

---

Vergaderjaar 1999–2000

---

**21 501-09**

**Transportraad**

**Nr. 103**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 29 september 1999

Hierbij wil ik u de Geannoteerde Agenda aanbieden van de Transportraad van 6 oktober 1999.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

## **GEANNOTEEERDE AGENDA VAN DE TRANSPORTRAAD VAN 6 OKTOBER 1999**

### **Horizontale onderwerpen**

#### **Integratie van milieu en duurzame mobiliteit in het transportbeleid (Cardiff-proces)**

(aanname strategiedocument)

Tijdens de Europese Raad van Cardiff is afgesproken verder invulling te geven aan de integratie van milieu met andere beleidsterreinen. Deze afspraak heeft een versterkte juridische basis gekregen met artikel 6 van het Verdrag van Amsterdam, waarin is vastgelegd dat milieu-aspecten moeten worden geïntegreerd in het beleid van de Gemeenschap en de uitvoering hiervan. Eind vorig jaar, tijdens de Top van Wenen, is afgesproken dat eind 1999 aan de Europese Raad gerapporteerd zal worden hoe deze integratiedoelstelling voor transport en milieu concreet invulling moet krijgen. Het Finse voorzitterschap heeft hiertoe, in samenspraak met de Commissie, in juli een voorstel gepresenteerd. Dit voorstel zal op de komende Transportraad goedgekeurd moeten worden zodat het als (verplichte) rapportage kan dienen voor de Europese Raad in Helsinki.

Het rapport is voor wat betreft inhoud en ambitie een vooruitgang in vergelijking met eerdere rapportages. Het definieert de belangrijkste probleemgebieden en bevat een werkprogramma met concrete maatregelen die door zowel de Lidstaten, de Commissie als de Raad moeten worden uitgevoerd. Met name dit laatste is van groot belang, temeer omdat in Wenen ook expliciet verzocht is om een concreet tijdspad met acties.

Nederland ziet de rapportage als een redelijke stap vooruit in het Cardiff proces. De twee belangrijkste discussiepunten voor de Transportraad zijn de vraag of de Commissie de opdracht moet krijgen om milieudoelstellingen voor de transportsector te definiëren en de vraag of de Commissie verzocht moet worden voor 1 juli 2000 met een voorstel te komen over accijns op kerosine. Nederland is voorstander van het formuleren van milieudoelstellingen omdat het een goede manier is om de integratie van milieu in de transportsector vorm te geven en een belangrijke leidraad kan vormen voor nieuw beleid. Nederland zal in de Transportraad hierop aandringen. Nederland wil eveneens dat de Commissie verzocht wordt om voor 1 juli 2000 met een voorstel te komen over accijns op kerosine. Beide standpunten worden slechts gesteund door een klein aantal lidstaten.

#### **Europese satellietnavigatie GALILEO: onderhandelingsmandaten VS en RF**

(goedkeuring van de onderhandelingsmandaten)

De Transportraad heeft op 17 juni 1999 een resolutie aangenomen over de ontwikkeling van een nieuwe generatie van satellietnavigatiediensten. Mede in antwoord op de Mededeling van de Europese Commissie (COM(99)54) heeft de Transportraad ingestemd met het uitwerken van de ontwerp- of definitiefase van een Europees satellietnavigatiesysteem onder de naam GALILEO. De Transportraad zal op grond van de voorbereidende werkzaamheden van de Commissie en ESA (voor wat betreft de technische modaliteiten) eind 2000 een uitspraak doen over het al dan niet overgaan tot de ontwikkelingsfase van GALILEO.

In de Resolutie, mede op aandrang van Nederland, wordt de Commissie verzocht om allereerst: «spoedig, voor het zomerreces van 1999, aan de Raad alomvattende ontwerpmandaten voor onderhandelingen in nauw overleg met de lidstaten, op basis van de strategische richtsnoeren voor samenwerking, voor te leggen, teneinde de mogelijkheden voor toekomstige ontwikkeling van een civiel wereldwijdsatellietnavigatiesysteem met de Verenigde Staten en de Russische Federatie volledig te verkennen, onder gelijktijdige voortzetting van de technische besprekingen».

Het is van belang dat op korte termijn inzicht verkregen wordt in hoeverre samenwerking en/of toekomstige ontwikkeling kan worden gerealiseerd, omdat daarmee onder andere duidelijk wordt wat Europa zelf moet ontwikkelen en wat de daarmee samenhangende kosten zullen bedragen. Voorts is het ook van belang inzicht te krijgen in de interoperabiliteit van satellietnavigatiesystemen (GPS, GLONASS en GALILEO) en de samenwerking op het gebied van frequenties, beheer en controle, lanceercapaciteit en overige «hardware» voor een toekomstig civiel satellietnavigatiesysteem.

De Transportraad zal worden verzocht om in te stemmen met de globale onderhandelingsmandaten voor het voeren van besprekingen met de Verenigde Staten en de Russische Federatie. Deze mandaten omvatten met name procedurele afspraken voor samenwerking tussen de Commissie en de lidstaten tijdens het onderhandelingsproces en geven de reikwijdte aan waarover onderhandeld kan worden. Nederland vindt het van belang dat er snel duidelijkheid moet komen over de uitkomst van deze binnenkort te voeren onderhandelingen, zodat de resultaten optimaal kunnen worden meegenomen in het uitwerken van de definitiefase van GALILEO.

Op Frans verzoek, gesteund door België, Duitsland en Spanje is aan dit onderwerp toegevoegd de discussie over de juridische basis van de stuurgroep GALILEO. Met de Resolutie van de Transportraad van 17 juni waarmee de opdracht aan de Commissie voor het uitwerken van de definitiefase is gegeven, is ook om de instelling van een stuurgroep gevraagd. Deze stuurgroep met vertegenwoordigers van de lidstaten dient de Commissie in de ontwerpfase van GALILEO bij te staan en te letten op: «in het bijzonder de diverse aspecten van vraagstukken die verband houden met de veiligheid van het systeem, en ..., alle aspecten van de vorderingen en de financiering van het GALILEO-programma». Een adequate juridische basis ontbreekt, waardoor de status van de stuurgroep en daarmee besluitvorming en bevoegdheden onduidelijk zijn. Nederland hecht er aan dat de positie van de stuurgroep verduidelijkt wordt. De Commissie beraadt zich op dit moment of zij met een voorstel zal komen. Het probleem is dat waarschijnlijk voordat de formele besluitvormingsstadia voor een dergelijke verordening doorlopen zijn, de definitiefase (eind 2000) nagenoeg afgerond zal zijn. Tijdens de Transportraad zal de Commissie hierop terug komen.

## **Inland vervoer**

### **Infrastructuurpakket spoor**

(oriënterend debat/Raadsconclusies)

COM (95)337

COM (97)34

COM (98) 480

De Europese Commissie heeft tijdens de Transportraad van 1 oktober 1998 het infrastructuur pakket spoor gepresenteerd. De Commissie heeft onder deze noemer een aantal voorstellen gedaan:

- een wijziging van richtlijn (91/440: een verdere invulling van de onafhankelijke status van de infrastructuurbeheerder. Voorzien moet worden in een gescheiden winst- en verliesrekening van infrastructuurbeheerder en exploitant(en) met een verdere splitsing naar personen- en goederenvervoer.
- een wijziging van richtlijn 95/18: wederzijdse erkenning van exploitatievergunningen, niet meer alleen voor bepaalde categorieën internationaal spoorvervoer maar voor alle spoorvervoer;
- een nieuwe richtlijn over gebruiksvergoeding en treinpadallocatie (ter vervanging van de oude richtlijn 95/19). De vast te stellen gebruiksvergoeding voor het spoor dient kostengerelateerd te zijn, externe kosten kunnen verdisconteerd worden, evenals de schaarste van de infrastructuur. Het andere deel van de richtlijn gaat over treinpadallocatie/capaciteitstoewijzing, dit betreft spelregels voor het verdelen en reserveren van treinpaden. Beoogd wordt te komen tot een transparante en onafhankelijke capaciteitstoewijzing. Binnen een Europees kader kunnen de lidstaten bij schaarste op de infrastructuur zelf beleidsregels stellen voor het verdelen van capaciteit over de verschillende vervoerssegmenten.

Inmiddels heeft het Europees Parlement zijn visie in eerste lezing herbevestigd, hetgeen betekent dat het nu aan de Raad is om de volgende stap te zetten. Het Finse Voorzitterschap is verder gegaan op de weg die het Duitse Voorzitterschap heeft ingeslagen. Dat wil zeggen, dat getracht wordt eerst t.a.v. de meest heikele onderdelen van het infrastructuurpakket spoor en de verdere liberalisering van de spoorsector een compromis te bereiken. Onder beide voorzitterschappen is weer een politiek verband gelegd tussen voortgang in de liberalisering en voortgang met het infrastructuurpakket spoor. Het Finse Voorzitterschap wil een oriënterend debat in de Transportraad op basis van een nieuw compromisvoorstel. Dat voorstel behelst vier elementen:

- het toestaan van toeslagen op de marginale kosten die gelden als regel voor de gebruiksheffing,
- het scheppen van een geleidelijk pad van liberalisering van het internationale goederenvervoer met als eerste stap het internationale transitogoederenvervoer, waarbij een derogatiemogelijkheid wordt gecreëerd voor een beperkte periode met de mogelijkheid van verlenging,
- het scheiden van vervoer- en infrastructuurfuncties,
- het komen tot een duidelijkere definitie van partijen die spoorinfrastructuurcapaciteit mogen aanvragen.

Op dit moment wordt nog gewerkt aan de precieze formulering van het compromisvoorstel van het Voorzitterschap. Op hoofdlijnen is Nederland voor verdere liberalisering van het goederenvervoer per spoor, voor het nemen van marginale kosten als uitgangspunt voor een gebruikersheffing voor het goederenvervoer en voor een brede definitie van partijen die spoorinfrastructuurcapaciteit mogen aanvragen, zodat ook andere partijen dan spoorwegmaatschappijen treinpaden kunnen reserveren.

#### **(eventueel) Arbeidstijden wegvervoer**

(debat/Gemeenschappelijk Standpunt)

COM (98) 662

In 1993 is in de Sociale Raad een richtlijn aangenomen over de organisatie van arbeidstijd in de Europese Unie (richtlijn 93/104). Een aantal sectoren (de zogenoemde uitgesloten sectoren waaronder transport), valt niet onder deze richtlijn. De onderhandelingen tussen de sociale partners op Europees niveau die vorig jaar plaatsvonden hebben niet in een overeenkomst op het terrein van het wegvervoer geresulteerd. De Europese Commissie heeft een aantal voorstellen gepresenteerd waarin de

deelresultaten van de sociale partners zijn verwerkt. Het betreft een wijziging van richtlijn 93/104 en een nieuw richtlijnvoorstel met betrekking tot arbeidstijd in het wegvervoer voor de mobiele werknemers mobiel personeel.

Tijdens de Sociale Raad van 25 mei jl. is overeenstemming bereikt over de wijzigingsvoorstellen op de kaderrichtlijn 93/104. Deze richtlijn is van toepassing op het niet mobiele personeel in alle vervoerssectoren. Tevens is het voorstel gedeeltelijk van toepassing op mobiele werknemers (artikel 3, 4, 5 en 8, respectievelijk dagelijkse rusttijd, pauzes, wekelijkse rusttijd en nachtarbeid zijn uitgezonderd).

De voorliggende concept-richtlijn betreffende arbeidstijden in het wegvervoer voor mobiel personeel dient ter aanvulling op de regels in verordening 3820/85 inzake rij- en rusttijden en van de gewijzigde richtlijn 93/104. In dit voorstel wordt o.a. voorzien in regels ter beperking van de nachtarbeid (maximaal 8 uur met mogelijke uitloop naar 10 uur), de invoering van een werkweek van gemiddeld 48 uren over 4 maanden met een absoluut maximum van 60 uur, de invoering van rusttijd voor al het mobiele personeel en de invoering van een dagelijkse pauzeregeling.

Het belangrijkste geschilpunt tussen de lidstaten is de gelijkstelling van zelfstandigen en werknemers. Het voorstel van de Europese Commissie voorziet nu in het opnemen van zelfstandigen. Nederland is tegen een gelijkstelling van zelfstandigen aan werknemers. De Nederlandse Arbeidstijdenwet heeft geen betrekking op zelfstandigen. Er is geen belang voor hen hun arbeidstijd zorgvuldig te registreren, omdat zij zelf voor hun eigen inkomsten dienen te zorgen. Bij werknemers is dit belang er wel omdat de werkgever hen hierover dient te betalen. Ook heeft een zelfstandige ruimere arbeidstijden nodig dan een chauffeur in loondienst omdat een zelfstandige naast het vervoeren van goederen o.a. (bedrijfs)-administratieve werkzaamheden dient te verrichten. Bovendien is er een groot uitvoeringsprobleem bij de controle op naleving door zelfstandig personeel. Daarnaast biedt de verordening 3820/85 ten slotte al een zekere waarborg voor de (verkeers)veiligheid door de rij- en rusttijden te reguleren. Een zevental lidstaten zijn tegen de gelijkstelling van zelfstandigen en werknemers, waaronder het Finse Voorzitterschap. Een compromisvoorstel om de zelfstandigen (eigen rijders) uit het voorstel te halen, kon in de voorbereidingen van de Transportraad niet rekenen op steun van een gekwalificeerde meerderheid. Op de Transportraad zal waarschijnlijk geconcludeerd worden door het Voorzitterschap dat voortgang op dit moment in dit dossier niet mogelijk is.

Nederland geeft op zich de voorkeur aan een integrale toepassing van de gewijzigde Richtlijn 93/104/EG op het gehele wegvervoer. Deze richtlijn bevat voldoende flexibiliteit voor sociale partners, hetgeen wenselijk is. De toepasselijkheid van één richtlijn bevordert een uniforme implementatie in nationale regelgeving. Nederland vindt het bovendien wenselijk dat de Europese Commissie, indien er een akkoord wordt bereikt, zo spoedig mogelijk onderhandelingen met derde landen begint. De concurrentie in met name het internationale wegvervoer is vanuit de Midden- en Oosteuropese landen zeer groot. Een regeling op dit terrein is derhalve wenselijk.

### **Harmonisatie weekend rijverboden**

(oriënterend debat)

COM (98) 115

Tijdens het Nederlandse Voorzitterschap van 1997 heeft Nederland de Commissie verzocht een voorstel te maken voor de harmonisering van de weekend rijverboden voor vrachtwagens. De argumentatie daarbij was (dit is een citaat uit het document dat door Nederland op de Transportraad

van juni 1997 is voorgelegd): «Rijverboden voor zware vrachtwagens zorgen voor vertragingen en voor een lager gebruik van die voertuigen, hetgeen leidt tot hogere vervoerskosten. De arbeidsomstandigheden van de chauffeurs gaan erop achteruit wegens de gedwongen wachttijden. Daarnaast kunnen de rijverboden leiden tot filevorming tijdens de week, vooral voor en na het rijverbod, hetgeen een gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. Nederland is van mening dat daar waar rijverboden noodzakelijk zijn de regels doorzichtig zouden moeten zijn en gerelateerd aan regels die in heel Europa gelden, zodat de internationale verkeersstromen daar zo weinig mogelijk hinder van ondervinden.» Sommige rijverboden leiden er ook toe dat vrachtwagens gaan omrijden, hetgeen het milieu verder belast door het maken van onnodige omrijkilometers.

Het voorstel van de Commissie, dat mede op verzoek van Nederland is geagendeerd, beoogt de rijverboden in de Europese Unie te harmoniseren. Het voorstel wil dus niet de rijverboden afschaffen. Deze harmonisatie geldt alleen voor het internationale verkeer op het TEN-wegennet. In bijzondere omstandigheden (o.a. smog, onderhoud) mogen extra rijverboden worden ingesteld. Dit voorstel is een bescheiden poging om de uiteenlopende en veelomvattende nationale en regionale rijverbodenregimes enigszins op elkaar af te stemmen.

Het is voor Nederland met veel internationaal wegvervoer en een perifere ligging in Europa, evenals voor de andere lidstaten die aan de rand van Europa liggen, van belang dat op Europees niveau een begin wordt gemaakt met afspraken over nationale rijverboden. Het werk van het Finse Voorzitterschap wordt dan ook gesteund. Tijdens de Transportraad zal een oriënterend debat gehouden worden over drie aspecten van rijverboden. Lidstaten zullen gevraagd worden of zij een informatieverplichting in de Gemeenschap wenselijk vinden (aankondigen van nieuwe rijverboden). Nederland is hier voor. Tevens wordt gevraagd of lidstaten nationale randvoorwaarden voor rijverboden op elkaar willen afstemmen (te denken valt aan het harmoniseren van categorieën van vrachtwagens en het afstemmen van «lichte ladingen» en/of vormen van intermodaal vervoer die uitgezonderd zijn van rijverboden). Tot slot zal gesproken gaan worden over de reikwijdte (alleen TEN-wegennet of breder) van de rijverboden en het tijdvenster. Nederland is voor een brede toepassing van de richtlijn. Ten aanzien van het tijdvenster (tijdsduur van het rijverbod) kan Nederland in principe het voorstel van de Commissie steunen: (in de periode 1 okt–31 maart tussen 7.00 en 22.00 uur en in de periode 1 apr–30 sept tussen 7.00 en 24.00 uur).

## **Luchtvervoer**

### **(eventueel) Geluidsproblemen in de luchtvaart: perspectieven voor korte en lange termijn**

(informatie van de Commissie/debat)

COM (98) 549

Het betreft het conflict dat is ontstaan tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie over de EU-verordening, die door de Commissie op 10 maart 1998 is gepresenteerd. Deze verordening beoogt het uitfaseren van lawaaierige vliegtuigen in de Europese Unie. Het voorstel is gericht op vliegtuigen die oorspronkelijk als hoofdstuk 2 vliegtuig (volgens ICAO-normering) waren gecertificeerd, maar door uitrusting met een zgn. hushkit (geluiddemper) marginaal aan de meer stringente geluidseisen van de hoofdstuk 3 klasse voldoen. Deze vliegtuigen zijn veel lawaaiiger dan moderne vliegtuigen in de hoofdstuk 3 klasse, daarom is een EU voorstel ingediend gericht op het beperken van het gebruik van dergelijke vliegtuigen op EU-luchthavens. De voorgestelde regeling houdt in een

«non-addition rule» en een «nonoperation rule». Vanaf 1 april 1999 mogen dergelijke vliegtuigen niet meer in de registers van een EU lidstaat (vanuit een land buiten de EU) worden ingeschreven. Vanaf 1 april 2002 mogen deze vliegtuigen niet meer op EU luchthavens vliegen, tenzij zij al vóór 1 april 1999 op EU-luchthavens vlogen. Nederland voorop en ook veel andere lidstaten hebben dit voorstel gesteund vanwege de geluidsproblematiek op veel EU-luchthavens.

Na krachtige protesten van de Amerikanen en het dreigen met sancties (o.a. gericht tegen Concorde-vluchten) heeft de Transportraad eerst besloten de implementatiedatum (1 april 1999) een maand te verschuiven. Vervolgens is de verordening aangenomen, maar is de inwerkingtreding een jaar uitgesteld (tot 4 mei 2000). Dit uitstel is geaccepteerd omdat van Amerikaanse zijde was toegezegd gezamenlijk met de EU in de ICAO te werken aan een nieuwe (strengere) geluidstandaard (hoofdstuk 4 vliegtuigen) en aan de verdere uitfasering van de lawaaigste vliegtuigen uit hoofdstuk 3. Dit laatste overigens op aandrang van Nederland. De Verenigde Staten blijven aandringen op het intrekken van de Verordening. Tijdens de lunch zullen de EU-transportministers van gedachten wisselen over hoe de EU verder met dit conflict dient om te gaan. Voor Nederland is het met name van belang dat de Verenigde Staten zich blijvend committeren een nieuwe geluidstandaard in de ICAO te realiseren.

Het effect van het uitstellen van de inwerkingtreding van deze «hushkit-verordening» is vrij beperkt gebleven. In Nederland is er geen toename van het aantal vliegbewegingen te zien met gehushkitte toestellen. Dergelijke toestellen zijn ook niet in het Nederlandse luchtvaartregister bijgeschreven.

## **Diversen**

*Vorbereiding van de Amerikaanse conferentie «Beyond Open Skies»: «het Slater-initiatief»*

In Chicago wordt van 5–7 december 1999 op initiatief van de Amerikaanse Secretary of Transportation, Rodney Slater, een Conferentie georganiseerd «Aviation in the 21st century – Beyond open skies». Daar zal voor een breed publiek, met actieve deelneming o.a. vanuit de Europese Unie, gesproken worden over o.a. marktwerking en deregulering, van bilateralisme naar multilateralisme, alliantievorming, mededinging, luchthavens en luchtruiminfrastructuur (ATM), luchtvaartveiligheid en de technologische ontwikkeling in de luchtvaart.

Vanuit de Europese Unie zullen de Transportministers uit Nederland, Duitsland, Frankrijk en Italië, alsook Commissaris de Palacio als sprekers op de Conferentie fungeren.

Binnen de Europese Unie zal gestreefd worden – mede gezien de spanningen rond de bilaterale Open Skies-akkoorden – naar een afstemming van de posities van de lidstaten en de Europese Commissie. Vanuit deze context zal de Europese Commissie aandacht vragen voor deze conferentie.

## **Vertragingen in het Europese luchtverkeer**

Op de Transportraad van 17 juni 1999 is gesproken over vertragingen in het Europese luchtverkeer. Vanuit de luchtvaartsector werd met grote zorgen naar het aankomende zomerseizoen gekeken. Het aantal vertragingen is dit jaar verder gestegen. Dit heeft er o.a. toe geleid dat de nieuwe voorzitter van de Commissie, de heer Prodi, in zijn eerste toespraak voor het Europees Parlement zijn zorgen hierover heeft uitgesproken. Volgens hem is het een combinatie van toenemende groei

van het aantal vluchten en de afwezigheid van goede coördinatie-mechanismen voor de luchtverkeersbegeleiding. Dit vraagstuk vraagt om een Europese oplossing. De nieuwe transportcommissaris, mevrouw Loyola de Palacio, heeft deze problematiek als één van haar prioriteiten gepresenteerd. Naar verwachting zal zij kort ingaan op haar intenties met dit onderwerp en aankondigen dat dit najaar de Commissie hierover een nieuwe mededeling zal presenteren.

### **WTO-onderhandelingen (GATS)**

De derde ministeriële WTO-conferentie in Seattle eind november (29 nov-2 dec) luidt het begin in van een nieuwe mondiale onderhandelingsronde van de Wereld Handels Organisatie. In de vorige ronde (de Uruguay-ronde) is afgesproken dat ook diensten deel uit zullen maken van deze besprekingen. Voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat houdt dit in dat waarschijnlijk de luchtvaart, zeescheepvaart, inland vervoer, telecommunicatie en postdiensten aan de orde zullen komen. Op verzoek van Nederland zal hier tijdens de Transportraad bij worden stil gestaan. Nederland zal benadrukken hoe belangrijk deze onderhandelingen zullen zijn voor transportdiensten. Vandaar dat het van belang is dat ook in de Transportraad nagedacht wordt over de EU-inzet op deze terreinen.

### **Transportproblemen in de Alpen (Veiligheid in tunnels)**

Op de Transportraad van 17 juni 1999 is gesproken over de veiligheid in tunnels naar aanleiding van de ongelukken in de Tauerntunnel in Oostenrijk en de Mont-Blanctunnel in Frankrijk. In de conclusies van de Europese Raad van Keulen is de Transportraad opgeroepen «het thema veiligheid in tunnels, met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke goederen, te behandelen, om zo snel mogelijk aanbevelingen te kunnen doen voor de verbetering van de veiligheid en voor de verdere ontwikkeling in geheel Europa van uniforme hoge veiligheidsnormen». Frankrijk kondigde aan met een memorandum te zullen komen waarin op een drietal terreinen voorstellen gedaan zullen worden: ten eerste: verbetering van de veiligheid van voertuigen, waaronder initiatieven m.b.t. vervoer van gevaarlijke stoffen; ten tweede: voorstellen met betrekking tot modal split waardoor veiligere transportmodi gestimuleerd zullen worden; tenslotte: ontwikkeling/coördinatie van corridors inclusief voorstellen met betrekking tot heffingen in relatie tot de kosten van verbetering van infrastructuur ten behoeve van de veiligheid. Oostenrijk en Frankrijk hebben gevraagd dit thema opnieuw te agenderen. Naar verwachting zal de Franse delegatie het aangekondigde memorandum presenteren.

### **Het Millenniumprobleem in de transportsector**

Conform het besluit van de Europese Raad in Keulen van juni 1999 heeft de Europese Commissie (mede in vervolg op de eerdere behandeling van de millenniumproblematiek in de Telecomraad en de Transportraad) een zogenaamde «Groep op Hoog Niveau» ingesteld. Het accent van de werkzaamheden ligt daarbij op het zo gedegen mogelijk opsporen en ontsluiten van informatie zowel van landen als van maatschappelijk vitale sectoren. Nederland heeft de Europese Commissie verzocht om verslag te doen van de stand van zaken met betrekking tot de voorbereidingen op de millenniumwisseling in de transportsectoren. Tijdige informatievoorziening tussen lidstaten is van belang om eventuele risico's te voorkomen.