

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake minimale veiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet”

(COM(2002) 769 def. — 2002/0309 (COD))

(2003/C 220/06)

Op 22 januari 2003 heeft de Raad besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 71, lid 1, van het EG-Verdrag te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De gespecialiseerde afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die was belast met de voorbereidende werkzaamheden, heeft haar advies op 5 juni 2003 goedgekeurd; rapporteur was de heer Levaux.

Tijdens zijn 400e zitting op 18 en 19 juni 2003 (vergadering van 18 juni) heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité het volgende advies uitgebracht, dat met 68 stemmen vóór, bij 2 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Inleiding — Beknopte weergave van het richtlijnvoorstel

1.1. *Context*

- In haar Witboek van 12 september 2001 „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010 — tijd om te kiezen” kondigde de Commissie aan dat zij een richtlijn zou voorstellen inzake de harmonisatie van minimumnormen om de veiligheid van tunnels, met name op het trans-Europese vervoersnetwerk, te garanderen.
- Door de rampen in de Mont Blanc-tunnel en de Tauertunnel in 1999 en in de Sint Gotthardt-tunnel in 2001 is het besef gegroeid dat de veiligheid van tunnels van groot belang is. Daarom zijn op basis van recente werkzaamheden op internationaal, Europees of nationaal niveau, zoals in Italië, Frankrijk en Zwitserland, politieke besluiten genomen. De voorgestelde richtlijn gaat wel verder dan de aanbevelingen die de Economische Commissie voor Europa van de VN heeft voorgelegd.
- Het onderhavige richtlijnvoorstel, dat door de Commissie op 16 januari 2003 is toegezonden, is van toepassing op wegtunnels van meer dan 500 meter die tot het trans-Europese vervoersnetwerk behoren; de veiligheidseisen ten aanzien van spoorwegtunnels zullen in de richtlijnen over intermodaliteit in het railvervoer aan de orde komen.

1.2. *Doelstellingen*

1.2.1. De Commissie noemt in de toelichting op het voorstel de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen en zegt dat de eerste tien tot vijftien minuten na een incident of

ongeval beslissend zijn voor de kansen om mensenlevens te redden. Daarna geeft zij de volgende twee doelstellingen:

- preventie van kritieke situaties;
- beperking van de mogelijke gevolgen van ongevallen en brand.

1.3. *Inhoud*

In punt 3 van de toelichting wordt de inhoud van het voorstel weergegeven aan de hand van:

- het toepassingsgebied: de richtlijn is van toepassing op tunnels van meer dan 500 m die tot het trans-Europese wegennet behoren;
- de organisatorische eisen: elke lidstaat benoemt een bestuursorgaan, bijgestaan door een inspectiedienst, zodat de veiligheidsstructuur in iedere lidstaat hetzelfde is; de verschillende rollen en verantwoordelijkheden worden verduidelijkt;
- de technische eisen: deze zijn onderverdeeld in vier rubrieken: infrastructuur, beheer, voertuigen en weggebruikers.

1.4. *Aantal tunnels*

De richtlijn is van toepassing op zowel bestaande tunnels als tunnels die momenteel ontworpen of gebouwd worden. In de onderstaande tabel, overgenomen uit punt 4 van de toelichting, wordt een overzicht gegeven van de TEN-wegtunnels in de 15 lidstaten. Noorwegen is het enige andere EER-land dat tunnels van meer dan 500 m heeft (130 tunnels met een totale lengte van 200 km). Slechts drie kandidaat-lidstaten hebben tunnels van meer dan 500 m. In het TINA-netwerk hebben Bulgarije, Slovenië en Slowakije respectievelijk 4, 5 en 1 tunnel(s) in deze categorie, met een totale lengte van 15 km.

