

Vergaderjaar 2000–2001

21 501-09

Transportraad

21 501-10

Telecommunicatie- en Postraad

21 501-18

Raad Werkgelegenheid en Sociaal Beleid

Nr. 126

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 april 2001

De algemene commissie voor Europese Zaken¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 29 maart 2001 overleg gevoerd met staatssecretaris J. M. de Vries van Verkeer en Waterstaat over:

- **het verslag van de Transportraad van 20 en 21 december 2000 (21 501-09, nr. 124);**
- **het verslag van de Telecommunicatie- en Postraad van 22 december 2000 (21 501-10, nr. 59);**
- **het verslag van de Informele Raad voor Telecom en Werkgelegenheid van 15, 16 en 17 februari 2001 (21 501-10, 21 501-18, nr. 63);**
- **de agenda van de Transportraad en Telecomraad van 4 en 5 april 2001 (21 501-10, nr. 66).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies over de Telecommunicatie- en Postraad

Mevrouw **Wagenaar** (PvdA) constateert dat er binnen de Europese Unie een meningsverschil is over het begrip «universele dienst». Haar fractie heeft sympathie voor de gedachte om de universele dienst in te zetten als middel om technieken breed toegankelijkheid te maken voor iedereen en zou dit willen uitwerken. Op een ander moment zou zij daarover wel verder willen discussiëren.

Mevrouw Wagenaar is benieuwd naar compromisvoorstellen over de Kaderrichtlijn (agendapunt 3). In Nederland is een aardig compromis gevonden. Zij vindt het ook goed om daarmee aan de gang te gaan. Als men in Europa daar niet aan wil, wat is dan de optie van de staatssecretaris in het debat?

Mevrouw Wagenaar is van mening dat de staatssecretaris moet vasthouden aan de Nederlandse opvattingen inzake de interconnectie-overeenkomsten (agendapunt 4).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteyn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteyn-Esser (D66), Slob (Christen-

Unie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

¹ Samenstelling:

Leden: Weisglas (VVD), Te Veldhuis (VVD), Scheltema-de Nie (D66), Van Middelkoop (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) en Molenaar (PvdA).

Plv. leden: Blaauw (VVD), Verbugt (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 Knaap (CDA), Waalkens (PvdA), Balkenende (CDA), Mosterd (CDA), M. B. Vos (GroenLinks), Feenstra (PvdA), Zijlstra (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Geluk (VVD), Visser-van Doorn (CDA), Örgü (VVD), Gortzak (PvdA) en Crone (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), 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), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Zij vindt agendapunt 6 een heel interessant punt, waarover nog ten principale zal worden gesproken. Zij kan zich ook vinden in agendapunt 10, de veiligheid van netwerken onder agendapunt 10.

De heer **Eurlings** (CDA) constateert dat het Europees Parlement zich recent in meerderheid heeft aangesloten bij een initiatief van het lid Van Velzen over de transparantie van GSM-tarieven en de internationale GSM-tarieven. In Nederland zijn door concurrentie tussen de providers de tarieven behoorlijk gedaald. In het buitenland zijn de tarieven nog ongehoorlijk hoog. Een wijziging van de Europese telecomwetgeving zal door de Telecomraad moeten worden geaccordeerd. Zonder wetgeving zullen naar de mening van de heer Eurlings de tarieven niet verlaagd worden. Is de staatssecretaris bereid zich achter het initiatief van het Europees Parlement te scharen? Ziet zij ook mogelijkheden om voorafgaand aan de Raad actief te lobbyen bij de Europese collega's? Nu KPN en Libertel eenheidstarieven binnen Europa gaan invoeren, is het des te urgenter om te komen tot een verlaging van de tarieven.

De heer Eurlings is van mening dat er meer eenduidigheid moet komen bij de toezichthoudende organen. Nederland heeft de Opta, maar in sommige landen is het veel slechter geregeld. De heer Eurlings steunt de Nederlandse insteek van versterking van de rol van de Commissie bij het consultatiemechanisme. Wil de staatssecretaris daarop stevig inzetten? De heer Eurlings is tevreden over de tekst over de aanmerkelijke marktmacht. Zet Nederland nu echt in op de kwalitatieve benadering ervan? Hij vindt dat een betere benadering dan de semantische presentatiediscussies die eerder zijn gevoerd.

De liberalisering van de Postmarkt is elke keer weer aan de orde. Aanvankelijk was de datum 2003, maar intussen is er geen datum meer voor volledige liberalisering. Er was een voorstel van commissaris Bolkestein dat niet ver ging, maar dat toch niet acceptabel was. De heer Eurlings vindt het teleurstellend dat het Zweedse voorzitterschap nog geen enkele aandacht aan dit dossier heeft besteed. Hij is van mening dat er snel een nieuw voorstel op tafel moet komen.

De heer Eurlings hoort graag de visie van de staatssecretaris op de initiatieven van commissaris Liikanen over de UMTS-veilingen. De staatssecretaris laat op zich af komen wat er gaat gebeuren, maar is het niet beter om op basis van de Nederlandse ervaringen met de UMTS en FM-veiling een bepaalde inzet in de discussie te kiezen? Dan is misschien nog invloed mogelijk op de uiteindelijke beleidsrichting in Europa.

Antwoord van de regering

De **staatssecretaris** constateert dat de universele dienst en de inzet daarvan als middel voor het breed toegankelijk maken van nieuwe technieken nog niet aan de orde is geweest. Zij vindt het een heel goed streven om iets toegankelijk te maken. De universele dienst wordt in Nederland echter betaald door de markt, namelijk door KPN. De staatssecretaris vindt dat de markt niet moet worden gebruikt om maatschappelijke wensen van de overheid voor iedereen te introduceren. Daarvoor bestaat ook een subsidie-instrument. Met de financiering moet dus voorzichtig worden omgesprongen.

Over de Kaderrichtlijn en de aanmerkelijke marktmacht begint men het binnen Europa eens te worden. De richtsnoeren van de Commissie, die er nog niet waren bij de Informele Raad, zijn inmiddels klaar. De consultaties daarover moeten beginnen en daarna zal de Commissie besluiten. Het pakket zal dan zodanig duidelijk zijn dat NRA's (Nationale Regulerende Autoriteit), staten en partijen voldoende rechtszekerheid hebben over de lijnen waarlangs besloten wordt over joint dominance.

Over interconnectie is in het verslag duidelijk uitgesproken dat je niets hebt aan netwerken, als ze onderling niet toegankelijk zijn. De Neder-

landse inzet is daarop gericht. Nederland probeert zoveel mogelijk lidstaten aan zijn kant te krijgen. Anders is er nog de terugvaloptie van de partijen met aanmerkelijke marktmacht.

Het initiatief van het lid Van Velzen van het Europees Parlement is nog niet diepgaand door de Telecomraad behandeld. Het zal ook niet op de agenda staan, omdat de lidstaten dit uitgebreid in overleg met hun parlementen moeten voorbereiden. De staatssecretaris zal de opvattingen van haar collega's peilen. Zij zal de Kamer daarover uitsluitend geven. Op dit moment is er echter geen concreet voorstel en kan zij dus niet aangeven wat zij zal doen. Zij is altijd voor lagere tarieven, ook internationaal, maar wil dit aan de markt overlaten. Transparantie vindt zij wel belangrijk. Tijdens de tweede lezing van het amendement in het Europees Parlement in september zal dit punt ook aan de orde komen.

De staatssecretaris constateert dat er met de Kamer overeenstemming is over het consultatiemechanisme. De vraag is alleen of daar in Europees verband een meerderheid voor te winnen is.

Het initiatief van commissaris Bolkestein over liberalisering van de postmarkt, dat in Nederlandse ogen aan de magere kant is, is in Europa afgewezen omdat men het nog te veel vond. Dit heeft tot de nodige complicaties geleid. Het was duidelijk dat het Zweedse voorzitterschap zijn aandacht vooral zou richten op een aantal onderdelen van de ONP-review (Open Network Provisions-review). Het gevoel is dat het dossier pas weer verder komt als de verkiezingen in Engeland zijn geweest. Misschien komt er in de Raad van juni een nader voorstel. Het staat nu wel op de agenda, maar de staatssecretaris verwacht er niet zoveel van.

Over UMTS heeft de Europees commissaris na afloop van de laatste uitgifte toegezegd, onmiddellijk een overzicht te sturen van de stand van zaken en zijn indruk daarvan. Er zijn steeds minder landen die nog tot uitgifte moeten overgaan. De gevolgen voor de telecomsector in het algemeen zijn heel breed merkbaar. Er komt nog een discussie in de raad en de staatssecretaris wacht die af. Het gaat nog niet zozeer om politieke beslissingen. In het verslag van de Telecomraad zal zij aangeven wat er gaat gebeuren. Zodra het gaat om een visie van Nederland is de Kamer daar vanzelfsprekend bij betrokken.

Vragen en opmerkingen uit de commissies over de Transportraad

De heer **Weekers** (VVD) constateert dat goede voortgang lijkt te worden geboekt met de afspraken naar aanleiding van de ramp met de Erika om het vervoer over zee veiliger te maken.

Hij begrijpt dat vooral Frankrijk de druk opvoert om het Galileo-project van de grond te krijgen. Het is terecht dat Nederland daarbij een aantal zeer kritische vragen stelt. Het gaat met name om een goede kosten-batenanalyse, waarop al eerder door de Kamer is aangedrongen. Er wordt gesproken over benodigde publieke financiering. Om welk bedrag gaat het? Onlangs heeft de minister van Buitenlandse Zaken in een brief aangegeven dat Galileo een puur civiel systeem is, dat civiel beheerd moet worden. In militaire zin heeft Nederland er geen enkele behoefte aan. Wat zijn de publieke doelen en wat is het publieke belang bij Galileo? Het lijkt erop dat het louter een prestigekwestie voor Europa aan het worden is. De heer Weekers roept de staatssecretaris op om zeer kritisch te blijven en hierover de Kamer uitleg te verschaffen. Als dit niet vandaag kan, kan het eventueel schriftelijk.

De heer Weekers vindt het een goede zaak dat de EASA (European Aviation Safety Agency) wordt opgericht. Nederland heeft de hoofdvestiging van dit agentschap geclaimd. Duitsland heeft dat ook gedaan. Kan de staatssecretaris aangeven hoe andere lidstaten denken over de vestigingsplaats?

De Conventie van Montreal over de aansprakelijkheid van luchtvervoerders wordt herzien en aangepast aan de eisen van de 21ste eeuw. De Raad

heeft tot doel een gecoördineerde deponering van de akte van bekrachtiging en wel voor december 2002. Kan de staatssecretaris aangeven wat er gebeurt als niet alle verdragspartners ratificeren? Gaat dan het aansprakelijkheidsregime divergeren over de diverse lidstaten en de vliegmaatschappijen die daaronder vallen?

Voor het personenvervoer ligt er een voorstel voor een verordening betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunningen van openbardienstcontracten en personenvervoer. De heer Weekers steunt de regering in het streven om het voorstel meer in balans te brengen door bij het toestaan van uitzonderingen op de aanbesteding, ook de toepassing van reciprociteit toe te staan. Het is namelijk van den gekke dat bepaalde landen voor wellicht belangrijke sectoren uitzonderingen kunnen claimen, terwijl de reciprociteitseis daarvoor niet zou gelden. Kan de regering in de notitie aangeven welke aanpassingen in de Wet personenvervoer 2000, het voorstel voor een concessiewet, de HSL-tender en de aanbestedingsmethodieken naar verwachting nodig zijn, wanneer deze verordening wordt ingevoerd? Over het uniforme chauffeursattest heeft de regering eerder aangegeven dat het voorstel gezien het vereiste van proportionaliteit beter geregeld zou kunnen worden via het verblijfs- en arbeidsrecht. Omdat er geen alternatieven op korte termijn zijn, steunt de regering het voorstel van de Commissie, maar zij zet zich tegelijkertijd in om op langere termijn die aansluiting bij het verblijfs- en arbeidsrecht te zoeken.

De heer Weekers vindt het voorstel voor de weekendrijverboden voor zware vrachtwagens teleurstellend. Hij heeft de indruk dat de rijverboden alleen maar worden opgerekt en uitgebreid. Hij verzoekt de regering om krachtig stelling te nemen, ernaar te streven dat de verboden zo minimaal mogelijk zijn en ervoor te waken dat het Nederlandse beroepsgoederenvervoer in een achterstandspositie komt ten opzichte van het beroepsgoederenvervoer in landen als Frankrijk en Duitsland.

De heer Weekers begrijpt uit de geannoteerde agenda dat er over verschillende modaliteiten wordt gesproken in verband met het voorstel voor de 15-meterbussen. Is er meer duidelijkheid te geven nu de Transportraad dichterbij komt?

Nederland zal met belangstelling kennisnemen van het voorstel voor harmonisatie van opleidingseisen voor chauffeurs. De heer Weekers vraagt zich af of de chauffeursvakbekwaamheidseisen in een aantal landen in Europa niet heel erg achter liggen bij Nederland. Wat zijn de gevolgen als er één stelsel in Europa komt? Als het door Europa wordt opgelegd, moet het wel voor alle lidstaten gelden en moeten de zwakkere broeders geen overgangstermijn krijgen van tien jaar. Het is ook van groot belang dat Nederland zich ervoor blijft inzetten om zoveel mogelijk aan de sociale partners zelf over te laten.

De heer **Herrebrugh** (PvdA) is van mening dat een aantal voorgestelde maatregelen voor een volg- en oriëntatiesysteem op zee niet effectief zijn. In de notitie wordt aangegeven dat vooral in de Middellandse Zee een aantal basisvoorwaarden voor implementatie ontbreken. Is dit dan wel de juiste inzet in Europees verband? Zou het niet moeten worden beperkt tot de gebieden waar wel de basisvoorwaarden aanwezig zijn om zo'n systeem effectief in te voeren en zou het daar niet versneld moeten worden ingevoerd? Wil de regering dit aan de orde stellen in het overleg? Als vooruitlopend op een implementatie in IMO-verband schepen worden uitgerust met een reis-volgsysteem, wordt dan niet een systeem opgezet dat in zijn effectiviteit niet te controleren is? Het systeem kan effectief worden ingezet voor bestemmingshavens en uitloophavens, maar hoe effectief kan het zijn voor doorgaande scheepvaart? De heer Herrebrugh is voorstander van een systeem dat uitvoerbaar is, controleerbaar en in rechte afdwingbaar. Wil de regering een dergelijke insteek als uitgangspunt nemen bij de onderhandelingen in Brussel?

In verband met de instelling van een schadevergoedingsfonds voor gevallen van olievervuiling wordt gesproken over de instelling van een zogenaamde «derde tier». De heer Herrebrugh heeft in de Van Dale dit woord niet kunnen vinden en begrijpt niet wat dit betekent. Zou het niet verstandig zijn om in de tekst een normale omschrijving van een dergelijk systeem op te nemen? Naast de bestaande systemen wordt nu een nieuw systeem opgericht, waarvan de meerwaarde hem ontgaat. Hij krijgt hierover graag nadere informatie, waarna hij eventueel een oordeel zal geven. Bij het uniforme chauffeursattest gaat het naar de mening van de heer Herrebrugh om een beperkt probleem, namelijk de werkzaamheid van niet-EU-onderdanen in het cabotageverkeer binnen de Europese Unie in het door Europese ondernemingen uitgevoerd vervoer. Het zou in totaal om ongeveer 1000 gevallen gaan. Dit moet toch op een makkelijke manier te controleren zijn zonder een compleet nieuwe instrumentarium met de daarbij benodigde administratieve en bureaucratische afhandeling in het leven te roepen? Kan geen aansluiting worden gevonden bij de voorwaarden voor de toetreding van werknemers van buiten de Europese Unie op de Europese arbeidsmarkt, waar normale toelatingseisen bestaan voor de werkvergunningen?

De heer **Stroeken** (CDA) constateert dat er een aantal goede ontwikkelingen zijn op het gebied van transport in de Europese Unie. Zijn fractie twijfelt ook niet aan de inzet van de staatssecretaris. Andere zaken verlopen moeizamer. De richtlijn voor het alcoholpromillage is niet doorgegaan. Nu wordt een aanbeveling voorgesteld. De CDA-fractie staat daarachter. In eerdere discussies in de Kamer is gezegd dat het 0,2 promille moet zijn. De heer Stroeken vindt dat eerst moet worden afgetast wat haalbaar is. Laat er eerst een commitment zijn. Daarna kan worden gepraat over verdere haalbaarheden. Een ander voorbeeld betreft het milieu en het integreren van duurzame ontwikkeling in het beleid. De verhalen dat Schiphol en Rotterdam nauwelijks toegevoegde waarde zouden hebben, vindt hij in dat verband onjuist. Die twee mainports zijn nog uitermate belangrijk en niet te verwaarlozen, zeker niet wat betreft de concurrentiepositie. Een duidelijk voorbeeld van een misser in Europa dat afspraken over een gemeenschappelijk Europese luchtruim stranden, omdat twee landen het niet eens worden over een detail als Gibraltar. Dat maakt Europa ongehoorwaardig en is Europa op z'n smalst. Hoewel het transport van dieren niet op de agenda staat, lijkt het de heer Stroeken verstandig dat ook in de Transportraad eens goed over het «slepen» van dieren wordt gesproken. Er moeten betere afspraken komen over sanitaire omstandigheden, het welzijn van dieren en de omstandigheden van het transport. Er moet ook een goede en transparante registratie van transporten komen. De transportsector mag geen negatief imago krijgen door de problemen die er op dit moment zijn. De heer Stroeken verzoekt de staatssecretaris dit punt met haar collega's te bespreken, al dan niet informeel.

Antwoord van de regering

De **staatssecretaris** is het op het gebied van zeevervoer met de heer Herrebrugh eens dat regelgeving goed moet worden toegepast en dat richtlijnen moeten worden gehandhaafd. Het heeft niet veel zin om nieuwe regels op te stellen als die een regionaal of breder verband niet gehandhaafd kunnen worden. Het gaat bij de richtlijn en de verordening om een presentatie met een oriënterend debat. Daarbij zal duidelijk worden welke kant het opgaat en hoe in andere landen daarover gedacht wordt.

Het Engelse woord «tier» betekent «laag». Bij dit onderwerp gaat het om

een presentatie. De insteek van Nederland is dat het internationaal gedaan moet worden, omdat het anders niet zo veel zin heeft.

Bij het Galileo-project is Nederland altijd heel terughoudend geweest. Eerst moet duidelijk zijn wat het doel is en hoeveel geld het kost voordat Nederland akkoord gaat. Bij Galileo gaat het om een signaal dat ook en gratis toegankelijk is voor de gewone gebruiker, om een commercial acces service en een public acces service. Over de militaire component is onlangs een brief naar de Kamer gegaan. De totale kosten bedragen 3,2 mld euro, waarvan 1,1 mld publiek gefinancierd zal moeten worden. Het publieke belang is de onafhankelijkheid en het onderzoek. Het is een belangrijk item voor de industrie, omdat het een hoogwaardige technologie vergt. Op de komende Transportraad zullen weinig definitieve stappen worden gezet. Een aantal zaken zullen nog moeten worden uitgezocht, voordat er groen licht kan komen in de Raad van juni. Het resultaat zal ongetwijfeld eerst nog aan de Kamer worden voorgelegd.

Voor de vestigingsplaats van EASA hebben Nederland en Duitsland zich kandidaat gesteld. Duitsland is niet van plan zich terug te trekken. De presentatiefolder komt volgende week gereed. Nederland zal moeten proberen voldoende lidstaten ervan te overtuigen dat Hoofddorp een goede vestigingsplaats is.

Als niet alle lidstaten de Conventie van Montreal ratificeren, ontstaat inderdaad het risico dat het gaat divergeren en dat het verdrag niet in werking treedt. Nederland is bezig met de implementatie van de wetgeving, opdat het verdrag op tijd wordt geaccordeerd.

Wat het personenvervoer betreft is er naar de mening van de staatssecretaris geen sprake van een Europese markt, als elk land zijn eigen uitzonderingen heeft. In dat geval zou de reciprociteit wel degelijk aan de orde moeten komen. Het zou echter niet zo ver mogen komen. Voor Nederland zou overigens het streekvervoer als uitzondering nog acceptabel zijn.

Voorkomen moet worden dat het uniforme chauffeursattest leidt tot extra administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Voor niet-EU-chauffeurs komt het attest in de plaats van de werkgeversverklaring. Bezien zal worden of de werkgeversverklaring helemaal vervangen kan worden door het attest, dus ook voor de Nederlandse chauffeurs. Het is niet makkelijk om over alle verschillende eisen tot overeenstemming te komen. Aangezien het een ingewikkelde zaak is die niet in het dossier van de staatssecretaris zit, zegt zij toe met een schriftelijk antwoord te komen.

De staatssecretaris deelt de teleurstelling over de weekendrijverboden en de uitbreiding van het venster waarbinnen niet gereden mag worden. Dit bevoordeelt de Nederlandse transportsector niet. Het gaat om een oriënterend debat, waarin Nederland zijn standpunt nog volop kan inbrengen. Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk en Italië liggen hierin dwars. Zij vinden dit een zaak van subsidiariteit. Zij willen zelf bepalen wanneer de lokale bevolking wordt geconfronteerd met internationaal verkeer. Die landen brengen steeds dezelfde argumenten in. De Nederlandse argumenten zijn in het vorige overleg al naar voren gebracht. Niet alleen vanwege concurrentieoverwegingen, maar ook vanwege de soms lange wachttijden voor chauffeurs aan de grenzen, met de milieuvervuilende effecten van dien, komt men daarmee steeds verder van huis. Als toetredende landen straks ook hun eigen weekendrijverboden hebben, wordt het echt een onoverzichtelijke chaos.

Nederland gaat akkoord met het voorstel voor 15-meterbussen. Nederland heeft daar al jaren goede ervaringen mee. Nederland heeft ook geen probleem met 15-meterbussen met twee assen. De maximale asdruk voor Nederland van 11,5 ton is internationaal al goed geregeld. Dat is geen reden om een derde as te eisen. In de geest van het compromis kan Nederland zich ook vinden in drie assen boven de 13,5 meter. Sommige lidstaten hebben problemen met 15-meterbussen, maar het staat hen vrij om in de binnensteden beperkingen bij het gebruik op te leggen.

De staatssecretaris vindt het buitengewoon jammer dat door verschil van

inzicht tussen Groot-Brittannië en Spanje het niet tot besluitvorming is gekomen over het gemeenschappelijke luchtruim. Zij heeft de hoop dat in Göteborg die twee landen alsnog een vorm van consensus bereiken. De opmerkingen van de heer Stroeken over het transport voor dieren zal de staatssecretaris overbrengen aan de minister.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Weekers** constateert dat de VVD-fractie er grote moeite mee heeft om 1,1 mld euro in het Galileo-project te stoppen, gezien de magere argumentatie over de publieke doeleinden. Hij verzoekt staatssecretaris om de Kamer per brief te informeren over het publieke belang van dat project en over de kosten-batenanalyse.

De **staatssecretaris** herhaalt dat over Galileo geen definitieve besluitvorming plaatsvindt in deze Raad. Zij zal deze punten meenemen in het verslag van de komende Raad, omdat er mogelijk in juni verdergaande stappen gezet moeten worden en het dan wel op verdere besluitvorming aankomt. Ook Nederland is niet zonder slag of stoot over te halen om daarin mee te gaan, omdat die 1,1 mld ook nog wel eens meer zou kunnen worden. Desgevraagd zegt de staatssecretaris toe dat zij de Kamer daarover in een aparte brief uitgebreid zal informeren.

De voorzitter van de algemene commissie voor Europese Zaken,
Patijn

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

De griffier van vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers