

Vergaderjaar 1999–2000

21 501-09

Transportraad

Nr. 106

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 november 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 27 oktober 1999 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **de verslagen van de Transportraden van 17 juni 1999 en 6 oktober 1999**.

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) was wat het verslag van 17 juni betreft geïnteresseerd in het voorstel inzake de havenontvangst-installaties.

Wat de integratie van milieu en duurzame mobiliteit in het transportbeleid betreft, verzocht de heer Van der Steenhoven de minister het strategiedocument naar de Kamer te sturen.

Hij was het eens met het Nederlandse standpunt inzake de kerosineheffing om voor 1 juli 2000 met een voorstel te komen. Er is in Europa nogal wat weerstand. Wellicht moeten de ministers van Financiën en van VROM erbij worden betrokken. Is de minister bereid de resultaten van het onderzoek naar kerosineheffing, waarover in de Transportraad nooit is gesproken te agenderen voor de ministerraad?

De heer Van der Steenhoven had er problemen mee dat Nederland probeert de weekendrijverboden van de agenda af te voeren. Wat is de reactie van de minister op het voornemen van commissaris De Palazzo om de bestaande weekendrijverboden onaangetast te laten?

Wat de geluidsproblemen in de luchtvaart betreft, wil Europa de verantwoordelijkheid nemen om de geluidsproblemen van de meest lawaaiige vliegtuigen aan te pakken (hoofdstuk 2-vliegtuigen). De heer Van der Steenhoven had het gevoel dat Europa aan het bezwijken is onder de druk van Amerika en verzocht de minister tezamen met haar Europese collega's voet bij stuk te houden.

De heer **Herrebrugh** (PvdA) vroeg terzake van de havenontvangst-installaties of het Nederlandse standpunt inhoudt dat er een systeem komt waarbij de indirecte bijdrage 75% van de kosten voor inzameling en verwerking dekt en het resterende deel (25%) direct moet worden betaald door het schip dat afval afgeeft. Als het milieu centraal staat, moet iedere

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van Bommel (SP), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Crone (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteyn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Poppe (SP), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Dankers (CDA), Dijkzema (PvdA), Bos (PvdA).

negatieve prikkel – zet het afval maar over de muur – worden voorkomen. Zijn fractie is de mening toegedaan dat gestreefd moet worden naar 100% indirecte financiering. Heeft dit geen enkele steun meer in de lidstaten? Wat de werktijden in het wegvervoer betreft, is er een verschil van mening over gelijkstelling van zelfstandigen en werknemers. De heer Herrebrugh was het eens met het standpunt van Nederland dat tegen een gelijkstelling is. Aangezien Portugal en Frankrijk – voorstanders van de gelijkstelling – de volgende voorzitterschappen zullen bekleden, vreesde hij dat er geen voortgang met dit dossier kan worden geboekt. Hoewel het Franse voorstel inzake vervoer over spoor en de openstelling van de rails voor spoorondernemingen uit de lidstaten als hoopvol wordt betiteld, zag de heer Herrebrugh dit als een schaamteloze poging om de Transportraad voor de spoorak te spannen. Hij kon zich niet voorstellen dat Nederland daarop inhoudelijk serieus ingaat. De harmonisatie van de rijverboden lukt niet. Zet Nederland in op een informatiesysteem? Zal vanaf 2001 de situatie verbeteren? De heer Herrebrugh nam aan dat grote internationale doorgaande wegen van een verbod zullen worden gevrijwaard.

De heer **Hofstra** (VVD) vroeg of mag worden verwacht dat mevrouw De Palazzo een waardige opvolger van de heer Kinnox zal zijn.

Is de afspraak over de havenontvangstinstallaties voldoende om te voorkomen dat afval wordt gedumpt in zee of havens waar minder strenge normen gelden?

Moet er naast satellietnavigatiesystemen als GPS wel een Galileo komen?

Hij was blij met de kritische opstelling van Nederland. De kostenbatenanalyse moet goed in de gaten worden gehouden.

Wat de arbeidstijden betreft, verzocht de heer Hofstra de minister haar poot stijf te houden. De Nederlandse transporteurs hebben behoefte aan een wat ruime regeling van de arbeidstijden. De derogatiemogelijkheden moeten worden beperkt.

Na het lezen van het interview met de minister in het Financieele Dagblad begreep de heer Hofstra waarop het enthousiasme voor de grootste dwarsligger op het terrein van het infrastructuurpakket spoor, Frankrijk, stoelt. Wat is de stand van zaken?

De her en der in de lidstaten voorkomende weekendrijverboden beschouwde de heer Hofstra als ondingen die grote problemen voor de transporteurs teweegbrengen. Kan niet feller ingezet worden op beperking van die rijverboden?

Wat de transportproblemen in de Alpenlanden betreft, vroeg de heer Hofstra of het aantal contingenten in het kader van de afspraak met Zwitserland is gedaald.

Wat de tunnels betreft, wekt Frankrijk de indruk dat het gaat om een internationaal probleem dat met TEN-middelen moet worden opgelost. De heer Hofstra was het hiermee niet eens.

Hij pleitte voor een doorbraak terzake van Eurocontrol, zodat een grotere capaciteit ontstaat.

Het conflict met Amerika over de lawaaiige vliegtuigen achtte de heer Hofstra begrijpelijk. In Amerika zijn de milieunormen veel minder stringent dan in Europa. In het kader van de politiek van open skies moeten voor Nederland geen beperkingen optreden.

Wat moet worden verstaan onder het Cardiffproces, de integratie van milieu en duurzame mobiliteit in het transportbeleid? Kan de minister toezeggen dat bij harmonisatie Nederland soepeler wordt in de nationale wetgeving?

Ten slotte vond de heer Hofstra het prima dat Nederland aan de bel heeft getrokken terzake van de inbreng van de vervoersectoren in de nieuwe WTO-ronde in Seattle.

De heer **Blaauw** (VVD) stelde vast dat de Amerikanen in het kader van de geluidsproblemen in de luchtvaart met een januskop opereren. De transportvliegtuigen worden op een ander manier behandeld dan de passagiersvliegtuigen. De heer Blaauw had de indruk dat Amerika verder is gegaan voor zich zelf, maar wil blijven opereren met lawaaiige vliegtuigen in Europa.

Wat de WTO betreft, zou Nederland de Jonesact (protectionisme) aan de orde moeten stellen. Een Nederlands baggerbedrijf kan niet in Amerika opereren. Het doet wat komisch aan dat het Europese bedrijfsleven via de Jonesact van de markt wordt afgehouden, terwijl wordt gekibbeld over bananen en hormonenvlees.

Antwoord van de regering

De **minister** merkte op dat er in het dossier van de havenontvangstinstallaties wat beweging zit, hoewel het niet helemaal volgens de Nederlandse wensen verloopt. Het vraagstuk van de financiering en de percentages ligt nog open. Het Europese parlement zal naar haar overtuiging trachten de puntjes op de i te zetten. Er is sprake van een conciliatieprocedure.

Als het strategiedocument een openbaar document is, zal het aan de Kamer worden toegestuurd.

Nederland is voorstander van een kerosineheffing. Er zit geen schot in de discussie omdat ieder land afweegt wat het betekent voor de concurrentiepositie van de luchthaven waar getankt moet worden. Er komen initiatieven om te bekijken of op een andere manier een heffing op luchtkilometers in het leven kan worden geroepen. Er is nog geen uitzicht op besluitvorming.