Lidstaat	Bestaande TEN-tunnels > 1 000 m	Nieuwe TEN-tunnels > 1 000 m 2002-2010	Bestaande TEN-tunnels 500-1 000 m	Nieuwe TEN-tunnels 500-1 000 m 2002-2010	Totaal TEN-tunnels > 500 m in 2010
Oostenrijk	33	8	19	4	64
België	1	0	1	0	2
Duitsland	19	12	18	6	55
Denemarken	1	0	2	0	3
Spanje	16	3	4	2	25
Finland	0	1	0	4	5
Frankrijk	18	2	13	2	35
Verenigd Koninkrijk	6	2	4	0	12
Griekenland	3	16	4	22	45
Ierland	0	1	0	0	1
Italië	83	13	144	6	246
Luxemburg	0	0	0	3	3
Nederland	1	3	7	0	11
Portugal	1	0	0	1	2
Zweden	0	3	0	0	3
Totaal EU	182	64	216	50	512
Totale lengte	900 km	172 km	151 km	39 km	1 262 km

1.5. *Waarom actie op Gemeenschapsniveau?*

De Commissie vindt dat actie op Gemeenschapsniveau noodzakelijk is omdat lange tunnels in alle lidstaten van de EU — behalve Finland en Ierland — voorkomen, de coördinatie verbeterd moet worden en de informatie, communicatie en voorzieningen op het gebied van de veiligheid geharmoniseerd moeten worden, om er zo voor te zorgen dat alle tunnels even veilig zijn.

1.6. *Kosten*

De Commissie schat dat de totale kosten voor het voorstel tussen de 2,6 en 6,3 miljard EUR zullen liggen. Bij dit laatste bedrag wordt ervan uitgegaan dat alle bestaande tunnels aan de eisen voor nieuwe tunnels zullen worden aangepast. De kosten komen voor rekening van de lidstaten.

2. **Algemene opmerkingen**

2.1. Het Comité steunt dit prima initiatief van de Commissie. Het schaart zich achter de doelstellingen en pleit ervoor

dat de maatregelen snel worden uitgevoerd om nieuwe tunnelrampen te voorkomen c.q. de gevolgen daarvan voor mens en economie zoveel mogelijk te beperken.

2.2. *Toepassingsgebied*

2.2.1. Het toepassingsgebied van de richtlijn beperkt zich vooralsnog tot tunnels van meer dan 500 m die tot het trans-Europese wegennet behoren. Harmonisatie van de regels is bij deze tunnels immers het gemakkelijkst. De Commissie stelt in haar toelichting echter wel terecht dat harmonisatie van informatie, communicatie, apparatuur en beheer van doorslaggevend belang is om de veiligheid en de bescherming van de gebruikers te verbeteren.

2.2.2. Zonder het toepassingsgebied nu al uit te breiden zou daarom wel duidelijk aangegeven moeten worden dat de eisen op middellange termijn voor alle bestaande tunnels van meer dan 500 m zullen gelden, dus ook voor tunnels die niet tot het trans-Europese wegennet behoren.

2.2.3. In de richtlijn zou bepaald moeten worden dat lidstaten bij ingrijpende herstel-, verbouwings- of onderhoudswerkzaamheden aan een tunnel van meer dan 500 m die niet tot het trans-Europese netwerk behoort, 20 jaar de tijd krijgen om de tunnel aan de nieuwe eisen aan te passen.

2.2.4. Gebeurt dit niet, dan zullen weggebruikers in Europa spoedig ondervinden dat voor „Europese” tunnels van meer dan 500 m andere regels gelden dan voor „nationale” tunnels, met alle veiligheidsrisico's van dien.

2.2.5. Het Comité beseft heel goed dat de voorziene kosten dan hoger zullen uitvallen; het meent echter dat de kosten wel op te brengen zijn omdat ze over een periode tot 2025 worden uitgesmeerd en dat de EU met het fonds dat het Comité in dit advies zal voorstellen (zie par. 2.4), over voldoende middelen zal beschikken om een dergelijk beleid te voeren.

2.3. Goedkopere maatregelen

2.3.1. In verband met de aanpassingskosten stelt de Commissie dat het de lidstaten is toegestaan: „onder bepaalde omstandigheden minder kostbare maatregelen te treffen, mits het bereikte veiligheidsniveau voldoende is” (par. 6A van de toelichting).

2.3.2. Het Comité kan de redenering van de Commissie niet helemaal volgen: ofwel zouden de lidstaten zich niet erg strikt opstellen door akkoord te gaan met duurdere werkzaamheden dan nodig is om aan de eisen van de richtlijn te voldoen, ofwel zouden er daadwerkelijk andere, goedkopere maatregelen mogelijk zijn die toch een toereikend of gelijkwaardig veiligheidsniveau waarborgen. In dit laatste geval vraagt het Comité zich af waarom de richtlijn niet gewoon in dergelijke goedkopere maatregelen voorziet.

2.3.3. De mogelijkheid voor de lidstaten om goedkopere maatregelen te treffen zal leiden tot onderhandelingen tussen de lidstaten en de Commissie, waardoor de uitvoering van de richtlijn aanzienlijke vertraging zal oplopen. Uitzonderingssituaties zouden bovendien afbreuk doen aan de gewenste harmonisatie, die volgens de Commissie van essentieel belang is om de veiligheid van tunnels te verbeteren.

2.3.4. Uitzonderingen zijn dan ook uit den boze, behalve wanneer uitvoering van de maatregelen technisch niet mogelijk is. Dit moet door de lidstaat worden aangetoond en door de Commissie worden bevestigd. De lidstaat dient dan een minstens even veilig alternatief voor te stellen.

2.4. Financiering

2.4.1. Het Comité beschikt niet over de middelen om een oordeel te kunnen vellen over de kostenraming van de Commissie, die wel erg beknopt is: „de totale kosten voor het voorstel liggen tussen de 2,6 en 6,3 miljard EUR”. Alleen Oostenrijk zou echter al een bedrag van 1,7 miljard EUR moeten uittrekken. Het Comité verzoekt de Commissie dan ook de raming nog eens goed te bekijken, zeker omdat het verschil tussen beide bedragen zo groot is dat de lidstaten alle ontheffingsmogelijkheden zullen proberen te benutten om zoveel mogelijk op de richtlijn „af te dingen”.

2.4.2. De verbouwing van de tunnels door de moeilijke omstandigheden — zoals de bodemgesteldheid — is bovendien specialistisch werk. Daarom gaat het Comité er hierna van uit dat alle bestaande tunnels aan de eisen van de richtlijn aangepast zullen worden en dat daarmee over een periode van tien jaar zo'n 6,3 miljard EUR gemoeid zijn.

2.4.3. De Commissie laat zich evenmin uitvoerig uit over de geraamde directe en indirecte kosten van ongevallen. Alleen al met deze onvolledige gegevens zou een uitgebreide studie echter hoogstwaarschijnlijk uitwijzen dat deze kosten op zo'n 1 miljard EUR per jaar neerkomen. Naar schatting kost het programma om de richtlijn uit te voeren en zo ongevallen te voorkomen of de gevolgen ervan te beperken, tien jaar lang 0,63 miljard EUR per jaar, beduidend minder dus.

2.4.4. De aanpassingskosten voor lidstaten met veel tunnels van meer dan 500 m lopen dus wel erg hoog op. De Commissie zou dan ook met een rechtvaardigere en aantrekkelijkere financieringsregeling moeten komen.

2.4.5. Er moet een rechtvaardigere regeling komen omdat iedereen, uit welke lidstaat of uit welk land hij nu afkomstig is, gebruik kan maken van het trans-Europese wegennet. Het is niet normaal dat een gemeenschappelijke last wordt afgewenteld op één lidstaat. Lidstaten die om geografische, historische of economische redenen tunnels hebben gebouwd en zo tot de aanleg van een goed Europees wegennet hebben bijgedragen, zijn dan de dupe.

2.4.6. Er moet een aantrekkelijkere regeling komen omdat het gevaar dreigt dat lidstaten met veel tunnels de aanpassingswerkzaamheden uiteindelijk om bezuinigingsredenen zullen uitstellen.

2.4.7. Zoals het Comité onlangs reeds heeft voorgesteld in zijn advies van 23 januari 2003 over de belastingregeling voor gasolie⁽¹⁾ zou er een nieuwe weg voor de financiering van de infrastructuur ingeslagen moeten worden door permanente opbrengsten (uit een heffing van 1 cent per liter voertuigbrandstof, d.w.z. 10 EUR per ton, oftewel ca. 3 miljard EUR per jaar vanaf 2006) in een „Europees vervoersinfrastructuurfonds” te storten. Deze opbrengsten worden jaarlijks door de 25 EU-lidstaten geïnd en overgeheveld naar het infrastructuurfonds, dat op de begroting van de Unie voorkomt. Uit hoofde van dit fonds zouden — met steun van de EIB — garanties voor leningen of subsidiebedragen van 50 % verstrekt kunnen worden voor de noodzakelijke aanpassing van tunnels van meer dan 500 m⁽²⁾.

2.5. Status van de veiligheidsbeambte

2.5.1. Krachtens de richtlijn moeten er verschillende organen (bestuursorgaan, inspectiedienst) worden opgericht; de rol en taken van deze organen, alsook van bepaalde andere betrokken partijen (tunnelbeheerder, alarmdiensten) worden duidelijk omschreven. Daarbij wordt een centrale positie ingenomen door de veiligheidsbeambte, die op de samenhang en uitvoering van de voorschriften moet toezien. Het Comité vindt dat de rol van deze veiligheidsbeambte verduidelijkt moet worden om zijn onafhankelijkheid en gezag te waarborgen.

2.5.2. Hoewel de Commissie bepaalt dat de veiligheidsbeambte „wat alle veiligheidskwesties in wegtunnels betreft onafhankelijk” is, is hij wel in loondienst van de tunnelbeheerder. Hierdoor zal hij bij noodsituaties of dringende problemen beslist in een lastig parket c.q. in een conflictsituatie terechtkomen.

Een dergelijke situatie kan zich bijvoorbeeld voordoen wanneer de veiligheidsbeambte krachtens punt 4 (Wijzigingen) van bijlage II „verkeersbepurende maatregelen [specificeert] of in urgente gevallen ... opdracht [geeft] tot afsluiting van de tunnel voor het publiek ...;”.

2.5.3. Er dient voor gezorgd te worden dat de veiligheidsbeambte volledig onafhankelijk is en zijn bekwaamheid wordt geverifieerd. Daartoe moet in de richtlijn worden verduidelijkt dat de veiligheidsbeambte:

- in geen geval in loondienst van de tunnelbeheerder mag zijn;
- als zelfstandige of voor een onderneming moet werken of lid moet zijn van een openbare dienst (burgerbescherming, brandweer, ...), die geen enkele betrekking met de tunnelbeheerder mag onderhouden;
- zelf over de vereiste bekwaamheid beschikt, hetgeen door het bestuursorgaan gecontroleerd moet worden;
- verzekerd moet zijn;
- zich in geval van ernstig conflict met de tunnelbeheerder rechtstreeks tot het bestuursorgaan mag wenden (ook de beheerder beschikt over deze mogelijkheid);
- over de nodige middelen beschikt om zijn werk te doen; de kosten hiervan komen voor rekening van de tunnelbeheerder volgens een contract dat aan het bestuursorgaan wordt voorgelegd.

2.6. Toekomstige lidstaten en speciale gevallen

2.6.1. Het Comité is verbaasd dat de Commissie niet ingaat op de gevolgen van de voorgestelde richtlijn voor de kandidaatlidstaten, die over enkele maanden tot de EU zullen toetreden. Het verzoekt de Commissie vóór 2005 een overzicht te geven van alle tunnels met een lengte van meer dan 500 m in de toekomstige lidstaten en het toepassingsgebied van de richtlijn onverwijld uit te breiden, om er zo voor te zorgen dat alle tunnels van alle (toekomstige) lidstaten in 2025 aan de eisen voldoen.

2.6.2. Het Comité is verheugd dat de Commissie heeft gekeken naar de studies die Zwitserland heeft uitgevoerd en Zwitserland en Noorwegen zal uitnodigen om deel te nemen aan de werkzaamheden van het comité dat in artikel 16 van de richtlijn wordt voorzien. Het Comité zou graag zien dat in de EU, Zwitserland en Noorwegen uiteindelijk dezelfde minimumeisen voor de veiligheid van wegtunnels gehanteerd worden.

(1) PB C 85 van 28.4.2003.

(2) Aangezien het hier om een zeer belangrijke kwestie gaat, wordt gepleit voor het opstellen van een initiatiefadvies waarin alle financieringsaspecten van dergelijke infrastructuurvoorzieningen uitvoerig geanalyseerd worden.

3. Bijzondere opmerkingen

3.1.

- Ten aanzien van de belangrijkste oorzaken van ongevallen (punt 2 „Doelstelling” van de toelichting) meent het Comité dat ongevallen eveneens vaak te wijten zijn aan het feit dat tunnels verouderd of niet modern genoeg meer zijn of in slechte staat van onderhoud verkeren.
- Er zou op gewezen moeten worden dat de veiligheidsmaatregelen voortdurend aangepast zullen worden aan nieuwe technische ontwikkelingen en veranderd gedrag. Het is bijvoorbeeld denkbaar dat nieuwe brandstoffen zoals LPG op korte termijn algemeen gebruikt zullen worden. De richtlijn zal dan snel aangepast moeten worden omdat nu nog wordt uitgegaan van incidenten of ongevallen die leiden tot brand, eventueel gevolgd door ontploffing. Met brandstoffen zoals LPG is bij ongevallen onzeker of de ontploffing voorafgaat aan de brand of daarop volgt, en dan moeten er dus nieuwe preventiemaatregelen en noodscenario's worden opgesteld.
- Wat de tweede doelstelling betreft, vindt het Comité dat niet alleen de materiële schade, maar ook de gevolgen voor mens en economie zoveel mogelijk beperkt moeten worden.

3.2. Toepassingsgebied

Het Comité heeft de Commissie al eerder in dit advies verzocht de richtlijn op termijn ook van toepassing te verklaren op tunnels van meer dan 500 m die niet tot het trans-Europese wegennet behoren. De kosten om deze tunnels vóór 2025 aan de eisen van de richtlijn aan te passen zouden voor de helft uit het bovengenoemde „Europese vervoersinfrastructuurfonds” betaald moeten worden.

3.3. Infrastructuur

Het Comité stelt voor dat de Commissie voor een ander uitgangspunt kiest; bij de aanleg van een tunnel met één bus zouden de nodige maatregelen getroffen moeten worden om de tunnel op zeer lange termijn met een tweede bus uit te breiden.

3.4. Voertuigen

Het gebruik van extra brandstoftanks zonder speciale veiligheidsmaatregelen kan beter verboden worden tot 2010, het jaar waarin de richtprijs van diesel voor bedrijfsdoeleinden geharmoniseerd wordt. In een recent richtlijnvoorstel inzake de harmonisatie van de accijnzen wees de Commissie erop dat de mededinging wordt verstoord doordat vervoerders die over reservetanks van 1 500 liter beschikken, extra veel goedkope diesel kunnen tanken terwijl andere vervoerders dat niet kunnen. Daarom zou de door de Commissie voorgestelde maatregel van tijdelijke aard moeten zijn en extra reservetanks verboden moeten worden.

3.5. Bestuurders van vrachtwagens van meer dan 16 ton

De Commissie zou er in de richtlijn aan moeten herinneren dat de lidstaten toezicht dienen uit te oefenen op de scholing van vrachtwagenchauffeurs. Concreet zouden alle vrachtwagenchauffeurs een speciale cursus over de veiligheid in tunnels moeten volgen en als bewijs hiervan een aantekening op hun rijbewijs moeten krijgen. De te treffen maatregelen moeten betrekking hebben op:

- de bijscholing van de huidige chauffeurs in de EU;
- de opleiding van nieuwe chauffeurs in de EU;
- de bekwaamheid van chauffeurs uit derde landen.

3.6. Bijlage I

3.6.1. Paragraaf 1.5.2: de richtlijn biedt een goede gelegenheid om vast te stellen welke regels tijdens dergelijke belangrijke of soortgelijke werkzaamheden in de nabijheid van een in bedrijf zijnde tunnel in acht genomen moeten worden om de veiligheid van het verkeer te allen tijde te garanderen.

3.6.2. Paragraaf 1.10: krachtens artikel 13 van de richtlijn dienen risicoanalyses stelselmatig voor alle soorten tunnels uitgevoerd te worden; er hoeven dus geen speciale regels te komen voor tunnels die onder water door lopen.

3.6.3. Paragraaf 1.11

- De verlichting moet bij incidenten of ongevallen lang genoeg (2 uur) blijven branden (d.m.v. noodstroomvoorziening of dubbel voedingssysteem).

- De brandblusvoorzieningen in klasse I-tunnels moeten verplicht zijn aangesloten op een leidingstelsel dat continu onder druk staat.
- Van de brandblussers moeten soort en capaciteit gespecificeerd worden.
- De derde alinea zou als volgt aangevuld moeten worden: „... onderbreken voor noedmeldingen aan de gebruikers via hun autoradio.”
- Het Comité stelt voor de vijfde alinea als volgt opnieuw te formuleren:

„Veilige energiebronnen en aansluiting van apparatuur (elektriciteit, radio, telefoon, enz.) op beschermde hoog- en laagspanningskabels die in geval van incidenten of ongevallen, enz. een werkingsduur van twee uur garanderen ...”

3.6.4. Paragraaf 2.2: gezien het belang van de rol van de veiligheidsbeambte verzoekt het Comité de Commissie om op één plaats in de richtlijn (art. 7) een volledige functieomschrijving weer te geven. Daarbij zou zij rekening moeten houden met de suggesties die het Comité eerder in dit advies heeft gedaan.

3.6.5. Paragraaf 3.2: er zou nader aangegeven moeten worden hoe deze controle moet plaatsvinden. Het Comité vindt dat de controle uitgevoerd moet worden door politie of douane, maar niet door de tunnelbeheerder, omdat deze daartoe niet wettelijk bevoegd is. Deze paragraaf zou dan ook geschrapt moeten worden.

3.7. *Bijlage II*

3.7.1. Paragraaf 2.5: Het Comité stelt voor het vierde streepje als volgt aan te vullen: „... ten behoeve van gebruik en onderhoud van de tunnel alsmede voor werkzaamheden binnen of in de nabije omgeving van de tunnel zijn opgesteld”.

3.7.2. De Commissie zou moeten verduidelijken in welke gevallen en hoe vaak de veiligheidsdocumentatie aangepast moet worden.

3.7.3. Tot slot komt het Comité nogmaals terug op de rol van de veiligheidsbeambte: de bevoegdheid van de veiligheidsbeambte om exploitatiebeperkende maatregelen op te leggen of in geval van nood de tunnel te laten afsluiten zou niet onopvallend aan het einde van bijlage II vermeld moeten worden, maar in artikel 7 van de richtlijn zelf opgenomen moeten worden, zoals het Comité al eerder heeft bepleit.

3.8. *Bijlage III*

3.8.1. Paragrafen 1 en 2.4 zijn met elkaar in tegenspraak wat de plaatsing van brandblussers en telefoons betreft. De voorkeur van het Comité gaat uit naar de voorschriften in paragraaf 2.4, omdat het beter is dat brandblussers en telefoons zich in de veiligheidsnissen bevinden.

3.8.2. Paragraaf 2.4:

- „Gewone” weggebruikers hebben niets aan het bord waarmee de veiligheids categorie van de tunnel wordt aangeduid. Dit bord is alleen nuttig voor mensen die over voldoende informatie beschikken om te begrijpen wat ermee bedoeld wordt.

- Er staan hier drie verschillende borden voor uitwijkhavens, die veel minder duidelijk zijn dan het bord dat twee bladzijden verderop — aan het einde van het document — is afgebeeld: weggebruikers kunnen in verwarring worden gebracht doordat de onderbroken en de doorgetrokken streep zich naast elkaar bevinden en denken wellicht dat hiermee een wegversmalling of omleiding wordt aangegeven.

3.8.3. In paragraaf 1.1 staat bovendien dat uitwijkhavens uitgerust moeten zijn met een noodtelefoon en tenminste twee brandblussers. Daarmee blijft eigenlijk alleen het derde bord over, omdat alleen hierop beide voorzieningen aangeduid staan. Wanneer ook de andere twee borden toegestaan zijn, zou de indruk gewekt kunnen worden dat er niet altijd een noodtelefoon en twee brandblussers aanwezig hoeven te zijn.

4. **Conclusies**

Het Comité schaart zich achter het initiatief van de Commissie om snel gemeenschappelijke minimumveiligheidseisen voor tunnels op het trans-Europese netwerk in te voeren. De Commissie biedt evenwel geen oplossing om de noodzakelijke aanpassing van de tunnels te helpen financieren.

Het Comité doet daarom de volgende voorstellen:

4.1. *Financiering van de aanpassingswerkzaamheden*

Gezien de krappe begrotingsruimte en het hoge aantal tunnels in sommige landen is het niet rechtvaardig noch stimulerend dat de aanpassingskosten voor rekening van de lidstaat zelf komen. Het Comité pleit er daarom opnieuw voor een nieuwe weg in te slaan door een „Europees vervoersinfrastructuurfonds” op te richten dat wordt gefinancierd door middel van een heffing van één cent per liter voertuigbrandstof in de EU (zie par. 2.4.7).

4.2. Toepassingsgebied

Om de harmonisatie van de veiligheidseisen en correct rijgedrag te bevorderen zou het toepassingsgebied van de richtlijn vóór 2025 uitgebreid moeten worden tot alle wegtunnels van meer dan 500 m. De aanpassingskosten van de betrokken lidstaten zouden voor de helft gefinancierd moeten worden door het „Europese vervoersinfrastructuurfonds” (zie par. 2.2 van dit advies).

4.3. Uitzonderingen afschaffen

Met het „Europese vervoersinfrastructuurfonds”, dat de helft van de noodzakelijke aanpassingskosten voor zijn rekening neemt, zouden geen uitzonderingen op de veiligheidsvoorschriften meer toegestaan mogen worden. Daarmee wordt voorkomen dat de maatregelen niet goed worden toegepast.

4.4. Speciale cursus voor chauffeurs van vrachtwagens van meer dan 16 ton

Voor de naleving van de minimumveiligheidsregels is het noodzakelijk dat weggebruikers goed geïnformeerd worden. Gezien de risico's die vrachtwagens met een gewicht van meer dan 16 ton opleveren is het beslist noodzakelijk dat de betrokken chauffeurs een speciale cursus volgen en als bewijs hiervan een aantekening op hun rijbewijs krijgen (zie par. 3.5 van dit advies).

4.5. Veiligheidsbeambte

De veiligheidsbeambte, die een centrale positie in de richtlijn inneemt, dient onafhankelijk te zijn van de tunnelbeheerder. Zijn bekwaamheid moet geverifieerd worden (zie par. 2.5.3 van dit advies).

Brussel, 18 juni 2003.

De voorzitter

van het Europees Economisch en Sociaal Comité

R. BRIESCH
