

Vergaderjaar 2007–2008

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 146

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 januari 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 28 november 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van VW houdende het verslag van de Transportraad van 2 oktober 2007, d.d. 1 november 2007 (21 501-33, nr. 136);**
- **de brief van de staatssecretaris van VW houdende de resultaten van de 14de Rijnministersconferentie d.d. 18 oktober 2007 te Bonn, d.d. 1 november 2007 (31 200-XII, nr. 12);**
- **de brief van de minister van VW houdende de geannoteerde agenda van de Transportraad van 29/30 november 2007 en het overzicht van de stand van zaken van de EU-dossiers op het terrein van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, d.d. 20 november 2007 (21 501-33, nr. 139);**
- **de brief van de minister van VW inzake de Nederlandse inzet bij de Europese besluitvorming over de voortzetting van het Galileo-project, d.d. 13 november 2007 (21 501-33, nr. 138);**

Fiches:

- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken houdende de BNC-fiche inzake Egnos en Galileo, d.d. 6 november 2007 (22 112 nr. 583, fiche nr. 2);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken houdende de BNC-fiche inzake de mededeling omtrent de herziening van het meerjarig financieel kader, d.d. 6 november 2007 (22 112, nr. 583, fiche nr. 3);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken houdende de BNC-fiche inzake de mededeling inzake het Europese havenbeleid, d.d. 13 november 2007 (22 112, nr. 586, fiche nr. 3);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken houdende de BNC-fiche inzake de mededeling over het Actieplan goederenlogistiek, d.d. 26 november 2007 (22 112, nr. 591).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (Groen-Links), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Bij aanvang van het algemeen overleg vat de heer **Van Heugten** (CDA), rapporteur namens de commissie inzake het EC-voorstel Actieplan goederenvervoerlogistiek, de conclusies van zijn rapportage als volgt samen:

- De Europese Commissie erkent de primaire verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven voor de kwaliteit en duurzaamheid van de logistiek en dat impliceert een terughoudende rol van de overheid en minimale wet- en regelgeving.
- De voorgestelde maatregelen in het Actieplan moeten concreet zijn te herleiden tot de gesignaleerde problemen, knelpunten of kansen.
- De harmonisatie van voertuigafmetingen en laadnormen mag niet leiden tot suboptimalisatie. De maatregelen van de Europese Commissie dienen voornamelijk de vorm van aanbevelingen te hebben, zodat logistieke optimalisatie binnen lidstaten en vervoersmodaliteiten zo min mogelijk worden belemmerd. Doordat de aanpassing van wet- en regelgeving beperkt nodig is, zal innovatie worden bevorderd.
- Het is opmerkelijk dat de Europese Commissie zich beperkt tot de groene transportcorridors, terwijl de harmonisatie van infrastructuur (wegen, spoorwegen, vaarwegen) de nodige kansen biedt.
- De flexibilisering van wet- en regelgeving met betrekking tot arbeidstijden moet worden betrokken bij het streven naar de optimalisatie van de goederenlogistiek; starheid in dezen leidt tot logistieke inefficiëntie.
- Er moet worden gewaakt voor interne tegenstrijdigheden in de regelgeving: zo wil de Europese Commissie enerzijds meer statistische indicatoren ontwikkelen en data verzamelen voor de monitoring van de logistiek, maar anderzijds wil zij de administratieve lasten minimaliseren.
- Voor alle modaliteiten moeten groene corridors worden ontwikkeld; dus niet alleen voor spoor- en watervervoer, maar ook voor wegvervoer. Naast multimodaliteit moet ook de verduurzaming binnen de afzonderlijke modaliteiten worden nagestreefd. Duurzame tractie, een aansluitend netwerk van tankstations voor duurzame brandstoffen en een ongehinderde doorgang middels het tegengaan van vaar- en/of rijverboden moeten worden nagestreefd.
- Bij de verdere uitwerking dient de betrokkenheid van de instanties uit het logistieke bedrijfsleven te zijn gegarandeerd.

De heer Van Heugten verzoekt de minister om deze bevindingen en aanbevelingen bij de komende Transportraad in acht te nemen. Hij stelt de vaste commissie voor VW voor om de aandacht in het vervolg met name te richten op de harmonisatierichtlijn en de technische ontwikkelingen en normering.

In zijn bijdrage in eerste termijn complimenteert de heer Van Heugten de regering voor de inzet bij de onderhandelingen over het Galileoproject; deze kwam volgens hem tegemoet aan de kritiek van de Kamer en heeft geleid tot een grotere transparantie van de financiering. Hij vraagt wat het uiteindelijke compromis Nederland heeft opgeleverd. Hij vindt dat de Europese Commissie zich meer bewust moet worden van de grote rol die zij kan en moet spelen op het gebied van het bronbeleid. Verder wil hij weten of het uiteindelijke voorstel over luchthaventarieven luchthavens de mogelijkheid biedt om hun te tarieven te differentiëren aan de hand van de milieuprestaties van vliegtuigen. En wat zijn de consequenties voor Nederland van het luchtvaartakkoord met Jordanië? Omdat de veiligheidsvoorschriften van de EU verstrekkender zijn dan die van de ICAO, zou de harmonisatie ertoe moeten leiden dat de ICAO-security audits zo veel mogelijk aansluiten bij die van de EU.

De heer **De Krom** (VVD) vindt dat de Europese Commissie met het Groenboek stedelijk vervoer de verkeerde prioriteiten legt; het stedelijk openbaar vervoer is zijns inziens geen competentie van Brussel. Hij roept de minister op om met Duitsland op bilateraal niveau de parkeerproblematiek in de grensstreek aan te pakken; deze veroorzaakt niet alleen economische schade, maar zorgt ook voor zeer onveilige verkeerssituaties. Hij vraagt een toelichting op het compromis over de financiering van het Galileoproject. Hij steunt de nadrukkelijke inzet van de Nederlandse regering op het bronbeleid: op dat gebied is immers het effectiefst en efficiëntst de gewenste milieuwinst te behalen.

Verder wijst de heer De Krom op het risico dat binnen Europa een lappendeken gaat ontstaan van verschillende verkeersbetalingssystemen, zoals kilometerheffing, tol en wegenvignetten. En waar blijft het in maart door de minister toegezegde ETS-onderzoek, het onderzoek naar emissiehandelssystemen voor de luchtvaart? Het zou een goede zaak zijn als de Transportraad actief werd betrokken bij ETS. Zal de verwezenlijking van ETS in 2011 het einde betekenen van de belasting op vliegtickets? En wat is de stand van zaken rond het Europese luchtverkeerssysteem?

De heer **Roemer** (SP) ziet zijn zorgen over de grote financiële onzekerheid rond het Galileoproject in de stukken bevestigd. Het uiteindelijke compromis hierover is slecht te rijmen met de aanvankelijke, zeer kritische opstelling van de Nederlandse regering. Galileo dreigt een onbeheersbaar project te worden, dus waarom blijft Nederland eraan deelnemen?

De heer Roemer vraagt zich af of duurzaamheid werkelijk prioriteit heeft voor de Nederlandse regering: deze toont zich immers verheugd over de grotere aandacht voor dit thema, maar verzet zich tegen Europese voorstellen die duurzaamheid daadwerkelijk willen vergroten. Het voorstel tot een efficiëntere spreiding van de goederenstromen over de Europese havens is een goed voorbeeld van deze tweeslachtige houding. En wilde Nederland niet een grotere Europese inzet voor de reductie van het achterlandtransport?

De heer Roemer roept de minister op om via de EU het gebruik van schonere schepen te bevorderen, desnoods door Europese havens voor vervuilende schepen te sluiten. Hij zegt de voorstellen voor een grotere arbeidstijdenflexibiliteit in het vervoer zeer kritisch te blijven volgen, in het belang van het verkeerspersoneel en de verkeersveiligheid.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) sluit zich aan bij de kritische opmerkingen over Galileo en de duurzaamheidsstrategie. Zij vraagt om een toelichting op de nieuwe regelgeving ten aanzien van de transparantie van ticketprijzen. Op welke wijze sluit de verordening met betrekking tot de luchtvervoersdiensten aan bij de vrijwillige Code Reisaanbiedingen? Zij acht een aanscherping wenselijk. Verder wijst mevrouw Roefs op de mogelijkheid dat deze verordening onnodige beperkende randvoorwaarden oplevert voor het gewenste luchthavensysteem, zoals maximale reistijden tussen luchthavens.

Antwoord van de minister

De **minister** kan zich goed vinden in de constatering en aanbevelingen van de vaste commissie met betrekking tot het Actieplan goederenvervoerlogistiek. Hij zal deze zo veel mogelijk in acht nemen bij de komende Transportraad. Het actieplan sluit aan bij de Nederlandse agenda. De regering deelt de opvatting dat de verbetering en verduurzaming van logistiek primair een aangelegenheid is van de sector. De betrokkenheid van het bedrijfsleven krijgt op verschillende manieren gestalte, bijvoorbeeld via de opstelling van de impact-assessments en bijvoorbeeld de EVO is betrokken bij een EU-werkgroep over logistiek. De

minister zal erop toezien dat de actiepunten zijn te herleiden tot concrete en reële knelpunten en kansen, om overbodige bureaucratie tegen te gaan.

De minister is redelijk tevreden met hetgeen Nederland heeft gerealiseerd in de moeizame onderhandelingen over het Galileoproject. De harde Nederlandse opstelling heeft ongetwijfeld bijgedragen aan een vergroting van de transparantie van het project en aan een vermindering van de onzekerheden over de financiering. De regering zal de Kamer per brief informeren over het bereikte compromis.

De minister zal erop toezien dat het Groenboek stedelijk vervoer het subsidiariteitsprincipe niet ondermijnt. Het stedelijk vervoer heeft immers maatwerk en is daarom een aangelegenheid voor de nationale regeringen; de minister ziet vooral een rol voor Europa in de bevordering van de uitwisseling van best practices en het invoeren van bronmaatregelen. Hij erkent de ernst van de parkeerproblematiek in de grensstreek. Aan de Nederlandse zijde van de grens wordt reeds additionele parkeerfaciliteit gecreëerd. De halsstarrige opstelling van Duitsland bemoeilijkt de effectieve aanpak van de problematiek; zo blijft het volharden in zijn stringente rijverbod en toont het tot op heden geen enkele bereidheid om vrachtauto's op zon- en feestdagen op het eigen grondgebied toe te laten. De minister zal de problematiek bij zijn Duitse collega blijven aankaarten zolang dat nodig is.

De minister beaamt dat het bronbeleid de enige werkzame weg is naar de verbetering van de luchtkwaliteit. Hij zal zich blijven inzetten voor interoperabiliteit op Europees niveau. Hij verduidelijkt dat de Nederlandse inzet niet zozeer is gericht op een gereduceerd, maar op een efficiënter en milieuvriendelijker achterlandtransport. Differentiatie van luchthaventarieven zal ook in de nieuwe situatie mogelijk zijn. Het luchtvaartakkoord met Jordanië brengt meer vervoerskansen en heeft dus in de toekomst louter positieve gevolgen voor Nederland. Bij de harmonisatie van de ICAO- en EU-security audits is de inzet inderdaad dat doublures worden voorkomen en dat duidelijkheid wordt bevorderd.

De Kamer zal rond 10 december 2007 worden geïnformeerd over de resultaten van het ETS-onderzoek; dat is ruim op tijd voor de Milieuraad. De minister is eveneens van mening dat ETS deel moet uitmaken van de agenda van de Transportraad. De EU-regelgeving over de transparantie van ticketkosten sluit aan bij de Nederlandse Code Reisaanbiedingen; een aanscherping acht de minister daarom niet nodig.

De regelgeving in de verordening met betrekking tot de luchtvervoersdiensten is ruim geformuleerd en derhalve ook werkbaar voor de Nederlandse situatie. Brussel stelt terecht de eis dat luchthavens in het luchthavensysteem goed met het openbaar vervoer zijn te bereiken. Voor de Nederlandse situatie zal dat weinig problemen opleveren.

Toezeggingen

- De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd over de besluitvorming in de Begrotingsraad over de financiering van Galileo.
- De Kamer wordt indien daar aanleiding toe is geïnformeerd over de ontwikkelingen in de onderhandelingen over schonere scheepsmotoren.
- Het ETS-onderzoek zal vóór de Milieuraad van december aan de Kamer worden gezonden.

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

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Van der Sman