

Vergaderjaar 2009–2010

21 501–33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 265

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 maart 2010

In vervolg op mijn brief van 12 oktober 2009 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 243) met gelijkluidend onderwerp en mijn toezegging bij het AO Transportraad van 16 december 2009, bericht ik u verder over de ontwikkelingen op het gebied van wegvervoer door de Alpen.

Met deze rapportage over diverse aspecten van het Alpen transitio wegvervoer wil ik u op hoogte houden van de inzet om de Nederlandse wegvervoerbelangen te behartigen.

Medewerking van Buitenlandse Zaken

Mijn collega's Verhagen en Timmermans van Buitenlandse Zaken hebben eind vorig jaar naar aanleiding van mijn verzoek hun ondersteuning toegezegd om de in de bovengenoemde brief geformuleerde Nederlandse inzet ook aan te kaarten bij hun contacten met collega's van de Alpenlanden en in het Europese coördinatietraject hieraan aandacht te blijven geven.

Zo heeft de staatssecretaris bij het bezoek van zijn Oostenrijkse collega Kyrle aandacht gevraagd voor de problemen die het Nederlandse beroepsverkeer ondervindt van het sectorale rijverbod.

In een eerdere fase heeft mijn Verkeersraad bij zowel de Secretaris generaal als bij het Kabinet van het Zwitserse departement voor Milieu, Transport, Energie en Communicatie (UVEK) mijn uitgangspunten en bezwaren opnieuw onder de aandacht gebracht.

Ontwikkeling van het vervoer

Het vrachtverkeer op de Brenner-Autobahn in Oostenrijk, de A13, is vorig jaar met ruim 16 procent afgenomen tot 6200 vrachtauto's gemiddeld per werkdag. Dat heeft Verkehrsclub Österreich (VCO), de Oostenrijkse ANWB, berekend.

Uit van UVEK blijkt dat het wegvervoer door de Alpen in het eerste halfjaar 2008 nog een groei van 4,1% liet zien en een krimp van minus 2,2% in

het 2e halfjaar. Voor 2009 is een verdere daling van het goederenvervoer over de weg voorzien.

«Züricher Prozess» in de context van de Alpenconventie

Bij de invoering van de Zwitserse LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrabgabe) als onderdeel van de investeringsbeslissingen voor de bouw van de NEAT (St Gotthard en Lötschberg basistunnels) is de wettelijke doelstelling gesteld het transit wegvervoer door Zwitserland te beperken tot 650 000 ritten per jaar. Daarmee invulling gevend aan het volksreferendum. Verondersteld wordt dat met een goed (door de LSVA gesubsidieerd) spooralternatief geen belemmering ontstaat voor de communautaire intrahandel. De met de EU gesloten verdragen bieden echter geen basis voor een dergelijke beperking. De Zwitserse regering heeft daarom al in 2003 het idee van een Alpentransitbörse gelanceerd die met gebruik van het vraag en aanbod marktmechanisme de beschikbare wegcapaciteit moet gaan verdelen. De regering stelt keer op keer dat van een «Alleingang» geen sprake zal zijn, er moet overeenstemming met de Europese Unie zijn. Pas na de realisering van de NEAT (2017/18) zou het systeem ingevoerd kunnen worden.

De Verkeersministers van de Alpenlanden hebben zich in het «Züricher Prozess» in de context van de Alpenconventie tot doel gesteld voor 2011 diepgaand de verschillende mogelijkheden voor regulering van de Alpentransit te analyseren.

Onderzocht wordt of sturingsinstrumenten zoals een Alpentransitbörse, een gedifferentieerde kilometerheffing en een emissiehandel met elkaar gecombineerd kunnen worden teneinde milieu en veiligheidsdoelstellingen te bereiken.

Het lijkt dat de Oostenrijkse ministerie (BMVIT) zelf weinig heil ziet in het Alpentransit idee nu deze niet beantwoorden aan het Oostenrijkse beleid, maar het ontkomt er in de bredere politieke context en het eigen transit ontmoedigingsbeleid niet aan om mee te werken aan de verdere analyse van de mogelijkheden.

Gemengde commissie EU-Zwitserland van 12-12-2009

In het kader van het EU akkoord met Zwitserland op transportgebied, wordt twee maal per jaar overleg gevoerd. Voor de bijeenkomst van 12 december jl. heeft Nederland, mede op verzoek van TLN, de Europese Commissie verzocht steun te verlenen aan een voorstel van ASTAG (Zwitserse wegvervoerorganisatie) om de afschrijvingstermijnen van de vrachtwagen Euroklasse in relatie tot de LSVA heffing op te rekken. Besloten is dat Euro 4-vrachtauto's niet eerder dan in 2013 worden ingedeeld in de middenklasse van het LSVA-systeem. Op grond daarvan zullen EURO4-vrachtauto's voor dat jaar niet meer tol moeten gaan betalen. Euro 5-materieel geldt nog tot 2016 tot de schoonste categorie en blijft tot dat jaar de laagste tol betalen.

Enquête sectoraal rijverbod Oostenrijk

Nederlandse wegvervoerders, waarvan bekend is dat zij regelmatig vervoer hebben op Italië, zijn door hun belangenverenigingen gevraagd te reageren op een enquête over de gevolgen van het sectoraal rijverbod. De resultaten zijn door het vergunningverlenend orgaan NIWO uitgewerkt. Uit de antwoorden van 28 respondenten zijn o.m. de volgende bevindingen te melden.

Gemiddeld aantal omgerekte kilometers per rit (heen en terug)	156 km
Gemiddelde extra kosten per rit	€ 265,-
Gemiddelde beïnvloeding op de totale rentabiliteit per onderneming	€ 65 000,-

Hofzaak C-28/09

Zoals bekend hebben Italië en Nederland zich gevoegd aan de zijde van de Europese Commissie. Oostenrijk heeft tot 1 maart 2010 uitstel gekregen om te reageren op de memories van interventie.

Duitsland heeft zich ten tijde van de vorige CDU/SPD regering om politieke redenen niet gevoegd in deze tweede hofzaak, maar heeft wel het onderzoek «Überprüfung der Begründung der Tiroler Landesregierung für Verkehrsbeschränkungen auf der Inntalautobahn» dat bij de eerste hofzaak C-320/03 ingebracht is, geactualiseerd en toegestuurd aan de Europese Commissie.

Wanneer de Hofzaak daadwerkelijke behandeld zal worden is niet te voorspellen. Dit zijn doorgaans langdurige kwesties.

Overleg met de sector

In het reguliere overleg van Verkeer en Waterstaat met de vertegenwoordigers van de sector over het internationale wegvervoer staat Alpentransito als vast punt op de agenda. Overheid en het bedrijfsleven zitten mede dankzij dit overleg op dezelfde lijn voor de aanpak. Zo zijn bijvoorbeeld het initiatief voor bovengenoemde enquête en de inzet voor de gemengde commissie EU-Zwitserland hier ontstaan.

Mijn collega Verhagen van Buitenlandse Zaken en ik zullen blijven pleiten voor bronbeleid, de ontwikkelingen op het gebied van Alpentransito vervoer blijven volgen en optreden wanneer de Nederlandse belangen in het vrije verkeer van goederen in het gedrang komen.

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