

Vergaderjaar 2002–2003

## 21 501-33

## Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

### Nr. 2

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Duivesteyn (PvdA), Giskes (D66), Dijkzma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Klein Molekamp (VVD), Rehwinkel (PvdA), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Ten Hoopen (CDA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Alblas (LPF), Jense (Leefbaar Nederland), Herben (LPF), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Schonewille (LPF) en Van der Velden (LPF).

Plv. leden: Van Hoof (VVD), Bos (PvdA), Netelenbos (PvdA), Bakker (D66), Timmermans (PvdA), Monique de Vries (VVD), Van Aartsen (VVD), Tichelaar (PvdA), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Verbugt ((VVD), Van Winsen (CDA), Van Ruiten (LPF), Teeven (leefbaar Nederland), De Graaf (LPF), Teeven (Leefbaar Nederland), Rosenmöller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Mastwijk (CDA), Jukema (LPF) en Stuger (LPF).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Terpstra (VVD), voorzitter, Blaauw (VVD), De Graaf (D66), Van Oven (PvdA), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Monique de Vries (VVD), Karimi (GroenLinks), ondervoorzitter, Atsma (CDA), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Albayrak (PvdA), Van der Staaij (SGP), Janssen van Raay (LPF), Zvonar (LPF), Van Winsen (CDA), Van den Brand (GroenLinks), G. M. de Vries (VVD), Teeven (Leefbaar Nederland), Schonewille (LPF), De Jong (LPF), De Nerée tot Babberich (CDA), Smilde (CDA), Eski (CDA) en Van Dijk (CDA).

Plv. leden: Van den Doel (VVD), Van Aartsen (VVD), Dittrich (D66), Netelenbos (PvdA), Van Nieuwenhoven (PvdA), Oplaat (VVD), Vos (GroenLinks), Van Haersma Buma (CDA), Bussemaker (PvdA), Van Velzen (SP), Melkert (PvdA), Rouvoet (ChristenUnie), Smulders (LPF), Zeroual (LPF), Algra (CDA), Wilders (VVD), Jense (Leefbaar Nederland), Varela (LPF), Palm (LPF), Mastwijk (CDA), Buijs (CDA), Hessels (CDA) en Spiess (CDA).

### VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 oktober 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en de algemene commissie voor Europese Zaken<sup>2</sup> hebben op 26 september 2002 overleg gevoerd met staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat over:

- **het verslag van de Transportraad van 17 juni 2001 (21 501-09, nr. 146);**
- **de geannoteerde agenda van de Energie-, Telecommunicatie- en Transportraad van 3 en 4 oktober 2002, onderdeel transport;**
- **recentelijk ontvangen fiches.**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

### Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Klein Molekamp** (VVD) verzoekt om eerdere toezending van de stukken, bij voorkeur voor het weekend voorafgaande aan het overleg, opdat de leden zich er beter op kunnen voorbereiden.

Net als in het verleden het geval was, is hij voor voortzetting van de weg naar een gemeenschappelijk luchtruim (single sky). In hoeverre wordt Nederland door specifieke regelgeving rond Schiphol beperkt bij het nastreven van een zo open mogelijk luchtruim?

Waar het belang van de consument bij hem centraal staat, vraagt de heer Klein Molekamp om voldoende ruimte voor nieuwkomers bij de toewijzing van opstijg- en landingsrechten (slots).

Hij steunt de gedachte aan het oprichten van een verzekeringsfonds op Europees niveau, uitgaande van mondiale dekking. Die steun geldt ook het vaststellen van gemeenschappelijke regels over compensatie en bijstand aan luchtreizigers, al zullen er geen Amerikaanse toestanden mogen ontstaan wat de hoogte van de bedragen betreft, omdat die uiteindelijk in het nadeel van de consument zullen uitpakken.

De heer Klein Molekamp is ook in principe akkoord met het tweede spoorpakket. Daarbij zal niet alleen moeten worden uitgegaan van concurrentie, maar zal ook samenwerking nodig zijn. Sterk zal de reciprociteit moeten worden benadrukt. Immers, Frankrijk heeft zich eerst zeer ingespannen voor een open Europese markt voor elektriciteit en vervolgens de nationale markt afgegrensd. Er zijn signalen dat iets dergelijks ook dreigt bij het spoorvervoer.

De alpiene transit komt niet voor in de geannoteerde agenda maar staat naar verluidt wel op de agenda van de komende Energie-, Telecommunicatie- en Transportraad (ETT-raad). Is het juist dat de met de ecopunten nagestreefde milieureductiedoelstelling van 60% in 2003 gehaald zal worden? Zo ja, moet men dan met dit systeem doorgaan? De opbrengsten van de wegvervoersbelasting waren mede bedoeld ter verbetering van het spoorwegnet in Oostenrijk, maar worden kennelijk in de praktijk daarvoor niet gebruikt. Als dat waar is, heeft het systeem geen zin en moet het worden beëindigd. Dit zal Oostenrijk voorgehouden moeten worden. Immers, het was de bedoeling wegvervoer over te hevelen naar spoorvervoer. Er is geen sprake van milieuwinst als het verkeer slechts andere wegverbindingen gaat gebruiken. Wat is er gebeurd sinds de uitspraak van het Europees Hof van 26 september 2000 over de onrechtmatige tariefverhogingen op de Brennerautobahn? Spreekt de Nederlandse regering de Oostenrijkse daarop aan? De Nederlandse wegvervoerders zullen uit een fonds moeten worden gecompenseerd voor die te hoge tarieven. Mocht de EU het ecopuntenstelsel handhaven, dan moet het Nederlandse contingent aanzienlijk worden verhoogd, zo is hem vanuit het bedrijfsleven gemeld. Nu is er sprake van een afname, terwijl de Nederlandse vervoerder vaak een Europese vervoerder is. De heer Klein Molekamp kan zich niet onttrekken aan het gevoel dat het systeem bijna als een hefboom wordt gebruikt om het Nederlandse wegvervoer in internationaal verband te schaden, wat niet volgens de EU-regels is. Het lijkt hem wenselijk dat voor het Europese satelliet- en navigatieproject (Galileo) een gebruikersgroep in het leven wordt geroepen. Is Nederland van plan daarbij het voortouw te nemen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) constateert dat overleggen als dit zo technisch zijn dat men het belang van Europa daardoor bijna zou vergeten en het moeilijk is om te zien wat het uiteindelijke doel is.

Kennelijk zijn er flinke vorderingen gemaakt op weg naar een gemeenschappelijk luchtruim. Nederland is in het verleden in dat kader wel eens bezorgd geweest over het weggeven van zijn autonomie. Hoe verhoudt het uitgangspunt open sky zich tot het milieu-integratieprincipe waaraan de EU prioriteit geeft? Met andere woorden, welke consequenties heeft de open sky voor de duurzame luchtvaart?

Er wordt een Europees systeem van slots voorbereid. Het is de vraag hoe daarmee wordt omgegaan en of de overheid daarbij nog een functie heeft, bijvoorbeeld inzake milieubeleid. Op een bijeenkomst over de toekomst van de Nederlandse lucht- en ruimtevaart heeft het VVD-Tweede-Kamerlid mevrouw Jorritsma opgemerkt dat nagedacht zou moeten over de vraag of met de slots niet een milieuprincipe kan worden geïntroduceerd. Maatschappijen met schone en stille vliegtuigen zouden meer slots kunnen krijgen dan maatschappijen met vervuilende en lawaaierige toestellen. Mevrouw Dijksma vraagt of deze door haar onderschreven gedachte op Europees niveau aan de orde kan worden gesteld. Wat het tweede spoorpakket betreft, beaamt zij dat harmonisatie van voorschriften voor techniek en veiligheid op het spoor noodzakelijk is. Er is sprake van betaling van externe kosten. Zijn dat kosten voor de infrastructuur en hoe verhouden die zich tot die voor concurrerende vervoersmiddelen?

Nederland stelt prioriteiten inzake trans-Europese vervoersnetten. Het wil prioriteit voor binnenvaart en een aantal spoorwegen. Waarom vindt Nederland die projecten zo belangrijk en om welke projecten gaat het precies?

De heer **Mastwijk** (CDA) vraagt of de passagiers er uiteindelijk niet de dupe van worden als de geldigheidsduur van slots wordt beperkt zodat er spanning zou kunnen ontstaan tussen de investeringen die maatschappijen voor slots zouden kunnen en misschien ook moeten doen en het

rendement dat zij met de betreffende slots kunnen behalen. Het is prima dat wordt gepoogd de positie van de reiziger bij langdurige vertraging te versterken door compensatie en bijstand te regelen, maar dan moet er wel worden vastgelegd wat onder langdurige vertraging wordt verstaan. Dergelijke voorzieningen moeten de reiziger echt baten en niet leiden tot bijvoorbeeld duurdere tickets.

Ook de heer Mastwijk is van oordeel dat bij de invoering van het tweede spoorpakket iedereen in Europa in gelijke mate moet meedoen. Nederland acht het budget voor het programma Marco Polo niet acceptabel en steunt het voorstel van het voorzitterschap om de subsidiedrempels op een lager niveau te brengen. Wordt de kans om subsidie te verwerven niet groter als een subsidiedrempel lager wordt, zodat het bedrag van 115 mln euro sneller te laag zal blijken te zijn? Tot slot herinnert de heer Mastwijk aan de algemene wens van de commissie, uitgesproken in het algemeen overleg voor het reces, dat er grote druk wordt uitgeoefend op Oostenrijk om invulling te geven aan de afspraken in het kader van het ecopuntensysteem.

De heer **Ablas** (LPF) deelt mede dat hij in dit overleg over deze belangrijke en uitermate technische dossiers slechts zijn oor te luisteren legt om de volgende keer een goed onderbouwde inhoudelijk inbreng te kunnen leveren.

### **Antwoord van de staatssecretaris**

De **staatssecretaris** merkt op dat in tegenstelling tot wat in de geannoteerde agenda staat er geen politiek debat zal worden gevoerd over de slots, maar dat er een voortgangsrapportage wordt uitgebracht. Dan reageert Nederland in de Raad niet direct, tenzij de Kamer dat nadrukkelijk vraagt.

Opstijgend en dalend verkeer bij een luchthaven blijft in eerste instantie een zaak van de nationale autoriteit. Bij single sky gaat het om efficiënte afstemming van het gemeenschappelijk beheer van het luchtruim op de hogere niveaus. Hoe beter de afstemming, hoe minder er moet worden omgevlogen, dus hoe beter voor het milieu. Nederland heeft dat beheer al ondergebracht bij Eurocontrol. Er wordt naar gestreefd dat alle Europese landen het beheer van de hogere luchtlagen in Europees verband onderbrengen. Open skies gaat over de vrijemarkttoegang in de lucht en dus ook over eventuele verruiming van de landingsrechten.

De staatssecretaris beaamt dat compensatie bij annulering van vluchten niet mag leiden tot hoge kosten. Nederland is geporteerd voor een compensatieplafond: geen hogere vergoeding dan de waarde van het ticket. Voor vertraging zal geen compensatie worden gegeven.

Getracht wordt tot een goede balans te komen tussen de rechten op slots van de reeds aanwezige maatschappijen en van de nieuwkomers. Nederland steunt het voorstel om te komen tot iets meer ruimte voor de nieuwkomers. Onder leiding van toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat Jorritsma heeft Nederland indertijd gepleit voor het toevoegen van milieucriteria, maar de Europese Commissie wilde de lidstaten hiervoor slechts beperkt ruimte geven. Ook mevrouw Netelenbos heeft deze kwestie enkele keren bepleit. Afgesproken is dat bij de slots-allocatie in laatste instantie iedere lidstaat voor zich zulke maatregelen kan nemen. Schiphol onderzoekt intensief hoe deze kunnen worden geïmplementeerd. De staatssecretaris zal nagaan of er in Europa nu meer belangstelling bestaat. Mogelijke beperking van de geldigheidsduur van slots komt pas in de tweede fase aan de orde. Nederland zal daar zeer nauwlettend naar kijken.

Wat de TEN's betreft, antwoordt de staatssecretaris dat Nederland zich bij de keuze van zijn projecten laat leiden door bevordering van infrastructuur voor specifiek goederenvervoer: spoor en kust- en binnenwateren.

Bij de besprekingen in de raad zullen de bewindspersonen zeker rekening houden met de waarschuwing om voorzichtig te zijn met het tweede spoorpakket en te letten op de reciprociteit. Overigens gaat het hierbij om goederenvervoer en daarvoor is de Nederlandse markt al opengesteld. Het oorspronkelijk voor Marco Polo geraamde bedrag was voor Nederland niet acceptabel, omdat Nederland uitgaat van reële nulgroei van het EU-budget. Het kabinet beziet of er misschien iets meer ruimte voor te vinden is. Gekozen is voor halvering van de subsidierempels om ervoor te zorgen dat er meer projecten voor in aanmerking kunnen komen, met name uit het middenen kleinbedrijf. Mocht de grens van het budget zijn bereikt, dan worden er geen projecten meer gesubsidieerd.

De staatssecretaris deelt mede dat de met het ecopuntensysteem beoogde milieureductie wordt gehaald. De ecopunten hebben als een soort contingeringsinstrument gewerkt, maar leveren geen geld op. Of Oostenrijk wel of niet investeert in het spoor is inderdaad een aandachtspunt dat Nederland in de raad aan de orde zal stellen. Oostenrijk wil het systeem natuurlijk doorzetten totdat er een totaalsysteem is, maar Nederland wil het hooguit eenmalig tot 2004 verlengen, zodat bij de onderhandelingen over het totaalsysteem Oostenrijk niet een veel betere uitgangspositie heeft dan Nederland. De specifieke vraag naar aanleiding van de uitspraak van het Europees Hof over de Brennertunnel zal schriftelijk worden beantwoord.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Klein Molekamp** (VVD) heeft uit een nader stuk afgeleid dat er kennelijk ook gesproken gaat worden over dodehoekspiegels. Uiteraard moeten die zo snel mogelijk worden ingevoerd. Als de Europese spiegels een iets anders technische specificatie krijgen dan de Nederlandse, worden alle Nederlandse bedrijven die zulke spiegels al gebruiken dan gedwongen nieuwe spiegels aan te brengen? Dan zouden degenen die op veiligheidsgebied een voortrekkersrol hebben vervuld, worden afgestraft. Bedrijven zullen zich dan wel twee keer bedenken voordat zij op veiligheids- of milieugebied voorop gaan lopen.

De heer **Mastwijk** (CDA) is in verwarring door de opmerking van de staatssecretaris dat luchtreizigers geen vergoeding zal worden gegeven bij langdurige vertraging. Natuurlijk moeten de belangen van passagiers en luchtvaartmaatschappijen in balans zijn zoals in het stuk staat. Voorkomen moet worden dat er regels worden opgesteld die op vele manieren uit te leggen zijn. Nederland moet luid en duidelijk in de Transportraad aan de orde stellen dat zo'n regeling ook zinvol moet zijn voor de passagier.

Bij het tweede spoorpakket zal sprake moeten zijn van gelijke monniken, gelijke kappen. Als Nederland ook in dit geval vooroploopt, waar op zich niets op tegen is, dan dient de rest van Europa in rap tempo te volgen.

De **staatssecretaris** zegt dat het bedrijfsleven tot nu toe bericht dat het Nederlandse contingent in het kader van het ecopuntensysteem voldoende is. Dat komt mede doordat Nederlandse vrachtwagens relatief schoon rijden. Bij het bedrijfsleven zal worden geïnformeerd of er meer ruimte nodig is. Zo ja, dan zal om meer ecopunten worden gevraagd. Uiteraard zou iemand die vooroploopt daarvoor niet afgestraft moeten worden. In de raad zal aan de orde worden gesteld dat de Nederlandse bedrijven die al met de dodehoekspiegel werken niet tot nieuwe investeringen mogen worden gedwongen voor een nieuw type spiegel. Op dit moment is de luchtreiziger slechter af dan straks het geval zal zijn als de nieuwe verordening er is, maar inderdaad moet hij dan niet einde-

loos bezig moeten zijn om een vergoeding te krijgen. De regels zullen simpel moeten zijn.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
De Pater-van der Meer

De voorzitter van de algemene commissie voor Europese Zaken,  
Terpstra

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