

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2002

Nr. 63

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 april 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 7 maart 2002 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

I. Goederenvervoer per spoor:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 oktober 2001 ten geleide van de rapporten **Evaluatie Prorail ToeRGoed 2005** en **Waarde-studie (VW-01-1177)**;
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 november 2001 inzake goederenvervoer per spoor (22 589, nr. 190);

II. Witboek vervoer tot 2010:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 oktober 2001 houdende het **Witboek Vervoer tot 2010 (VW-01-1221)**;
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 november 2001 inzake **Europese voorstellen m.b.t. de beroepsopleiding van chauffeurs (VW-01-1393)**.

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolaï (VVD), Atsma (CDA), Crone (PvdA).

De **minister** deelt mee dat de conceptrichtlijn over de dodehoekspiegel, die inmiddels voorligt, slechts betrekking heeft op nieuwe vrachtauto's en pas volgend jaar ingaat. Omdat het dus nog lang zal duren voordat het gehele wagenpark met een dodehoekspiegel is toegerust, heeft zij haar Belgische en Luxemburgse collega's verzocht mee te werken aan het amenderen van de conceptrichtlijn, zodat alle vrachtauto's in Europa eronder vallen. Lukt dat niet, dan is de minister voornemens eenzijdig de verplichting op te leggen dat vrachtauto's die op Nederlandse wegen rijden een dodehoekspiegel moeten hebben, al heeft dat waarschijnlijk een conflict met de Europese Commissie tot gevolg. Nieuwe Nederlandse vrachtauto's hebben al wel een dodehoekspiegel.

Volgende week vindt er opnieuw overleg met de branche plaats over de vraag waarom het zo lang duurt voordat alle Nederlandse vrachtauto's een dodehoekspiegel hebben, want dit wordt flink gesubsidieerd. De gemeenteraden en provinciale staten zijn erop gewezen dat ze bij het aangaan van contracten kunnen eisen dat er alleen wordt gewerkt met ondernemers die beschikken over vrachtauto's met een dodehoekspiegel. In de brief wordt er nogmaals op gewezen dat ook het eigen wagenpark

moet zijn uitgerust met dodehoekspiegels. De Europese Commissie vindt verder dat je een helm moet dragen bij het fietsen, maar daar is de minister het niet mee eens. Dan vermindert de aantrekkelijkheid van de fiets behoorlijk.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Feenstra** (PvdA) vindt dat, ook al bevat het nieuwe witboek perspectievolle onderdelen, de Europese arena geen oplossing biedt voor de problemen op het gebied van mobiliteit, veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtegebruik. De Europese agenda moet worden gebruikt voor onderwerpen die grensoverschrijdend moeten worden aangepakt, net zoals sommige onderwerpen heel bewust bij gemeenten, provincies of de landelijke overheid worden neergelegd. Een juiste schaaltoedeling is het begin van en de voorwaarde voor succesvol handelen. Op basis daarvan moet er in Europa worden gekomen tot een doorbraak op het gebied van veiligheid en eerlijke milieuprijzen via internalisering, sociaal beleid en de ontwikkeling en vrije benutting van grensoverschrijdende infrastructuur.

Het is onacceptabel dat er jaarlijks zoveel doden en gewonden in het Europese verkeer vallen. Dit vergt een gerichte inzet op alle schaalniveaus, ook in Europa. Het gaat onder andere om geharmoniseerde verplichtingen voor tunnelveiligheid, veiligheidsgordels, autobusvervoer, alcoholpromillages en controles. De veiligheidsplannen zijn ambitieus, maar ze moeten worden gevolgd door de juiste maatregelen. De heer Feenstra is buitengewoon tevreden over de voornemens van de minister het gebruik van de dodehoekspiegel te vergroten. Deze hebben in ieder geval preventieve werking, want ook anderen zullen zich op het probleem gaan oriënteren. In het witboek ontbreekt een verdere uitwerking van veilig fietsen en van de fiets als veilig en schoon vervoermiddel, maar ook Europa moet zich bezighouden met het bevorderen van veilig fietsen.

De vervoersector neemt 28% van de CO₂-uitstoot voor zijn rekening. Het nu al overgrote aandeel van het wegtransport daarin zal de komende jaren stijgen. De Europese Raad is voor een volledige doorberekening van de maatschappelijke kosten en de milieukosten aan de vervoersector. Momenteel is het vervoer slecht en ongelijk belast. Dat wil zeggen dat de structuur binnen hetzelfde belaste volume moet worden gewijzigd. De huidige scheefheid leidt tot een dominante positie van het wegvervoer. Er is een gemeenschappelijk Europees vervoerbeleid nodig, ook met betrekking tot prijspolitiek. Het internaliseren van externe effecten is gerechtvaardigd. Dat past bij een interne markt en een gelijk economisch speelveld. Het stelt de consument voor een rationele afweging van de diverse modaliteiten. Het brengt de verlader en de vervoerder tot rationalisatie en transportpreventie. Het levert een bijdrage aan innovatie, leefbaarheid en het wegnemen van congestie, zeker bij voortgaande mobiliteitsgroei.

De heer Feenstra deelt de probleemanalyse in het witboek, maar de oplossing niet. De oplossing zit niet in het organiseren van modal shift en het geforceerd hanteren van percentages voor de modaliteiten, maar in heldere doelstellingen voor duurzaam verkeer en het vervoersysteem en het eerlijk toerekenen van de kosten. Er moet op effecten worden gestuurd. Deze benadering moet ook worden gehanteerd voor de zee- en luchtvaart, maar daar is momenteel sprake van een bijna mondiale agenda. Dat kan heel lang duren. Daarom moet Europa starten met de uitvoering van het zesde Milieuactieprogramma.

Voor het internaliseren van externe kosten moet ook rekening worden gehouden met het beleid dat al via het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) in gang is gezet. Nationaal kan er niet zoveel, maar met een Europese kopgroep is meer mogelijk. Zijn de externe kosten te kwantificeren? Welke daling van de vaste lasten kan er bij een budgetneutrale aanpak optreden? Ontstaat er dan ook nog ruimte extra te investeren in

trans-Europese netwerken (TEN's)? Dit wil overigens niet zeggen dat dit niet ten koste mag gaan van de budgetneutraliteit. Als er sprake is van een achterstand met betrekking tot bepaalde TEN's, dan moet daar wellicht iets aan gebeuren. Ook het Europees Parlement heeft daarvoor gepleit. Hoe staat het wat dat betreft met de Duitse en Britse plannen? Kan daarop worden aangesloten?

Ziet de minister mogelijkheden de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van de Europese vliegafstanden te verbeteren? Er wordt fors geïnvesteerd in het HSL-netwerk. Dat moet een eerlijke kans krijgen, maar er is nu sprake van een oneerlijke prijsverhouding, vooral als je kijkt naar prijsvechters als RyanAir en Easyjet. Daar moet wat aan gebeuren. De heer Feenstra pleit ervoor een Europese kopgroep te laten starten met een LTO-heffing. Zweden hanteert een luchtvaartheffing bij de aanwezigheid van een snel alternatief. Een rechtvaardige prijs leidt ook tot innovatiedruk. In het witboek staat dat er wat betreft de luchtvaart 18 dB zou kunnen worden gewonnen. Dat zou voor Schiphol nogal wat schelen. Er wordt terecht aandacht gevraagd voor sociale regelgeving. De maximale rijtijden per land zijn verschillend, maar enige harmonisatie is ook op dit punt van belang. Dat geldt ook voor controle en toezicht. Het effectievere handhavingsbeleid in de Rotterdamse haven vertaalt zich in meer kosten en uitwijkende bedrijvigheid naar Antwerpen. Dus moet de handhaving daar net zo intensief gebeuren. Wellicht kan dit in de Transportraad aan de orde komen. Wat is het Nederlandse aandeel binnen de TEN's? De Europese Commissaris wil investeren in railnetwerken voor vrachtvervoer, in hogesnelheidsrailnetwerken voor passagiers, in het vergroten van de capaciteit van de bestaande netwerken en in het organiseren van railprojecten over de Alpen, maar hoe spoort dit met de Nederlandse inzet? De PvdA-fractie blijft zich vasthoudend opstellen in de discussie over de HSL-Oost.

Het besluit van het Europees Parlement en de Raad over het openstellen van het goederenvervoer in 2008 is heel belangrijk, maar feitelijk is dat het rechtzetten van een achterstand. Rondom andere vervoervormen was de wederzijdse openstelling al in 1992 een feit. Pikant is het gestelde in het witboek dat de modernisering van techniek en infrastructuur bij het spoor niet altijd gepaard gaat met de modernisering van het management. Hopelijk is er wat dat betreft al sprake geweest van een inhaalslag. Dan kan het goederenvervoer per spoor over langere afstanden wellicht de 40% halen waarvan in de VS sprake is.

De heer **Hofstra** (VVD) meent, omdat de Nederlandse chauffeursopleiding beter is dan die in andere landen, dat het niveau daar omhoog moet. Er moet worden voorkomen dat de Nederlandse regels worden aangescherpt. Chauffeurs die niet in Europa wonen, maar wel werken bij Europese bedrijven moeten voldoen aan dezelfde exameneisen. Voor nieuw toetredende landen geldt eigenlijk hetzelfde. Gelet op de resultaten van het Prorailproject vraagt de heer Hofstra zich af wat de zwakste schakel in dat kader is. Hoe staat het met de onderhoudssituatie – daarover komt via de uitvoering van de motie-Hofstra wellicht nog meer informatie – de benutting en de bedrijfsvoering? Moet het beleid op dit punt niet worden bijgesteld?

Het ingewikkelde project ToerGoed heeft een hoog technocratisch gehalte, maar het moet toch in duidelijke bestuurlijke termen kunnen worden gevat. Er is sprake van gedrang op het spoor, ondanks het feit dat het vervoer als onderdeel van de totale markt is gedaald, zowel bij het personenvervoer als het goederenvervoer. Is dit probleem niet vooral theoretisch? Kunnen de opvolgingstijden op het spoor worden ingekort? Daardoor kan de capaciteit worden vergroot. Als er sprake is van een capaciteitsconflict, hoe vaak gebeurt dat per dag? Hoe staat het met de tijdelijke capaciteitstoedeling op basis van de AMvB? Loopt die door via de nieuwe wet, of eindigt die regeling?

De heer Hofstra vindt dat, kijkend naar het onderscheid in soorten treinen, zowel personen- als goederentreinen, het nationale personenvervoer, intercity's, te laag staat. Stadsgewestelijk vervoer staat bovenaan. Dan komt het conventioneel goederenvervoer, maar de intercity's komen pas op de vierde plaats. Er moet worden voorkomen dat op het spoor files ontstaan en dat treinen langzaam rijden, zeker op de grotere afstanden. Het overgangscontract met de NS loopt in de zomer af. De NS willen er in de zomer diensten uithalen, maar de NS kunnen beter prioriteit geven aan punctualiteit boven frequentie. Een dusdanige dienstregeling moet dan wel perfect worden nageleefd. Dat kan ertoe leiden dat het gedrang op het spoor vermindert. Hoeveel extra capaciteit komt er vrij voor goederentreinen? Er is ook een relatie tussen capaciteitstoedeling en infraheffing. Wordt die ook geheven als men wel capaciteit krijgt toegedeeld, maar die niet gebruikt?

Wanneer komt het jaarlijkse overzicht van het railgoederenvervoer? Welke functie heeft de Economische impactstudie railgoederenvervoer (EISR)? Hoe staat het met de voortgang van de Betuweroute? Als de Nederlandse railmaatschappijen Europese erkenning krijgen, hebben ze in formele zin recht op toegang in het buitenland. Welke criteria gelden daarvoor en wat wordt bedoeld met «in formele zin»?

Internationale treinen halen momenteel een gemiddelde snelheid van 18 km per uur. Hoe gaan Duitsland en Frankrijk om met de Europese regels? Wordt het geen tijd het splitsen van spoor en trein Europees aan te kaarten? Hoe staat het met de ATB-kasten en de akoestische emissieplafonds, ook gelet op het lokale geluidsbeleid en de wijzigingen op dat punt?

Er is meer gemeenschappelijk Europees beleid nodig voor het vervoer. Het personenvervoer is de laatste jaren onderbelicht. Binnen het goederenvervoer geldt dat ook voor het wegvervoer. De kwestie van de TEN's heeft zo langzamerhand meer met politiek te maken, want sommige projecten komen via handjeklap tot stand. De discussie hierover moet veel objectiever worden gevoerd.

De voorstellen van de Commissie hebben een te hoog maakbaarheidgehalte. De heer Hofstra steunt het uitgangspunt van de minister dat verladers, voor goederenvervoer, en personen, voor personenvervoer, een vrije keus moeten kunnen maken uit de diverse modaliteiten, al kan dat effect hebben voor het prijskaartje. De VVD-fractie is tegen de toepassing van kruissubsidies. Elke sector moet zijn eigen kosten betalen. De opbrengst daarvan kan worden gebruikt om de infrastructuur te verbeteren. De vrachtwagen betaalt het meest van de externe kosten, veel meer dan trein en schip. Daalt de modal shift voor vrachtauto's door de voornemens van de Commissie?

De heer Hofstra heeft veel fiducia in de spoorwegen, met name in snelle personentreinen, maar momenteel zit de sector in de versukkeling. Daar moet iets aan gebeuren. Hij stemt in met het harmoniseren van de accijnzen, maar waarom wil de Commissie dat alleen doen voor het wegvervoer en niet voor het personenvervoer? Hoe staat het met de afschaffing van de BPM? Hij steunt het beleid ten aanzien van de TEN's. Er doen zich grote transportproblemen voor met betrekking tot de Alpen, maar in andere delen van Europa heeft men ook problemen. Het wordt tijd voor een objectiveringslag met de TEN's. Het gaat niet aan dat Europa de tunnels van de Italianen, de Fransen en de Spanjaarden voor 20% meebetaalt. Hetzelfde geldt voor de corridors naar de nieuwe landen. Elk land moet dezelfde bijdrage ontvangen.

Verkeersveiligheid is heel belangrijk. Het aantal doden en gewonden moet omlaag. De heer Hofstra is blij met de stappen van de minister op het gebied van de dodehoekspiegel. Het verspreidingsgebied moet zo groot mogelijk worden. De maximumsnelheid in Nederland op autowegen is geen 80, maar 100 km per uur. Het wordt ook tijd voor een harmonisatie van de maximumsnelheden. Dat kan via het begrip «dynamische snelhe-

den». Er moet meer gebeuren met snelheidsbegrenzers, ook voor autobussen. Zijn er nog nieuwe inzichten over de rechten van de reiziger, of worden de filekosten dadelijk verhaald op de verzekeringsmaatschappijen van de automobilist die een ongeluk veroorzaakt?

Het Galileo-programma gaat door, ondanks de Nederlandse opstelling. De Commissie wil een Europees betaalsysteem ontwikkelen voor het wegverkeer, maar dat ligt er al in de vorm van het Duitse vrachtautosysteem.

Nederland moet zich daarbij aansluiten. Dan kan het project gezamenlijk worden ingebracht bij de Commissie, inclusief een experiment automatische voertuiggeleiding.

De heer **Stroeken** (CDA) betreurt het dat de maatschappelijke acceptatie van goederenvervoer de laatste jaren flink is afgenomen, want de economische betekenis ervan is uitermate groot. Zonder vervoer staat alles stil. De files worden niet veroorzaakt door het goederenvervoer, maar voornamelijk door het woon-werkverkeer. De ontkoppeling van economische groei aan goederenvervoer is niet realistisch, al moet wel worden geprobeerd de groei van het transport te beperken. Goederenvervoer per spoor is ook heel belangrijk, net als intermodaal vervoer. De CDA-fractie stemt in met het NVVP-uitgangspunt over goederenvervoer, namelijk dat dit in goede banen moet worden geleid. De laatste tijd komt er gelukkig meer aandacht voor goederenvervoer. Nederland moet zich niet uit de markt laten prijzen wat betreft de chauffeursopleiding. Bij de noodzakelijke verbetering in Europa is een level playing field het uitgangspunt. Logistiek, met als onderdeel transport, wordt steeds belangrijker. De transportketen wordt steeds meer uitbesteed en geïntegreerd in een totaalconcept. Nederland kan daar een heel belangrijke rol in spelen, want men beschikt hier over een grote logistieke knowhow. Uiteraard moet dat zo milieuvriendelijk mogelijk gebeuren en met zo weinig mogelijk overlast. Ook Brussel ziet het belang hiervan in, want inmiddels is een Europese afdeling Logistiek en intermodaliteit opgericht. Ook Nederland moet daar een inbreng in hebben. Het milieu- en congestieprobleem wordt niet substantieel door gecombineerd vervoer opgelost. Als factor in een efficiënte beroepsgoederenketen, waarbij de kracht van alle modaliteiten wordt benut, is gecombineerd vervoer echter van groot belang. Het kan leiden tot lagere transportkosten, terwijl ook een aantal bereikbaarheidsproblemen kan worden opgelost.

Het dieselakkoord wordt apart besproken, maar er moet haast worden gemaakt met de uitwerking, want de sector heeft grote rentabiliteitsproblemen. De heer Stroeken is het eens met de pogingen van de minister het gebruik van de dodehoekspiegel te vergroten, al levert dat misschien een Europees conflict op.

Het doel van het nieuwe witboek, modal shift, als oplossing voor de problemen, is niet realistisch, al is het gestelde over harmonisatie, sturing op effecten en verbetering van de infrastructuur wel positief. Het wegvervoer krijgt ten onrechte de zwartepiet. Wordt modal shift doorgevoerd, dan blijkt over een aantal jaren dat dit niet heeft gewerkt. Wat het prijsbeleid betreft blijft de CDA-fractie van mening dat er eerst moet worden bewogen en dan pas beprijsd. Voor het goederenvervoer dient er een level playing field in Europa te blijven bestaan.

De CDA-fractie stelt voor te komen tot een integraal goederenvervoersbeleid, op basis van moderne, logistieke concepten; geïntegreerde intelligente ketensystemen kunnen transport zowel verminderen als moderniseren. Er moet ook worden gekomen tot liberalisering en harmonisatie, want hierdoor worden de bereikbaarheid, de duurzaamheid en de veiligheid bevorderd. De kusten binnenvaart moet worden versterkt. De TEN's moeten worden uitgebreid in de richting van het water en Oost-Europa. De infrastructuur moet worden verbeterd en uitgebreid, ook door nieuwe ontwikkelingen als dedicated, exclusieve goederenspoorlijnen. De externe kosten moeten worden doorberekend door een zoveel mogelijk gelijktij-

dige invoering voor alle modaliteiten in alle EU-landen, onder vermindering van kruissubsidiëring. Het is goed dat het Nederlandse vervoerbedrijfsleven overweegt met een alternatief witboek te komen, op basis van de uitgangspunten van dit witboek. Dat kan belangrijk zijn voor het bestrijden van de negatieve effecten van het steeds toenemende goederenvervoer.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie), ook sprekend namens de fractie van de SGP, stelt dat het goederenvervoer per spoor de laatste jaren een redelijke ontwikkeling heeft doorgemaakt. De capaciteitsverdeling over het spoor is een blijvend probleem, want uit de evaluaties blijkt dat personenvervoer en goederenvervoer elkaar in toenemende mate in de wielen rijden, wat over en weer tot vertragingen leidt. Hij herhaalt dat het personenvervoer bij vertragingen in de spits altijd voorrang moet hebben, op de internationale treinen na. In dat kader verwijst hij naar de aangenomen motie-Eurlings, ook in het licht van het gestelde in de evaluatie dat in het vorige decennium sprake was van een teruggang in aandeel personenvervoer per trein. Die ontwikkeling moet worden gestopt met daadkrachtig beleid. Wat gaat er met de motie-Eurlings gebeuren? In dit licht is het pleidooi van de Europese Commissie een netwerk van spoorlijnen uitsluitend te bestemmen voor goederenvervoer begrijpelijk, al staat de fractie van de ChristenUnie niet te springen bij nog een aantal aparte goederenlijnen in Nederland. Wat vindt de minister daarvan, ook gelet op de huidige plannen met betrekking tot het project Verbinding Roosendaal-Antwerpen (VERA), de verbinding met België en de Sloelijn? Zo'n netwerk mag niet ten koste gaan van het personenvervoer per trein. Duitsland besluit dit jaar wellicht tot aanleg van een derde spoor tussen een deel van het traject Emmerich-Oberhausen. Is dat wat is afgesproken in het kader van de overeenkomst van Warnemünde? Daarin wordt dat derde spoor beperkt tot het traject Wesel-Oberhausen. Nederland moet de optie openhouden dat dit derde spoor hier wellicht wordt doorgetrokken, want op die manier kan het goederenvervoer worden geconcentreerd. De stromen via Venlo en Oldenzaal worden dan geminimaliseerd. De ambitieuze doelstelling voor het goederenvervoer, een verdubbeling of verdrievoudiging van het volumegroei, staat in schril contrast met die voor het personenvervoer. In ToeRGoed staan vier varianten om de verschillende deelmarkten te prioriteren. Hoe kan het dat in de vierde variant, waarbij er voor het goederenvervoer slechts een restcapaciteit beschikbaar is, het positieve effect op de reizigersgroei zo marginaal is, vergeleken met de varianten twee en drie? Is de Waardestudie capaciteits-toedeling spoor vergelijkbaar met een maatschappelijke analyse van kosten en baten, zoals die bijvoorbeeld is uitgevoerd in het kader van de HSL-Oost?

De heer Stellingwerf stemt ermee in prikkels te ontwikkelen die ertoe leiden dat vervoerders de bestaande infrastructuur beter benutten. Waarom wordt de differentiatie in de gebruikersvergoeding ten behoeve van benutting in de ijskast gezet? De zakelijke benadering waarvoor de minister heeft gekozen als het gaat om verkeer, vervoer en mobiliteit betekent dat het instrument op dit punt onbenut blijft. De minister voelt niet veel voor de modal-shiftbenadering – hopelijk wordt er voor 15 mei gestemd over de motie-Stellingwerf/Van den Berg – maar zij wil sturen op ervaringen. De heer Stellingwerf is voorstander van beide benaderingen. Hij is voor een sturend mobiliteitsbeleid, bijvoorbeeld via de kilometerheffing, gedifferentieerd naar tijd, plaats, milieubelasting en wijze van vervoer. Dan kunnen mensen een andere keus maken met betrekking tot hun mobiliteit.

De aandacht voor transportpreventie en -efficiency is heel goed. Er is minder behoefte aan goederenvervoer zonder de economische ontwikkeling te hinderen. Daarmee wordt feitelijk uitvoering gegeven aan de motie-Stellingwerf om het concept Nederland distributieland meer te richten op duurzaam transport met toegevoegde waarde. Hoe staat het

met het buisleidingentransport? De Commissie stelt een harmonisatie van de rijverboden voor het vrachtverkeer in het weekend voor. Gaat Nederland zich aanpassen aan de situatie in andere landen? In het witboek staat een reductiedoelstelling van 50% als het gaat om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Wordt ook meegenomen hoe het momenteel staat met de verkeersveiligheid per lidstaat? Nederland is al heel lang bezig om dit getal te reduceren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) stelt dat de Europese problemen met mobiliteit en transport toenemen, net als de Nederlandse. In Nederland zijn de grenzen wat dat betreft bereikt. Het afnemen van het draagvlak voor transport heeft er mede mee te maken dat mensen zich in toenemende mate zorgen maken over de gevolgen van de enorme goederenstroom voor de leefkwaliteit. Er moet tot een duurzame transportwijze worden gekomen. Goederen moeten worden vervoerd op een manier die veel minder overlast voor milieu, landschap en ruimte tot gevolg heeft. Prijsbeleid en internalisering zijn uitstekende middelen, maar daar is wel politieke moed voor nodig. Die heeft de afgelopen tien jaar ontbroken. Daardoor zijn de problemen steeds groter geworden. Ook modal shift, via prijsbeleid, het maken van afspraken of wetgeving blijft een mogelijkheid. Ook moet worden gedacht aan ondergronds transport. Nederland en Europa doen weinig aan het bevorderen van ondergronds buizentransport, terwijl dat goed is voor ruimtebeslag, milieu en veiligheid. Als dit wordt gestimuleerd, dan is dat een vorm van modal shift, omdat het positieve effecten heeft op het goederentransport. Hoe loopt de discussie in Europees verband over het vervoer van gevaarlijke stoffen? Er moet ook meer accent worden gelegd op het transport over water – de vaarwegen in Nederland hebben nog een enorme capaciteit – en shortsea. Er moet ook veel meer over zee worden vervoerd. Ook het gebruik van havens in Midden- en Zuid-Europa moet worden gestimuleerd, zodat niet alles vanuit Rotterdam hoeft te worden vervoerd, want dat leidt tot problemen. Op een gegeven ogenblik keert de wal het schip, ook economisch. Er moet meer naar alternatieven worden gekeken, want de wellicht aanstaande aanscherping van de geluidsnormen, waarover het Europees Parlement een vergaand voorstel heeft ingediend, stelt verdere beperkingen aan het goederentransport door de lucht, over de weg en langs het spoor.

Wat de beheersing van de luchtvaart betreft moet er een Europese kopgroep worden gevormd die aan de slag gaat met de beprijzing, want ook wat dat betreft staat de leefkwaliteit op het spel. De HSL-Oost blijft een goede optie, maar die moet wel betaalbaar blijven, want anders is het geen alternatief voor vliegtuig en auto. De verkeersveiligheid moet omhoog, maar Nederland doet daar al veel aan. Het aantal slachtoffers, met name Europees, is veel te hoog. Daar moet wat aan gebeuren. De voornemens van de minister over het gebruik van dodehoekspiegels zijn prima, maar er moet ook naar de zijafscherming worden gekeken. Ook dat voorkomt ongelukken. Hoe reageert de branche op dit punt? Hoe staat het met de AMvB over de verhouding tussen het goederen- en het personenvervoer op het spoor en de uitvoering van de motie-Eurlings?

Mevrouw **Giskes** (D66) benadrukt dat goederenvervoer een belangrijk transportonderdeel is. Economische groei en welvaart kan niet zonder transport. Er moeten nu eenmaal spullen worden vervoerd. De vraag is niet of, maar hoe er met goederen wordt omgegaan. De inzet moet erop zijn gericht niet te hoeven kiezen tussen goederen en mensen, want als je voor de ene kant kiest, benadeel je de andere en omgekeerd. De minister gaat de Kamer jaarlijks informeren over het goederenvervoer, maar wanneer gebeurt dat? Wellicht kan dit worden gekoppeld aan de begrotingsbehandeling.

In de ToerGoed-evaluatie wordt een aantal varianten opgesomd over het goederen- en personenvervoer per spoor, maar uiteindelijk wordt het aan partijen overgelaten om dat goed te regelen. Er moet worden gereserveerd voor een mogelijke groei, uitgaand van een minimum, kwantitatief en kwalitatief, maar daarmee zijn de problemen op de meest kritische baanvakken niet opgelost, want daar is meer groei vrijwel niet mogelijk, tot de komst van de Betuweroute en de HSL-Zuid. Welke keuze wordt er voor de tussenliggende periode gemaakt? Wat verwacht de minister van het hybride gebruik van de Betuweroute? Welke kans hebben kleine vervoerders om aan ATB-voorzieningen te komen, zodat zij kunnen concurreren op het spoor? De minister heeft toegezegd in het beleidsplan kwantitatieve doelstellingen voor het goederenvervoer op het spoor aan te geven, maar hoe komen die te luiden?

Het optimaliseren van de manier waarop goederen worden vervoerd, staat of valt met duidelijkheid over de externe kosten. Congestie is daarvan een belangrijk element, maar het hangt er wel van af wat je als congestiekosten definieert. Vallen daar ook de parkeerproblemen in de binnensteden onder? Het is in ieder geval van belang realistisch om te gaan met congestie. Gebeurt dat in Europa?

De fractie van mevrouw Giskes pleit al lang voor het gebruik van alternatieven, zoals ondergronds transport en de zeppelin. Valt er nog wat te verwachten van de zeppelin? Er moet ook meer gebruik worden gemaakt van vervoer over water, maar dan moeten de vaarwegen wel goed worden onderhouden, ook elders in Europa. Hoe staat het met het taalprobleem met betrekking tot het chauffeursexamen en de toetsing van het niveau van de chauffeurs? De minister wil het laatste overlaten aan werkgevers en werknemers, maar D66 zou graag zien dat er een sterkere periodiciteit wordt ingebouwd met betrekking tot het toetsen van de rijbevoegdheid en -geschiktheid, ook qua fysieke omstandigheden. Dit moet trouwens voor alle chauffeurs gelden, niet alleen de beroepschauffeurs. Mevrouw Giskes stemt ook in met de stappen die de minister Europees wil zetten als het gaat om de dodehoekspiegel, maar hoe lang wil zij het Europees proberen? Hoe staat het met de uitwerking van de aangenomen motie van D66 over de maximumsnelheid voor bussen, namelijk 100 km per uur, ook in Nederland?

Het antwoord van de minister

De **minister** deelt mee dat tijdens de aanstaande Transportraad duidelijkheid komt over het in de richtlijn opnemen van een passage dat alle vrachtauto's met een EU-kenteken moeten worden voorzien van een dodehoekspiegel. Hetzelfde geldt voor vrachtauto's van buiten de EU die de EU binnenkomen. Lukt dat niet, dan legt zij deze verplichting zelf op aan vrachtauto's die op Nederlandse wegen rijden, maar wellicht kan het samen met enkele andere landen. Een en ander wordt, vanwege het juridische kader, eind dit jaar ingevoerd, maar het moet ook in de Wegenverkeerswet worden opgenomen. Notificatie is technisch geen probleem. Dat is al in de richtlijn geregeld. Een voertuigeis moet in principe overigens Europees worden geregeld om te voorkomen dat markten worden afgeschermd door de eisen van de landen. Er zal worden gepoogd de zijafscherming ook in de richtlijn mee te nemen. Voorts wordt geprobeerd een slag te maken met de betrokken organisaties en overheden. FNV Bondgenoten proberen het gebruik van dodehoekspiegels als een verplichting in cao's op te nemen. Dat is belangrijk, vanwege de algemeenverbindendverklaring. Deze bond heeft zelfs geld over voor gevallen waarin dat financieel problematisch is.

De minister constateert dat een Kamermeerderheid de Nederlandse invalshoek met betrekking tot het witboek steunt. Er is een uitgebreide reactie naar de Europese Commissie gestuurd. Het Nederlandse standpunt is dus bekend. Groot-Brittannië, Duitsland, Spanje en Denemarken

zijn met Nederland van mening dat het veel beter is op effecten te sturen. Er wordt al 20 jaar een modal-shiftbeleid gevoerd, met percentages en doelstellingen, maar dit heeft niet het gewenste resultaat gehad, ook al is er veel geld in gestopt, in de vorm van subsidies. Er wordt nog steeds subsidie gegeven voor overslagterminals en het benutten van de kennis op dit gebied. Daar wordt ook niet mee gestopt. Het thema van het sturen op effecten komt tijdens het Spaanse voorzitterschap uitvoerig aan de orde. Dan moeten de andere Europese landen worden overtuigd van de noodzaak daarvan. Ook moeten er formules worden ontwikkeld over het definiëren van kosten. Er moet in ieder geval worden voorkomen dat ook met dit witboek uiteindelijk niets wordt gedaan. Zodra er meer nieuws is, wordt de Kamer geïnformeerd.

Het is de bedoeling te sturen op de effecten die je wilt behalen, bijvoorbeeld vermindering van lawaai en emissies, meer veiligheid en het stimuleren van innovatie. Dat moet de uitkomst zijn van een integrale aanpak. Het maakt in principe niet uit of het om een auto, een trein of een binnenvaartschip gaat. Op lange termijn is het wellicht mogelijk op snelwegen te werken met gecombineerd vervoer, in de zin van infrarood gestuurd autovervoer. Dan komt de discussie weer in een ander perspectief te staan. Bij het sturen op effecten is prijsbeleid erg belangrijk. De normen voor milieuwetgeving worden in dat kader ook voor verkeer en vervoer gehanteerd. Nederland loopt wat dat betreft voorop, want er is geen land waar het wagenpark zo snel wordt vernieuwd als in Nederland. Dat komt ook door het Eurovignet. Het is de moeite waard zo milieuvriendelijk mogelijk te rijden. Dit moet ook worden geïmplementeerd in het systeem van kilometerheffing. Desgevraagd erkent de minister dat modal shift door de diverse voorstellen wel in beeld blijft. Het is de uitkomst van het sturen op effecten, maar juist dat is essentieel voor het praktische beleid van alledag, hoewel een beleid op het gebied van CO₂, geluid en prijzen heel moeilijk Europees te regelen is. De uitkomst van een en ander is dat de modaliteit met de minste bezwaren zich in de markt prijst. Er moet ook worden gekomen tot een toerekening van de kosten die gepaard gaan met bepaalde verkeersstromen, maar dat moet Europees gebeuren. Lukt dat, dan wordt een eindeloze groei van het wegverkeer voorkomen, want dan wordt het verkeer over het water veel beter uitgenut. In dat kader wordt shortsea enorm gepromoot, ook via het promotiebureau Shortsea. Nederland subsidieert dat ook. De minister heeft in de Transportraad al enkele keren aandacht gevraagd voor shortsea als alternatief voor de Alpenroutes. Op dit moment is dat nog een kostbare aangelegenheid, maar in een situatie van toenemende beprijzing wordt het steeds interessanter, zeker als shortsea verder innoveert. Duitsland voert voor vrachtvervoer het systeem van de Strassenbenutzungsgebühr in, onder het motto dat er moet worden betaald om te bewegen. Momenteel loopt er een tenderprocedure met de twee laatste consortia. Uiteindelijk blijft er een over. Dat consortium gaat de Strassenbenutzungsgebühr uitvoeren. Het Eurovignet wordt omgezet. Nederland gaat daarin mee, voor alle vrachtauto's die in Nederland rijden, maar het gebeurt budgettair neutraal. Het kostenniveau hier wordt gerelateerd aan milieuprestaties en het gewicht van het voertuig, maar er wordt dezelfde techniek gebruikt. Je kunt via de automaat betalen. De minister schat in dat het systeem in 2004 kan worden ingevoerd. In Duitsland zal met poorten worden gewerkt, maar dat gebeurt hier niet. Over de techniek wordt momenteel nog nagedacht. Daarnaast wordt hier gesproken over de omzetting van de motorrijtuigenbelasting, de BPM en een deel van de accijns voor personenauto's en vrachtauto's, maar dat is een andere vorm van belastingheffing. In plaats van een vaste betaal je een variabele prijs. Het systeem moet wel compatibel zijn, want dan voorkom je dat er een heleboel aanpassingen in de auto nodig zijn. De Europese Commissie heeft laten weten dat het Duitse systeem niet hoeft te worden genotificeerd. Daardoor kan elk land eventueel een eigen systeem kiezen.

Er moet rekening worden gehouden met een groei van de transportstromen, niet alleen omdat Rotterdam de grootste haven van de wereld is, maar ook vanwege de mondialisering, de manier waarop mensen hun goederen bestellen, de wijze waarop er met voorraadvorming wordt omgegaan en de lastminute-aankopen via internet. Deze leiden tot veel automobilititeit; overigens ook tot veel ongelukken, vanwege de hectiek als gevolg van de levertijd. Daar moet een adequaat antwoord op worden gevonden en daarom moet er rekening worden gehouden met de groei. Blijkt dat deze minder is, dan gaat het economisch niet goed, of men heeft de kwestie via vervoerpreventie en productie op locatie beter onder de knie.

Voor het vervoer over zee en door de lucht wordt gekozen voor een mondiale aanpak. Ook Europees moet er een strategie op dat punt worden uitgewerkt, met name voor schepen, want die varen overal. Vliegtuigen zijn staatgebonden. Nederland is reeds met een aantal zeevarende landen in het verband van de Internationale maritieme organisatie (IMO) bezig de Europese wensen ter zake te bespreken. De ervaring leert dat dit bijna altijd tot resultaat leidt. De discussie over de heffing in de luchtvaart komt iedere keer aan de orde, zowel Europees als in ICEO-verband, maar deze blijft lastig, ook omdat het momenteel buitengewoon slecht gaat in de luchtvaart. Wat ook meespeelt, is dat de Transportraad al een paar keer een kerosinevoorstel van de Commissie heeft afgestemd. Misschien wordt het gemakkelijker als er sprake is van een algemene aanpak. Het werken met een kopgroep heeft in dit geval geen zin. Men moet het met zijn allen doen.

Met betrekking tot de TEN's wil de Commissie de spelregels, lopende de termijnstelling, plotsklaps veranderen. Daardoor zou er voor kwesties betreffende de Alpen en de Pyreneeën in voorkomende gevallen een subsidie van 20% kunnen worden gegeven. Nederland heeft daar bezwaar tegen aangetekend, want er worden momenteel toch al veel meer verzoeken ingediend dan er kunnen worden gehonoreerd. Nederland heeft ook al een aantal grensoverschrijdende c.q. innovatieve projecten ingediend, namelijk de VERA-lijn, de Zuiderzeelijn, de Maasroute en de IJzeren Rijn. Naar alle waarschijnlijkheid is de blokkerende meerderheid voor het Galileo-programma, dat ook trekt op het budget voor de TEN's, verdwenen, maar Nederland stelt nog een aantal eisen aan de aanpak. Het gaat om de plafonnering van de budgettaire uitgaven en de rol van het bedrijfsleven. Een ongelijk speelveld tussen de verschillende actoren moet worden voorkomen.

De Europese afspraken over samenwerking hebben betrekking op het spoor, maar in toenemende mate ook de binnenvaart. Het budget voor de TEN's kan ook voor de binnenvaart worden aangewend, want veel rivieren en kanalen moeten beter bevaarbaar worden gemaakt. De bruggen bij Novicat worden herbouwd.

In de nieuwe richtlijn voor de beroepsopleiding voor chauffeurs is het Nederlandse systeem in stand gebleven. Wat betreft de eindtermen kan er worden gekozen voor het Franse of het Nederlandse systeem. In de praktijk kan een en ander leiden tot een lichte aanpassing van de vakbekwaamheidseisen. De niet-EU-chauffeurs moeten ook een vakbekwaamheidsdiploma hebben. Daaraan worden dezelfde eisen gesteld. Bij het afnemen van het examen mag met tolken worden gewerkt. Het examen kan dus in een andere taal worden afgenomen. Er is een politiek akkoord afgesloten over de verplichte vervolgopleiding van ten minste 35 uur in een periode van vijf jaar, in aaneengesloten blokken van ten minste zeven uur. Dat is voor Nederland een verzwaring. Wat Duitsland betreft is er nog een probleem met de Negativbescheinigung. Dit heeft betrekking op niet EU-chauffeurs, in dienst bij Nederlandse ondernemingen. Als zij in Duitsland rijden, dan moeten ze in het bezit zijn van een Nederlandse arbeidsvergunning, maar volgens de Nederlandse wetgeving kan dat niet. Daardoor krijgen de chauffeurs bekeuringen. De Duitse minister heeft vorige

week in een brief echter laten weten dat deze kwestie Europees wordt geregeld en dat dit probleem medio 2003 uit de wereld is.

Nederland zal proberen te bevorderen dat er meer aandacht wordt besteed aan ondergronds transport. In Nederland vindt 8% van het transport ondergronds plaats. Er gebeurt dus wel iets, maar het gaat vaak om heel kostbare investeringen. Het bedrijfsleven, dat hier ook in moet investeren, schrikt daar momenteel nog vaak voor terug, vanwege de kosten-batenafweging. Door de beprijzing gaat dat in de toekomst wellicht veranderen. De minister wijst nog wel op de subsidie voor innovatieve modal-shiftprojecten, waarbij een bepaald percentage, hooguit 10, van de kosten van het project wordt vergoed. Het buizentransport is voornamelijk interessanter. Jongstleden maandag heeft de minister met haar Vlaamse collega en de gouverneur van Antwerpen een akkoord gesloten over ammoniakvervoer in het Scheldegebied. Samen met het bedrijfsleven in Antwerpen en omgeving wordt onderzocht of het mogelijk is een deel van het ammoniak te vervoeren per buis. Dat zou de veiligheid in het Scheldegebied enorm ten goede komen.

Er wordt geprobeerd het experiment automatische voertuiggeleiding een Europees tintje te geven, maar omdat Nederland daar nog meer ervaring mee moet opdoen, wordt de huidige pilot uitgebreid. De aansprakelijkheidsverdeling met betrekking tot files begint zo langzamerhand een thema te worden, maar dat leidt tot een absolute juridisering van de Nederlandse en Europese samenleving. De minister is daar niet gelukkig mee. Iedereen heeft het recht zich voort te bewegen op wegen en paden, maar het is geen grondrecht dat je dat per auto met een bepaald aantal kilometers per uur moet kunnen doen. Er moeten op dit punt duidelijke grenzen worden gesteld, ook juridisch. Een arrangement met betrekking tot het kopen van een recht voor het nemen van bijvoorbeeld een toltunnel of een expresbaan is wel mogelijk. De minister vindt die ontwikkeling gewenst.

Er wordt nog apart over het dieselakkoord gesproken, maar het ligt aan de partijen of dit snel wordt uitgewerkt. De studie van mevrouw Peper-Kroes moet vooral door de sector zelf worden opgepakt.

De acceptatie van het goederenvervoer wordt in toenemende mate een probleem, ook vanwege de ongevallen als gevolg van het ontbreken van de dodehoekspiegel. Het is heel belangrijk dat de sector zich bewust is van de noodzaak daarvan. Het is treurig dat dit niet vanzelf gaat en dat de overheid het moet opleggen. Er zijn al speciale vrachtauto's voor vervoer in de steden. Daar moet veel meer gebruik van worden gemaakt.

Vrachtauto's moeten 's avonds ook vaker in de stad kunnen rijden, maar het overleg daarover verloopt nog niet zo goed. Momenteel mag dat vaak niet en daardoor rijden vrachtauto's overdag in de stad, terwijl het dan heel druk is met fietsers en voetgangers. Het inhaalverbod is wel weer goed voor de acceptatiegraad. Dit verbod wordt ook uitgebreid.

Het management rond de transportketen wordt steeds belangrijker.

Leegrijden gebeurt bijna niet meer, behalve op het spoor, maar dat heeft met het probleem van de cabotage te maken. Er wordt deze kabinetsperiode voor 39 mld euro geïnvesteerd in de rail- en weginfrastructuur. Het is de bedoeling dat dit de komende tien jaar weer gebeurt, uitgaande van het huidige prijspeil. Er wordt al heel lang gesproken over de harmonisatie van rijverboden. Het is de bedoeling in ieder geval tot minder variabelen te komen, maar Nederland is niet voornemens een rijverbod in te stellen, omdat dit niet altijd sociaal is. Het betekent in de praktijk dat een chauffeur die ergens blijft steken niet naar huis kan. Verkeersveiligheid is heel belangrijk. Een land dat wat dat betreft verder achterop loopt, heeft meer te doen, maar het hangt ervan af hoe een en ander qua doelstellingen wordt ingevuld.

De ToeRGoed-evaluatie heeft betrekking op een technische materie. Het is de bedoeling zoveel mogelijk transport op het spoor af te wikkelen, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. Dat moet goed worden geac-

commodeerd. Daarvoor zijn modellen ontwikkeld. Het model met de meeste revenuen, ook gelet op de CPB-systematiek, is het meest interessant. Het geven van voorrang aan het personenvervoer leidt tot gigantische economische schade, maar door te veel goederenvervoer tijdens de spits ontstaan ook economische problemen. Daarom zijn de vervoerstromen zo goed mogelijk gemixt en vervolgens modelmatig uitgewerkt. De minister heeft besloten, in overleg met de betrokken partijen, de aangenomen motie-Eurlings niet te verwerken in het spoorboekje voor 2003. Dit is niet nodig, gelet op de huidige capaciteit van het spoorboekje en de afname van het aantal personentreinen. Het spoorboekje voor 2003 wordt ook niet veranderd. Ook dan is er voldoende capaciteit over voor het personenvervoer. Hetzelfde geldt voor het goederenvervoer, al zijn daarvoor soms incidentele beslissingen nodig. Over deze kwestie is al overleg gepleegd met de reizigersorganisaties. Naarmate het drukker wordt op het spoor wordt het steeds noodzakelijker dat het goederenvervoer ook via het spoorboekje gaat rijden. De stelling dat een goederentrein nooit tijdens de spits mag rijden, is buiten alle proporties, want dat heeft veel consequenties voor de vertrektijd van de trein. Voor de Rotterdamse haven betekent het dat er vanaf 3.30 uur 's nachts geen treinen mogen vertrekken, want anders kunnen die ergens onderweg in de spits terechtkomen. Economisch is dat voor de grootste haven van de wereld niet haalbaar, maar daar komt bij dat slechts 1% van de vertragingen in de spits wordt veroorzaakt door goederentreinen. Voor 2004 komt er waarschijnlijk wel een nieuw spoorboekje. De Betuweroute en de HSL-Zuid gaan waarschijnlijk pas in 2006 rijden. Pas dan ontstaat er meer lucht op het spoor. Dat wil zeggen dat het goederenvervoer dan ook via een spoorboekje, dus op vaste tijden, moet rijden. Er kunnen momenteel niet meer personentreinen in de spits worden ingezet, want die zijn er niet. Die zijn nog steeds in bestelling. De minister zegt toe de Kamer in juni een implementatiebrief te sturen over de situatie in 2004 en 2005.

De minister steunt de lijn van de Commissie over dedicated spoorlijnen, want de VERA-lijn is echt noodzakelijk. In de Vijfde nota staat dat er met het oog op de deltametropool ook nog eens naar deze kwestie moet worden gekeken, vooral in het licht van een verbinding tussen de havens Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. Een extra spoorlijn daar leidt tot een goede ontsluiting van de havens, maar tevens kan het vervoer van gevaarlijke stoffen door de steden worden voorkomen en ontstaat er meer ruimte voor het personenvervoer. De kosten-batenafweging speelt hier overigens ook een rol bij. Over de prijsstelling voor de HSL-Zuid wordt nog apart gesproken, maar de minister deelt alvast mee dat zij wat dat betreft niet van standpunt verandert.

In de evaluatie van het Prorailproject staat hoe de ontwikkelingen er uitzien. Wat betreft de extra investering is er sprake van een complexe belangenafweging. Het gaat niet alleen om het transport, maar ook om de situatie in de binnenstad. Het aantal capaciteitsconflicten per dag, waarbij er een pad wordt aangevraagd dat niet wordt verleend, bedraagt enkele tientallen. De minister zegt toe schriftelijk op deze kwestie te zullen terugkomen. Afgaande op het gestelde door de experts vindt ze dat er tot een goede mix is gekomen, vooral gelet op de complexiteit. De mix geldt tot 2005. Daarna komt er capaciteitsverruiming en ontstaat een andere situatie. In de implementatiebrief van juni zal ook op de mix worden ingegaan. Op basis van de huidige wet- en regelgeving is infraheffing als je een pad aanvraagt dat niet wordt gebruikt, niet mogelijk. De nieuwe Spoorwegwet introduceert dit principe wel. Het lijkt de minister goed de jaarlijkse verslaglegging te combineren met de behandeling van het jaarverslag in mei, want dan komt het beleid in beeld.

De minister is positief over het hybride gebruik van de Betuweroute, maar de extra financiering moet van de markt komen, want er wordt niet opnieuw voorgefinancierd. Het is niet zo moeilijk trucks en trains te zetten, maar dan komen zaken als onveiligheid en de diefstal van containers om

de hoek kijken. De aanleg van de Betuweroute ligt op schema. Een extra derde spoor in Nederland ligt niet voor de hand, vanwege de dedicated spoorlijnen en de sporen voor het personenvervoer op het traject bij Zevenaar. Wat betreft de Duitse investeringen is het van groot belang dat Duitsland de lijn van Wesel naar Emmerich doortrekt, ook in verband met de corridor. Van Duitse zijde is onlangs nog eens bevestigd dat, als de Betuweroute klaar is, de Duitse verbinding ook klaar is.

Het is moeilijk ATB-kasten te kopen, maar deze kwestie wordt inmiddels met de industrie besproken. Transparantie van het systeem is ook belangrijk. Ook de specificatie moet openbaar worden, want dan kan er meer concurrentie ontstaan. Al die zaken worden momenteel besproken. De vinger wordt aan de pols gehouden, want er is zo ongeveer sprake van een monopolistische situatie. Mocht het nodig zijn, dan grijpt de minister in. Zij zegt toe de Kamer schriftelijk in te lichten over de gesprekken met de sector.

Het beleid voor gevaarlijke stoffen moet ook worden geharmoniseerd. Aparte Nederlandse regels voor het transitoverkeer hebben geen zin, want vlak over de grens kunnen andere regels gelden. Er komt daar geen scheiding van de infrastructuur en het spoorwegbedrijf. Men dient echter wel een voorziening te treffen met het oog op de capaciteitstoewijzing, want als een vervoerder de baas kan spelen over de infrastructuur, dan moeten andere vervoerders maar afwachten of zij ook een plekje krijgen. Dat kan niet.

Duitsland is nog steeds bezig met de ontwikkeling van een grote vrachtzeppelin voor het vervoer van heel zware objecten. In Nederland wordt geprobeerd een bedrijf op te starten dat zeppelins gaat produceren, maar vooralsnog lukt dat niet. De minister heeft twee keer geprobeerd te komen tot harmonisatie van de maximumsnelheid van 100 km voor bussen, maar de minister van VROM steunt dat niet. Kruissubsidies zijn inderdaad uit den boze. Daarom is er geen sprake van een doelheffing. De heffingen komen terecht in de algemene middelen. Vervolgens wordt bekeken wat er nodig is.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Feenstra** (PvdA) constateert tevreden dat onder andere de VERA-lijn, de Zuiderzeelijn en de IJzeren Rijn zijn aangemeld in het kader van de TEN's. De ontwikkeling van grensoverschrijdende infrastructuur, de vrije benutting daarvan, de interoperabiliteit en de veiligheidssystemen zijn daarbij bepalend. Hopelijk wordt er uitgekomen op de 35 kV- en ERMTS-systemen en worden dit de Europese standaarden. Dan kun je ook hogere snelheden realiseren en komen steden onder handbereik. Een aantal dedicated spoorlijnen is naar achteren geplaatst, maar de heer Feenstra houdt er rekening mee dat de discussie daarover terugkomt.

De heer **Hofstra** (VVD) blijft vinden dat stadsgewestelijk vervoer, railvervoer en intercity's in de prioriteitstoedeling qua capaciteit moeten worden omgedraaid. Vanwege de techniek en de financiën duurt het nog wel even voordat de kilometerheffing hier wordt ingevoerd. Zodra Duitsland begint met de vrachtautokilometerheffing moet Nederland daarom volgen.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) vindt dat er meer prioriteit moet worden gegeven aan de binnenvaart, want in het witboek staat dat slechts 4% van het vervoer op die manier plaatsvindt. Hij kan meegaan met het gestelde over volumebeperking als gevolg en niet als doel. De kilometerheffing is daar bij uitstek het instrument voor, ook om het woonwerkverkeer in te dammen. Dan kan er worden gekozen voor andere modaliteiten en daardoor ontstaat ruimte voor het vrachtvervoer. Hij vindt het niet juist dat de motie-Eurlings over voorrang op het spoor niet wordt uitgevoerd. Op die manier blijf je overgeleverd aan de techneuten, zonder

daar zicht op te hebben. Wat betreft verkeersveiligheid moet rekening worden gehouden met wat een land al heeft gepresteerd. Daarom moet er worden uitgegaan van het basisjaar, het jaar waarin een bepaald land met een verkeersveiligheidsbeleid is begonnen.

De **minister** deelt mee dat het de bedoeling is te komen tot harmonisatie van de veiligheidssystemen, maar zover is het nog lang niet, ook vanwege de aanwezigheid van oude trajecten. Hetzelfde geldt voor het 25 kV-systeem. Nederland gaat mee met het Europese systeem. Zo gauw daarover meer nieuws bekend is, wordt de Kamer daarover geïnformeerd. Het aandeel van de binnenvaart wat betreft goederenvervoer is veel te laag. Daarom is er een binnenvaartconferentie gehouden en daarom moeten er uit het budget voor de TEN's investeringen worden gedaan ten behoeve van het verbeteren van de binnenvaartssystemen. Het beleid staat of valt met het inzetten van instrumenten. De kwestie van de NVVP-doelstellingen moet met de partijen worden uitgewerkt, maar het moeten wel kwantificeerbare doelstellingen zijn, ook qua percentages, want anders heb je te weinig houvast. Deze kwestie staat inmiddels op de agenda. Als er meer nieuws is, dan wordt de Kamer daarover geïnformeerd. Vervolgens wordt een en ander in de monitor opgenomen.

Mevrouw **Giskes** (D66) concludeert dat de commissie en de minister zich nog zullen bezinnen op het tijdstip waarop de jaarlijkse verslaglegging aan de orde komt.

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

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