

Vergaderjaar 2009–2010

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 243**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2009

Bij het Algemeen Overleg Transportbelemmeringen van 18 maart 2009 (Kamerstuk 29 515, nr. 285) heb ik toegezegd u in te lichten over wat er gebeurt met het voornemen van de acht Alpenlanden om het transitovervoer door de Alpen te reguleren en de actie die daarop ondernomen wordt.

De aanleiding was een vraag van de leden Roefs en Aptroot over een verklaring van de Alpenstaten, die op 11 en 12 maart in Evian voor de tiende keer bijeen waren onder de vlag van de Alpenconventie. Het ging om een plan van aanpak om klimaatverandering tegen te gaan met daarin een breed scala aan maatregelen gericht op duurzame ontwikkeling. Daar is besloten dat de Alpenregio voorbeeldstellend moet zijn voor preventie van klimaatverandering en dat de verdragspartijen zich verplichten om concrete maatregelen te treffen en middelen beschikbaar te stellen om dit te bereiken. In het besluit van deze bijeenkomst (bijlage)<sup>1</sup> zijn uiteenlopende maatregelen voorzien zoals het ontwikkelen van waterkrachtcentrales tot CO<sub>2</sub>-reductie voor de toeristenindustrie.

Ik beperk mij in deze brief tot de acties, die het Nederlandse goederenvervoer over de weg kunnen treffen. Een van de maatregelen, die in de toekomst de meeste impact kan gaan hebben, is de beperking van het aantal transitoritten door de Alpen. Zwitserland wil tot een beperking van 650 000 ritten per jaar komen. Daarmee wordt vastgehouden aan de doelstelling die gesteld is bij de invoering van de LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe = de Zwitserse heffing voor zware vrachtwagens).

De Verkeersministers van de Alpenlanden hebben zich op grond van de afspraken in het zogenaamde «Züricher Prozess» en in de context van de Alpenconventie tot doel gesteld voor 2011 diepgaand de verschillende (ook gemoduleerde) mogelijkheden voor regulering van de Alpen transit te analyseren. Onderzocht zal worden, of sturingsinstrumenten zoals een Alpentransito beurs, een gedifferentieerde kilometerheffing en een emissiehandel met elkaar gecombineerd kunnen worden teneinde de

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

milieu (en veiligheids) doelstellingen te bereiken. Ook maakt het opstellen van een tijdpad en hoe de gevolgen van de gekozen sturingsinstrumenten gemanaged moeten worden deel uit van de analyse.

De Nederlandse regering heeft steeds benadrukt dat zij begrip heeft voor de milieuproblematiek waarvoor de Alpenlanden zich gesteld zien. Nederland is voorstander van het aanpakken van het probleem van de luchtkwaliteit bij de bron. Enerzijds met het uitfaseren van vrachtwagens met de grootste uitstoot, beginnend met het verbieden van inzet van vrachtwagens van Euroklasse 0 tot en met 2 en anderzijds door het stimuleren van de inzet van Euro 4 en 5 vrachtwagens en later Euro 6. Gedifferentieerde heffingen voor de meest vervuilende vrachtwagens, zoals ook de ervaringen in Duitsland laten zien, bevordert snellere vervanging. Nederland kan zich echter niet vinden in maatregelen die volgens haar het EU-gemeenschaprecht schenden, zoals het geval is met het discrimineren van het transitowegvervoer. Daarom heeft Nederland zich wederom gevoegd in de Hofzaak C-28/09 van de Europese Commissie tegen Oostenrijk inzake het sectoraal rijverbod.

CO<sub>2</sub>-reductie kan ook bereikt worden door het bieden van efficiënte alternatieven voor het wegvervoer op de lange afstand. Dat moet voor Alpentransito dan wel in Europees verband bereikt worden. Duidelijk positieve effecten zijn bereikt door verdere ontwikkeling van de strategische corridorconcepten in het goederen-vervoer per spoor. Belangrijk voorbeeld hiervan vormt de in een MoU overeen-gekomen Rotterdam–Genua corridor waaraan Nederland sinds 2004 met de betrokken landen actief werkt.

De basistunnels in Zwitserland onder de Lötschberg en Gotthard basistunnel (naar verwachting eind 2017 gereed) gefinancierd door de LSVA heffing op het weg-vervoer, vormen daarvan een wezenlijk bestanddeel. In Oostenrijk zijn er concrete plannen voor de Brenner basistunnel. Daarnaast wordt sterk ingezet op het stimuleren van shortsea verbindingen «the motorways of the sea»

Om de ontwikkeling in deze te volgen onderneem ik de volgende acties:

- blijvend monitoren van de ontwikkeling van het Alpentransito wegvervoer, dat momenteel door de economische crisis afgenomen is
- tegengaan (discriminerende) belemmeringen voor het Nederlandse wegvervoer
- meewerken aan ontwikkeling van marktconforme alternatieven voor het wegvervoer in Europees verband
- op de voet volgen van de uitkomsten van het onderzoek in het «Züricher Prozess».

Hiermee bevestig ik voortzetting van de al jarenlang getoonde krachtige inzet voor het bewaken van de Nederlandse wegvervoerbelangen bij het vervoer door de Alpenlanden.

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