

Vergaderjaar 2001–2002

**21 501-09**

**Transportraad**

**21 501-10**

**Telecommunicatie- en Postraad**

**Nr. 145**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 5 juli 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en de algemene commissie voor Europese Zaken<sup>2</sup> hebben op 13 juni 2002 overleg gevoerd met minister Netelenbos en staatssecretaris J.M. de Vries van Verkeer en Waterstaat over:

- **het verslag Telecommunicatie- en Postraad van 25 maart 2002 (21 501-10, nr. 77);**
- **het verslag Transportraad van 26 maart 2002 (21 501-09, nr. 143);**
- **de geannoteerde Agenda Telecommunicatie- en Postraad van 18 juni 2002 (VW-02-406/EU-02-155);**
- **de geannoteerde Agenda Telecommunicatie- en Transportraad van 17 juni 2002; onderdeel transport en Verslag informele Transportraad 31 mei t/m 2 juni 2002 (VW-02-410/EU-02-159);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 mei 2002 inzake railgoederenvervoer: ketenanalyse op corridor Rotterdam-Milaan (VW-02-384);**
- **Fiche over een Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (kamerstuk 22 112, nr. 227, fichenr. 6);**
- **Fiche over een Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad en van Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheids-spoorwegsysteem (kamerstuk 22 112, nr. 227, fichenr. 4);**
- **Fiche over een Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (kamerstuk 22 112, nr. 227, fichenr. 3);**
- **Fiche over een Voorstel voor een Verordening van het Euro-**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), fng. voorzitter, Van Heemst (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Atsma (CDA), Hamer (PvdA), Nicolai (VVD), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Ten Hoopen (CDA), De Pater-van der Meer (CDA), Alblas (LPF), Eberhard (LPF), Jense (LN), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Schonewille (LPF) en Wijschenk (LPF). Plv. leden: Bakker (D66), Crone (PvdA), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Mastwijk (CDA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Bruls (CDA), Van Ruiten (LPF), T. de Graaf (LPF), Teeven (LN), Rosenmöller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Stuger (LPF) en Jukema (LPF).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), fng. voorzitter, Melkert (PvdA), Van der Hoeven (CDA), Voûte-Droste (VVD), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Verhagen (CDA), De Graaf (D66), Cornielje (VVD), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), Karimi (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Albayrak (PvdA), Van der Staaij (SGP), Janssen van Raay (LPF), Van Winsen (CDA), Palm (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Jager (CDA), Teeven (LN), Wolfsen (PvdA), Schonewille (LPF), De Jong (LPF) en De Nerée tot Babberich (CDA). Plv. leden: Koenders (PvdA), Hessels (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Vietsch (CDA), Dittrich (D66), Van Geel (CDA), Vos (GroenLinks), Van Velzen (SP), Rouvoet (ChristenUnie), De Graaf (LPF), Sterk (CDA), Varela (LPF), Ormel (CDA), Jense (LN), Zeroual (LPF), Smulders (LPF) en Mastwijk (CDA).

**pees Parlement en de Raad betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren (Marco Polo) (VW-02-334);**

- **Fiche over een Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau (ERA) (kamerstuk nr. 22 112, nr. 229, fichenr. 2).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

**Vragen en opmerkingen uit de commissies**

De heer **Nicolai** (VVD) wil meer weten over de faciliterende rol van de overheid bij de invoering van het nieuwe internetprotocol Ipv6. Wat vinden de andere landen hiervan? Welke invloed heeft de Amerikaanse overheid op de International Cooperation for Associated Names en Numbers (ICANN)? Het is de bedoeling via het Governmental Advisory Committee (GAC) meer invloed op de ICANN te krijgen, maar leidt dat tot minder invloed van de VS, zodat er sprake is van een meer evenwichtige bemoeienis? Welke landen nemen deel aan het GAC? Wat betreft de ONP-richtlijnen wordt er op korte termijn een lijst van relevante markten samengesteld, maar hoe verloopt dat procedureel? Wordt de Tweede Kamer daar nog bij betrokken? Wat is de stand van zaken van het project elektronische identificatie?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) heeft moeite met de bijstelling van de Nederlandse bedenkingen tegen de liberalisering van vrachtafhandelingsdiensten. Deze zal tot veel problemen leiden, terwijl het nu goed loopt. De loodsdiensten moeten buiten het pakket blijven, want dat gaat ten koste van de kwaliteit en vervolgens van de veiligheid. Worden de loodsdiensten toch geliberaliseerd, dan moet dat ook gelden voor die in de kleinere havens, met het oog op de continuïteit. Wordt er straks gewerkt met een concessie of een aanbesteding per haven, of kunnen schepen straks eigen loodsen meenemen? Het laatste is nog linker. Van zelfafhandeling mag alleen gebruik worden gemaakt tegen de in die haven geldende arbeids- en veiligheidsregels. Concurrentie op kwaliteit is prima, maar je moet oppassen met concurrentie tussen de havens. Coördinatie is minstens zo belangrijk, ook vanwege de milieunormen. Een eerlijk speelveld is belangrijk, maar Nederland geeft toch al vrij veel steun aan havens?

De heer Duyvendak is het niet eens met het gestelde dat modal shift onvoldoende is voor het realiseren van een duurzaam vervoerbeleid. Zijns inziens is daar in de praktijk nooit serieus naar gestreefd. Autorijden is niet duurder geworden, maar openbaar vervoer wel. Er is heel veel asfalt aangelegd, terwijl het railnet slecht is onderhouden. Hoe ziet de minister haar politieke positie op dit punt, nu het Nationaal verkeer- en vervoersplan (NVVP) is verworpen? De tweede Structuurvisie verkeer en vervoer (SVV) sluit veel nauwer aan bij het Witboek. Moet de minister niet terug naar die politieke positie? Hoe staat het met het commerciële gebruik van documenten van de overheid? Publieke informatie moet vrij toegankelijk zijn en blijven en mag niet in handen van de commercie vallen.

Mevrouw **Gerken** (SP) vindt dat Nederland het aangepaste voorstel over de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in de zeehavens ook moet afwijzen. Omdat het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Frankrijk en Griekenland zich tegen het recht op zelfafhandeling hebben gekeerd, is het onzeker of een meerderheid van de landen met de richtlijn instemt. Het laden en lossen door niet geregistreerde havenwerkers tast de kwaliteit van dienstverlening en veiligheid aan. Zij werken onder het loon van de vaste havenwerkers, maar dat leidt tot een oneigenlijke druk op lonen en arbeidsvoorwaarden. Daardoor kunnen banen voor de vaarkrachten in

de havens verdwijnen, waardoor de onveiligheid toeneemt. Wat vindt de minister van de kritiek van de Havenraad op deze portpackage en van de onvrede onder de Nederlandse havenarbeiders en de stakingsdreiging op dit punt? Komt zij op voor de belangen van de havenarbeiders en wil zij dit soort kwesties inbrengen bij de Transportraad?

De heer **Mastwijk** (CDA) vraagt wat de minister vindt van het treffen van veiligheidsmaatregelen in het kader van de specifieke stabiliteitsvoorschriften voor roll on roll off (RoRo) passagiersschepen, afgezet tegen de financiële belangen. Bij welk bedrag is het lopen van risico nog acceptabel? Waarom is het project IJzeren Rijn, waarover nog volop wordt gediscussieerd, toch al aangemeld als aanvulling op de lijst van Essen? Het creëren van een gemeenschappelijk Europees luchtruim is prima, maar dreigt niet het gevaar dat lidstaten het luchtruim blokkeren uit nationale belangen? Zo ja, wat kan daaraan worden gedaan? De heer Mastwijk stemt in met het wijzigingsvoorstel over rij- en rusttijden, maar zijn er al afspraken gemaakt over een gezamenlijke aanpak van een adequate controle? Past de verordening voor een ecopuntensysteem voor vrachtverkeer door Oostenrijk in een eenduidige EU-aanpak? Wat vindt de minister ervan dat de uitbreiding van de Oostenrijkse spoorwegcapaciteit naar 2004 is verschoven, ondanks de Oostenrijkse toezegging op dit punt? Hadden er geen sancties richting Oostenrijk moeten worden getroffen? De minister moet in de Transportraad een hard punt maken van de noodzaak van opheffing van de resterende belemmeringen inzake grensoverschrijdend railgoederenvervoer, want alle partijen hebben daar belang bij. Welke gevolgen heeft het voorstel voor een richtlijn over de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap voor de kwaliteit van het personenvervoer in Nederland? De openstelling van de Europese markt voor spoorgoederenvervoer leidt namelijk tot een grotere druk op het railnet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vraagt zich af waarom de regering nu wel instemt met de liberalisering van de havendiensten. Welke positie krijgen de loodsers? Is een gemeenschappelijk Europees luchtruim dichterbij gekomen na het akkoord over de Gibraltarkwestie? Wordt 2004 daadwerkelijk gehaald? Hoe staat het met het initiatief van de Consumentenbond en de ANWB tot het oprichten van een database voor de melding van vliegincidenten? Kan deze binnen Europa als voorbeeld dienen om de consumenten beter te laten kiezen als het gaat om veiligheid? Wat is de stand van zaken van de door minister Pronk beloofde kopgroepvorming in de EU voor een zogenaamde landingtakeoff-heffing, dit in het kader van het instrument van de beprijzing? Hoe staat het met de verplichting van de dodehoekspiegel?

Europees Commissaris Liikanen heeft inmiddels een voorschot genomen op de presentatie van de Commissie over de volledige uitrol van de derde generatie mobiele communicatienetwerken. In Het Financieele Dagblad laat hij namelijk weten dat hij de breedbandtelefonie geen strobreed in de weg zal leggen. Omdat de betrokken telecombedrijven al ongeveer 100 mld euro hebben betaald voor de UMTS-vergunningen, dreigen zij financieel in de knel te komen. Blijkbaar wil Liikanen deze bedrijven helpen door ze zo min mogelijk regels op te leggen. Daardoor kunnen ze, ook al zijn ze concurrenten, samenwerken bij bijvoorbeeld de aanleg van een netwerk, telefoonmasten en centrales. Hoe begrijpelijk dit standpunt ook is, het gaat niet aan dat deze samenwerking tussen telecombedrijven ontaardt in een min of meer gedoogde kartelvorming. Het toezicht op de telecomsector mag niet verslappen door de financiële situatie waarin deze bedrijven zich bevinden. Als dit bericht ook naar voren komt bij de presentatie, wat is dan de reactie van de regering? Hoe staat het met de voortgang van de Lissabonagenda? Het eEuropese actieplan 2005 moet snel en

concreet worden ingevuld. Hoe gaat het met breedband en de rol van de overheid in andere EU-landen?

De heer **Hofstra** (VVD) vindt de tijd rijp om revolutionairder om te gaan met het spoordossier. Dat kan voor een versnelling zorgen. Worden de richtlijnen voor visserij schepen en voor veiligheidseisen voor passagierschepen nog op tijd geïmplementeerd? Klopt het bericht dat 60% van het budget voor de ontwikkeling van trans-Europese netwerken (TEN's) nog niet is benut? Het wordt tijd dat daar iets mee gebeurt. Dat geldt ook voor de bureaucratische rompslomp om de TEN's heen. Er moet assertiever worden opgetreden ten aanzien van de Alpenlanden. Oostenrijk is zijn afspraken over de Brennercorridor nog niet nagekomen, maar voor dit en volgend jaar dreigt er een probleem met de capaciteit voor het wegvervoer in Oostenrijk. Wat gebeurt daaraan? Komt er een Europese gordel-draagplicht in bussen? Met betrekking tot Eurocontrol wordt een nieuwe stap gezet, maar wat merkt de consument daarvan? Leidt dit daadwerkelijk tot minder vertragingen in de zomerperiode? Chauffeurs moeten voldoende rust nemen, voor de veiligheid en voor hun eigen welzijn, maar vrachtwagens mogen niet te lang stilstaan langs snelwegen. Worden de weekendverboden ook geharmoniseerd? Wat vinden de Nederlandse verladers en vervoerders van deze regelingen? De minister moet blijven ageren tegen kruisfinanciering. Het budget voor het programma Marco Polo is 115 mln euro, maar Nederland vond dat te hoog. Wat is de stand van zaken op dit moment?

