

Vergaderjaar 2007–2008

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 167

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 23 juni 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 24 april 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende het verslag van de Transportraad van 7 april 2008 d.d. 23 april 2008 (21 501-33, nr. 158);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad op 5 en 6 mei 2008 te Slovenië d.d. 21 april 2008 (21 501-33, nr. 154);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken houdende het Implementatieoverzicht eerste kwartaal 2008 d.d. 15 april 2008 (21 109, nr. 179);**
- **fiche: de brief van de staatssecretaris voor Europese Zaken houdende de BNC-Fiche Aanbeveling verdrag oprichting vervoersgemeenschap met de Westelijke Balkan (SEC(2008)287 d.d. 15 april 2008 (22 112, nr. 633).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (Groen-Links), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

## Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **De Krom** (VVD) wil weten waarom zowel de staatssecretaris als de minister niet in de gelegenheid is de informele Raad bij te wonen. De internalisering van externe kosten mag er niet toe leiden dat alleen de transportsector wordt gepakt, want recentelijk heeft deze sector al te maken gekregen met verhogingen van de dieselaccijns, de btw, de wegenbelasting, de fijnstof en de CO<sub>2</sub>-heffing. De internalisering moet gelijkelijk gelden voor alle vervoermodaliteiten. Het bronbeleid is vooralsnog het meest effectief bij het verminderen van emissies en het schoner maken van het wagenpark. De minister moet zich niet aan iets anders committeren als dat niet effectiever is dan het bronbeleid.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) is benieuwd wat de aanneming van de Raadsconclusies over de mededeling van de Commissie «Naar een spoorweg met voorrang voor goederenverkeer» betekent voor het personenvervoer in Nederland. Bij de internalisering van externe kosten geldt het principe «de vervuiler betaalt». Differentiatie is hierbij op zijn plaats, maar

in de stukken wordt alleen gesproken over de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hoe staat het met andere externe kosten als fijnstof en NO<sub>x</sub>? In de stukken van de Europese Commissie wordt gesproken over congestie en lokale effecten, zoals geluid, maar ook voor personenauto's en schepen moeten duidelijke Euronormen worden vastgesteld. Deze Euronormen moeten leidend zijn bij de differentiatie naar milieukeurmerken. De congestiekosten mogen daar niet onder vallen, want die zijn heel erg afhankelijk van tijd en plaats. Het is zuiverder als bij de Nederlandse kilometerprijs wordt gedifferentieerd naar Europese milieukeurmerken, op basis van lokale tijd en plaats. De step-by-stepbenadering van externe kosten kan ertoe leiden dat de transportsector het spits afbijt, maar het is veel eerlijker scheepvaart en spoor er ook bij te betrekken. Het kort geding over het sectoraal rijverbod in Tirol, stelselmatig afgekeurd door de Commissie vanwege het principe van vrij verkeer van goederen, is van de baan, maar wat gebeurt er nu?

De heer **Van Heugten** (CDA) constateert dat Nederland vorig jaar niet evenwichtig heeft vergroend. De verlaging van de bpm op personenauto's heeft geleid tot een verhoging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, maar dat is niet consistent. Er wordt nu gesproken over een verdere vergroening, maar een heffing in dat kader moet worden teruggevoerd naar een concreet doel, Europees zijn afgestemd en het systeem moet behapbaar zijn, ook qua administratieve lasten en tijdsinvoering. Als vrachtwagens ook daar als eerste mee worden belast, terwijl de transportsector toch al flink te pakken is genomen, wordt de Nederlandse concurrentiepositie wel heel erg kwetsbaar.

De vergroening in Europees verband moet ook doorgaan. De administratieve lasten moeten beperkt blijven en er moet worden geanticipeerd op de kilometerheffing in Nederland. Alle vervoermodaliteiten moeten gelijktijdig opdraaien voor de diverse kosten. Er moet geen modalshiftpolitiek worden gevoerd door middel van kostentoerekening. Ook moet sprake zijn van een level playing field in Europa, ook ten opzichte van landen buiten Europa. Er moet worden gekomen tot een behapbare invoering in de zin van een genormaliseerde invoeringstijd. Het kabinet moet alles in het werk stellen de A1-corridor alsnog in aanmerking te laten komen voor een subsidie in het kader van het Trans Europese Netwerk (TEN), evenals de Berlijnspoorlijn en de A67.

De heer **Roemer** (SP) ondersteunt het Nederlandse voornemen om te komen tot retourcabotage, om leeg rijden zoveel mogelijk te voorkomen, maar volledige liberalisatie kan ertoe leiden dat het binnenlandse vervoer wordt weggeconcurrereerd door bedrijven uit Oost-Europa met lagere lonen. Hoe staat het met de administratieve barrières die Frankrijk opwerpt ter bescherming van de eigen markt? De minister heeft wat betreft het Galileoproject gepleit voor goed risicomanagement en kostenbeheersing, maar wat betekent dat concreet? Zijn er al vorderingen gemaakt met Galileo?

