode systemen en Personal Rapid Transit.

Om de voorgaande maatregelen te kunnen financieren wil de rijksoverheid een vorm van prijsbeleid invoeren. Prijsbeleid kan vier verschillende doelen hebben, te weten: rechtvaardigheid, spreiden weggebruik, financiering, doorberekening. In de onderstaande tabel staat per doel de bijbehorende vorm van prijsbeleid.

Doel	**Vorm van prijsbeleid**
Rechtvaardigheid	Een tarief naar rato van gebruik (kilometerheffing)
Spreiden van gebruik	Congestieheffing, verblijfsheffing, spitsvignetten
Financiering	Tolheffing, parkeerheffing
Doorberekening van werkelijke maatschappelijke kosten	Een naar gebruik variërende heffing gebaseerd op de werkelijke maatschappelijke kosten van bv. Infrastructuur, congestie, milieu en ruimte.

Mogelijk prijsbeleid per doel *(Ministerie van V en W, VROM, 2004)*

Het kabinet weet nog niet welke vorm van prijsbeleid zij zullen gebruiken. Uitgangspunt bij de keuze is dat er anders wordt betaald, maar in z'n totaliteit niet meer.

Luchtvaart
Vliegen is een hele normale zaak geworden. Dit heeft geleid tot een explosieve groei van het luchtverkeer. Deze groei zet zich verder door en zorgt ervoor dat de sector onder grotere maatschappelijke druk komt te staan. De liberalisering van de markt leidt tot meer concurrentie en zal vliegen alleen maar goedkoper maken. De rol van de rijksoverheid is in deze sector veranderd. Steeds meer bevoegdheden verschuiven naar de Europese Commissie.
Het streven van de Rijksoverheid is om de internationale bereikbaarheid te behouden en zo mogelijk versterken binnen duidelijke randvoorwaarden voor veiligheid, milieu en leefomgeving. Voorwaarden hiervoor zijn het instandhouden van een hoogwaardige netwerkkwaliteit, de aanwezigheid van een goed functionerende nationale luchthaven met voldoende capaciteit, een efficiënte luchtverkeerdienstverlening en een sterk innovatief vermogen bij de marktpartijen. Het blijft belangrijk een goed balans te vinden tussen milieu en economie. Verder heeft veiligheid een hoge prioriteit.

Kenmerkend voor deze sector is de vergaande samenwerking met de EU. Zo worden bevoegdheden overgedragen naar de EU om liberalisering te bevorderen en worden er regulerende kaders georganiseerd en uitgevoerd.

Zee- en binnenvaart

<u>Binnenvaart</u>
Het goederenvervoer door de binnenvaart sector bedraagt 40% van het totale goederenvervoer. De rijksoverheid hecht dan ook veel waarde aan een goed waterwegennet. Ook omdat dit naast de transportfunctie nog andere maatschappelijke functies vervult, zoals aan- en afvoer van water, drinkwatervoorziening, natuur en recreatie.

In de binnenvaartsector zijn de volgende trends waarneembaar: het containervervoer groeit sterk en er is sprake van een afname van de betrouwbaarheid door achterstallig onderhoud. Door de groei van het goederenvervoer ontstaan er knelpunten in het waterwegennet (voornamelijk bij bruggen en sluizen). De rijksoverheid streeft naar betrouwbare reistijden voor de binnenvaart. De strategie, die gevolgd wordt is: prioriteit bij de hoofdverbindingen en het volgen van een netwerkbenadering. Hierbij geldt als uitgangspunt ‘houwen gaat voor bouwen’. Daarbij worden prioriteiten gesteld op grond van de transportfunctie van de waterweg, het economisch belang ervan en de risico’s die sluizen en andere werken opleveren voor de doorstroming. Verder dienen capaciteitsknelpunten opgelost te worden. Knelpunten worden zoveel mogelijk per corridor aangepakt en de prioriteit ligt bij de economische gebieden en hoofdverbindingsassen.

De binnenvaart betaalt momenteel niet voor het gebruik van de infrastructuur. Dit kan in de toekomst gaan veranderen omdat er meer geld nodig is voor het onderhoud, beheer en benutting van de vaarwegen en omdat de Europese Unie op termijn naar een gebruiksvergoeding voor de infrastructuur van alle transportwijzen toe wil.

In deze sector is een duidelijke scheiding aangebracht tussen de verantwoordelijkheden van de rijksoverheid enerzijds en die van de decentrale overheden anderzijds. De Rijksoverheid verbetert de internationale bereikbaarheid, stimuleert innovaties en gaat versnippering tegen.

De decentrale overheden beheren het eigen vaarwegennet en zorgen voor afstemming van het beleid met ruimtelijke ordening.

Zeevaart

De zeescheepvaart verzorgt de helft van de toestroom van goederen naar Nederland. Er is hier sprake van een transportbelang en een groot economisch belang. Dit belang moet verdedigd worden, want de concurrentie van buitenlandse reders en de concurrentie van het wegvervoer ten opzichte van short-sea shipping vormen een bedreiging. De ambitie van de rijksoverheid is om de concurrentie positie te bevorderen. Dit wil men bereiken door oneerlijke concurrentie tegen te gaan. De Rijksoverheid ziet hier vooral een taak weggelegd voor de bedrijven zelf. Zij zijn ervoor verantwoordelijk voor dat de sector innoveert en voldoet aan de internationale normen op het gebied van veiligheid en milieu. De Rijksoverheid bevordert de eerlijke marktverhoudingen, stelt duidelijke veiligheids- en milieunormen, stimuleert innovatie en bevordert de samenwerking en informatie-uitwisseling.

Openbaar vervoer

Deze sector bestaat uit het spoorvervoer, regionaal vervoer en het fietsverkeer. Openbaar vervoer is van belang omdat het tegemoet komt aan de mobiliteitsbehoefte en neemt in geval van veel reizigers weinig ruimte in. In dichtbevolkte gebieden bevordert het de betrouwbaarheid van de reistijd en draagt het bij aan de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheid. Ten tweede biedt het openbaar vervoer individuen de mogelijkheid om mobiel te zijn en deel te nemen aan sociale en economische activiteiten. De rijksoverheid wil deze vorm van vervoer dan ook waarborgen. Een reis is een keten van verplaatsingen. De kracht van openbaar vervoer komt tot uitdrukking als de keten soepel verloopt. Voor, hoofd en na transport dienen goed op elkaar aan te sluiten.

Spoorvervoer

Dagelijks reizen bijna een miljoen mensen met de trein. Deze stroom van mensen concentreert zich voornamelijk op bepaalde trajecten tussen de grote steden. Het landelijk aandeel van de trein in de personenmobiliteit is slechts 8%. In de toekomst zal het personenvervoer per spoor licht stijgen. Voor het goederenvervoer wordt een flinke stijging verwacht.

Het voornaamste probleem van het spoorvervoer is de onbetrouwbaarheid. Dit leidt tot ontevreden klanten en beperkt de mogelijkheden voor een betere benutting van het spoorwegennet. De ambitie van de rijksoverheid is dan ook: grote vervoerstromen betrouwbaar en veilig verwerken. Het doel is groei mogelijk te maken door de betrouwbaarheid en daarmee de capaciteit op het bestaande spoornet te verhogen, tegen een redelijke kostendekkingsgraad. De prioriteit wordt gelegd bij de hoofdverbindingen. Deze verbindingen hebben de hoogste kostendekkingsgraad. De Nederlandse overheid vindt aansluiting op het Europese hogesnelheidsnet zeer belangrijk. In andere grensoverschrijdende verbindingen wordt niet geïnvesteerd. Het goederenvervoer per spoor is vooral geschikt voor langere afstanden en in het bijzonder grensoverschrijdend vervoer. Het Rijk wil ook hier de capaciteit van het spoor vergroten en marktverstoringen wegnemen.

De overheid wil de mate van onderhoud gaan differentiëren. Er komt een onderzoek om te kijken of en hoe onderscheid gemaakt kan worden op basis van de functie van de spoorbanen.

Verder wil men de kostendekkingsgraad van bepaalde spoorbaanvakken verbeteren door goederenvervoer mogelijk te maken. Het spoornet moet vrij toegankelijk zijn voor goederenvervoerders. De openstelling en harmonisatie van de Europese spoormarkt zal bijdragen aan een optimaal gebruik van het net. Op Europees niveau werkt Nederland mee aan de kwaliteitsverbetering van doorgaande treinverbindingen. Dit gebeurt onder meer door harmonisatie van Europese regelgeving, een corridoraanpak, en gestandaardiseerde infrastructuur. Nederland is voor de liberalisering van het goederenvervoer, maar wil graag vasthouden aan het huidige systeem van exclusieve concessies voor het personenvervoer.

Het principe: ‘de gebruiker betaalt’ gaat volgens de overheid niet op voor de spoorwegen. Een al te starre toepassing hiervan zou inhouden dat de prijs zoveel zou stijgen dat reizigers de auto kiezen en verladers de vrachtwagen. Het gevolg daarvan is dat grootstedelijke gebieden minder bereikbaar worden en dat industriegebieden en havens minder goed kunnen concurreren. Het rijk moet een goede balans zien te vinden tussen doorberekening van de variabele kosten en financiering van de vaste kosten. De EU-richtlijnen op dit gebied bieden hier enig houvast.

De infrastructuur beheerder Pro-rail beheert het spoorwegennet en de openbare ruimtes in de stations. Samen zorgen de vervoerder en infrastructuurbeheerder voor veilig en betrouwbaar vervoer, goed onderhouden spoorlijnen, betrouwbare en doelmatige verkeersleiding en een effectieve verdeling van de capaciteit. Volgens de nieuwe EU-richtlijn moet de infrastructuurbeheerder tijdig uitzoeken waar knelpunten in de capaciteit voorkomen. De infrastructuurbeheerder kan de vervoerders op verschillende manieren laten betalen voor het gebruik van het spoor. Op dit moment gaat dit via de gebruiksvergoeding waarbij er verschil is in tarieven of beperkingen van het gebruik van het spoor gerelateerd aan route, tijdsstip en de geluidsproductie van het materieel. De vervoerders bekijken mogelijkheden tot prijsdifferentiatie naar tijd, plaats en doelgroep. Lokale overheden hebben de mogelijkheid om met de NS hun wensen ten opzichte van het hoofdrailnet te bespreken. De rijksoverheid ziet er op toe dat de NS een transparante afweging maakt en geen misbruik heeft gemaakt van de monopoliepositie.

<u>Regionaal vervoer</u>

Hieronder vallen metro, tram en busdiensten. De ambitie van de rijksoverheid is om groei in de stedelijke netwerken te bewerkstelligen en te zorgen voor en gericht aanbod van diensten op het platteland. De decentrale overheden hebben hier de grootste verantwoordelijkheid. De rijksoverheid geeft ondersteuning indien nodig.

<u>Fietsverkeer</u>

Het gebruik van de fiets moet verder gestimuleerd worden. Dit kan worden bereikt door te zorgen voor veilige routes en voldoende stallingen. De rijksoverheid zorgt voor de randvoorwaarden en stimuleert innovaties op fietsgebied. De decentrale overheden voeren het beleid uit en integreren fietsplannen op een vroeg stadium in ruimtelijke plannen.

Milieu

Om klimaatverandering, luchtverontreiniging en geluidsoverlast verder terug te dringen moeten internationale regels voor technische eisen aan voertuigen en brandstoffen worden

aangescherpt. Nederland maakt zich hard voor dit bronbeleid. Voor de langere termijn streeft men naar duurzame mobiliteit.

Met betrekking tot de luchtkwaliteit voldoet Nederland in de meeste delen van het land aan de Europese richtlijn. Het is echter zaak om deze normen aan te scherpen en te implementeren. Naast technische innovaties zet de rijksoverheid ook in op een gedragsverandering bij de burger.

De geluidsoverlast van het verkeer en vervoer is de laatste jaren toegenomen. Nederland geeft er de voorkeur aan om zoveel mogelijke bronmaatregelen te treffen. Op die manier is geluidsoverlast kosteffectiever te reduceren. Nederland spant zich verder in om de EU-eisen aan te scherpen zonder daarbij de veiligheid uit het oog te verliezen. De verkeersinfrastructuur brengt schade toe aan het landschap en de leefomgeving. Het is zaak om infrastructuur te ontwikkelen dat past in het landschap en versnippering tegen gaat. Wat betreft de waterkwaliteit is de EU-kaderrichtlijn Water de norm.

Verkeersveiligheid

Ten aanzien van de verkeersveiligheid streeft men naar een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers. Dit wil men bereiken door de infrastructuur veilig in te richten, het gedrag van verkeersdeelnemers beïnvloeden en voertuigtechnologie bevorderen. Bij dit laatste stelt de EU eisen aan voertuigen en draagt zij bij aan technologische ontwikkelingen.

In het goederenvervoer probeert de rijksoverheid de veiligheid te bevorderen door een veiligheidscultuur in te voeren. Dit gebeurt in de praktijk door middel van een digitale safe scan Hiermee kunnen bedrijven inzicht krijgen in hun veiligheidsprestaties. Verder kunnen wegbeheerders, de bedrijven die veilig opereren, belonen door ze te helpen bij het oplossen van bereikbaarheidsproblemen.

De veiligheid op het spoor is goed en vertoont ondanks de toegenomen aantal reizigers geen daling. De veiligheid op zee en in de binnenvaart is gericht op calamiteiten bestrijding.
In de luchtvaart is er veel veranderd sinds de aanslagen van 11 september 2001. De nadruk ligt hier op het maken van goede internationale afspraken.

Voor de bescherming van de mainports Rotterdam en Schiphol zijn EU-verordeningen van kracht. Deze verordening is terug te vinden in artikel 37 uit de Luchtvaartwet, het Schepenbesluit n de nieuwe Havenbeveiligingswet. De Europese Commissie bereidt momenteel een nieuwe richtlijn voor over de beveiliging van de keten.