### **Het antwoord van de bewindslieden**

De **minister** vindt dat het aangepaste voorstel voor de richtlijn over de havendiensten redelijk in de pas loopt met het Nederlandse beleid. De concessieperiode van maximaal 46 jaar komt aardig overeen met de termijn die de havenmeester in Rotterdam hanteert. Over de zelfafhandeling is afgesproken dat de nationale wetgeving dominant is. In Nederland is sprake van algemeen verbindend verklaarde cao's. Daar vallen havenarbeiders onder. Er mogen dus geen goedkope arbeidskrachten worden ingehuurd. De FNV is tegen de richtlijn, omdat ze niet uitsluit dat Nederland door de richtlijn wankelmoedig wordt. Zo lang er echter algemeen verbindende cao's worden afgesloten, als resultaat van overleg tussen werkgevers en werknemers, worden er geen goedkope, niet gekwalificeerde havenarbeiders in dienst genomen. De minister gaat ervan uit dat dit ook in de toekomst niet zal gebeuren. Daar komt bij dat dan zaken als veiligheid en sociale zekerheid in het geding zouden kunnen komen. De minister is niet bang voor stakingen, omdat cao's hier, in tegenstelling tot sommige andere landen, goed zijn geregeld. De Havenraad heeft geen standpunt in dezen ingenomen, omdat men verdeeld was. Het loodswezen in Nederland is sinds 1987 geprivatiseerd, maar dat heeft helaas geleid tot een privaat monopolie, met alle problemen van dien, ook wat betreft de opleidingen. Het is tot op heden nog niet gelukt daar een eind aan te maken. De voorzitter van de Havenraad heeft inmiddels onderzocht op welke manier dat wel kan. Hij stelt voor met concessies te gaan werken. Het voordeel daarvan is dat de overheid bepaalde eisen kan stellen. De loodsdienst die daaraan voldoet, krijgt een concessie. Met behulp van de Europese concessiemogelijkheid zou het kunnen lukken dit reeds lang bestaande knelpunt weg te werken. Het eventueel weer in overheidsdienst brengen van de loodsen heeft het nadeel dat men 36 uur gaat werken. Dat leidt tot een groot personeelstekort dat waarschijnlijk ook jaren zal duren. Er zijn al veel richtlijnen over veiligheid en kwaliteit van havens. De richtlijnen voor de milieukwaliteit van havens worden steeds stringenter. Niet elk land houdt zich echter aan de afspraken. Controle en toezicht zijn dus van groot belang. In Nederland is de handha-

ving goed geregeld. Klachten kunnen worden gemeld bij het Europees Agentschap voor klachten.

De discussie over het Witboek gemeenschappelijk vervoerbeleid wordt zeker niet afgerond tijdens het Spaanse voorzitterschap. De minister is een voorstander van modal shift, maar het gaat vooral om de instrumenten. Nederland maakt onderscheid tussen modal shift doelstelling en modal shift beleid. Hier wordt sterk gestuurd op een prijsbeleid via het toerekenen van marginale kosten, zoals milieukosten, onveiligheidskosten en ziekenhuiskosten, gerelateerd aan transport. Daardoor worden de meest milieusparende en mensvriendelijke varianten, zoals de kust- en de binnenvaart, aantrekkelijker. Dat leidt tot modal shift. Nu is dat nog niet het geval, omdat een heleboel kosten niet worden toegerekend. Modal shift beleid is meestal subsidiebeleid geweest, maar dat heeft tot weinig geleid, want desondanks moet worden geconcludeerd dat de automobilititeit, ook in de transportsector, vele malen sneller groeit dan de andere modaliteitvormen. Dat komt door de kosten per ton per kilometer. Duitsland en Oostenrijk gaan volgend jaar de Strassenbenützungsg Gebühr invoeren. In Zwitserland wordt er al met veel succes mee gewerkt. De Britten zijn ook bezig met de voorbereiding van wetgeving ter zake. Nederland moet daar ook in meegaan, want dat betekent een geweldige impuls voor het vervoer per spoor en over water. Deze modal shift doelstelling via het prijsbeleid moet sterk worden aangezet op grond van het Witboek. Bij de Informele Transportraad is afgesproken dat tijdens het Nederlands voorzitterschap in 2004 wordt bekeken hoe de kustvaart zich heeft ontwikkeld.

Nederland is voorstander van dedicated spoorlijnen in Nederland, want dan is de eeuwige concurrentie tussen personenvervoer en goederenvervoer niet zo aan de orde. Het wachten is nu op de openstelling van de Betuweroute. De EISR-studie over het goederenvervoer in relatie tot het personenvervoer wordt de Kamer deze week toegestuurd. Tevens kan de Kamer een briefing krijgen over het benutten van het spoor en de capaciteit ter zake. De Nederlandse RoRo-passagierschepen voldoen aan de specifieke stabiliteitsvoorschriften. De kosten spelen vooral in de Zuid-Europese landen, maar daar heeft wel een mentaliteitsverandering plaatsgevonden. Na een aantal ernstige ongevallen, dat veel menselijk leed tot gevolg had, maar ook slecht was voor het toerisme, is de Griekse regering nu heel gemotiveerd op dit punt.

Het project IJzeren Rijn is heel belangrijk en past in de Europese strategie, ook volgens de Commissie. Daarom is het project ingebracht. Nederland bereidt de aanpassing van de tracébeslissing inmiddels voor, zodat de tunnels en de bypass zo snel mogelijk kunnen worden aangelegd. Voorts zijn de Zuiderzeelijn, de VERA-lijn en de Maasroute ingebracht. Het budget voor de TEN's moet in principe niet worden herijkt. De subsidie voor de Alpen- en de Pyreneeën-spoorovergangen is een goede investering, maar doet een groot beroep op het TEN's-budget. Ook het Galileo-project moet er nog uit worden betaald. Dit kan in 2004 tot een financieel probleem leiden.

De Gibraltarkwestie lijkt uit de wereld, maar het is nog onzeker of er afspraken worden gemaakt over simple sky. De kwestie is wel belangrijk, want met een gemeenschappelijk beheer van het luchtruim kun je files in de lucht voorkomen. Toch doet zich vaak een probleem voor, bijvoorbeeld als het gaat om het defensiegebruik van het luchtruim. Het duurt nog wel even, voordat er overeenstemming over simple sky wordt bereikt. De minister komt schriftelijk terug op de vraag naar de database voor de melding van vliegincidenten.

Oostenrijk maakt zich terecht grote zorgen over het transitoverkeer, want dat is nog steeds groeiende. Nederland stemt daarom in met de verlenging voor een jaar van het ecopuntensysteem, mits Oostenrijk de zaken die in 2004 zouden worden gerealiseerd, daadwerkelijk regelt. Het gaat onder andere om een substantiële kwalitatieve en kwantitatieve uitbrei-

ding van de railcapaciteit. Het wordt inderdaad tijd dat de resterende belemmeringen voor de corridor Rotterdam-Milaan worden opgeheven. De richtlijn voor railgoederenvervoer gaat volgend jaar voluit functioneren, maar er zijn altijd landen die ervoor zorgen dat het in de praktijk anders loopt. De Commissie kan via het Agentschap optreden als er sprake is van klachten.

De herziening van de richtlijn voor onder andere dodehoekspiegels voor nieuwe vrachtauto's en bussen komt aan de orde in de septembervergadering van de Interne Marktraad. Commissaris De Palacio heeft toegezegd nog deze maand met een voorstel over de bestaande vrachtauto's en bussen te komen. Gebeurt dat niet, dan stelt de minister die kwestie in de rondvraag aan de orde. De implementatie van richtlijnen op het terrein van zeevaart is een Koninkrijksaangelegenheid. Dat kost dus tijd. De voorbereiding van de nieuwe wet op de scheepvaart, waarin Europese kwesties en wereldkwesties van elkaar worden gescheiden, bevindt zich inmiddels in een afrondende fase. De minister hoopt dit wetsvoorstel nog te kunnen indienen. Vervolgens kan het nieuwe kabinet dat verdere dingen. In de toekomst kunnen richtlijnen dus sneller worden geïmplementeerd. De gordel draagplicht in bussen, met een overgangsperiode van zes jaar, heeft betrekking op interlokale bussen en touringcars, maar niet op stadsbussen. Met de harmonisatie van de weekendrijverboden gaat het niet goed, want te veel landen vinden hun eigen oplossing het best. De budgetophoging wat betreft het programma Marco Polo is een zaak voor de EcoFin.

De **staatssecretaris** deelt mee dat de Commissie binnenkort een aanbeveling publiceert met een lijst van relevante markten. Deze wordt door de OPTA's en NMa's vastgesteld. Breedbandinternet is een relevante markt, maar de Raad komt er niet meer aan te pas. Het nieuwe internetprotocol Ipv6 heeft betrekking op de uitbreiding van de internetadressen. Binnenkort schijnt men door de internetadressen heen te zijn, al wordt daar nog over gediscussieerd. Voor het bedrijfsleven is dat een enorme kostenpost. De faciliterende rol van de overheid bestaat uit het publiceren van best practices en het informeren van de industrie van de mogelijkheden op dit punt. Het ministerie van Binnenlandse Zaken is verantwoordelijk voor het project elektronische identificatie. Het project loopt tot eind dit jaar, maar er vindt geen besluitvorming plaats. Er wordt wel een presentatie van de mogelijkheden gegeven. De ICANN, een privaatrechtelijke organisatie, regelt het bestuur van internet en de bevoegdheden in dat kader, een zaak van groot publiek belang. De overheden zien inmiddels in dat zij daar ook een belangrijke rol in moeten spelen. Het Amerikaanse Congres pusht naar meer control over de ICANN, dus moet de EU zich daar via het GAC ook in mengen. Uiteraard blijft publieke informatie vrij toegankelijk. Het gestelde hierover heeft betrekking op de ontwikkeling van allerlei diensten, ook op het combineren van informatie, want dat is heel belangrijk voor het succes van met name de derde generatie. Als overheden meer vrije informatie via standaarden toegankelijk maken, dan is dat een stimulans voor het ontwikkelen van die diensten. De staatssecretaris heeft het gestelde door Commissaris Liikanen over de belemmeringen in de bestaande regelgeving gelezen. Deze wordt overigens niet veranderd, want dan wordt de mededinging op de tocht gezet. Netwerksharing tussen twee partijen is wel mogelijk. Zij kunnen een netwerk dan toch uitrollen. Op die manier kan de derde generatie tot stand komen. Duitsland en Nederland hebben inmiddels al aangegeven onder welke voorwaarden dit kan, zonder dat de mededinging in het geding is, dus zonder dat de consument zijn keuzevrijheid kwijtraakt. De niet-intelligente delen mogen worden gedeeld, maar de intelligente delen niet. In Nederland hebben Dutchtone en Ben een convenant gesloten over het samen uitrollen van de derde generatie, onder de naam RANN. De OPTA en de NMa controleren dat. Partijen weten tot waar zij mogen gaan. Een andere

optie is sitiesharing wat betreft antennes, want die kwestie wordt ook ingewikkelder. Het Lissabonprogramma 2002 heeft heel kort gedraaid, maar behelsde niet alleen de e. Het ging ook over meer werken en sociale cohesie. Het eEuropese actieplan 2005 is veel meer geconcentreerd op de e. Daarvan moet een stimulerende invloed op de ontwikkeling van ICT in Europa uitgaan. Toch moet dit plan nog meer handen en voeten krijgen. Nederland is al bezig met e-government, e-learning (Kennisnet) en e-health. Ook vindt er uitwisseling van projecten plaats.

De fng. voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Te Veldhuis

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

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