

Vergaderjaar 1998–1999

21 501-09

Transportraad

Nr. 101

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 juni 1999

De algemene commissie voor Europese Zaken¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 9 juni 1999 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **de geannoteerde agenda van de Transportraad van 17 juni 1999** (21 501-09, nr. 97). Hierbij wordt betrokken de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over de vergelijking van nationale regels en Europese voorstellen inzake arbeidstijden in het wegtransport (21 501-09, nr. 98). Van het overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

¹ Samenstelling:

Leden: Weisglas (VVD), Scheltema-de Nie (D66), Van Middelkoop (GPV), Voorhoeve (VVD), Voûte-Droste (VVD), Hessing (VVD), Hoekema (D66), Marijnissen (SP), Verhagen (CDA), Rouvoet (RPF), Van Oven (PvdA), ondervoorzitter, De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Patijn (VVD), voorzitter, Van den Akker (CDA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GroenLinks), Bussemaker (PvdA), Timmermans (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Bos (PvdA), Weekers (VVD), Albayrak (PvdA) en Eurlings (CDA).

Plv. leden: Blaauw (VVD), Dittrich (D66), Van den Berg (SGP), Örgü (VVD), Klein Molekamp (VVD), Remak (VVD), Ter Veer (D66), Van Bommel (SP), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), De Graaf (D66), Valk (PvdA), Van der Knaap (CDA), Waalkens (PvdA), Verbugt (VVD), Balkenende (CDA), Mosterd (CDA), M. B. Vos (GroenLinks), Feenstra (PvdA), Zijlstra (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Crone (PvdA), Geluk (VVD) en Visser-van Doorn (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijssel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp

(VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA) en Herrebrugh (PvdA).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Weekers (VVD), Baemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA) en Dijkema (PvdA).

De heer **Hofstra** (VVD) legde de nadruk op de zaken waarover in de komende Transportraad besluitvorming plaatsvindt. Hij vroeg of de voorgelegde richtlijn havenontvangstinstallaties voorziet in de aanpak van het probleem dat schepen in open zee lozen of uitwijken naar havens waar de voorzieningen goedkoper zijn. Eerder heeft de VVD-fractie ingestemd met de lijn om Eurocontrol meer ruimte te geven. Is het juist dat die lijn geen oplossing biedt voor de heel korte termijn, namelijk voor de situatie in de zomer? Kan daaraan nog iets worden gedaan, bijvoorbeeld via informeel overleg? Het is een goede zaak dat de minister in Europees verband het millenniumprobleem heeft aangekaart. Dreigen er specifieke problemen? Kunnen er in het komende halfjaar nog resultaten worden bereikt? De minister schrijft dat de uitbreiding van de Trans-Europese netwerken (TEN's) tot havens en terminals eigenlijk niet zoveel waarde heeft. Voor Nederland zijn de havens en terminals echter wel degelijk belangrijk. Welk bedrag is er binnen de TEN's gemoeid met deze uitbreiding? Welk deel kan daarvan terecht komen in Nederland?

Gezien het feit dat er een goed werkend global positioning system (GPS) is, was de heer Hofstra het ermee eens dat het niet voor de hand ligt, heel veel kosten te maken om opnieuw het wiel uit te vinden in de vorm van Galileo. Toch zal het er waarschijnlijk wel van komen, vanwege de loop van de politieke besluitvorming. Moet er nu groen licht komen voor een voorfase? Wordt het definitieve besluit pas over een jaar genomen? De heer Hofstra steunde de minister in de opvatting dat het voorstel inzake de arbeidstijden voor het wegvervoer te ver gaat. Is er op dit onderwerp een veto mogelijk?

In het infrastructuurpakket spoor draait het vooral om de reciprociteit bij het openstellen van de markt. Bijvoorbeeld Frankrijk doet heel moeilijk over het toelaten van buitenlandse partijen. Is het mogelijk om te zeggen dat er ook in het niet toelaten reciprociteit geldt? Liggen er nog conflictpunten op publiekrechtelijk terrein?

Naar de mening van de heer Hofstra was het een goed initiatief om eens te kijken naar innovatie in de sector, gekoppeld aan Europese werkgelegenheid. Hij vroeg wat de opvatting van de minister over het initiatief is. Uit de stukken had de heer Hofstra begrepen dat de Nederlandse vervoerders minder vergunningen dan gewenst krijgen als gevolg van het akkoord tussen de EU en Zwitserland over de verdeling van de quota. Hoeveel vergunningen heeft Nederland nodig en hoeveel krijgt het er toegewezen?

Na de twee ernstige ongevallen in Europese tunnels is er meer aandacht gekomen voor de veiligheid in tunnels. Gelet op de hoge tarieven die in Oostenrijk moeten worden betaald voor het gebruik van de tunnels, mag verwacht worden dat men daar de zaken op orde heeft. Kan het argument van de tarieven niet worden gebruikt om meer te doen aan de veiligheid in tunnels?

De heer **Herrebrugh** (PvdA) drong erop aan de termijn tussen het beschikbaar komen van de geannoteerde agenda en het AO ruim genoeg te houden. Hij ging uit van minimaal 24 uur.

Wat de havenontvangstinstallaties en de inname en verwerking van scheepsafvalstoffen betreft is er op dit moment sprake van een vrijwel volledige financiering door de sector. Daardoor is de verleiding bijzonder groot om op open zee te lozen. Als het uitgangspunt «voorkomen van de vervuiling» prevaleert boven het uitgangspunt dat de vervuiler betaalt, kan worden toegewerkt naar een systeem van volledige financiering op basis van verrekening, bijvoorbeeld door een toeslag in de havengelden, in ieder geval van alle havens binnen de EU, maar ook van havens die via verdragen bij scheepvaartovereenkomsten zijn aangesloten, zoals Noorwegen en de Baltische staten. Onderschrijft de minister dit standpunt? Is het juist dat er door de Commissie een conceptrichtlijn is opgesteld, waarin sprake is van een bepaalde verdeling van de indirecte financiering?

In het kader van het akkoord tussen de EU en Zwitserland is de verdeling van de quota voor het wegvervoer tot 2005 geregeld. In de geannoteerde agenda staat ook dat voor het jaar 2000 een uitvoerige telling zal worden gehouden om de huidige voorgestelde verdeling te corrigeren. Er staat echter ook dat vóór 1 januari 2000 de uiteindelijke toedeling van de vergunningen moet hebben plaatsgevonden. Gaat het nu over de vergunningen in het kader van het contingent tot 2005 of gaat het over de nieuwe verdeling na 2005, waarvoor nog een nadere telling moet plaatsvinden?

Uit overleg met de sector was de heer Herrebrugh gebleken dat er een vrij zware financiële belasting is voor het verkeer door tunnels. Zo'n last is op zichzelf aanvaardbaar, als de verkregen gelden worden besteed aan verhoging van de veiligheid in de tunnels, verbetering van verkeersgeleidingssystemen of uitbreiding van de capaciteit van de tunnels. Dat gebeurt echter niet. Ligt het in de rede dat de gelden die worden

verkregen uit het verkeer door de tunnels, wat meer worden ingezet voor verhoging van de veiligheid en uitbreiding van de capaciteit?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) was van mening dat er sprake moet zijn van reciprociteit in het gebruik van het spoor. Als landen als Engeland, Duitsland en Frankrijk niet bereid zijn om andere maatschappijen op het spoor toe te staan, moet Nederland het signaal afgeven dat dit ook in Nederland kan gelden.

Op het punt van de havenontvangstinstallaties is een krachtige EU-richtlijn noodzakelijk. Het zou een goede zaak zijn als de Raad de opgestelde richtlijn overneemt. Havens die er tot nu toe al veel geld ingestoken hebben om afvalstromen goed op te vangen en te verwerken, mogen qua concurrentiekracht niet de dupe worden van het feit dat andere havens die voorzieningen nog niet getroffen hebben. Het is daarom goed dat er een uniforme richtlijn komt. Daarbij is het belangrijk dat de financiering goed wordt geregeld, bijvoorbeeld via de havengelden. Is het juist dat er in de zuidelijke landen nogal wat weerstand bestaat tegen indirecte financiering?

Als de inname en verwerking van afvalstoffen nog niet in alle havens goed is geregeld, is er de kans dat schepen na het aandoen van een haven waar een goede voorziening is getroffen, doorvaren naar een haven waar nog geen regeling geldt om daar het afval kwijt te raken. Is het mogelijk in artikel 8 of artikel 11 van de richtlijn een systeem op te nemen waarin havens elkaar melden dat een schip geen afval heeft gelost en dat dit waarschijnlijk in de volgende haven gebeurt? Op die manier kan men controleren of er tussentijds lozing plaatsvindt.

Mevrouw **Giskes** (D66) vroeg de geannoteerde agenda eerder aan de Kamer te zenden dat in dit geval is gebeurd.

Wat de arbeidstijden in het wegvervoer betreft is Nederland tegen gelijkstelling van zelfstandigen en werknemers. Als zelfstandigen te lang werken, heeft dat effecten op de gezondheid en de arbeidssituatie. Uiteindelijk kan dat ook maatschappelijke gevolgen hebben. Is dit element meegewogen door de minister?

Kennelijk verzoeken enkele landen om vrijgesteld te worden van de eisen uit het infrastructuurpakket spoor. Met welk recht claimt men zo'n vrijstelling? Waarom zou Nederland daar gehoor aan moeten geven? Ten aanzien van het akkoord tussen de EU en Zwitserland over de verdeling van de quota voor het wegvervoer wordt gesteld dat er inadequate statistieken in gebruik zijn en dat er daardoor een verdeling uitrolt die voor Nederland ongunstig is. Kan de minister toelichten hoe het precies zit? Wat kan Nederland hier tegenoverstellen?

De heer **Van der Knaap** (CDA) constateerde dat ten aanzien van de inname en verwerking van scheepsafvalstoffen wordt gestreefd naar een verbetering van de naleving, onder andere door middel van het uitwisselen van informatie. Belangrijk is echter dat er ook gecontroleerd wordt dat er niet buiten de havenontvangstinstallaties wordt geloosd. Worden daarover in Europees verband afspraken gemaakt? Het zou een goede zaak zijn als verrekening van de kosten plaatsvindt via de havengelden. Dat heeft echter alleen effect als alle Europese landen die systematiek volgen. Wil de minister zich daar sterk voor maken?

In de geannoteerde agenda staat dat Nederland akkoord kan gaan met het voorstel tot uitbreiding van de TEN's naar havens en terminals, omdat de toegevoegde waarde van het voorstel gering wordt geacht. Betekent dit dat het helemaal niks voorstelt?

Het project Galileo wordt voortgezet, ondanks de Nederlandse bedingen. Is er enige indicatie te geven van de kosten van het project? Is Nederland verplicht om mee te doen? Wat voegt het project toe aan het Amerikaanse GPS?

Ten aanzien van de gelijkstelling van zelfstandigen en werknemers op het punt van de arbeidstijden in het wegvervoer stelt het kabinet dat er voor de zelfstandigen geen belang is om hun arbeidstijd zorgvuldig te registreren, omdat zij zelf voor hun eigen inkomsten dienen te zorgen. Er is echter ook het aspect van de veiligheid, niet alleen voor de zelfstandige, maar ook voor de omgeving. De minister is eigenlijk voorstander van handhaving van de verordening 3820/85. Toch ziet zij ook voordelen in de nieuwe verordening 93/104, met name wat de bepalingen over nacht-arbeid betreft. Kan Nederland winkelen in deze twee verordeningen? Hinkt de minister niet op twee gedachten?

De heer Van der Knaap vroeg of de minister kon aangeven welke rekenmethodiek ten grondslag heeft gelegen aan het akkoord tussen de EU en Zwitserland over de verdeling van de quota voor het wegvervoer. In de geannoteerde agenda wordt met betrekking tot de veiligheid in tunnels gewezen op het ongeval in de Tauerntunnel. Wordt het ongeval in de Mont Blanc tunnel ook betrokken bij het nemen van beslissingen over de veiligheid in tunnels?

Antwoord van de minister

De **minister** wees erop dat de geannoteerde agenda vlak na het vaststellen van de definitieve agenda van de Transportraad aan de Kamer wordt gestuurd. Wellicht moet de Kamer in eigen kring nog even bespreken of het mogelijk is het overleg over de geannoteerde agenda korter vóór de bijeenkomst van de Transportraad te houden.

Over de aanpak in de inname en verwerking van scheepsafvalstoffen bestaat nog enig verschil van mening tussen de noordelijke en de zuidelijke landen in Europa. Het pakket dat voorligt, is echter al een flinke stap in de goede richting. Er komt een afgifteplicht. De naleving van de controle wordt sterk verbeterd. Havens moeten afvalbeheersplannen maken. Verder wordt de indirecte financiering geregeld en komt er een meldplicht. Door een betere Europese regeling komen de concurrentieverhoudingen meer in evenwicht, waardoor de verleiding minder groot is om een haven verder te varen om te lozen. Nederland zal met kracht bevorderen dat er een beslissing wordt genomen over het voorliggende pakket. De tekst van de richtlijn mag niet zwakker worden.

De minister was van mening dat de files in de lucht een lastig probleem vormen. De oorlog in Kosovo is hierbij een complicerende factor.

Nederland is een groot voorstander van het verder vergroten van de reikwijdte van Eurocontrol, want daardoor kan het luchtruim beter worden benut. Het betekent echter wel dat men bevoegdheden moet overdragen aan Eurocontrol. Er zijn landen die daar grote moeite mee hebben. De minister ging uit van het gemeenschappelijk belang bij het voorkomen van vertragingen in de luchtvaart. Tijdens de komende Transportraad zal het echter niet leiden tot besluitvorming.

Het millenniumtraject wordt gecoördineerd door de Telecomraad. Er zijn landen die pas halverwege 2000 klaar zijn met de aanpak. De minister zei zich in de Transportraad opnieuw sterk te maken voor een voortvarende aanpak. In de luchtvaartsector moet het voorzorgbeginsel werkelijk worden geaccepteerd door de deelnemende landen. Wat de scheepvaart betreft hanteert Nederland het beleid dat men een millenniumverklaring moet afgeven, waarna men mag varen. Zonder verklaring volgt stilleggen tijdens de millenniumwisseling. De minister streefde ernaar op dit punt tot een Europese afspraak te komen.

Tijdens de vorige Transportraad heeft Nederland gesteld niet te voelen voor een uitbreiding van de TEN-procedures, omdat dit zou leiden tot een enorme verdunning van de budgetten. Het beleid wordt nu enigszins verbreed, terwijl daar geen geld voor beschikbaar is. Kennelijk is dit een van de politieke besluiten die nu eenmaal onvermijdelijk zijn. Nu valt in ieder geval niet meer elke haven of elk eiland dat zich aanmeldt, onder de

uitgangspunten van de TEN's. De minister had de indruk dat dit beleid, dat voor Nederland buitengewoon belangrijk is, wordt gecontinueerd. De EU en de Europese landen hebben geen zeggenschap in het gebruik van GPS. GPS heeft een militaire doelstelling, waardoor niet altijd is te overzien hoe het zit met de beschikbaarheid van GPS. Dit punt van zorg is mede aanleiding geweest om de nieuwe generatie satellietnavigatiediensten te agenderen. Tijdens de informele Transportraad is vooral gesproken over de zegeningen van GPS-achtige systemen, onder andere om de besluitvorming over Galileo te versnellen. De controle op de transport- en mobiliteitssector is zeer groot bij het gebruik van GPS. De auto-industrie maakt op veel terreinen al sterk gebruik van GPS. Deze sectoren in Europa zijn grote voorstanders van het ontwikkelen van Galileo. Groot-Brittannië en Nederland zijn terughoudend, omdat zich verschillende vragen voordoen. Hoe zit het met de financiële onderbouwing? Hoe zit het met het gebruik, in relatie tot het gratis beschikbare GPS? Het budget voor de TEN's moet ook worden gebruikt voor de ontwikkeling van Galileo, hetgeen gevolgen heeft voor de armslag van de TEN's. Hoe zit het met de samenwerking tussen Rusland, de VS en de EU? Is er een mandaat voor overleg? Al deze vragen komen opnieuw aan de orde in de Transportraad. De minister ging ervan uit dat de Transportraad op vrij korte termijn besluit, het Galileotraject in procedure te brengen. Dat kan echter niet dan nadat er is geantwoord op de vragen die in de geannoteerde agenda zijn geformuleerd. Omdat de meerderheid voorstander is van de ontwikkeling van Galileo en omdat er bij gekwalificeerde meerderheid een beslissing kan worden genomen, is het zaak dat Nederland kritisch-constructief meewerkt. De Nederlandse industrie zou zich ook moeten werpen op deze ontwikkeling, omdat zij in de toekomst een grote vlucht kan nemen. Tot nu toe had de minister nog geen groot enthousiasme ontdekt bij relevante Nederlandse bedrijven en banken. Dat is jammer, gelet op de raming van 2 mld. à 3 mld. euro die tot 2006 zal worden ingezet voor de ontwikkeling van Galileo.

In Nederland geldt voor de arbeidstijden in het wegvervoer het Rijtijdenbesluit. Dat besluit is ook van toepassing op de eigenaars-rijders, de zogenaamde eigen rijders. Bij eigen rijders kun je echter niet controleren of zij naast het rijden andere werkzaamheden verrichten. Een regeling van de arbeidstijden moet echt handhaafbaar zijn. Gelet op de concurrentieverhoudingen, moet er voor mensen die in loondienst zijn, een goede regeling bestaan. Zoals het er nu naar uitziet, zal het voorstel om de eigen rijders op het punt van de arbeidstijden gelijk te stellen met werknemers geen gekwalificeerde meerderheid halen in de Raad.

Wat de nachtarbeid in het wegvervoer betreft moet uiteraard de Europese richtlijn gevolgd worden. De algemene regeling die in de richtlijn 93/104 is opgenomen, is naar de mening van de minister beter dan de regeling die nu specifiek voor het wegvervoer wordt voorgesteld. Als de nieuwe regeling richtlijn wordt, wat overigens niet in de lijn der verwachting ligt, is het niet mogelijk om selectief te winkelen.

De reciprociteit is voor Nederland zeer belangrijk in het infrastructuurpakket spoor. Met name kleine landen vinden het van belang dat er wederkerigheid is in beleid. De minister had de indruk dat de landen die de eis van reciprociteit stellen, niet worden teruggefloten door de Commissie. Nederland heeft dit thema op de agenda gezet, met name in de discussies met België en Frankrijk. Zo is in het kader van de gesprekken over de IJzeren Rijn gezegd dat België moet nadenken over de liberalisering van vervoer per spoor. België heeft hierop niet direct negatief geantwoord. De minister ging er op grond van de contacten in Brussel van uit dat de Commissie Nederland steunt in zijn opstelling.

Op de opmerkingen over de publiekrechtelijke organisatie van het beheer van de infrastructuur is al een positieve reactie gekomen in de Transportraad. De manier waarop de minister dit punt heeft uitgewerkt in de nota Derde eeuw spoor, is positief beantwoord in Brussel.

De minister zegde toe dat zij de Kamer nog zou mededelen welke quota Nederland voor het wegvervoer krijgt op grond van het akkoord tussen de EU en Zwitserland. De quota zijn in ieder geval te laag. Als het voorstel van de Commissie wordt aanvaard, ontstaat er een verlies van 40 mln. aan capaciteit. Omdat er veel grensverkeer plaatsvindt met de landen die aan Zwitserland grenzen, en omdat er is gewerkt met ramingen, moet er nog eens goed geregistreerd worden, en wel vóór het jaar 2000. Afgesproken is immers dat de quota worden verdeeld op basis van de feitelijke situatie. Er is dus een nieuw Commissievoorstel nodig. Anders heeft Nederland daar niets aan.

In het kader van het akkoord tussen de EU en Zwitserland zijn afspraken gemaakt over de quota, vanuit de gedachte dat de Zwitsers de opbrengst van het vervoer door Zwitserland gebruiken voor de aanleg van een spoortunnel. Hierover heeft de Zwitserse bevolking zich ook uitgesproken bij referendum.

Op het terrein van de veiligheid in tunnels is afgesproken dat de afzonderlijke landen zullen inbrengen hoe zij bij de tunnelbouw vanuit hun ervaring omgaan met de veiligheid. Op grond hiervan wordt bekeken of het verstandig is Europese afspraken te maken over de veiligheid in tunnels. De afzonderlijke landen moeten echter zelf zorgen voor financiering van de veiligheid in tunnels.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) vroeg naar de hoogte van het bedrag dat in de havengelden wordt verwerkt voor de inname en verwerking van scheepsafvalstoffen. Hij was van mening dat er tot 90% moet worden gegaan, wil het effectief zijn. Hij vroeg of er nog verschil van mening tussen de landen bestaat over de financiering? Wat is de opstelling van Nederland in dezen? Kan het Europees Parlement uiteindelijk een percentage opleggen? Wat gebeurt er met schepen die hun afval meenemen naar havens waar de inname en verwerking niet goed geregeld is? Wordt er controle uitgeoefend om dit te voorkomen?

De heer **Hofstra** (VVD) wees erop dat Nederlandse transporteurs aanzienlijke bedragen betalen voor transport door Zwitserland en Oostenrijk. De Oostenrijkse tarieven vormen een afspiegeling van de Zwitserse. Hij was van mening dat Oostenrijk meer prioriteit moet geven aan voldoende capaciteit en veiligheid van de wegen en tunnels.

Mevrouw **Giskes** (D66) merkte op dat de staf van de vaste commissie voor Rijksuitgaven heeft gewezen op de mededeling «Cohesie en vervoer», die door de Commissie aan de Raad is gedaan. Komt dat stuk nog op de agenda van de Transportraad?

Mevrouw Giskes had het witboek «Een eerlijke vergoeding» nog niet op de agenda van de Transportraad zien staan. Wat is de procedure ten aanzien van witboeken?

De **minister** merkte op dat de discussie over het percentage van de toeslag in de havengelden het discussiepunt bij uitstek is in de problematiek van de havenontvangstinstallaties. In de discussie gaat het niet zozeer om problemen met verdragsstaten, zoals Noorwegen en de Baltische staten. Het is veeleer een noord-zuiddebat. Bijvoorbeeld Griekenland en Nederland vormen twee uitersten in het spectrum. Nederland vindt het belangrijk dat er een besluit wordt genomen, want het wil de zaak niet op de lange baan schuiven. Het resultaat van de discussie zal ergens tussen 30% en 90% liggen. Mocht er nu geen oplossing worden gevonden voor de financiering, dan komt de zaak waarschijnlijk opnieuw aan de orde. Sinds de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam heeft het Europees Parlement een steviger

positie gekregen, hetgeen wellicht behulpzaam is bij het nemen van een beslissing.

Wat de controle op het afgeven van de scheepsafvalstoffen betreft moeten de landen zelf de milieuregels handhaven. Als er sprake is van incidenten en als de Commissie daarvan lucht krijgt, wordt de Commissie actief, conform de standaardprocedure.

De minister herhaalde dat het een goede zaak is, afspraken te maken over de veiligheid in tunnels. Mede naar aanleiding van de twee ernstige ongevallen vindt er nu een eerste discussie plaats over datgene wat men in Europees verband verstaat onder veiliger tunnels. Nederland zal zijn opvatting over veiligheid in tunnels naar voren brengen. Hoe uiteindelijk de veiliger tunnels gefinancierd worden, is een zaak van de betrokken landen zelf. Zo heeft Nederland zelf de forse meerkosten betaald die het gevolg zijn van de additionele veiligheidseisen die gesteld zijn aan de Westerscheldetunnel.

Over het witboek «Een eerlijke vergoeding» heeft een eerste verkennende discussieronde plaatsgevonden in de Transportraad. Er zit echter nauwelijks tempo in, omdat de huidige commissaris en de huidige Commissie niet veel initiatieven kunnen ontplooiën, maar bovendien omdat het een zeer ingewikkelde materie betreft. Nederland en enkele Scandinavische landen zijn voorstander van een hoger tempo, maar de verwachting is dat het een kwestie van lange adem wordt. Afgesproken is dat de nieuwe Commissie verdere initiatieven zal ontplooiën.

De mededeling «Cohesie en vervoer» bevat een inventarisatie van maatregelen op het terrein van verkeer en vervoer die interessant zijn voor de cohesielanden. Er zijn geen aanwijzingen dat de Mededeling op de agenda van de Transportraad wordt geplaatst. De mededeling is voornamelijk informatief. Zij is meer interessant voor de zuidelijke landen. Overigens is er altijd de mogelijkheid om een onderwerp op de agenda te zetten, als men de indruk heeft dat het belangrijk is.

Ten slotte deelde de minister mee dat Griekenland en Ierland zijn uitgezonderd in het kader van de liberalisering van het spoorvervoer. Wil een bedrijf uit een van deze landen echter armslag buiten het eigen land, dan is direct de reciprociteit aan de orde. Er worden geen verdere uitzonderingen toegestaan.

De voorzitter van de algemene commissie voor Europese Zaken,
Patijn

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

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