Het dossier van de gehushkitte vliegtuigen is moeilijk. Nederland staat op het standpunt dat lawaaiige vliegtuigen geweerd moeten worden. De procedure terzake het uitstellen van de inwerkingtreding van de «hushkitverordening» loopt tot 13 mei. Daarna moeten onder het Portugese voorzitterschap knopen worden doorgehakt. Er is veel scepsis over de werkwijze van Amerika. De minister meende dat het in ieder geval moet worden geprobeerd in ICAO-verband tot resultaten te komen. Als de uitkomst daarvan negatief is, is duidelijk wat beslist moet worden. Zij geloofde op zich in de bereidheid van Amerika om tot een oplossing te komen. Het is niet in het belang van Europa als de discussie op de lange baan wordt geschoven.

De Amerikaanse conferentie «Beyond open skies» in Chicago in december gaat in het bijzonder over de vraag hoe omgegaan moet worden met allianties, afspraken tussen landen en de toekomst met steeds minder vlagstaatgebonden luchtvaartmaatschappijen. Zij toonde zich een voorstander van een volledig mandaat van de Commissie voor EU-VS-luchtvaartonderhandelingen. De minister verwees vervolgens naar de door haar ingediende aide memoire waarin aandacht wordt gevraagd voor de transport in de WTO-ronde.

Zij achtte het van groot belang dat Eurocontrol meer bevoegdheden krijgt. Er is sprake van een lastig debat, omdat sprake is van gevoelens van autonomie en de ruimte die defensie in de lidstaten opslokt. Zwitserland, Frankrijk en Duitsland veroorzaken vele files in de lucht vanwege die ruimte. Zij zegde de Kamer een matrix toe (overzichten van Eurocontrol over de files), waarin Nederland niet voorkomt en Zwitserland, Duitsland, Frankrijk en Spanje eruit springen.

De minister vond het Franse voorstel inzake het spoor tijdens de afgelopen Transportraad wel belangrijk. Haar vraag of in het kader van vrije toegang van de verschillende vervoersmaatschappijen door Frankrijk naar Spanje kan worden gereisd zonder bureaucratische procedures – bijvoorbeeld het wisselen van locs – werd bevestigend beantwoord. De minister sprak over een doorbraak en een stap voorwaarts omdat

bijvoorbeeld de tracés worden gedefinieerd. Er moet begrip zijn voor moeilijkheden van bepaalde landen die liberalisering buitengewoon complex vinden. Als het spoor niet via vrije toegang, zonder bureaucratistische procedures en extra heffingen in de markt wordt gezet, dan gaat het niet goed. In Spanje is men bezig met het aanleggen van railwegen met dezelfde asbreedte als de meeste andere Europese landen.

De harmonisatie van de rijverboden achtte de minister belangrijk. Rijverboden leiden ertoe dat chauffeurs vaak onnodig lang van huis zijn. Er wordt een poging ondernomen om rijverboden op bepaalde transportassen te harmoniseren.

Nederland blijft met Engeland kritisch ten opzichte van Galileo, maar het zal zeker doorgaan. Er zal een kosten-batenanalyse worden gemaakt. Nederland heeft sterk aangedrongen op samenwerking met de Russen en de Amerikanen.

De minister was verheugd over de steun van de commissie voor de arbeidstijden in het wegvervoer. Zelfstandigen en werknemers kunnen niet op dezelfde manier worden behandeld. Kantooractiviteiten kunnen immers niet worden gecontroleerd. Over de rijtijden zouden nog meer precieze afspraken kunnen worden gemaakt. De verhouding in Europa op het punt van de gelijkstelling is fifty-fifty.

De contingenten voor de Alpenlanden worden in 2001 verruimd. Reële tellingen op basis waarvan tot een verdeling moet worden gekomen waren niet voorhanden. De tellingen zijn is nog aan de gang.

De minister was van opvatting dat de Alpenlanden de problematiek van de tunnels grotendeels zelf moeten oplossen.

Ten slotte meende zij dat in WTO-verband over de Jonesact – eerder een belemmering dan een ondersteuning – moet worden gesproken. Het baggeren hoort zeker tot het WTO-dossier. Het zou een goede zaak zijn wanneer in het dienstenpakket over de transportsector wordt gesproken.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers