

Vergaderjaar 2007–2008

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

AX

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 2 januari 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 5 december 2007 aan de minister van Verkeer en Waterstaat vragen gesteld over de Europese Mededeling «Naar een spoorwegnet met voorrang voor het goederenverkeer»². Bij brief van 27 december 2007 heeft de minister hierop geantwoord.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijke overleg.

De griffier van de commissie,
Hester Menninga

¹ Samenstelling:

Schuurman (CU), Van den Berg (SGP), Meindertsma (PvdA), Dupuis (VVD), Slagter-Roukema (SP), Linthorst (PvdA), Schouw (D66), (voorzitter), Thissen (GL), Slager (SP), Hendriks (CDA), Haubrich-Gooskens (PvdA), Hofstra (VVD), Asscher (VVD), Klein Breteleur (CDA), Hillen (CDA), Huijbregts-Schiedon (VVD), Laurier (GL), De Vries-Leggedoor (CDA), Janse de Jonge (CDA), Smaling (SP), Koffeman (PvdD), Rehwinkel (PvdA), Vliegthart (SP), (vice-voorzitter), Yildirim (Fractie-Yildirim).

² Zie ook dossier E070139 op www.europapoort.nl.

BRIEF AAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Den Haag, 5 december 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft in haar vergaderingen van 27 november en 4 december jl. een bespreking gewijd aan de Mededeling van de Europese Commissie aan de Raad en het Europees Parlement «Naar een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer» (COM(2007) 608). Daarbij heeft zij ook het BNC-fiche van de regering betrokken. Naar aanleiding hiervan legt de commissie u graag onderstaande vragen voor.

Het doel van deze mededeling is de totstandbrenging van een op vracht georiënteerd transnationaal spoorwegnet, waartoe maatregelen worden voorgesteld om internationaal goederenvervoer per spoor beter te faciliteren door ontwikkeling, beheer en de exploitatie van transnationale corridors. In de titel van de mededeling wordt daarom expliciet gesproken over «een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer».

Graag verneemt de commissie voor Verkeer en Waterstaat wat de voorrang voor goederenvervoer betekent voor het reizigersvervoer over het Nederlandse spoorwegnet binnen de nationaal aangebrachte prioriteiten, zowel over de corridors als over de rest van het Nederlandse spoor netwerk. De commissie stelt deze vraag met de wetenschap dat Nederland een van drukst bereden spoorwegnetten in Europa heeft. In meer algemene zin wenst de commissie te vernemen welke consequenties u ziet van het desbetreffende Europese voorstel voor het beleid in Nederland. De commissie voor Verkeer en Waterstaat ziet uw antwoord met belangstelling tegemoet.

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Hester Menninga

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 december 2007

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 december 2007 over de Mededeling van de Europese Commissie «Naar een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer» (kenmerk 140 056U). De commissie vraagt mij om in te gaan op de mogelijke implicaties van het geven van voorrang aan het goederenvervoer voor het reizigersvervoer binnen de nationaal aangebrachte prioriteiten, zowel voor de corridors als voor de rest van het Nederlandse netwerk. Tevens wenst de commissie te vernemen welke consequenties de Mededeling heeft voor het Nederlandse beleid. Ik voldoe graag aan dit verzoek.

Op 18 oktober 2007 heeft de Europese Commissie de Mededeling «Naar een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer» uitgebracht. De Mededeling maakt onderdeel uit van een breder logistiek pakket, waarmee de Commissie verdere invulling wil geven aan een efficiënter en duurzamer goederentransport. De Commissie streeft ondermeer naar zogenaamde «Green Corridors» in Europa. Door het verbeteren van de randvoorwaarden voor relatief schone modaliteiten, zoals het railgoederenvervoer, wil de Commissie de milieudruk die voortvloeit uit de groeiende Europese transportstromen, in het bijzonder die over de weg, beperken.

Het doel van de mededeling is het versterken van de efficiency en betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer door de ontwikkeling van een Europees spoornetwerk van goederengeoriënteerde spoorcorridors (zog. «freight oriented networks»). De Commissie stelt diverse maatregelen voor om het internationale spoorgoederenverkeer op deze corridors beter te accommoderen, zoals het opzetten van corridorstructuren, de invoering van kwaliteitsindicatoren, het verbeteren van de allocatie van internationale treinpaden en aanpassing van de prioriteringsregels op de corridors, onder meer bij vertragingen. De reden dat de Commissie deze maatregelen overweegt, vloeit voort uit het feit dat de afzonderlijke lidstaten het vervoer primair binnen de eigen grenzen optimaliseren en niet over de grenzen heen. Hierdoor zijn internationale goederenpaden veelal minder goed van kwaliteit, terwijl voor het internationale spoorgoederenvervoer juist de doorlooptijden tussen herkomst en bestemming, het aantal beschikbare treinpaden en de betrouwbaarheid van het vervoer belangrijk zijn voor een goede exploitatie. Vanuit het mainportbeleid en voor de exploitatie van de Betuweroute in het bijzonder is de realisatie van goede corridors in aangrenzende landen van belang.

De Commissie heeft ook een voorstel voor de ontwikkeling van een apart Europees railgoederennetwerk overwogen, maar besloten om hiervan af te zien. Ik ondersteun deze zienswijze van de Commissie, gezien de hoge investeringskosten die gepaard zouden gaan met de ontwikkeling van een Europees dedicated railgoederennetwerk.

Het nationale spoorbeleid is gericht op het faciliteren van grote personen- en goederenvervoerstromen op een veilige manier. Het spoor draagt daarmee bij aan het versterken van de concurrentiepositie van stedelijke netwerken, mainports en economische kerngebieden. De EU-voorstellen ondersteunen het Nederlandse corridorbeleid om de betrouwbaarheid en capaciteit van het internationale spoorgoederenvervoer op voor Nederland belangrijke vervoersassen te verbeteren (Rotterdam–Genua,

Rotterdam–Lyon). Als vervolg op de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses zal een toekomstvaste routestrategie voor spoorgoederenvervoer uitgewerkt worden in samenhang met de 5 groei ambitie van het kabinet voor het reizigersvervoer.

De maatregelen in de mededeling zijn nu nog algemeen gesteld en zullen begin 2008 worden uitgewerkt in een strategie groep met deskundigen uit de lidstaten en de sector. Het pakket aan maatregelen zal verder worden onderzocht op kosteneffectiviteiten en haalbaarheid. Het is dus nog niet duidelijk of de Commissie ook daadwerkelijk voorstellen zal doen op het gebied van prioriteringsregels, hoe deze maatregelen er uitzien en voor welke corridors deze vervolgens zullen gelden. Hierdoor is het nog niet mogelijk om te beoordelen wat de effecten precies zullen zijn. Voorstellen voor additionele regelgeving zullen – afhankelijk van de uitkomsten van deze strategiegroep – mogelijk in 2008 worden meegenomen in de herziening van het eerste spoorwegpakket.

Bij het beoordelen van de uiteindelijke wetgevende voorstellen zal echter de wijze waarop de EU regelgeving op specifieke corridors doorwerkt op het totale spoornetwerk expliciet worden meegenomen. Hierbij vormen het nationale spoorbeleid en de uitkomsten in het kader van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA) het uitgangspunt. Het kabinet heeft voorts ingezet op deelname van een Nederlandse expert aan de strategie groep, om ervoor zorg te dragen dat de voorstellen ook daadwerkelijk bijdragen aan voor Nederland maatschappelijk gewenste benutting van het spoor.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings