

Vergaderjaar 2001–2002

**21 501-09****Transportraad****21 501-10****Telecommunicatie- en Postraad****Nr. 137****VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 6 november 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en de algemene commissie voor Europese Zaken<sup>2</sup> hebben op 11 oktober 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **verslag Telecommunicatie- en Postraad van 27 juni 2001 (21 501-10, nr. 69);**
- **verslag Transportraad van 28 juni 2001 (VW-01-939/EU-01-213) (21 501-9, nr. 132);**
- **agenda Transportraad en Telecommunicatieraad van 15 en 16 oktober 2001 (VW-01-1148);**
- **brieven van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën d.d. 24 september (27 925, nr. 3) en 5 oktober 2001 inzake overheidsdekking molestschade luchtvaartgerelateerde bedrijven;**
- **verslag Transport- en Milieuraad 15/15 september 2001 (VW-01-1149);**
- **geannoteerde agenda voor Telecommunicatie- en Postraad d.d. 15 oktober 2001 te Luxemburg (VW-01-1105).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

**Vragen en opmerkingen uit de commissies**

De heer **Hofstra** (VVD) merkt op dat Engeland blijkens agendapunt 22 van het verslag van de Transportraad van 28 juni een voorbehoud maakt voor de metro in Londen en dat trams en aansluitende bussen volgens Oostenrijk niet onder de aanbestedingsregeling dienen te vallen. Heeft dit consequenties voor de Nederlandse wetgeving?

Volgens de brief van 24 september geldt er een ander verzekeringsregime, waarbij de overheid optreedt als achtervang bij schades hoger dan US\$ 50 mln per ongeval. Geldt deze regeling voor een maand of tot 1 januari

Plv. leden: Verbugt (VVD), Blaauw (VVD), Dittrich (D66), Van den Berg (SGP), Valk (PvdA), Wilders (VVD), Remak (VVD), Ter Veer (D66), Van Bommel (SP), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), De Graaf (D66), Van der Hoeven (CDA), Waalkens (PvdA), Balkenende

(CDA), Cörüz (CDA), M. B. Vos (GroenLinks), Feenstra (PvdA), Zijlstra (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Geluk (VVD), Visser-van Doorn (CDA), Örgü (VVD), Gortzak (PvdA) en Crone (PvdA).

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD)

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), voorzitter, Weisglas (VVD), Scheltema-de Nie (D66), Van Middelloop (ChristenUnie), Van Oven (PvdA), ondervoorzitter, Voûte-Droste (VVD), Hessing (VVD), Hoekema (D66), Marijnissen (SP), Verhagen (CDA), Rouvoet (ChristenUnie), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Van den Akker (CDA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GroenLinks), Bussemaker (PvdA), Timmermans (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Albayrak (PvdA), Eurlings (CDA), Van Baalen (VVD), Molenaar (PvdA)

2002? Het gaat hierbij om grote financiële belangen. Als de verzekeringsmaatschappijen hun premies blijven innen, is te verwachten dat er overleg plaatsvindt om op korte termijn tot een definitieve regeling te komen.

De heer Hofstra vraagt verder of er een specifiek Nederlands belang is bij het agendapunt Erika, de dubbelwandige tankers van de Transportraad van 15 en 16 oktober. Er wordt hard gewerkt aan verbetering van de veiligheid van de burgerluchtvaart, maar de communicatie tussen het vliegtuig en de luchtverkeersleiding als het vliegtuig onderweg is, wordt hierbij niet genoemd. Hierover komt een verordening. Wanneer kan deze verordening ingaan en hoe effectief is zij?

De VVD-fractie benadrukt dat er verbeteringen moeten komen in het gemeenschappelijke luchtruim, omdat daar filevorming is. Bij de database voor ongevallen blijkt dat er vrij veel ruimte is voor landen om al of niet in te vullen welke ongevallen er worden gemeld. Er komen veel bijna-ongevallen voor. Worden deze ook geregistreerd? Hoe wordt de betrouwbaarheid van de database gewaarborgd?

Er wordt naar gestreefd om een nieuw kantoor voor de EASA in Nederland te vestigen. Hoe groot is de kans dat dit lukt?

Welke financiële gevolgen zijn er voor Nederland te verwachten van het Galileo-programma? Is het haalbaar dat dit zichzelf bekostigt na een aanloopsubsidie?

De discussie over het witboek loopt gelijk op met de discussie over prijsmechanismen in de Nederlandse politiek. De minister heeft zich krachtig verzet tegen de modal-splitverhoudingen tussen verschillende vormen van openbaar vervoer. Gelden de hierbij vermelde percentages voor heel Europa of worden zij nader uitgesplitst naar de verschillende landen? De heer Hofstra is van mening dat alle vervoertechnieken hun eigen kosten moeten opbrengen, waarbij de externe maatschappelijke kosten moeten worden geïnternaliseerd. Er zijn maatregelen voorgesteld voor bestelwagens en vrachtwagens en in Duitsland wordt gesproken over een kilometerheffing. In het nieuwe beleid van het NVVP worden geen getallen meer genoemd, zoals in het SVV-II.

Bij de Trans-Europese netwerken (TEN's) wordt voorgesteld om bij een aantal projecten te zorgen voor 20% cofinanciering door Europa, bijvoorbeeld bij trajecten tussen Frankrijk en Italië of van Frankrijk naar Spanje. De Betuwelijn en de snelle verbinding van de Randstad naar het Noorden van het land en naar Duitsland kunnen wellicht ook onder deze regeling worden gebracht, omdat hiervoor nog onvoldoende geld beschikbaar is. De zeevaart en de luchthavens worden ook onder de TEN-regeling gebracht. Er moeten goede criteria worden ontwikkeld om te bepalen welke voorzieningen eronder vallen.

Bij de snelheidsbegrenzers is de vraag of de snelheidslimieten voldoende geharmoniseerd zijn in Europa. Op het voorstel om de snelheid van bussen te verhogen naar 100 km per uur is nog geen reactie gekomen. De beroepseisen voor chauffeurs dienen ook geharmoniseerd te worden. Nederland zit op een hoog prestatieniveau en het is te hopen dat andere landen ook op dat niveau komen. Bij de sociale regels voor het wegvervoer valt op dat er verschillen zijn tussen Europese landen wat betreft het rijden op zondag en de sluiting voor de zomerpiek.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA) vraagt nadere informatie over de voorstellen van de Europese Commissie over de veiligheid in de luchtvaart en de tijdelijke steun aan de luchtvaartsector, die nog niet zijn vermeld in de geannoteerde agenda voor de Transportraad. In de tussentijdse Transportraad van 14 september is besloten om een ad-hocgroep in te stellen die rapporteert over inventarisatie en implementatie van veiligheidsmaatregelen, die niet te veel mogen verschillen van die in de VS.

Er is recent een persbericht uitgegaan van de Commissie over een inspectieorgaan dat zich zal bezighouden met de controle op de controle.

De beveiliging op Schiphol wordt uitgevoerd door beveiligingsbedrijven, die worden gecontroleerd door de marechaussee. Hoe zal het toezicht van zo'n Europees controle-orgaan hierop aansluiten? De Wet bewaking luchtvaartterreinen is al aangenomen door de Tweede Kamer, maar nog niet door de Eerste Kamer. Moet deze nog worden aangepast? Hebben de voorstellen van de Europese Commissie ook betrekking op het scheiden van transferpassagiers binnen de Europese Unie van uitgaande passagiers in clear-area-gebieden? Tot nu toe was er alleen steekproefsgewijze controle op koffers, omdat men ervan uitging dat de passagiers zichzelf niet zouden opblazen. Wordt dit regime verscherpt? Moet de controle op binnenlandse vluchten worden verscherpt? Worden een verscherping van de controle van de medewerkers van Schiphol en de beveiliging van het terrein in de verordening van de Europese Commissie opgenomen en in Nederland nog eens goed bekeken?

Het Nederlandse standpunt over economische steun aan de luchtvaartsector is dat deze tijdelijk en gericht moet zijn. Er was al een zekere malaise voor de gebeurtenissen van 11 september, maar het is niet de bedoeling om slechte bedrijven op de been te houden. Er is een pakket van US\$ 15 mld steun toegezegd aan de Amerikaanse luchtvaartsector, waarmee het level playing field in het geding wordt gebracht. De Europese Commissie gaat akkoord met compensatie van de verliezen van de eerste vier dagen, maar de luchtvaartmaatschappijen willen ook compensatie voor de beveiligingsmaatregelen, de verzekeringspremies en de terugvallende bezettingsgraad van de vliegtuigen. De heer Dijsselbloem is het ermee eens dat hierbij terughoudendheid wordt betracht. Het is van belang om de beveiliging van vliegtuigen en luchtvaartterreinen sterk te vergroten, maar de prijs hiervan moet worden doorberekend in de prijs van de tickets.

De verzekeringsmaatschappijen hebben zich tijdelijk teruggetrokken van deze markt. Er is besloten dat de overheid dit gat gedurende een maand zal dekken. Zal de Nederlandse regering besluiten om dit te verlengen tot het eind van het jaar, als de Europese Commissie dat toestaat? Moet de overheid hiervoor een premie in rekening brengen? Hoeveel gebruik wordt hiervan gemaakt?

Zwitserland valt formeel niet binnen de Europese Unie, maar heeft wel een verdrag gesloten. Is de financiële steun aan de luchtvaartmaatschappij die inmiddels door dit land is gegeven, ook geregeld in dat verdrag? Gelden de veiligheidseisen van de Europese Unie ook voor Zwitserland? Kunnen de extra investeringen hiervoor nog worden opgebracht door Swissair?

Volgens het persbericht van de Europese Commissie worden samenwerking en coördinatie van capaciteit van luchtvaartmaatschappijen toestaan. Het risico bestaat dat er allerlei marktafspraken ontstaan en dat de mededinging die recent in deze sector is geïntroduceerd, buiten werking wordt gesteld.

Er worden experimenten uitgevoerd met snelheidsbegrenzers in bestelwagens en lichte vrachtauto's, maar niet met bussen, hoewel er in het verleden veel ernstige ongelukken zijn geweest met touring cars.

De heer Dijsselbloem vraagt de minister om het witboek over het gemeenschappelijk vervoerbeleid, «Het uur van de keuzes», voorzien van een reactie aan de Kamer te zenden, zodat daarover kan worden gesproken in een vergadering ter voorbereiding van een Transportraad.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) wil graag dat de verordening nr. 95/93 over de slotallocatie op vliegvelden in een vroeg stadium wordt besproken. Als de slots worden verdeeld naar geluidsemisseries, worden maatschappijen gestimuleerd om met stillere vliegtuigen te vliegen. Dit voorstel voor vergroening van de slotallocatie is door de fractie van GroenLinks gedaan in de nota «Een schone vlucht». Hoe groot is de kans dat hierover binnenkort een richtlijn komt?

Op de 33ste assemblee van ICAO is gesproken over het uitfaseren van lawaaiige vliegtuigen. Nederland heeft gekozen voor een balanced approach, rekening houdend met lokale situaties, en België het mandaat gegeven om hierover te onderhandelen.

De heer Van der Steenhoven vraagt welke voorstellen de Europese Commissie heeft gedaan over de veiligheid en of het wetsvoorstel over privatisering van de beveiliging van luchthaven Schiphol terug is naar het kabinet. De luchtvaartsector is in de economische problemen gekomen, maar bij steunverlening moet worden bedacht dat er in het verleden veel geld is verdiend, ook met allerlei marginale activiteiten. Deze sector wordt eigenlijk al gesteund door de vrijstellingen van accijns en van BTW. Er kan wel tijdelijke steun worden gegeven ter compensatie van de verliezen in de dagen na de gebeurtenissen, maar geen langdurige, ongerichte steun, omdat er wel meer sectoren in moeilijkheden verkeren en omdat daarmee op den duur geen gezonde economische verhoudingen ontstaan.

In het witboek wordt het accent gelegd op het goederenvervoer en niet op het personenvervoer. De heer Van der Steenhoven deelt de opvatting dat de externe kosten in de prijs moeten worden doorberekend en dat er differentiatie moet zijn naar plaats, tijd en milieuaspecten. Hij hoopt dat deze snel wordt uitgewerkt in een richtlijn, ook al kunnen de gevolgen hiervan pijnlijk zijn. Een van de problemen is dat de groei van het transport groter is dan de economische groei en dat deze losgekoppeld moet worden om het verkeer in goede banen te leiden.

Op de laatste ICAO-bijeenkomst is nog niets afgesproken over een heffing op emissies van vliegtuigen, maar er is wel onderzoek gedaan naar een aviation charge voor alle maatschappijen in het EU-luchtruim. De heer Van der Steenhoven is van mening dat deze moet worden uitgewerkt in een richtlijn en in het witboek.

In de marge van de Transportraad wordt met Duitsland en België gesproken over de IJzeren Rijn, maar hierover is nog geen kabinetsbesluit genomen. Er wordt alleen een afspraak gemaakt, die nader wordt uitgewerkt nadat de parlementen erover hebben gesproken. Met zo'n internationale overeenkomst wordt wel een bepaalde richting vastgelegd, terwijl er in het Nederlandse parlement nog een discussie over alternatieven gaande is. Dit debat moet niet worden ondervangen doordat er afspraken met België en Duitsland worden gemaakt.

De heer **Stroeken** (CDA) sluit zich aan bij de opmerking van de heer Van der Steenhoven dat er met het parlement moet worden gesproken over de IJzeren Rijn, voordat er overleg met Duitsland en België plaatsvindt, waarin voor een bepaalde richting wordt gekozen. De CDA-fractie ondersteunt in het algemeen de opstelling van de regering in de Transportraad. Een van de punten bij het veiligheidsbeleid is het dragen van wapens door de vliegtuigbemanning. Wat is het standpunt van de minister hierover?

Er is een zorgvuldig standpunt over tijdelijke, eenmalige steun aan de luchtvaartsector. Er moet alleen steun worden gegeven bij incidentele problemen, maar niet bij structurele problemen.

De heer Stroeken is een voorstander van een intensieve lobby voor vestiging van de EASA in Nederland. Hij is verheugd dat er eindelijk overeenstemming is bereikt met het Verenigd Koninkrijk om Gibraltar uit het Europees luchtruim te halen. Hij gaat op voorhand akkoord met het standpunt over de modal shift bij het witboek. Bij de TEN-richtsnoeren is het niet verstandig om overhaast allerlei agendapunten toe te voegen, maar is het beter om te wachten op de formele evaluatie in 2004. Snelheidsbegrenzers zijn dringend nodig bij buitenlandse voertuigen, omdat het inhaalgedrag van vrachtwagens op sommige lange rechte wegen, zoals de A67, onaanvaardbaar is. De heer Stroeken juicht het toe dat Nederland vooroploopt bij harmonisatie van de beroepsopleiding van chauffeurs.

## Het antwoord van de regering

De **minister van Verkeer en Waterstaat** merkt op dat er bij de IJzeren Rijn wordt onderhandeld op basis van een dubbelbesluit, waarbij het voorkomen van onomkeerbare milieuschade een belangrijke toets is. Er moet overleg worden gevoerd met België over de verdeling van de kosten. Als er een memorandum of understanding wordt gesloten met de buurlanden, is het een heel normale procedure dat de Kamer dat achteraf kan beoordelen.

De minister zegt toe een verslag van de ICAO-afspraken te doen toekomen. Het belangrijkste agendapunt was oorspronkelijk de milieueffening op kerosine, maar het accent is verlegd naar de beveiliging in verband met de terroristische aanslagen. Onder druk van de Verenigde Staten is besloten om in ICAO-verband afspraken te maken over een hush kit. In Montreal hebben de Verenigde Staten en de derdewereldlanden elkaar op dit punt gevonden, terwijl Nederland en België ervoor pleitten om elk land de vrijheid te geven om zijn eigen beleid te voeren. Hierdoor is het mogelijk om overmatig lawaaierige vliegtuigen op de nationale luchthaven te weren.

De luchtvaart is het belangrijkste onderwerp bij de Transportraad. Over de beveiliging op Schiphol kan eventueel een vertrouwelijk overleg plaatsvinden in aanwezigheid van de minister van Justitie. De uitslag van de recente security audit geeft geen reden tot ongerustheid. Er wordt alles aan gedaan om de luchthaven en het vliegen veilig te laten zijn.

In de ingelaste extra Transportraad zijn al een aantal kwesties besproken die in de brief van De Palacio aan de orde zijn gesteld. Hierover vindt nog overleg plaats in de ministerraad. De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd over de kabinetsreactie op deze voorstellen. Er is afgesproken dat er geen tempoverschillen meer mogen zijn bij de implementatie van ECAC-regulering, bijvoorbeeld over het screenen van koffers waar geen passagier bij is.

Commissaris De Palacio streeft naar verbetering van de controle bij «access to sensitive areas of airports and aircrafts», passagiers en hun handbagage en overige bagage, vracht, post, training van grondpersoneel, met specificaties voor de instrumenten voor dergelijke controles. Er wordt niet overwogen om de piloten te bewapenen, maar wel om de cockpit af te grendelen. Hierover is al bijna overeenstemming in ICAO. Op risicovolle vluchten vliegt speciaal getraind, bewapend personeel mee. Het is van groot belang dat binnen EU en ECAC hetzelfde beleid wordt gevoerd, omdat er altijd misbruik wordt gemaakt van de mazen in het systeem. In ICAO-verband is ook gewerkt aan overeenstemming met de Verenigde Staten, omdat er moet worden gezorgd dat er niemand uit de pas loopt.

Bij de controle op transferpassagiers en binnenlandse vluchten is het Akkoord van Schengen van toepassing. Dit laat onverlet dat de security checks dezelfde zijn als die t.a.v. niet-Schengenpassagiers. De terroristen hebben binnenlandse vluchten gebruikt in de Verenigde Staten, omdat er op internationale vluchten meer controle plaatsvond. Door de aangescherpte controle zijn er wel capaciteitsproblemen ontstaan en duurt het langer voordat men erdoor is.

Het is uitermate belangrijk dat er een level playing field is bij steunmaatregelen, omdat het niet de bedoeling is dat zwakke broeders op de been worden gehouden door staatssteun. Er mag van de Commissie wel steun worden verleend bij schade geleden doordat er de eerste vier dagen na 11 september niet werd gevlogen naar de Verenigde Staten, Azië en het Midden-Oosten. Er waren geruchten over grote bedragen aan staatssteun in sommige lidstaten. De minister van Financiën en de minister van Verkeer en Waterstaat hebben een brief gestuurd aan de Commissie en gevraagd hiertegen op te treden, alsmede overleg te voeren met de VS, omdat de staatssteun in de Verenigde Staten kan leiden tot grote prijs-

verlagingen van tickets om daarmee de markt af te romen. Dit komt ook aan de orde in de Transportraad.

Binnen de afspraken over de Europese ruimte past geen staatssteun aan Swissair. Het Belgisch voorzitterschap heeft de Zwitserse ambassadeur uitgenodigd om hierover uitleg te geven. De minister neemt aan dat er procedures in gang worden gezet door de Commissie tegen landen die tegen de regels staatssteun hebben gegeven, omdat er toch een sanering plaatsvindt in de luchtvaart. Bij fusies van maatschappijen uit verschillende landen kunnen er problemen ontstaan met ownership en control, waarover ook wordt gesproken binnen de Commissie. Als er grote fusies plaatsvinden binnen Europa, kan er beter worden geconcurrereerd met de Verenigde Staten. Als de nationaliteitseis vervalt, komen de internationale luchtvaartverdragen op losse schroeven te staan en moet er met al die landen opnieuw worden onderhandeld. Het is interessant voor de KLM en voor de Europese luchtvaart in het algemeen om te komen tot ownership en control voor heel Europa, omdat de Verenigde Staten anders de markt dicteren, ook door op grote schaal staatssteun te geven. De marktpositie wordt door zo'n cash flow van miljarden dollars enige tijd ondersteund, maar dat gaat ten koste van de positie van Europese luchtvaartmaatschappijen. De Commissie is bezig de open-skies-verdragen aan te vechten, maar de Transportraad wil geen mandaat geven voor onderhandelingen hierover. Met name Ierland ligt dwars. Omdat Ierland een gunstig verdrag heeft gesloten met de Verenigde Staten, is het niet mogelijk om unanimititeit te bereiken op dit punt. De Commissie heeft bij de vorige Transportraad voorstellen gedaan over het Europees luchtruim, maar hiertegen is door Frankrijk en anderen protest aangetekend. De minister is van mening dat de Commissie mandaat moet krijgen om hierover namens de Europese Unie te onderhandelen en dat de huidige situatie ertoe kan leiden dat er Europees beleid wordt gevoerd in plaats van nationaal beleid.

Wat de verzekeringen betreft heeft de Nederlandse Staat molestschade tot 24 oktober afgedekt, niet alleen voor luchtvaartmaatschappijen. Het voorstel van de Commissie is om dit uit te breiden tot het eind van het jaar, en dan uitsluitend voor luchtvaartmaatschappijen. De minister doet in de ministerraad het voorstel om dit uit te breiden tot luchthavens en de verkeersleiding, omdat daar ook sprake is van hoge risico's. Over de premiebetaling zal nog overleg plaatsvinden met de minister van Financiën. Het is van groot belang om te zorgen dat er geen verschillen ontstaan tussen de Europese landen. Er heeft geen overleg plaatsgevonden met de Verzekeringkamer, omdat deze verzekeringen bij buitenlandse maatschappijen zijn ondergebracht. Het is nog niet duidelijk of de verzekeringsmaatschappijen weer terugkomen op deze markt, als de risico's in voldoende mate zijn gereduceerd door de toegenomen beveiliging.

Er wordt gewerkt aan een verordening voor de aangescherpte beveiligingsmaatregelen, omdat deze onmiddellijk in werking treedt, terwijl er bij een richtlijn een overgangstermijn is van twee jaar.

Als er minder wordt gevlogen, vervallen de slots. De bedoeling is dat de luchtvaartmaatschappijen hun grandfather rights kunnen behouden, gezien de omstandigheden. Er wordt ook gewerkt aan vergroening van de slots.

Het is van groot belang dat er goede afstemming plaatsvindt tussen EASA voor de Europese Unie en de Joint aviation authority die in Hoofddorp is gevestigd voor de ECAC-ruimte. Hierbij spelen de mainportfunctie en het goede internationale netwerk van Schiphol ook mee.

Er is een ad-hocgroep die zich bezighoudt met vragen over de communicatie tussen de luchtverkeersleiding en de piloten, zoals of daarvoor een grotere bandbreedte te gebruiken is en of Eurocontrol daarbij betrokken is.

Er vindt een internationale audit plaats door Europa van de veiligheids-

procedures, zodat de aandacht hiervoor niet verslapt. Dit is ook in ICAO-verband bepleit. De EASA heeft de bevoegdheid om dit binnen de Europese Unie uit te voeren. De security valt hier niet onder. Daarvoor komt een aparte inspectie. Deze is nog niet uitgebreid tot de hele JAA.

Bij Galileo is de Commissie bezig om de private markt erbij te betrekken, naast de ESA. De minister wil van tevoren precies weten hoe de publiek-private samenwerking wordt geregeld.

Er wordt in december over het witboek gesproken. Op de informele raad van 14 en 15 september is door Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden gezegd dat er niet moet worden gewerkt met percentages voor een modal shift, maar met prijsprykkels om tot de gewenste vormen van mobiliteit te komen. Het vrachtvervoer valt onder de Europese ruimte, maar het personenvervoer op de weg valt onder het subsidiariteitsbeginsel. In Duitsland is een Strassenbenützungsgeld ingevoerd dat in de plaats treedt van het eurovignet. Nederland zou hieraan mee kunnen doen. De verwachting is dat Denemarken en België hier ook aan meedoen. Nederland kan een voortrekker zijn bij het prijsbeleid voor personenvervoer op de weg. In het witboek wordt ernaar gestreefd om de kosten van vervoersmodaliteiten consequent door te berekenen.

De minister is van mening dat de herziening van de TEN-regeling binnen de gestelde termijn, voor 2003, moet worden afgerond. De overslagterminals voor de binnenvaart moeten misschien ook onder deze regeling vallen. De Europese Commissie zou moeten bevorderen dat er in heel Europa waterstof getankt kan worden, omdat de oliemaatschappijen daar geen belang bij hebben.

Er zijn proeven geweest met snelheidsbegrenzers in Nederland, maar dit moet uiteindelijk op Europees niveau worden geregeld. De minister zegt toe dat zij wil proberen om de bussen op de agenda te zetten. Het voorstel om de maximumsnelheid voor bussen te verhogen tot 100 km om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, is niet overgenomen door de minister van VROM, omdat dit zou leiden tot meer emissies.

De maximumsnelheden voor vrachtwagens binnen Europa zijn nog niet geharmoniseerd. Bij de snelheidsbegrenzers zouden er afspraken gemaakt moeten worden over internationaal transitoverkeer en overig verkeer. Er zijn nog steeds verschillende regels over in het weekend of op zondag rijden. Hierbij moet op korte termijn harmonisatie plaatsvinden, omdat er na de uitbreiding van de Europese Unie allerlei landen met zondagsrustverordeningen bijkomen. Dit onderwerp is door Spanje op de agenda gezet. Het Nederlandse standpunt over eigen rijders levert in toenemende mate problemen op, zodat dit de volgende keer besproken dient te worden. Er zijn geen specifieke gevolgen van Erika voor Nederland.

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

De voorzitter van de algemene commissie voor Europese Zaken,  
Te Veldhuis

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