

Vergaderjaar 1999–2000

21 501-09

Transportraad

Nr. 108

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 23 december 1999

De algemene commissie voor Europese Zaken¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 2 december 1999 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **de agenda voor de Transportraad van 9 en 10 december 1999**.

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Van der Knaap** (CDA) wilde graag van de minister weten wat onder een «vals B-punt» moet worden verstaan. Het infrastructuurpakket spoor zal in de komende Transportraad een belangrijk discussiepunt vormen. Volgens de minister moet worden nagegaan in hoeverre het invoeren van de reciprociteitsclausule in de voorgestelde Nederlandse wetgeving in lijn is met de voorgestelde Europese richtlijnen. De heer Van der Knaap achtte het van essentieel belang dat veilig wordt gesteld dat Nederlandse bedrijven in het buitenland dezelfde kans krijgen als buitenlandse bedrijven in Nederland. Heeft de minister al enige duidelijkheid over de opstelling van de andere Europese lidstaten op dit punt? Verder zal er in de komende Transportraadvergadering een notitie van de Commissie voorliggen over het opheffen van knelpunten in de infrastructuur. Aangezien de gemiddelde snelheid van het goederenvervoer op dit moment niet meer dan 17 km per uur bedraagt, dient serieus te worden bekeken hoe hierin verbetering kan worden gebracht. Wat zal de Nederlandse inzet zijn in deze discussie?

¹ Samenstelling:

Leden: Weisglas (VVD), Scheltema-de Nie (D66), Van Middelkoop (GPV), Voûte-Droste (VVD), Hessing (VVD), Hoekema (D66), Marijnissen (SP), Verhagen (CDA), Rouvoet (RPF), Van Oven (PvdA), ondervoorzitter, De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Patijn (VVD), voorzitter, Van den Akker (CDA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GroenLinks), Bussemaker (PvdA), Timmermans (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Bos (PvdA), Weekers (VVD), Albayrak (PvdA), Eurlings (CDA), Van Baalen (VVD).

Plv. leden: Blaauw (VVD), Dittrich (D66), Van den Berg (SGP), Wilders (VVD), Remak (VVD), Ter Veer (D66), Van Bommel (SP), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), De Graaf (D66), Valk (PvdA), Van der Knaap (CDA), Waalkens (PvdA), Verbugt (VVD), Balkenende (CDA), Mosterd (CDA), M. B. Vos (GroenLinks), Feenstra (PvdA), Zijlstra (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Crone (PvdA), Geluk (VVD), Visser-van Doorn (CDA), Örgü (VVD), Gortzak (PvdA).

² 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 Zijlen (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), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtendveld (VVD), Poppe (SP), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Dankers (CDA), Dijksma (PvdA), Bos (PvdA).

Bij de arbeidstijden wegvervoer is de strijd inzake de «eigen rijders» nog steeds niet gestreden. Hoe denkt de minister over het voorstel van LTO om de sociale partners nog eens naar dit onderwerp te laten kijken, wanneer de discussie in Helsinki opnieuw een patstelling oplevert? Er bestaat enige onduidelijkheid over de strekking van de Europese richtlijn met betrekking tot de bemanningseisen. De heer Van der Knaap was van mening dat het veel te ver zou gaan wanneer de richtlijn verplicht zou voorschrijven hoeveel bemanningsleden er op schepen aanwezig dienen te zijn. Dit zou voor de Nederlandse veerverbindingen een grote kostenstijging betekenen. Kan de minister uitleggen waar het precies om gaat?

Een ander punt betreft de onderhandelingen met Roemenië over een Europees transitokoord wegvervoer. Nederland heeft op nationaal niveau goede afspraken gemaakt met de landen in Midden- en Oost-Europa. Hoe verloopt dit proces op Europees niveau en hoe verhoudt dit zich tot onze eigen contacten met deze landen?

De heer **Niederer** (VVD) kon zich in grote lijnen vinden in de Nederlandse opstelling voor de Transportraad te Helsinki. Frankrijk zal aan het debat over de railinfrastructuur spoor en met name de reciprociteit een belangrijke bijdrage leveren. Kan de minister een taxatie maken in welke richting de discussie over de reciprociteit zal gaan?

De VVD-fractie ondersteunt de Nederlandse opstelling over de arbeidstijden wegvervoer. Denkt de minister dat er een mogelijkheid bestaat om de patstelling te doorbreken? Zo ja, wat betekent dit dan voor Nederland? Het rapport over transport en milieu-indicatoren is al eerder in de Transportraad besproken. Wat is de opstelling van de Transportraad met oog op de top te Helsinki?

De heer **Herrebrugh** (PvdA) wilde een detailopmerking maken over de reciprociteit in het spoorvervoer. Een van de discussieonderwerpen in de Transportraad is de mogelijke beperking van de toegang op netten bij lidstaten die een toekenning kunnen geven aan spoorvervoerders die een vergunning hebben in landen waar de toegangsrechten van vergelijkbare aard zijn. Hij was van mening dat de belangen van vervoersconsumenten en spoorconsumenten hierbij ook een rol dienen te spelen. Stel dat er bij aanbesteding van een spoortraject een aanvraag ligt van een vervoerder uit een land waar het wederkerigheidsprincipe niet geldt, waarbij de offerte van deze vervoerder de enig aanvaardbare blijkt te zijn voor het desbetreffende spoortraject. Moet in dat geval dan niet een afweging gemaakt worden tussen de consumentenbelangen met betrekking tot de toegang tot dat bepaalde spoortraject en de algemene wederkerigheid die met het totale net van de andere lidstaat samenhangt?

De heer **Van den Berg** (SGP) was het met de minister eens dat het initiatief van de Europese Commissie met betrekking tot de stimulering van het intermodaal vrachtvervoer alle steun verdient en wees in dit verband opnieuw op het belang van intermodale overslagpunten voor de scheepvaart. De minister heeft in de voortgangsnota Kustvaartbeleid gesteld dat zij geen primaire taak voor de overheid ziet weggelegd op het gebied van investeringen en aanleg in overslagvoorzieningen. Hoe zal haar houding zijn in het Europese overleg? Zijn fractie zou het betreuren als Nederland op dit punt ook in Europees verband geen stimulerende rol zou willen vervullen. De minister heeft bij de behandeling van de laatste begroting naar aanleiding van een door hem ingediende en door de Kamer aanvaarde motie gezegd dat zij in het kader van de Trans-Europese netwerken graag nog eens over de stimulering van investeringen in de overslag voor binnenvaart en kustvaart wil praten, omdat hier altijd vrijwel alleen een relatie wordt gelegd met de uitbouw van het spoor.

De heer Van den Berg vroeg zich af of de voornemens die Nederland heeft op het gebied van het spoor, zoals Derde eeuw spoor, Wet personenvervoer, private partijen bij goederenvervoer over de Betuweroute, congruent verlopen met de Europese ontwikkelingen. Ook hij zag veel in stimulering van het spoorvervoer door technische verbetering van spoorssystemen. Internationale goederentreinen halen gemiddeld zo'n 16 km per uur. Moet niet meer ingezet worden op gelijkheid in spoorbreedte, locomotieven, beveiligingssystemen, elektrificatiesystemen, maximumhoogtes, railafstand et cetera? Is de minister bereid op dit gebied stimulerend op te treden?

De heer Van den Berg was benieuwd welke punten de minister en marge van de Transportraad gaat inbrengen in het gesprek met België en Duitsland over de reactivering van de IJzeren Rijn. Hij wees in dit verband op de motie-Stellingwerf over de stremming van de Rijn. Het is onaanvaardbaar dat de Rijn door militaire oefeningen verspreid over enkele weken drie dagen gestremd zal zijn voor de binnenvaart. Is het niet mogelijk om een rivier uit te kiezen voor het houden van een dergelijke militaire oefening die van minder vitaal belang is voor de scheepvaart? De Europese Commissie heeft een voorstel gedaan om het vliegticket flink in prijs te verhogen om op die manier de milieuschade van de luchtvaart terug te dringen. Zijn fractie ondersteunt dit doel van harte, maar is tegelijkertijd teleurgesteld dat de kerosineheffing hiermee van de baan schijnt te zijn. Nederland heeft zich daar steeds sterk voor gemaakt. Ziet de minister mogelijkheden om dit punt op de Europese agenda te houden? Hoe kunnen de milieuafspraken van Kyoto op dit terrein worden nagekomen?

Er schijnen nieuwe plannen te zijn om de grenzen in het Europese luchtruim te slechten. De lidstaten zijn hier tot nu toe soeverein. Ligt het in de bedoeling om de Europese Unie meer bevoegdheden op dit terrein te geven? Zo ja, hoe kijkt de minister tegen deze plannen aan? Is samenwerking tussen de lidstaten hier niet meer aangewezen? Speelt dit punt in de komende Transportraad al een rol?

Antwoord van de regering

De **minister** legde uit dat een «vals B-punt» in feite een A-punt is dat zonder discussie wordt afgerond, omdat in de werkgroep en Coreper (comité van permanente vertegenwoordigers) er al overeenstemming over is bereikt.

Zij hoopte dat er aan het eind van dit jaar een aantal belangrijke stappen gezet kan worden in het spoordossier. Het Finse voorzitterschap heeft zeer veel energie gestoken in de uitwerking van het Franse initiatief. Omdat Nederland als perifeer land veel belang heeft bij dit dossier, heeft zij in een brief aan haar Franse collega nog eens essentiële zaken als de fijnmazigheid van het netwerk en de vrije toegang van de verschillende vervoerders tot dit netwerk benadrukt. Zij zal hierover voor het begin van de vergadering ook nog met haar Franse collega spreken.

Daarnaast dient er in het spoordossier grote aandacht besteed te worden aan technische verbeteringen. Binnen de werkgroepen wordt momenteel de discussie gevoerd over de harmonisatie van veiligheidssystemen. Zo zijn er de laatste jaren locomotieven ontwikkeld die technisch op vele manieren inzetbaar zijn. Railion heeft onlangs 200 van dergelijke locomotieven besteld. Dit zal op den duur leiden tot hogere gemiddelde snelheden bij het goederenvervoer. De Nederlandse regering zal het voorstel dat er op dit punt ligt van harte ondersteunen.

De tekst over de reciprociteit zoals deze door de Commissie wordt voorgesteld, komt overeen met de Nederlandse visie hierop. Overigens betreft het hier uitdrukkelijk het goederenvervoer, omdat er nog geen Europese wetgeving bestaat op het gebied van het personenvervoer. De Commissie onderzoekt de mogelijkheden voor een voorstel dat moet

uitsluiten dat staatsbedrijven geprivatiseerde bedrijven in andere landen opkopen. Dit voorstel betreft niet alleen het goederenvervoer per spoor maar moet ook gaan gelden voor alle activiteiten van bedrijven in Europa gericht op mogelijkheden om gebruik te maken van markten die in andere lidstaten worden geopend. De minister was het eens met de grondgedachte die aan het maken van een dergelijk voorstel ten grondslag ligt. Over de arbeidstijdenregeling wordt al geruime tijd een discussie gevoerd, zonder dat men kans ziet de hier ontstane impasse te doorbreken. Het leek haar een goed idee om de sociale partners opnieuw een voorstel te laten doen, waarin ook het punt van de «eigen rijders» moet worden meegenomen.

De minister had begin 1998 met een handelsdelegatie een bezoek aan Roemenië gebracht en bij die gelegenheid afspraken gemaakt over havenbeleid, spoorbeleid en tracés voor goederenvervoer over de weg door voormalige Oostbloklanden. Nederland onderhoudt ook vele contacten met Roemenië op het gebied van het preaccessiebeleid. De Europese Unie heeft een aantal landen uitgekozen waarmee over het goederenvervoer wordt onderhandeld. Dit is een eerste bescheiden stap op weg naar het uiteindelijk verkrijgen van één Europese ruimte voor het goederenvervoer. Het gaat hier om een ingewikkeld proces, omdat in deze landen andere normen gelden op het gebied van veiligheidsvoorschriften voor vrachtauto's, milieu, emissie et cetera.

Er zal zowel op de top in Helsinki als in de Transportraad een presentatie worden gegeven over milieu-indicatoren voor transport. Dit dossier is voor de Transportraad van veel belang en krijgt een vervolg.

De minister vond vrije toegang tot de Europese spoornetten een essentiële voorwaarde voor het bereiken van overeenstemming over het voorstel dat voorligt over de railinfrastructuur. Zij ging ervan uit dat hierover afspraken te maken zouden zijn op Europees vlak.

De Commissie bekijkt momenteel de mogelijkheid om in 2000 een voorstel in te dienen voor herziening van verordening 1107/70, die handelt over het toestaan van nationale steun aan intermodale projecten. De uitkomst van deze discussie zal bepalen welke mogelijkheden hiervoor zijn. De minister vond het het overwegen waard om te kijken of Nederland het initiatief zou kunnen nemen om het punt van intermodale overslag voor de binnenvaart en de kustvaart op de agenda te zetten. Nederland is een van de weinige landen die met binnenvaart te maken heeft, maar de kustvaart is voor veel meer landen van belang.

Er worden al geruime tijd gesprekken met België en Duitsland gevoerd over het reactiveren van de IJzeren Rijn. Het is de wens van België om zo snel mogelijk van Antwerpen naar Duitsland te gaan rijden. Er ligt op dit moment een startnotitie voor de tracés die voor de IJzeren Rijn kunnen gelden. De minister heeft er onlangs in een gesprek met haar Belgische collega en de schepen van Antwerpen op gewezen dat het reactiveren van de IJzeren Rijn in Nederland onder de MER-plicht valt en dat een dergelijke procedure, zelfs als er grote spoed betracht wordt, niet voor 2002 kan worden afgerond. Het zou in dat geval mogelijk zijn om in 2003 tijdelijk op het historisch tracé te gaan rijden, mits dit verbeterd is. Zo'n tijdelijke constructie vereist een goede juridische afdichting, terwijl ook afspraken over herstel- en natuurcompensatie na tijdelijk gebruik van dit tracé met België nodig zijn. De minister heeft daarnaast toegezegd de mogelijkheid van rijden via de Brabantroute of via de IJzeren Rijn met een bocht Eindhoven-Roermond-Venlo naar Duitsland te willen bezien, omdat België wachten tot 2003 erg lang vindt. België en Nederland hebben op het gebied van het spoor dezelfde ambitie, maar het betreft hier een dossier dat gemakkelijk spanning oproept, zodat hiermee verstandig moet worden omgegaan.

De minister van Defensie heeft zijn Duitse collega een brief gestuurd met het verzoek om bij het houden van militaire oefeningen rekening te houden met de scheepvaart op de Rijn. Ook zij verbaasde zich erover dat

voor dergelijke oefeningen de Rijn wordt uitgekozen. Op bepaalde stukken van de Maas wordt niet gevaren, zodat dit een betere keuze zou zijn. Er is op het gebied van milieu emissies in de luchtvaart niets geregeld in de Kyotoafspraken. Het initiatief dat Nederland indertijd genomen heeft om een kerosineheffing in Europees verband te introduceren, heeft niets opgeleverd omdat vele Europese landen bang zijn voor concurrentieverhoudingen aan de grens. Het nieuwe voorstel om tot een milieuheffing te komen door een verhoging van de prijs van het vliegticket, is een interessante ontwikkeling. De Nederlandse regering is van plan hierin een actieve rol te gaan spelen.

Nederland is ervoor om uiteindelijk een mandaat te verlenen aan Eurocontrol als het gaat om het beslechten van de grenzen in het luchtruim. Omdat met de diverse procedures die hiervoor doorlopen moeten worden veel tijd gemoeid is, heeft commissaris De Palacio voorgesteld eerst te kijken wat er in EU-verband mogelijk is op dit gebied. Frankrijk en Duitsland zijn vanwege defensiegebruik van het luchtruim de grootste veroorzakers van files in de lucht. Ook Zwitserland vormt een bottleneck. Het zou voorlopig kunnen helpen als deze landen hun luchtruim anders ordenen. Uiteindelijk dient dit dan te worden ondergebracht binnen de reikwijdte van Eurocontrol. De commissaris heeft dit tot een van haar topprioriteiten verklaard. Dit punt komt ook dit weekend in Chicago aan de orde op de Slaterconferentie. Zolang de Commissie voor de EU-VS-onderhandelingen geen vol mandaat heeft, wil de Commissie streven naar praktische afspraken tussen gelijkgezinde landen. Hier liggen nog geen concrete plannen voor.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van der Knaap** (CDA) vroeg opnieuw welke consequenties de Europese richtlijn voor de bemanningseisen heeft voor de Nederlandse reders.

De heer **Van den Berg** (SGP) was de minister erkentelijk dat zij de Trans-Europese netwerken op het gebied van de natte sector onder de aandacht van de Commissie wil brengen. Hij zou hier bij de bespreking van het goederenvervoer in bredere zin op terugkomen.

Het leek de **minister** een goed idee om een initiatief terzake van de Trans-Europese netwerken op het gebied van de natte sector concreet uit te werken.

De problemen met betrekking tot de Europese richtlijn op het gebied van de bemanningseisen spelen al geruime tijd. Een groot aantal Europese landen is van mening dat buitenlandse bemanning op Nederlandse schepen hetzelfde loon moet krijgen als de Nederlandse. Nederland is hier geen voorstander van omdat dit de kans vergroot dat er geen personeel meer te krijgen is en er bovendien sociale problemen ontstaan. Het betalen van een goed loon is nodig, maar dit hoeft niet altijd loon op het niveau van het vlaggenschip te zijn.

De voorzitter van de algemene commissie voor Europese Zaken,
Patijn

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

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