

Vergaderjaar 2001–2002

21 501-09

Transportraad

21 501-10

Telecommunicatie- en Postraad

Nr. 142

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), Nicolai (VVD), Atsma (CDA), Crone (PvdA).

² Samenstelling:

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

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

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 april 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de algemene commissie voor Europese Zaken² hebben op 21 maart 2002 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **het verslag van de Telecomraad van 6 en 7 december 2001 (21 501-10, nr. 73);**
- **het verslag van de Transportraad van 7 december 2001 (21 501-09, nr. 140);**
- **het verslag van de informele Transportraad en Telecommunicatieraad van 22 en 23 februari 2002 (21 501-10, nr. 75);**
- **de agenda van de Transportraad en Telecommunicatieraad van 25 en 26 maart 2002 (21 501-10, nr. 76);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 januari 2002 inzake UMTS in Frankrijk (VW-02-59);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 januari 2002 houdende nadere informatie rond de informele Raad telecom en informatiemaatschappij van 22 en 23 februari 2002 (21 501-10, nr. 74);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 februari 2002 inzake compensatie schade luchtvaartmaatschappijen (28 000-XII, nr. 50).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Dijsselbloem** (PvdA) wijst erop dat de Commissie het initiatief genomen heeft tot een meer strategische en geharmoniseerde planning van het radiospectrum. Een Europese aanpak is gewenst, aangezien de lidstaten de spelregels rond de geveilde UMTS-frequenties naar eigen inzicht invullen en aanpassen. Er moet sprake zijn van een level playing field onderling tussen de landen en ten opzichte van partijen die geen UMTS-frequentie hebben weten te bemachtigen. Heeft de handelwijze van Frankrijk gevolgen voor het Nederlandse standpunt rond verlaging van de prijs en verlenging van de looptijd? In het Europese standpunt is het mogelijk dat UMTS-licentiehouders gezamenlijk een netwerk uitrollen. Kan al iets worden gezegd over de voorbereiding van de komende Europese conferentie over de UMTS-markt?

Op de informele Telecommunicatieraad is gesproken over het e-Europe-actieplan, dat tot 2005 zal worden voortgezet. Het zou goed zijn als wat meer bekend zou worden over de concrete invulling, bijvoorbeeld inzake breedband.

Nederland heeft veel bezwaren tegen de richtlijn voor het vaststellen van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluid-gerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de EU. Deze bezwaren verdienen een nadere toelichting. Immers, met Europese regels wordt een level playing field gecreëerd. Als daarmee de geluidsoverlast kan worden beperkt, ligt een stem vóór de richtlijn voor de hand. Wat houdt aanneming van de richtlijn in voor de Luchtvaartwet?

Het was na 11 september 2001 noodzakelijk dat de overheid de verzekering voor molestschade overnam. Inmiddels wordt voor de tweede keer verlengd, hetgeen de vraag oproept wanneer de regeling zal aflopen. Voorkomen moet worden dat het risico door de verzekeringsmaatschappijen tot in lengte van jaren bij de overheid wordt neergelegd.

De heer **Hofstra** (VVD) vraagt wat de plannen in het maritieme dossier voor gevolgen kunnen hebben voor het Nederlandse loodswezen. Nederland acht het bedrag van 115 mln euro, dat uitgetrokken is voor het programma Marco Polo, te hoog. Als het programma toch wordt aangenomen, moet Nederland daarvan overigens wel zijn deel claimen. Terecht wordt gepleit voor een herziening van het programma van de TEN's (trans-Europese netwerken). Bij de projecten wordt door Nederland de IJzeren Rijn voorgedragen. Aangenomen mag worden dat België die voordracht steunt.

De teerling rond Galileo lijkt geworpen. Er dient op gewezen te worden dat het Amerikaanse GPS gratis gebruikt kan worden. Dat moet vanzelfsprekend ook voor Galileo gaan gelden. Wat is overigens de betrokkenheid van het Nederlandse bedrijfsleven bij dit project?

De overheid treedt thans voor vliegtuigmaatschappijen op als verzekeraar voor molestschade. Kan enig inzicht worden geboden in de premies die hiervoor worden betaald?

De Alpentunnels worden als apart probleem opgevoerd voor de komende raad. Voor de Nederlandse vervoerders is het van groot belang dat de Mont Blanc-tunnel zo snel mogelijk weer volledig opengesteld wordt. De opstelling van de minister inzake de dodehoekspiegel verdient volledige ondersteuning. Een voorlichtingscampagne is wenselijk. Hoe groot is de kans dat een en ander snel Europees geregeld is?

Als het klopt dat de Belgische rijkswacht hogere boetes uitdeelt voor Nederlandse snelheidsovertreders, dient deze misstand snel te worden aangepakt.

Antwoord van de minister

De **minister** merkt op dat een opkomst van twee Kamerleden bij dit algemeen overleg vreemd afsteekt tegen het belang van Europa op het terrein van verkeer en vervoer. Voor de vragen over UMTS verwijst zij naar het algemeen overleg over dit onderwerp op 4 april 2002. Pas in de tweede helft van dit jaar zal de Europese Commissie naar verwachting met een review van de UMTS decision komen met de achterliggende gedachte om tot meer coördinatie te komen. De Europese conferentie zal plaatsvinden op 17 en 18 april en zal gaan over verdeelmechanismen en de consequenties.

De opmerkingen die indertijd gemaakt zijn over de opbrengst van de UMTS-veiling zijn inmiddels in een ander licht komen te staan door de uitkomsten in andere Europese landen. Het is overigens niet de bedoeling om geld terug te geven aan KPN. Er wordt wel gekeken naar de coördinatie en de mechanismen. Het is voorstelbaar dat daarbij de lengte van de concessie-termijnen aan de orde komt. De verwachting is dat met UMTS

de komende tien jaar niets te verdienen is. In relatie tot de afgesproken cycli levert dat natuurlijk een vraagstuk op.

Vanwege het belang ervan is ook op de Algemene raad gesproken over het e-Europe-actieplan. Op 21 en 22 juni 2002 zal het nieuwe plan gereed zijn. Breedband zal er zeker een onderdeel van zijn. Overigens wordt Nederland na Zweden beschouwd als een van de voorlopers. Verwezen kan worden naar projecten als Gigaport en Kenniswijk, maar ook naar de plannen van de UvA om alle bètafaculiteiten te concentreren in een nieuw centrum.

Nederland is geen tegenstander van de richtlijn geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen, maar wil de eigen mogelijkheden niet blokkeren. Immers, Nederland loopt voorop in de geluidsregulering. Afgesproken is dat landen een eigen beleid kunnen voeren met betrekking tot hoofdstuk-III-vliegtuigen. De Luchtvaartwet behoeft hiervoor dus niet te worden gewijzigd.

De overheidsdekking in de verzekering tegen molest wordt met twee maanden verlengd. De sector krijgt op die manier de tijd om structurele oplossingen uit te werken. Er wordt gedacht aan een mondiaal, door ICAO te beheren fonds. Molestschade boven de 50 mln dollar zou uit dat fonds moeten worden gedekt. Mocht een en ander te lang op zich laten wachten, kan het eerst Europees worden geregeld om het later in te brengen in het ICAO-fonds. Aan de overheid wordt thans gewoon een marktconforme premie betaald.

In het maritieme dossier is sprake van een lastig debat over havens en havenvoorzieningen. De Europese Commissie wenst voluit marktwerking in de havens. Groot-Brittannië zal waarschijnlijk een uitzondering krijgen voor de geprivatiseerde havens. De overheidshavens zouden echter onverkort onder het nieuwe mechanisme moeten vallen. Op zichzelf is het begrijpelijk dat er vanuit de Europese markt iets wordt gedaan aan monopolisten in havens, maar op het spoordossier is tot nog toe weinig succes geboekt, ondanks het feit dat er al richtlijnen zijn. Het verdient overweging om eerst daarvan een succes te maken om vervolgens de geleerde lessen toe te passen op een volgende sector. Meer dynamiek in de Rotterdamse haven kan geen kwaad, maar het moet wel via een level playing field gebeuren. Of dat met de voorgestelde richtlijn gebeurt, is zeer de vraag. Tijdens de Algemene Raad is ingegaan op de modal shift. Er is door de regeringsleiders een passage geaccepteerd over de wenselijkheid van een prijsbeleid. Het denken gaat de goede kant op.

De Belgen hadden de deadline voor het indienen van een aanvraag in het kader van de TEN's laten passeren. Zij zijn Nederland dankbaar dat de IJzeren Rijn is aangemeld en ondersteunen dit van harte. De gedachte dat voor alles wat Alpen- of Pyreneeën-overschrijdend is ineens een percentage van 20 in plaats van 10 moet gelden, moet natuurlijk van tafel. Voor het grensoverschrijdend verkeer tussen Duitsland en de nieuwe toetreders is waarschijnlijk ook nog wel wat te bouwen. De situatie is daar vermoedelijk ernstiger dan in West-Europa. Overigens wordt de Mont Blanc-tunnel, die nog niet voor het vrachtvervoer opengesteld is, nauwelijks gebruikt door Nederlandse transporteurs, die veel meer via het Brenner-tracé en de Zwitserse routes rijden. De problemen die ten grondslag liggen aan het ökopunkte-systeem van Oostenrijk moeten wel als reëel worden gezien. Het land heeft het meeste last van alle transitotransporten door Europa. Tijdens de lunchpauze van de komende raad zal erover worden gesproken. Nederland promoot het short sea-concept, waarbij het probleem is dat het nog niet prijsconcurrerend is.

In het project Galileo kan vanuit Nederland een rol worden gespeeld door Fokker Aerospace, Fugro, het Nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium en TNO. Het gehele bedrijfsleven moet in het kader van Galileo gelijk worden behandeld. De kennis van het bedrijfsleven moet worden gemobiliseerd, maar overheid en bedrijfsleven moeten niet in eenzelfde constructie worden gebracht. Een ander discussiepunt is een mogelijk

plafond in het budget; een opneindregeling voor Galileo acht Nederland ongewenst. Een deel van de service van Galileo zal gratis zijn, maar een ander deel niet. Het blijkt niet eenvoudig om daar een scheiding aan te brengen. Het moet voorkomen worden dat er richtlijnen komen die dwingen om tegen betaling van Galileo gebruik te maken. Amerika maakt zich zorgen over interferentie tussen GPS en Galileo, maar daarover worden inmiddels onderhandelingen gevoerd.

De minister heeft alle lidstaten een brief gestuurd met een verzoek om steun in de zaak van de dodehoekspiegel. Ten eerste moeten de voertuigeisen voor nieuwe auto's via de Interne raad zo snel mogelijk worden aangepast. Ten tweede zouden de transportministers moeten besluiten om de verplichting ook voor bestaande auto's op te nemen. Verder moet in de opmaat naar de richtlijn worden geaccepteerd dat individuele landen de verplichting al hanteren. Overigens is er binnenslands al veel gaande. De vakbeweging heeft besloten in de cao op te nemen dat een chauffeur niet mag rijden in een auto zonder zo'n spiegel. De vereniging van diepladers wil het in de statuten regelen. Er is voorlichtingsmateriaal voor basisscholen, er komt een campagne op televisie, er komt voorlichting via de brancheorganisaties. Gemeenten kunnen sommige gebieden met borden uitsluiten voor auto's zonder zo'n spiegel. Het budget is inmiddels omgezet in een opneindregeling. Er is een enorme hausse aan aanvragen.

Op het punt van de boetes bij snelheidsovertredingen in België is een klacht ingediend bij de Europese Commissie. De verschillen in beboeting zouden te maken hebben met achterstallige regelgeving in het kader van de omschakeling naar de euro.

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

De voorzitter van de algemene commissie voor Europese Zaken,
Te Veldhuis

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