Wat betreft duurzaam transport moet worden voorkomen dat men in Europa op elkaar wacht, want dan worden de afspraken over reductie nooit gehaald. Het transport over vooral water en spoor moet worden gepromoot, evenals een betere samenwerking en het durven maken van keuzen tussen West-Europese havens. Wil de minister de Kamer per brief informeren over de aan Nederlandse projecten toegekende subsidies?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) verzoekt de minister zijn besluit om niet naar de informele Raad te gaan, te heroverwegen. Het internaliseren van externe transportkosten is een nogal liberale manier om de vervuiler laten betalen. De transportsector moet substantieel bijdragen aan de reductie van CO<sub>2</sub>, maar dat is in het Europese klimaatpakket niet adequaat geregeld. Deze sector vervuilt echter steeds meer. Waar blijft het convenant met de transportsector?

Er moet worden gekomen tot samenwerking als het gaat om havens, vliegvelden en snelle treinen. Het transport moet worden verdeeld. Men beconcurrereert elkaar op die vlakken nu veel te veel. Er moet worden gewerkt aan een Europees spoorwegnet van snelle treinen, als alternatief voor vliegtuigen. Er mogen alleen nieuwe vliegvelden komen als ze aansluiten op zo'n net van snelle treinen. Europees moet worden gekomen tot accijnzen waar nu sprake is van vrijstellingen op dat punt. Er moeten afspraken worden gemaakt over het stoppen met staatssteun en valse subsidies aan de transportsector. Er is veel meer ambitie nodig op het gebied van bronbeleid.

De heer **Madlener** (PVV) vreest voor een debacle van het Galileoproject. De markt is afgehaakt, ook financieel. Nu draait de Europese belastingbetaler, dus ook de Nederlandse, voor de kosten op. Kan de minister garanderen dat de kosten niet uit de hand lopen? Noch de minister, noch de staatssecretaris gaat naar de informele Raad, maar daar wordt wel 8 mld. aan subsidiegeld verdeeld! Aan Nederlandse projecten is inmiddels 133 mln. toegewezen, maar dat is veel te weinig! Kan de minister informatie verschaffen over de inhoud van het Verdrag met de Westelijke Balkan?

### **Antwoord van de minister**

De **minister** deelt mee dat hij op de dag van de informele bijeenkomst van de Transportraad heel belangrijke binnenlandspolitieke verplichtingen in Den Haag heeft. Op een informele raad vindt geen besluitvorming plaats. Er wordt informeel van gedachten gewisseld over bepaalde onderwerpen. De Directeur Internationale Zaken neemt de honneurs in Slovenië waar. Ook een aantal bewindslieden van andere landen zijn dan niet aanwezig. De Commissie zal haar positie in juni duidelijker markeren, maar pas tijdens de vergadering van de informele Transportraad in La Rochelle op 1 en 2 september worden verdere stappen gezet. Dan is de minister wel aanwezig. Het is belangrijk om vanaf het begin van een proces duidelijk aan te geven hoe je over iets denkt. Daarom heeft de minister in een persoonlijk onderhoud met Commissaris Barrot in maart aangegeven wat de Nederlandse gevoelens ten opzichte van het pakket duurzaam vervoer zijn.

In Slovenië wordt met het oog op de bevordering van duurzaam transport informatie verschaft over het pakket duurzaam vervoer dat in juni wordt uitgebracht. Het gaat onder meer over een methodologie voor het internaliseren van interne kosten van alle vervoermodaliteiten. Nederland moet nog een standpunt bepalen over de specifieke Europese voorstellen uit het pakket, maar vooralsnog heeft de minister niets tegen het principe dat de vervuiler betaalt. Voorts moeten de negatieve externe effecten van het verkeer zoveel mogelijk worden teruggedrongen. Bij de keuze van het doorberekenen van externe kosten is voor Nederland heel belangrijk wat de feitelijke effecten van de maatregelen zullen zijn. Daarbij moet aandacht worden besteed aan de effecten op de welvaart, de werkgelegenheid, de concurrentiepositie, het milieu en de veiligheid. In dat kader speelt het Europese level playing field een rol, maar dat moet niet doorschieten, zodanig dat één modaliteit zwaar wordt aangepakt, en andere niet. Er moet naar alle modaliteiten worden gekeken. Het gaat om een bepaalde balans op basis van redelijkheid. Dat is heel belangrijk als je wilt komen tot duurzame steun voor het milieubeleid. De minister neemt het gestelde over de congestie mee. Bij het bepalen van het Nederlandse standpunt in de tweede helft van dit jaar worden de vervoersorganisaties nadrukkelijk betrokken.

In het kader van het meerjarenprogramma 2007–2013 is aan Nederlandse projecten ruim 133 mln. toegewezen bij de verdeling van de TEN-subsidies. De minister zal de Kamer per brief nader informeren over alle ins en

outs van deze subsidieregeling, evenals over de kans op toekomstige subsidies voor grensoverschrijdende spoorwegprojecten, als ze voldoen aan de TEN-regels, wegenprojecten en de IJzeren Rijn. De prioriteit van de Commissie ligt echter nadrukkelijk bij grensoverschrijdende knelpunten op het spoor en de binnenvaart. Vanwege de modalshiftgedachte wordt nauwelijks subsidie gegeven aan wegprojecten, zeker niet aan oude lidstaten. Nieuwe lidstaten krijgen daarvoor deels nog wel subsidie. De pot met geld wordt dus zeker niet gelijkmatig over de Unie verdeeld. De mededeling van de Commissie «Naar een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer» dekt de lading niet. Het gaat om het waarborgen van duurzame en snelle achterlandverbindingen per trein. Dat is belangrijk voor de Nederlandse mainports, want het spoor is van oudsher nationaal georiënteerd en dus slecht in de concurrentie met wegen. Prioriteit van het spoor betekent eerder het mogelijk maken van grensoverschrijdend spoorvervoer dan dat het goederenvervoer per spoor prioriteit krijgt boven personenvervoer.

De minister houdt de vinger aan de pols als het gaat om het belang van risicomangement en kostenbeheersing met betrekking tot het Galileo-project. Nederlandse bedrijven moeten ruim baan krijgen bij het ontwikkelen van toepassingen, want er liggen flinke kansen. Nederland heeft zich wat dit project betreft altijd kritisch opgesteld. De minister zal er alles aan doen om te voorkomen dat de kosten uit de pas lopen.

De minister zal in een brief aan Eurocommissaris Verheugen aandringen op het opnieuw starten van een procedure bij het Europees Hof om het sectoraal rijverbod in Tirol af te keuren, vanwege het principe van vrij verkeer van goederen. Het doel van het verdrag met de vervoergemeenschap Westelijke Balkan is om te komen tot een geïntegreerde markt voor infrastructuur en vervoer over land, water en zee. Over de inhoud van het verdrag moeten de onderhandelingen nog worden gevoerd, maar om een geïntegreerde vervoersmarkt te realiseren, moet de wetgeving in de betreffende Balkanlanden in overeenstemming worden gebracht met het *acquis communautaire*. Wat betreft het vervoer zouden de onderdelen van het transportacquis over de modaliteiten wegvervoer, binnenvaart en maritiem transport in het verdrag kunnen worden opgenomen, evenals als bepaalde onderdelen van het milieu-acquis en het sociaal-communautaire *acquis*. De minister zegt toe het desbetreffende document naar de Kamer te sturen.

Naar aanleiding van het Kamerdebat over het convenant met de transportsector heeft de minister inmiddels overleg gehad met de sector. De gedeelde conclusie is dat het het beste is om te wachten op duidelijkheid over het totale plaatje, ook wat betreft de kwestie van de fiscaliteit. Daarna kan het akkoord worden gesloten. De kwestie van scheepsmotoren ligt nogal moeilijk in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), maar de minister heeft de indruk dat er stappen vooruit kunnen worden gezet, want de druk neemt toe. De kwestie moet in ieder geval mondiaal worden opgepakt, want je bent er niet met het alleen schoner maken van Europese schepen en havens. Er wordt stringent op toegezien dat de Europese lidstaten de verdragen op dit punt ook ratificeren, want dat gebeurt nog niet overal. In het kader van het aanstaande Rotterdam Climate Initiative steunt de minister het vooroplopen van Rotterdam en andere Europese havens op dit punt, maar de rest van de wereld moet ook mee.

De ambitie van de regering voor een Europese kerosineaccijns, het liefst wereldwijd, wordt in de accijnzennotitie niet ten grave gedragen. Er wordt geconstateerd dat daar momenteel geen draagvlak voor bestaat. Als daar verandering in komt, moet worden bekeken wat dit betekent voor de nationale tickettax. De minister is voornemens om wat betreft het bronbeleid voor de troepen te blijven uitlopen. Hij zal er alles aan doen de Europese lat op dit punt nog hoger te leggen, want de technologische vernieuwingen moeten doorgaan.

Nederland heeft zich fors gepositioneerd met cabotage, ook vanwege het

belang van de Nederlandse industrie. Volledige liberalisatie blijft het doel, maar zover is het nog lang niet. Er is nog geen sprake van een compromis. Voor retourcabotage is nog niets geregeld, maar ook daar wordt naar gekeken. De minister blijft eraan trekken. De verwachting is dat met België en mogelijk ook Duitsland gekomen kan worden tot een bilaterale regeling. Ook met Frankrijk wordt nog overlegd. Het feit dat er met Frankrijk wordt gesproken, is al pure winst. Er zijn verder nog geen conclusies getrokken over cabotage.

### **Toezeggingen**

- De Kamer wordt nader geïnformeerd over de verdeling van TEN-subsidies die Nederland ontvangt en over projecten die mogelijk nog voor subsidies in aanmerking komen.
- Het document over het verdrag tot oprichting vervoersgemeenschap met de Westelijke Balkan zal worden toegestuurd.

De voorzitter van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat,  
Kortenhorst

De adjunct-griffier van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat,  
Van der Sman