

Vergaderjaar 2006–2007

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 127**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 28 juni 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 6 juni 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **het verslag van de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie van 22 en 23 maart 2007 (21 501-33, nr. 124);**
- **de agenda van de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie van 7 en 8 juni 2007 (21 501-33, nr. 124);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 mei 2007 inzake besluiten van de Transportraad over het Galileo-project (21 501-33, nr. 120);**
- **fiche: Kamerstuk 22 112, nr. 499, fichenr. 3: Richtlijn Lucht-havengelden d.d. 22 maart 2007 (VW-07-138).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De heer **De Krom** (VVD) steunt de inzet van de minister ten aanzien van het satellietnavigatiesysteem Galileo. Als dit project met publiek geld moet worden bekostigd, moet dat in eerste instantie worden gedekt door beschikking van de financiële perspectieven, dus binnen de eigen begroting. Het is te betreuren dat dit project, waarin al 2,5 mld. aan publiek geld is gestoken, met het uiteenvallen van het consortium slachtoffer is geworden van politiek-economisch nationalisme. Voordat wordt besloten om ermee door te gaan, zal er meer duidelijkheid moeten zijn over de kosten en baten. Een briefing over dit project is wellicht een goed idee. De heer De Krom is voorstander van het emissiehandelssysteem voor de luchtvaart, maar zou graag uitgediept zien hoe het gaat werken en wat de effecten ervan zijn op onder andere het milieu. De minister heeft gezegd dat Nederland alle opties wil openhouden, inclusief belastingtechnische maatregelen op tickets. Dit nieuwe «kwartje van Kok» is een slechts een belastingmaatregel zonder enig milieueffect waarvan de inkomsten rechtstreeks in de staatskas terecht komen. Onder het motto «beter geen politiek dan symboolpolitiek» keert de heer De Krom zich tegen deze maatregel.

De verplichte onderzoeken bij zeer serieuze incidenten vormen een ander onderwerp op de agenda. De effecten hiervan zullen in Nederland niet groot zijn, omdat de commissie-Van Vollenhove zich al met dit soort zaken

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA). Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

bezighoudt. Is dit eigenlijk wel een taak van Europa? Vanuit het oogpunt van subsidiariteit rijst de vraag wat precies het grensoverschrijdende belang hiervan is.

De richtlijn inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen mag er niet toe leiden dat de transportsector wordt opgelegd welke modaliteiten moeten worden gebruikt. Dat zou in strijd zijn met de beginselen van de vrije markt. Wil de minister erop aandringen dat dit er niet uit voortvloeit? In de conclusies van de Europese Raad van 9 maart jongstleden staat de zin «ontwikkelen van instrumenten om transportgebruikers bewuster te maken van energiegebruik en klimaatverandering». Wat wordt daarmee bedoeld? Hetzelfde geldt voor de frase «het promoten van geïntegreerde transportsystemen en planning om energieverbruik in de transportsector te minimaliseren».

Het is een van de doelstellingen van het kabinet om te komen tot een aandeel van 20% aan duurzame energie. Volgens het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) zou er mogelijk 35%-40% aan biobrandstoffen moeten worden gebruikt om dit te bereiken. Ook wijst het MNP op risico's zoals ontbossing, de afname van biodiversiteit en de prijsopdrijving van voedselproducten. Door deze doelstellingen mag mensen elders in de wereld het voedsel niet uit de mond gestoten worden. Wat zijn precies de gevolgen? Hoe wordt dit voornemen uitgevoerd? Waar worden de grondstoffen vandaan gehaald? Het klimaatpakket als geheel zou volgens McKinsey 1100 mld. kosten. De doelstellingen zijn prachtig, maar het is nog volstrekt onduidelijk hoe de Europese Commissie ze wil bereiken. Wat zijn de gevolgen voor de verkeers- en vervoerssector?

Ook op het vlak van cabotage lijkt politiek-economisch nationalisme de boventoon te voeren. De Europese Commissie heeft voorgesteld, cabotage te beperken tot drie ritten per week aansluitend op internationaal vervoer. De heer De Krom beschouwt dit als een ernstige en onaanvaardbare beperking van de vrije markt die leidt tot meer (om)rijden en meer kosten en slecht is voor het milieu. Het voorstel dient slechts het doel om de Franse markt te beschermen. Wil de minister zich ervoor inzetten om het van tafel te krijgen?

Is de minister van plan, iets te doen voor veiliger parkeerplaatsen in Europa en voor het opheffen van de rijverboden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA) steunt de inzet van de minister op het punt van Galileo. Vooralsnog mag geen extra geld meer worden gestoken in dit project. Is de samenwerking van de private partijen alleen aan gedoe ten onder gegaan of zijn er ook vraagtekens gezet bij de financiële haalbaarheid van het project?

Mevrouw Roefs kan zich vinden in de richtlijn over het communautaire monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart, ook in de kanttekening over de lengte van de vissersschepen waarvoor de AIS-verplichting (Automatic Identification System) geldt.

De bedrijven DSM en Sabic hebben per brief aan de Kamer laten weten dat zij grote problemen hebben met het aanvaarden van de richtlijn inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de richtlijn staat dat landen mogen bepalen welke modaliteit wordt gebruikt of zelfs dat er helemaal niet mag worden vervoerd. Wil de minister hierop ingaan?

De richtlijn inzake luchthavengelden bevat basisvoorwaarden voor vaststelling van de tarieven, bijvoorbeeld met betrekking tot differentiatie van tarieven naar kwaliteitsniveau. Volgens de regering is onduidelijk of differentiatie omwille van milieu, capaciteit of om commerciële redenen nog zal zijn toegestaan. Mevrouw Roefs wil deze mogelijkheden nadrukkelijk openhouden. Kan de minister de Kamer een tabel toesturen met alle mogelijkheden voor maximale tariefdifferentiatie die op grond van Europese en internationale regelgeving is toegestaan, zowel voor als na de implementatie van deze richtlijn? In de richtlijn wordt de toegang geregeld tot de terminal en specifieke dienstverlening van de luchthaven. Kan

Schiphol hieraan wel voldoen als zich allerlei nieuwe luchtvaartmaatschappijen melden? De regering vindt de verplichting te zwaar om informatie aan te leveren over iedere tariefcategorie afzonderlijk. De financiële consequenties zouden dan groter zijn dan de genoemde € 100 000. Wat gaat de regering doen als de Europese Commissie en de meerderheid van de Transportraad de richtlijn toch in de huidige vorm willen doorzetten? Klopt het dat de huidige dual-tillssystematiek van Schiphol op grond van deze richtlijn niet hoeft te worden gewijzigd?

Naar de mening van de heer **Roemer** (SP) lijkt Galileo steeds meer een prestigeproject te worden dat enkele landen per se willen doorvoeren. Ook het bedrijfsleven is krachtig voor de voortzetting van dit project aan het lobbyen. De heer Roemer vraagt zich af waarom dit het geval is en sluit zich aan bij het verzoek van de heer De Krom tot een briefing. Hopelijk zal het grootste gedeelte van de investeringen worden terugverdiend, zoals ook de minister schrijft, maar waarom überhaupt een investering doen als deze blijkbaar niet helemaal kan worden terugverdiend? Misschien is er grote maatschappelijke winst te behalen met Galileo, maar dat mag dan wel wat beter worden uitgelegd. De heer Roemer is het met de minister eens dat geen extra geld mag worden bijgelegd voor dit project. Houdt de minister voet bij stuk als andere landen toch willen bijplussen?

Het SESAR-project voor de nieuwe generatie luchtverkeersleidingssystemen lijkt een volgend groot Europees project te worden. Waarom wordt het publiek-privaat gefinancierd in plaats van geheel door de luchtavens? Hoeveel onzekerheden spelen nog een rol bij dit project? Hoeveel geld is ermee gemoeid? Kan de minister schriftelijk uiteenzetten wat dit project precies inhoudt?

Over de emissiehandel bestaan nog tal van vragen. Komt er binnen de luchtvaart ook emissiehandel voor andere stoffen dan CO<sub>2</sub>? Zal het emissiehandelssysteem ook gelden voor kleine vliegtuigen, voor uitstoot op grotere hoogte en voor intercontinentale vluchten? Hoe hoog worden de Nederlandse emissieplafonds? Zal het Nederland geld kosten of opleveren? De minister heeft terecht opgemerkt, rekening te willen houden met de toekomstige extra ticketheffingen. Hoe zit het met de kerosineaccijnzen, waarvoor een meerderheid der Kamer zich heeft uitgesproken? Is de minister van plan, zich hiervoor in Europees verband hard te maken?

De heer **Madlener** (PVV) constateert dat het Galileoproject fors in de problemen zit. Het systeem heeft een aantal voordelen ten opzichte van gps, hoewel gps een prima systeem is voor zowel defensiedoeleinden als civiele doeleinden en het de burger weinig tot niets kost. Dankzij de Amerikaanse defensie-industrie kan Nederland vooruitgang boeken. Galileo heeft ook een verwerpelijk doel: het mogelijk maken van rekeningrijden. De heer Madlener schetst een beeld van een spionagekastje van de overheid in de auto waarmee de bestuurder overal kan worden gevolgd en daarvoor ook nog rekeningen in de brievenbus krijgt. Galileo kent echter ook voordelen. Daarnaast heeft Nederland ermee ingestemd en heeft het toch veel geld gekost.

Het project, waarvoor 30 gps-satellieten nodig zijn, blijkt te gunstig te zijn ingeschat.

Nederland heeft hier ervaring mee: ook de Betuwelijn en de hsl zijn op basis van verkeerde uitgangspunten door de besluitvorming geloodst. Het lijkt een gangbare truc om prestigeprojecten er doorheen te krijgen: eerst veel gunstiger voorspiegelen dan het is en vervolgens halverwege zeggen dat het geld op is vanwege tegenvallers. Het project afblazen zou dan kapitaalvernietiging zijn, dus de belastingen worden verhoogd en de burgers lappen bij. Dit is een ernstige vorm van bedrog waarop de verantwoordelijke bestuurders zouden moeten worden afgerekend. De belastingbetaler verliest hierdoor zijn vertrouwen in de overheid en het

parlement. Het is goed dat de minister heeft besloten, hier niet meer aan mee te doen. De Europese Unie dient het tekort binnen de eigen begroting op te lossen. Dat kan bijvoorbeeld door niet meer op twee plaatsen te vergaderen of door in te grijpen in de landbouwsubsidies. Hoeveel geld kost het Nederland om Galileo toch van de grond te krijgen? Wat zal de regering doen als er geen meerderheid komt voor het zoeken van geld binnen de begroting? Is Nederland dan gedwongen om mee te betalen of kan er een veto worden uitgesproken?

De heer Madlener is verheugd over de tot stand gekomen overeenkomsten op het gebied van de luchtvaart tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten enerzijds en de Europese Unie en de Russische Federatie anderzijds. Deze overeenkomsten brengen de kosten voor de reiziger terug en zullen economische samenwerking bevorderen. Helaas wil de regering de winst direct weer in eigen zak steken met haar plannen om het vliegen duurder te maken met ticketheffingen. Het CO<sub>2</sub>-handelssysteem is onzin voor de luchtvaart. Zoals topman Michael O'Leary van Ryanair al zei, worden de goede maatschappijen erdoor gestraft en moet de reiziger opnieuw extra betalen. Dit is weinig sociaal beleid waaronder gezinnen met een modaal inkomen het zwaarste zullen lijden.

De bijdrage van de transportsector aan het behalen van de Lissabon-doelstellingen is een zorgelijke zaak. CO<sub>2</sub> is geen schadelijke stof, maar een natuurlijk bestanddeel van frisse lucht. Het zou beter zijn om de aandacht te richten op fijnstof en stikstofdioxide, die wel voor plaatselijke luchtkwaliteitsproblemen zorgen. De regering heeft op dit punt grote ambities, die verder gaan dan de Europese ambities. Het Nederlandse bedrijfsleven loopt hierdoor grote schade op omdat zijn concurrentiepositie erdoor verzwakt. Brandstof is al duur; dit levert genoeg prikkels op om voertuigen zuiniger te maken. De milieulobby wil te snel; dit zorgt niet voor oplossingen maar voor problemen.

De heer **Van Heugten** (CDA) is voorstander van het continueren van het Galileoproject, maar dan niet met het consortium. De onderhandelingen met het consortium hebben niet tot het gewenste resultaat geleid, wat veel vertraging heeft opgeleverd. De afhankelijkheid van het Amerikaanse militaire satellietnavigatiesysteem gps is een van de redenen waarom het goed zou zijn om een eigen Europees systeem te hebben. Het project zou bij voorkeur moeten worden gefinancierd door herprioritering binnen de EU-begroting. De heer Van Heugten sluit zich aan bij het verzoek van de heer De Krom tot een briefing over het Galileoproject.

De Europese energiestrategie voor transport bevat prima doelstellingen. Wil de minister er in de onderhandelingen zorg voor dragen dat de Nederlandse ecocombi's in die doelstellingen passen? Dit vergroot de kans dat ze ook in het buitenland toepassing vinden. Juist in het internationale transport kunnen ecocombi's effect sorteren.

Is de minister op de hoogte van de door de verladersorganisatie EVO opgestelde top-10 van administratieve lasten en overbodige regelgeving op Europees niveau? Een aantal in het oog springende zaken zijn de statistiekverplichtingen en de bijbehorende tijdrovende vervoersenquêtes, de ongelukkige invoering van de digitale tachograaf, het dubbele regime van arbeidstijdenwetgeving en rij- en rusttijdenregelingen, de grote hoeveelheid antiterreurmaatregelen en -controles die niet altijd goed op elkaar zijn afgestemd, de overdadige douaneverplichtingen bij de kustvaart, de aangescherpte rijbewijsrichtlijn en de cabotagerichtlijn. Op korte termijn kunnen met dit «laaghangend fruit» goede resultaten worden geboekt om de transportsector efficiënter en effectiever te maken. Volgens het Nieuwsblad Transport heeft de Europese Unie geld ter beschikking gesteld voor een haalbaarheidsstudie naar een dedicated spoorwegnetwerk in Europa van de Noord-Europese havens naar de havens in het westelijk Middellandse zeegebied. Wellicht biedt een dergelijke

lijk geïntegreerd netwerk voor goederenvervoer nieuwe perspectieven voor een goederenspoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen. Wil de minister de uitkomsten van de studie te zijner tijd met de Kamer bespreken? Mogelijk kan dit leiden tot nieuwe discussies over een tweede goederenspoorwegnet in Nederland.

De heer Van Heugten sluit zich aan bij de eerder gestelde vragen over de richtlijn inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hoe wordt deze richtlijn in het buitenland geïnterpreteerd? Bij een level playing field zouden de industrieën geen bezwaar hoeven te hebben tegen het vaststellen van deze Europese richtlijn.

### **Antwoord van de minister**

De **minister** zet uiteen dat Galileo, ondanks het feit dat gps al sinds jaar en dag wordt gebruikt en veel wordt toegepast, wel degelijk voordelen kan bieden. Het is een systeem dat de erbij betrokken industrieën op de eerste rij gaat zetten op het gebied van het ontwikkelen van toepassingen. Galileo kan voor veel doeleinden worden ingezet en maakt Europa een stuk onafhankelijker ten opzichte van de huidige situatie. De minister hecht zeer aan de goede band met de Verenigde Staten; er zijn geen problemen geweest en Nederland heeft zeer geprofiteerd van de Amerikaanse inspanningen op het gebied van gps. Toch moeten gebruikers uit andere landen dan de Verenigde Staten nadrukkelijk een overeenkomst sluiten met de VS waarin staat dat de VS het militair signaal te allen tijde kan intrekken.

Er is veel geld in Galileo geïnvesteerd, door Nederland tot nu toe ongeveer 20 mln. uit de nationale begroting. Er kon echter niet verdergegaan worden op de ingeslagen weg. Een consortium van acht bedrijven zou deelnemen aan de bouw- en exploitatiefase. Na maandenlang gesteggel bleken de betrokken bedrijven niet in staat te zijn om een consortium te vormen. Het duurde zeer lang voordat er een «operating board» kwam en toen dat te elfder ure en onder druk toch werd opgericht, bleek iedere partij zijn vetorecht te behouden. Het zou onmogelijk zijn om op die manier zaken te doen met het consortium. Het is daarom goed dat het Duits voorzitterschap met steun van velen een duidelijke lijn heeft getrokken.

Bij de vraag hoe het verder moet met het project zijn twee aspecten van belang. Ten eerste rijst de vraag of in de bouwfase puur publiek moet worden verdergegaan. Daarvoor is veel te zeggen. Niet alleen het gesteggel binnen het consortium is een probleem geweest, maar ook het feit dat in de publiek-private samenwerking de risico's die altijd in een dergelijk ontwerp zitten alleen tegen zeer hoge kosten konden worden afgedekt. Het betreft hierbij het ontwerprisico, het overdrachtrisico van ontwikkeling naar bouw. Het is in deze context begrijpelijk dat het Duits voorzitterschap heeft geconstateerd dat het kostentechnisch en risicotechnisch beter is om op de hoofdlijn publiek in te zetten. De minister vindt echter dat niet moet worden uitgesloten dat gaandeweg het bouw- en exploitatietraject alsnog private partijen worden gevonden die bereid zijn om een kostentechnisch positieve bijdrage te leveren. Europa zou hiervoor moeten blijven openstaan en er in dit stadium niet al van moeten uitgaan dat er sowieso alleen publiek wordt gebouwd. Voor Nederland is de private deelname vanaf de ontwerpfase een belangrijke voorwaarde geweest om aan het project te beginnen. De minister heeft dit punt ter sprake gebracht in zijn bilaterale contacten met zijn Duitse collega Tiefensee en anderen tijdens het internationaal transportforum in Bulgarije.

Ten tweede zijn er, mocht inderdaad voor de publieke weg worden gekozen, vraagstukken rondom de financiering. Er zijn hierbij drie mogelijkheden. De Europese Commissie wil het bekostigen uit een generieke ophoging van het plafond van de Europese middelen. Het Duits voorzitterschap heeft de zogenaamde ESA-financiering in gedachten. Beide opties

hebben niet de voorkeur van de Nederlandse regering, omdat in beide gevallen wordt uitgegaan van een aanzienlijke aanslag op de nationale middelen. Aangezien de plannen nog moeten worden uitgewerkt, is onduidelijk om welke bedragen het zou gaan. Het probleem van de ESA-variant is dat de vijftien betrokken landen vetorecht hebben, wat tot een moeizame besluitvorming kan leiden. Het is ook maar de vraag of bij zo'n Europees project moet worden uitgegaan van deelname van slechts 15 van de 27 landen. Het is beter als dergelijke projecten door alle landen worden gedragen. De minister kiest derhalve voor een derde optie, die hij aan zijn Duitse collega heeft voorgelegd: als Europa het project zo belangrijk vindt, zal het binnen de eigen mogelijkheden de tering naar de nering moeten zetten. De minister heeft duidelijk gemaakt dat er voor de Nederlandse regering geen ruimte is voor de andere varianten. De regering zit hier geharnast in. Het is goed dat de Kamer heeft laten weten deze inzet te steunen.

De afweging moet uiteindelijk gezamenlijk door 27 landen worden gemaakt. De minister heeft goede hoop dat een aanzienlijk aantal landen, wellicht vooral de landen die minder industriële belangen hebben bij het project, de Nederlandse visie zal gaan onderschrijven. Hij zegt toe, de Kamer op de hoogte te houden van de ontwikkelingen op dit vlak. Het valt overigens niet uit te sluiten dat hierover nog geen besluit valt in de aankomende Transportraad. Het zou ook de voorkeur van de minister hebben als de tijd werd genomen om de financiële kant van de zaak goed op de rit te zetten. De volgende gelegenheden om erover te spreken zijn de Ecofin in september en de Transportraad in oktober. Er is dan genoeg tijd om eventueel opnieuw met de Kamer te overleggen. De minister zegt toe, een technische briefing te zullen organiseren over Galileo.

SESAR is een belangrijk project om het efficiënt gebruik van het luchtruim in Europa te bevorderen. Volgens conservatieve schattingen zou het brandstofverbruik hiermee 10% kunnen dalen, wat goed is voor het milieu. Ook zal het luchtruim zonder SESAR uiteindelijk vastlopen. Het project zit nu echter nog in de definitiefase. De kosten zouden 2,1 mld. kunnen bedragen, waarvan eenderde publiek wordt gefinancierd, eenderde door EUROCONTROL en eenderde door de sector zelf. De luchtvaartsector staat zeer achter dit project. De minister stelt voor om het SESAR-project te betrekken bij de zojuist toegezegde briefing over Galileo. De regering is voorstander van ruimere mogelijkheden op het gebied van cabotage en zal dit naar voren brengen in de onderhandelingen.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van VROM zijn bezig met een onderzoek naar de invoering van het emissiehandelsstelsel. Uit dat onderzoek zal moeten blijken wat de kosten en baten zijn, hoe efficiënt het zal zijn en wat het kan betekenen voor de sector. De resultaten van het onderzoek worden in de herfst verwacht. In de winter zal dan een besluit moeten vallen. Het emissiehandelsstelsel geldt nu alleen voor CO<sub>2</sub>. Onderzocht wordt of ook NO<sub>x</sub> erin kan worden opgenomen. De intercontinentale vluchten zijn nog een probleem. Europa kan vooroplopen op dit vlak, maar als de rest van de wereld niet meeloopt dan wordt niet het optimale bereikt. Het is een grote uitdaging om bijvoorbeeld de Verenigde Staten mee te krijgen. Het heeft geen zin om dat af te dwingen.

De behandeling van het voorstel van de Europese Commissie over de luchthavengelden moet nog beginnen. De wensen van mevrouw Roefs zijn geheel conform die van de regering, die zijn verwoord in het BNC-fiche over dit onderwerp. De minister zegt toe, de Kamer de gevraagde tabel over de tariefdifferentiatie te doen toekomen. Gedetailleerde vragen over dit onderwerp zijn in dit stadium nog niet te beantwoorden.

De richtlijn inzake onderzoeken naar serieuze ongevallen is bedoeld om de Europese lidstaten de mogelijkheid te geven om van elkaar te leren. Dit kan de veiligheid in Europa verbeteren, zeker in een internationale sector



zoals de zeevaart. Voor Nederland verandert er niets, omdat het dergelijk onderzoek al doet. Het mogelijk maken van de uitwisseling van dit soort gegevens is in de ogen van de minister een van de taken van Europa. Nederland kan op sommige vlakken ook dingen leren van andere lidstaten. De beste manier om gegevens te vergelijken is door het onderzoek op een geharmoniseerde manier te doen. In de richtlijn worden richtsnoeren vastgelegd over hoe onderzoek het beste kan worden verricht. De minister zegt toe, de Kamer de uitkomsten van de studie naar het spoorgoederennetwerk toe te sturen, mits het rapport openbaar zal zijn. Los van toekomstige keuzes lijkt de eerste goederencorridor overigens te ontstaan van de Betuwelijn naar de Middellandse Zee. Een voorbeeld is de Lötschbergtunnel in Zwitserland, maar ook in Duitsland wordt flink gewerkt.

Het is goed dat de verladersorganisatie EVO de handschoen heeft opgepakt met het opstellen van een top-10 van administratieve lasten en overbodige regelgeving op Europees niveau. De minister staat achter de doelstelling en is bereid om in zijn contacten in Brussel te kijken wat er mogelijk is op dit vlak. Ook de EVO gaat dit doen in haar contacten aldaar en met haar Europese brancheorganisatie. De minister heeft de sector opgeroepen om het niet bij deze tien voorbeelden te laten, maar om ook breder te kijken. Het is hem opgevallen dat de genoemde regels veelal nieuw zijn. Het zal gemakkelijker zijn om oudere regels te herzien dan om recent ingestelde, vaak na lang overleg tot stand gekomen nieuwe regelingen direct weer ter discussie te stellen.

Een kerosineheffing is op dit moment niet aan de orde. Dit is een maatregel die beter in Europees verband kan worden genomen, omdat de luchtvaart een internationale branche is. Aan de motie inzake het op Europees niveau doorberekenen van de reële milieukosten in de kosten van de luchtvaart, wordt tegemoetgekomen met het in te voeren emissiehandelsstelsel. Een kerosineheffing zou dubbelop zijn. Het kabinet heeft gekozen voor de invoering van de ticketheffing. Nederland is niet het eerste land dat tot een ticketheffing komt. De meningen over de effecten hiervan zijn vooralsnog verdeeld.

De minister is het met de heer De Krom eens dat het punt van de biobrandstoffen een bredere analyse vergt. De mogelijke gevolgen voor gebieden zoals het Braziliaanse regenwoud moeten duidelijk zijn. De totale energieketen moet worden gezien en het kweken van de gewassen zal maatschappelijk verantwoord moeten plaatsvinden.

Zoals hij eerder heeft gemeld, zet de minister zich in om na te gaan of er enige flexibiliteit mogelijk is op het gebied van de rijverboden. In het verleden is dat niet gelukt, onder meer omdat Duitsland er geen voorstander van was. Het zal niet gemakkelijk zijn om Europa op dit punt op een lijn te krijgen. Het zou een optie zijn om vrachtwagenchauffeurs tot iets over de grens te laten doorrijden, zodat er in een wat groter gebied kan worden geparkeerd. Op dit moment wordt onderzocht hoe de parkeer capaciteit aan de Nederlandse grenzen kan worden vergroot. Met kunst- en vliegwerk wordt zo geprobeerd om dit probleem te verminderen.

Met de sector wordt een top-20 opgesteld van onveilige parkeerplaatsen. Anders dan in het verleden kan een parkeerplaats niet alleen worden aangepakt als er toch al groot onderhoud of herstructurering plaatsvindt, maar ook als het buiten die omstandigheden nodig is. Dit gebeurt uiteraard wel effectief en kostenefficiënt. Verschillende leden van het Europees Parlement zijn zeer actief bezig met dit onderwerp. Ook in andere landen, waar de problemen soms nog veel groter zijn, zal actie worden ondernomen op dit vlak.

De richtlijn inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen creëert voor nationale lidstaten de mogelijkheid om onder een groot aantal voorwaarden bijvoorbeeld een stuk spoor ongeschikt te achten voor een bepaald soort transport. Nederland hanteert op dit vlak de benadering van het Basisnet, waarin ook een dergelijke beslissing kan worden genomen. Het verschil is

dat de Nederlandse nationale regeling de voorwaarde kent dat er een alternatieve route moet zijn voor het vervoer. De minister ziet in de richtlijn geen enkele aanleiding om het Nederlandse beleid te veranderen. Het bedrijfsleven heeft een verantwoordelijkheid om mee te werken aan het bevorderen van de transportveiligheid. Die bereidwilligheid is er ook, omdat het gezamenlijk belang wordt ingezien. De minister is niet voornemens, van die gezamenlijke benadering af te stappen.

De **voorzitter** stelt vast dat de volgende toezeggingen zijn gedaan:

- De minister zegt een technische briefing toe inzake Galileo (ook de financiële consequenties) en SESAR;
- De minister zendt zo spoedig mogelijk de resultaten van het gecombineerde VW- en VROM-onderzoek naar de wijze van invoering van de CO<sub>2</sub>-emissiehandel in de luchtvaart aan de Kamer;
- De minister zendt de tabel met de gedifferentieerde luchthaventarieven aan de Kamer;
- De minister zendt het onderzoek naar een Europees spoorgoederennetwerk, indien gereed en openbaar, aan de Kamer.

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

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers