

Vergaderjaar 2012–2013

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 159**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 1 augustus 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 12 juni 2013 overleg gevoerd met staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **luchtvaart**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu,  
Paulus Jansen

De griffier van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu,  
Tijdink

**Voorzitter: Hoogland**  
**Griffier: Blacquièrè**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, Elias, Graus, Hachchi, Hoogland, Kuiken, De Rouwe en Van Tongeren,

en staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 15.30 uur

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris, de leden en alle andere aanwezigen welkom. Ik stel voor dat wij in eerste termijn een spreektijd van zes minuten hanteren en één interruptie per persoon.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik zit hier niet alleen als nationaal parlamentslid, maar zeker ook voor de provincie Limburg en Maastricht Aachen Airport, waarover ik het vandaag met name ga hebben. Dat is de luchthaven waarvandaan ik als kind al op vakantie ging. Die luchthaven hoort bij Limburg en is onmisbaar. Er zal echt een reddingsplan voor moeten komen. De Limburgers zijn altijd bescheiden en vragen nadrukkelijk niet om investeringsmiddelen van het Rijk, maar ik doe dat wel. We moeten het niet tot sluiting laten komen. Er is al veel tijd verloren gegaan. Vliegveld Beek had nooit geprivatiseerd mogen worden. Al zeven jaar probeer ik hier in te brengen dat dit soort mooie bedrijven nooit geprivatiseerd had mogen worden. Dat heeft niets dan ellende opgeleverd voor Limburg, de economie en de burgers. Limburg is het balkon naar Europa. Ik zeg «Europa» en niet «EU» om allerlei flauwe interrupties te voorkomen. Gedeputeerde Staten van Limburg vraagt tijd en ruimte voor een transitieperiode en de staatssecretaris zal met toezeggingen komen. De PVV vraagt om investeringsmiddelen van het Rijk. Overal wordt geld in gepompt. Dadelijk ook in Lelystad en de kans is groot dat dat een financieel fiasco zal worden. Ook wordt er geld in Twente gepompt. Overal, behalve in Limburg Aachen Airport als enige geprivatiseerde luchthaven. Gouverneur Frissen zei tegen mij dat we in Limburg eens moeten ophouden met dat Calimero-effect, dat zielig doen, maar ik merk sinds ik Kamerlid ben dat Limburg wordt achtergesteld en dat het alleen maar draait om de grote steden. Dat ben ik spuugzat. Ik vraag meer ruimte en tijd, zoals Gedeputeerde Staten wil: minimaal zes en maximaal twaalf maanden. Als het plan dat ze voor ogen hebben niet lukt, wil ik dat de overheid ingrijpt met gelden vanuit de Nederlandse Staat en de provincie. Ik heb begrepen dat de provincie Limburg daartoe bereid is. Ik hoor graag van de staatssecretaris hoeveel miljoen euro er per jaar exact gemoeid is met die exploitatie. Uiteraard ben ik er ook ingedoken, maar ik wil van de staatssecretaris horen hoeveel erin moet vanuit de Nederlandse Staat en de provincie Limburg om het voortbestaan van onze belangrijke luchthaven te garanderen. Ik zeg «onze», omdat ik een trotse Limburger ben.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Door de vraag die de heer Graus aan de staatssecretaris stelt, komt bij mij de vraag op wat de grens voor de PVV-fractie is. Hoeveel geld wil zij maximaal uittrekken voor het openhouden van Maastricht Aachen Airport?

De heer **Graus** (PVV): Uiteraard heb ik hierover met mijn fractie gesproken. Wij weten wel potjes en dekkingen te vinden, maar die ga ik nu niet delen, want ik wil eerst cijfers weten. Dan zal ik teruggaan naar mijn fractie om te bespreken wat we exact nodig hebben en waar het vandaan moet komen. Ik benadruk dat de bescheiden Limburgse gedeputeerden gewoon geld hadden moeten vragen aan het Rijk. Ik doe dat wel, namens de Limburgers en de Limburgse bedrijven. Ik wacht de

antwoorden van de staatssecretaris af en hoop dat mevrouw Hachchi daar begrip voor heeft.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik doe altijd mijn best om begrip te hebben voor mijn collega's, maar mijn vraag was helder: wat is het maximumbedrag voor de PVV-fractie om de luchthaven open te houden? Ik wil gevoel hebben bij de grens van de PVV in dezen. Of is het antwoord dat er geen grens is?

De heer **Graus** (PVV): Maastricht Aachen Airport moet openblijven en eigenlijk weer vliegveld Beek gaan heten. Maastricht Aachen Airport is onmisbaar voor de regionale bereikbaarheid van Limburgse burgers, bedrijven en kennisinstituten waar de provincie op draait. Zuid-Limburg is toch al een krimpgebied, een economisch achtergesteld gebied.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb bewondering voor de betrokkenheid bij de regio van de heer Graus, maar ik tel in die regio in een straal van 125 km rondom Maastricht zes vliegvelden. Is het probleem wellicht dat die luchthavens elkaar kapot concurreren? Kunnen we kijken of die luchthavens kunnen samenwerken in plaats van de concurrentie met elkaar aangaan?

De heer **Graus** (PVV): Helemaal niet. Ze moeten allemaal een zelfstandige, sterke luchthaven worden. Maastricht Aachen Airport is een echte vrachtverkeerluchthaven die daardoor klappen van de crisis heeft gehad, maar hij is onmisbaar. Er zijn 600 tot 800 directe banen mee gemoeid en duizenden indirecte banen. Dat willen we onderzocht hebben. De kenniseconomie, TEFAF Maastricht, universiteiten, vrachtverkeer, lowcostcarriers voor al die mensen die nauwelijks een vliegpreis kunnen betalen: dat kan allemaal wegvallen als de luchthaven wegvalt. Het is een relatief arme regio en de mensen maken gebruik van die lowcostcarriers die met name vanaf vliegveld Beek vliegen. Dat vliegveld is gewoon onmisbaar en ik weet zeker dat de SP'ers in het zuiden het helemaal met mij eens zijn.

De heer **Bashir** (SP): Er is geen misverstand: de SP wil ook het behoud van al die banen. Het gaat alleen al om 880 directe banen. Ik zei net «zes vliegvelden», maar het zijn er eigenlijk acht binnen een straal van 125 km rondom Maastricht. Zo lang ze elkaar beconcurreren, kun je er geld in blijven stoppen, omdat ze elkaar blijven kapotmaken. We kunnen toch beter bekijken hoe we die luchthavens met elkaar kunnen laten samenwerken? Dan hoeven we er geen geld in te blijven steken, want dan kunnen ze op eigen benen gaan staan.

De heer **Graus** (PVV): Daar wordt al naar gekeken. Die samenwerking moet vanuit de luchthavens zelf komen en vanuit de Staat en de provincie en dat gebeurt volgens mij al heel goed. Al lagen er twaalf luchthavens in de buurt: ik zit hier voor Maastricht Aachen Airport.

De heer **Elias** (VVD): Is er misschien nog iemand anders van de PVV die het woord kan voeren voor de rest van de luchthavens? We zitten in een nationaal parlement. De heer Graus heeft uiteraard het recht om keuzes te maken, maar hij praat alleen maar over die ene luchthaven. Heeft hij ook nog iets voor andere luchthavens over of zit hij hier louter en alleen voor het belang van Limburg?

De heer **Graus** (PVV): Als de heer Elias op tijd was geweest dan had hij gehoord dat ik begonnen ben met uitleggen waarom ik het enkel over deze luchthaven heb. Ik heb mij al die jaren ingezet voor Schiphol, KLM, ArkeFly en noem maar op, maar nu gaat het over deze spoedeisende zaak.

Als de heer Elias de arrogantie heeft om te laat bij debatten te komen, mist hij zaken, maar kan hij mij niets verwijten.

De heer **Elias** (VVD): Ik wil mij excuseren voor het feit dat ik het begin miste, omdat ik heel even in de grote zaal was om de heer Van Agt te horen spreken.

De heer **Graus** (PVV): Ik was ook in de grote zaal, maar ben toch op tijd in deze zaal.

Ik vraag aandacht voor de kosten van de luchtverkeersleiding. Dat speelt ook in Twente. Voor Maastricht Aachen Airport is het noodzakelijk om op korte termijn inzicht te krijgen in de omvang van de kosten van de luchtverkeersleiding. Ik hoop dat de staatssecretaris daarover duidelijkheid kan geven.

Ik zal er een tweede airport bijhalen om de heer Elias een plezier te doen, namelijk Lelystad. Ik had dat vliegveld al kort genoemd, maar dat heeft hij waarschijnlijk niet meegekregen. Ik hoor graag van de staatssecretaris wanneer en op welke wijze de Tweede Kamer over de resultaten van de gesprekken wordt geïnformeerd. Ik hoor niets dan ellende van de airlines. KLM schijnt om te zijn, maar de rest niet. Ik wil daar duidelijkheid over. De Staat is daar grootaandeelhouder en er gaan nogal wat gelden in om. Ik wil weten of het een financieel fiasco wordt. Wij hebben een controlerende functie, zeker als het om belastinggeld gaat.

Tot slot wil ik iets zeggen over de veiligheid op Schiphol. Ik was laatst met mijn team op werkbezoek bij Schiphol en heb aan veel piloten gevraagd wat wij kunnen doen om de veiligheid te vergroten. Iedereen zei dat de airlines en Schiphol al van alles doen. Wat mij opviel, en ik weet dat het link is om dit als PVV'er te zeggen, was dat in het beveiligde gedeelte van de hypermoderne bagagesnelwegen van Schiphol een gebedsruimte stond. Ik zag daar nogal veel mensen van wie weleens wordt gezegd – niet door mij – dat ze geen loyaliteit met Nederland kennen. Die uitspraken uit bepaalde hoeken van de samenleving worden niet door mij gedaan en ik wil alleen maar vragen hoeveel gebedsruimten er op Schiphol aanwezig zijn en hoe de veiligheid daar valt te garanderen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Als Fries Kamerlid heb ik geen eigen luchthaven. Daarom zal ik het over alle luchthavens hebben. Ze zijn mij, net als mijn kinderen, allemaal even lief: de nationale en de regionale luchthavens en onze geweldige mainport. Gisteravond kreeg onze mainport in Istanbul weer een geweldige prijs. Schiphol en KLM konden zich voor de vierde keer trots voelen, omdat het niet alleen een heel goede luchthaven is die hoog gewaardeerd wordt door de passagiers en volgens mij ook door de luchtvaartmaatschappijen, maar ook op het gebied van duurzaamheid weer de toon zet in de wereld. Het is erg positief om te zien dat de luchtvaart in Nederland zo goed meekomt.

Ik wil beginnen met shared vision. Over de tariefstijgingen die worden aangekondigd in de brief vraag ik de staatssecretaris wie dat straks gaat betalen. Hoe gaat zich dat doorvertalen? Het klinkt heel mooi dat dat eens per drie jaar kan gebeuren, maar toen ik het doorlas, bleek het gewoon een dode letter. Wat bedoelt de regering met de passage dat de tarieven in uitzonderlijke, onvoorziene omstandigheden tussentijds aangepast kunnen worden? Wat zijn die uitzonderlijke, onvoorziene omstandigheden precies? Wie bepaalt dit? Vindt hierover eerst overleg met de luchtvaartmaatschappijen plaats? Die zin wekt wantrouwen en ik vraag me af of dit niet in strijd is met een goede luchtvaartvisie, waarin voorspelbaarheid en betrouwbaarheid voorop staan. Graag ontvang ik een nadere duiding van die enorme mond vol woorden.

De benchmark kostenefficiëntie stond voorheen in de wet, maar gaat eruit omdat andere landen er niet mee kunnen omgaan. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of er binnen Europa initiatieven plaatsvinden om die

benchmark goed op orde te krijgen. Mijn collega Corien Wortmann heeft hier ook al vragen over gesteld, met name over landen buiten Europa waar onderzoek nodig is naar de concurrentiepositie. Ik wil graag weten of er binnen Europa een goede benchmark plaatsvindt.

Mijn fractie is van mening dat de inkomsten uit winkels en parkeren op en rond Schiphol aangewend moeten worden om de tarieven te verlagen. Schiphol is immers het middel om Nederland het best bereikbare land van de wereld te maken. Dat is niet alleen voor de bedrijven prettig, maar ook voor de inwoners, want die kunnen daardoor vanaf een heel luxe luchthaven de hele wereld over reizen. Geen enkel land in de wereld heeft zoveel bestemmingen op zo'n kleine oppervlakte. Schiphol is een middel om de economie verder aan de praat te krijgen. In april 2012 zei het kabinet nog dat een vast deel van de Schipholinkomsten naar de tarieven moest, maar nu lees ik daar niks meer over. Waarom niet? Welk deel gaat precies naar de verlaging van de tarieven? De Board of Airline Representatives In the Netherlands (BARIN) heeft onlangs voorgesteld een vijfde deel van de inkomsten van winkels en parkeerplaatsen te gebruiken voor lagere tarieven. Ik wil graag weten of dat kan en of dat gaat plaatsvinden. Kan de staatssecretaris iets meer zeggen over de rendementsnormen: wat zijn die nu, wat waren die de afgelopen jaren en wat gaat hierin veranderen?

Afgelopen weken las ik over een masterplan voor Schiphol en over 1 miljard aan investeringen. Waar is dat masterplan eigenlijk? Klopt dat bedrag van die investeringen? Gaat een behoorlijk deel daarvan gefinancierd worden uit de inkomsten van winkels en parkeerplaatsen?

Mijn fractie onderschrijft en onderstreept de noodzaak van het in stand houden van een kwalitatief hoogwaardig internationaal netwerk van luchtverbindingen en de continuïteit van de mainport. In de brief lees ik dat KLM haar uitbreidingsplannen voor het hubnetwerk met Schiphol gaat bespreken. Geldt dit ook andersom: gaat Schiphol haar hubnetwerkplannen ook bespreken met KLM? Wat, als dit niet gebeurt? Ik onderschrijf de keuze van Schiphol en de overheid voor de home carrier, maar tegelijkertijd heb ik de vraag hoe we ervoor zorgen dat, ondanks die duidelijke voorkeurspositie van de home carrier, Schiphol een concurrerende luchthaven blijft. Ligt gemakzucht niet op de loer? Hoe houden we de groeiende luchthaven competitief? De staatssecretaris begrijpt wel welke spanning ik hier bedoel.

Terecht wijzen andere partijen als ArkeFly erop dat de beschermde en begrijpelijke positie van KLM als hubnetwerk en -carrier er niet toe mag leiden dat partners met vakantiebestemmingen en low costs in Europa niet onder deze positie kunnen meedingen naar het exclusieve recht op Schiphol. Als anderen uitgeplaatst worden naar Lelystad, moet dat ook voor vergelijkbare vakantiebestemmingen en low costs gaan gelden. Onderschrijft de staatssecretaris dat? Hoe gaat zij voorkomen dat hier een onbedoeld ongelijke behandeling gaat plaatsvinden?

Dan ga ik naar de administratieve lasten van het Luchtvaartbesluit, waarover ik las dat die in 2006 ingeschat waren op € 228.000. Dat blijkt het vijfvoudige te zijn. Wat is daarvan de reden?

Wat ons betreft krijgen Twente en Maastricht ruimte om te groeien. Bij Lelystad wordt terecht de vraag gesteld of daar de tijden wel gehaald worden die gehaald moeten worden. Hoe gaat we daar uitfaseren: met de stok of met de wortel?

Dan het punt van de recreatieve lichtsport. Als mensen eenmaal veilig vliegen en de vliegtuigen perfect werken, zijn er nog altijd mensen die eruit willen springen met een valscherms. Wanneer komt er een oplossing voor Teuge, Hilversum, Rotterdam en Rhon?

Mijn laatste vraag gaat over de motie die wij samen met de heer Meeuwis hebben ingediend voor het terugdringen van de administratieve lasten voor de recreatiesport. Wanneer gaat dit ook gelden voor de paramotorvliegers?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Vandaag hebben we ons halfjaarlijkse debat over de luchtvaart en we hebben een volle agenda. Ik begin met de oproep aan de staatssecretaris om vliegveld Twente geen tweede Maastricht Aachen Airport te laten worden. Onder de belofte van veel werkgelegenheid wordt al jaren gewerkt aan het rondbreien van een businesscase voor luchthaven Twente en uit de meest recente brief blijkt dat de Staat toch behoorlijk zal meebetalen, te weten tot een bedrag van 4,6 miljoen euro. Een vergelijkbare afspraak als bij Rotterdam, Eelde en Maastricht, lees ik. Daarom vraag ik de staatssecretaris hoeveel er op die drie vliegvelden concreet wordt bijgelegd. Er is ook nog eens een investeringsbijdrage van het ministerie van Economische Zaken van 2,5 miljoen. Kregen andere vliegvelden ook zo'n investeringsbijdrage en, zo ja, welk effect heeft dit gehad?

Zelfs een luchthaven als Maastricht met aanzienlijk meer potentie en een grotere catchment area, passagiersvraag en luchtvracht en meer vliegtuigbewegingen, heeft het moeilijk. Kan de staatssecretaris uitleggen waarom zij dit niet als een teken aan de wand ziet voor onder meer Twente? Moet de passagiersondergrens niet omhoog om de exploitatie serieus te nemen? Ik heb begrepen dat bij een rendabele luchthaven er nog niet direct een positief effect waarneembaar is voor de economie, omdat daar miljoenen passagiers voor nodig zijn. Ik citeer een lokaal Statenlid: «De enige werkgelegenheid op basis van de luchthaven Twente tot nu toe is de Nederlandse advocaat die ingehuurd wordt door de gemeente».

Ik ga naar de shared vision. Iedereen was blij dat Schiphol en KLM elkaar weer gevonden hadden. Na de Journaaluitzending werden we nog een week in spanning gehouden, maar vorige week was de brief er eindelijk. Het mag gezegd: het ziet er best goed uit. Complimenten voor de heer Alders. Er is langetermijnduidelijkheid over de tarieven, de investeringen en boeking van de opbrengsten van winkeltjes en parkeren naar de tarieven. Er zit nog een addertje onder het gras, want deze opbrengst ging eerder naar de minister van Financiën. Voor 2014 en 2015 wordt de tariefstijging gemaximeerd en worden de overige kosten zoals inflatie gedekt vanuit de niet-luchtvaartactiviteiten. Kan de staatssecretaris hier een bedrag aan hangen? Hoeveel is deze overheveling concreet? Na 2015 geldt het nieuwe normrendement van 6,7%. Graag ontvang ik hiervan een bevestiging van de staatssecretaris en uitleg hoe dit zit, want boven dat rendement wordt er een verdeling gehanteerd via die tarieven van fiftyfifty tussen de vervoerders en de aandeelhouders. Kan de staatssecretaris aangeven wat dit concreet in euro's betekent voor de Staat? Het experiment met de nieuwe normering voor het handhavingssysteem is inmiddels bijna een jaar afgelopen. Ik ontvang de evaluatie van de heer Alders graag zo spoedig mogelijk. Wat mij betreft hoeft dat niet direct vergezeld te worden door de kabinetsreactie en een uitgewerkt nieuw voorstel. Liever niet zelfs, want deze evaluatie is op zichzelf al interessant genoeg. Kan de staatssecretaris helder toezeggen dat de evaluatie nog deze maand richting de Kamer komt?

Ik vraag de staatssecretaris nog een keer hoe omwonenden betrokken worden bij de Alderstafel Schiphol. Omwonenden en lokale bestuurders zijn bij uitstek degenen die aan knelpunten op het terrein van leefbaarheid en regionale ruimtelijke ordening een goede bijdrage kunnen leveren. Ik krijg nog steeds geluiden dat die betrokkenheid niet goed genoeg is geregeld.

Vliegveld Lelystad komt er aan en dat is een goede ontwikkeling. Ik begrijp dat Lelystad een belangrijk onderdeel is van de luchtvaartpuzzel van Nederland, maar maak me gezien het belang van Lelystad wel zorgen over de regie. Deze wordt nu volledig bij de heer Alders neergelegd, maar mijn fractie kijkt de staatssecretaris, en alleen haar, aan op eventuele vertragingen. Zij is verantwoordelijk voor het behouden van het tempo.

Wij hebben zorgen over de businesscase. Op basis van het rapport van SEO Economisch Onderzoek en het document van de landsadvocaat kunnen we stellen dat de enige manier om luchtvaartmaatschappijen te bewegen gebruik te maken van Lelystad via lagere tarieven is. Ik vraag de staatssecretaris of dit op de lange termijn een fatsoenlijke businesscase mogelijk maakt. De tarieven moeten immers een flink stuk lager. Dat zien we ook in de shared vision en ik zie hetzelfde op het terrein van de dienstverlening. Op basis van de luchtruimindeling werd de Kamer een maximale betrouwbaarheid van 80% voorgeschoteld. Ook daar geldt dat die excellente dienstverlening het lokmiddel is voor andere maatschappijen om mee te gaan naar Lelystad.

D66 vraagt al jaren naar de luchtkwaliteit in vliegtuigen. Het gaat om lucht die vervuild met tricresylfosfaat (TCP) via de motoren in de cabine terechtkomt en gezondheidsproblemen voor cabinepersoneel lijkt te veroorzaken. Er zijn verschillende toezeggingen gedaan. Het European Aviation Safety Agency (EASA) heeft gekeken wat er beschikbaar is aan wetenschappelijk onderzoek. Het geeft aan dat er onvoldoende cijfers zijn om tot actie over te gaan en dat er een onderzoek van het programma Registration, Evaluation and Authorisation of CHemicals (REACH) naar TCP loopt. Dat is volstrekt onvoldoende. EASA kijkt alleen naar bestaand materiaal, maar er moet onderzoek komen om die onduidelijkheid weg te nemen. Een onderzoek toegespitst op de luchtvaart zoals REACH is daarvoor niet genoeg. Ik pleit ervoor en wil van de staatssecretaris een toezegging hebben dat dat onderzoek er komt.

Ik vraag tot slot of de staatssecretaris de laatste stand van zaken van de Single European Sky met ons kan delen, gezien de laatste berichten die we vanuit Brussel hebben ontvangen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn eerste vraag is of de Kamer hier met de top van BV Nederland aan tafel zit of met een staatssecretaris die in het brede landsbelang bestuurt en opkomt voor alle inwoners. Moeten de Kamerleden straks aandelen hebben om te kunnen meepraten of werkt de parlementaire democratie? Ik zal dit toelichten. We kregen zes dagen geleden de shared vision deel 2. Daar was anderhalf jaar over gepraat. De Kamer had een klein beetje tijd om dat document, met een hele zwik bijlagen, door te lezen en zich daar een opinie over te vormen. Ik trof er een nieuw Scrabblewoord in aan: het effectief en non-discriminatoire selectiviteitsbeleid. Vertaald betekent dat: Hup KLM hup! Ik zie dat de statuten van Schiphol al gewijzigd zijn. De Kamer heeft dus het nakijken. In deel 2 van de shared vision staat dat Schiphol als doel heeft de hubfunctie te bevorderen. Eerder in het document wordt beargumenteerd dat de enige die die hubfunctie kan invullen KLM is. Oud-luchtvaartminister Eurlings is voor onze luchtvaartcarrier KLM zijn gewicht in goud waard. Dit, terwijl op een ander speelveld dezelfde regering met de BV Nederland aan tafel zit om te proberen een SER-akkoord te sluiten. In dat SER-akkoord is een van de grote pijlers mobiliteit op schone energie. Dus aan de ene kant is er alvast een deal dat het eigenlijk niet groot genoeg kan met dat intercontinentale netwerk van KLM en aan de andere kant wordt er een dappere poging gedaan om te komen tot een economie en samenleving die op schone energie draait. Daarom vraag ik de staatssecretaris of het gaat om de BV Nederland of om het landsbelang voor alle inwoners van nu en de toekomst. Ik vraag of die statuten weer terug gewijzigd kunnen worden als de Kamer het anders wil.

Ik wil naar aanleiding van de shared vision wat meer weten over de huidige financiële situatie van de luchtverkeersleiding. Enkele jaren geleden heeft men, na een spannend financieel avontuur op de financiële markten in de VS, veel geld verloren. De Staat moest aanvullen om de pensioenen te kunnen betalen.

Verder wil ik weten wat de pensioenleeftijd is voor de luchtverkeersleiders, of er nog jaarlijks boetes worden ontvangen omdat de luchtverkeersleiders tegen alle wettelijke regels in veel te vroeg met pensioen gaan, en of er detacheringen zijn vanuit de luchtverkeersleiding naar het ministerie van I&M, waardoor de salaristabellen op het ministerie omzeild worden.

Ik kwam in de shared vision tegen dat het voor Schiphol moeilijk is om geld te lenen en dat een van de argumenten is dat de financiële positie het mogelijk moet maken dat er geld geleend kan worden. Ik begrijp dat niet, want als het een staatsdeelneming is, is er altijd een mogelijkheid om tegen een bijzonder laag tarief te lenen. Kan de staatssecretaris mij daar iets meer inzicht in geven?

Het verplaatsen van de chartermaatschappijen, waarvan heel veel Nederlanders gebruikmaken voor hun vakantie, gaat dat met de stok of de wortel? Dat is met KLM, Schiphol en de overheid al afgekaart. Ik lees in de shared vision dat ze het eerst met de wortel proberen, maar dat de stok al klaarstaat: als het niet goedschiks gaat, komt er wetgeving. Deelt de staatssecretaris die mening?

Ik kom op luchtvaart in zijn algemeenheid. Kan de staatssecretaris uitleggen hoe de korte vluchten in Nederland zich verhouden tot alle doelen op verminderen van lawaai, overlast, luchtkwaliteit en zuiniger omgaan met olie en kerosine? Ik heb het over rondjes vliegen tussen Eelde, Eindhoven, Heraklion etc voluit, terwijl wij ook een fantastisch infrastructuurnetwerk voor de trein hebben en dat graag meer willen gebruiken. Ik neem aan dat de staatssecretaris dat deelt. Ik zou zeggen: als onderdeel van het SER-akkoord om te komen tot schone mobiliteit en schone lucht in Nederland en om te voldoen aan onze klimaatdoelen moet een verbod op binnenlandse vluchten overwogen worden, want dat is een te kort stukje.

De heer **Graus** (PVV): Ik begrijp niet goed dat GroenLinks dat altijd de mond vol heeft over duurzaamheid, KLM aanvalt. Als er een luchtvaartmaatschappij hup-hup-hup verdient, is het wel KLM: de meest duurzame luchtvaartmaatschappij die er bestaat. Eigenlijk zou GroenLinks KLM juist moeten omarmen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik licht dat graag toe. Ik was ooit op een conferentie in Cancun in Mexico over klimaat. Een hoge Chinese diplomaat zei dat ze begreep dat wij ons zorgen maakten over de Chinese uitstoot, maar vroeg aan Europa om te stoppen met het gebruik van luchtvervoer voor het vervoer van plastic flesjes met drinkwater. Dat gebeurt in Europa nog steeds: het ene merk gaat door de lucht de ene kant op en het andere merk door de lucht de andere kant op. Dat goederenvervoer wordt gezien als een bijdrage aan de BV Nederland en andere Europese landen, maar als je iets wilt doen voor de duurzaamheid op deze planeet moet je kraanwater drinken en als het al vervoerd moet worden, moet het niet door de lucht. Er is alleen maar een visie op meer vluchten, meer luchtvaart, terwijl we allemaal weten dat we van die olie af moeten en dat we onze planeet veel te veel vervuilen. Ik zie iedereen met een KLM-uniform mismoedig het hoofd schudden.

De heer **Graus** (PVV): Dat laatste betoog hoor je ook op Tupperware-avonden. Ik wacht nog steeds op de zure regen die ooit door GroenLinks voorspeld is en die er nooit gekomen is. Als je vindt dat het milieu wordt benadeeld door luchtverkeer, omarm dan in godsnaam KLM. Als er een luchtvaartmaatschappij is die iets doet aan duurzaamheid, is het onze eigen trotse KLM, onze trotse blauwe zwaan, een van de grootste particuliere werkgevers. Ik vind dat mevrouw Van Tongeren niet geloofwaardig overkomt als ze niet pro-KLM is.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben er eerder trots op als de PVV mij niet begrijpt dan als de PVV mij omarmt, omdat wij op klimaat, duurzaamheid en milieu een tegengestelde visie hebben. Die zure regen is niet gekomen, omdat wij katalysatoren in auto's gezet hebben en goede filters op onze energiecentrales. In China hebben ze dit nog niet, dus hebben ze last van zure regen. Nederland is bezig die techniek uit te voeren naar China, zodat ze het daar ook schoner kunnen maken. De heer Graus zou blij moeten zijn met deze acties, waardoor wij in Nederland geen grote gevolgen van de zure regen gehad hebben.

Ik heb een oproep gedaan om die korte vluchten terug te dringen of te verbieden. Al die binnenlandse vluchten worden niet meegeteld bij de CO<sub>2</sub>-uitstoot, dus als wij het hebben over het terugbrengen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland zitten internationale scheepvaart en luchtvaart daar niet in. Wat vindt onze staatssecretaris daarvan? Enerzijds zie je dat de binnenlandse vluchten met heel veel CO<sub>2</sub>-uitstoot toenemen en anderzijds dat mensen hun huis isoleren en hun eigen stroom opwekken om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen.

Ik wil graag van de staatssecretaris horen hoe zij aankijkt tegen staatssteun aan de verschillende vliegvelden, hoever dat dossier is en hoe dat loopt. Is het niet veel beter om af te zien van het ontwikkelen van nog meer vliegvelden in Nederland, omdat de huidige vliegvelden al moeite genoeg hebben om de eindjes aan elkaar te knopen?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Het aantal vluchten op Schiphol zit nog steeds op het niveau van 2007. De vraag is of het zo hard zal stijgen als ooit voorspeld is. Het is volgens de SP-fractie onnodig om vliegtuigmaatschappijen te verplaatsen naar regionale luchthavens als Lelystad. De SP is tegen de plannen om Lelystad uit te breiden. We moeten kijken naar de gevolgen van het huidige vliegverkeer en die zijn al groot voor omwonenden van bijvoorbeeld Schiphol. Mensen die onder de aanvliegeroutes van Schiphol wonen, kunnen hier alles over vertellen. Ga eens een middagje in de tuin zitten bij een inwoner van Aalsmeer die vlak onder de Aalsmeerbaan woont. Er zijn gebieden aangewezen waar mensen worden uitgekocht, maar deze zones zijn ruim tien jaar geleden vastgesteld en stroken niet altijd meer met de manier waarop nu wordt gevlogen. Hierdoor is de daadwerkelijke overlast voor huizen aan de rand van de uitkoopzones nog steeds net zo groot als vroeger. Kan de staatssecretaris bekijken of de uitkoopzones nog kloppen met de daadwerkelijke vliegbevingen? De Stichting Leefomgeving Schiphol koopt de bewoners uit, maar vervolgens zit de gemeente met een gebied dat geheel opnieuw moet worden ingericht. Ik vraag de staatssecretaris waarom de Stichting Leefomgeving Schiphol geen rol speelt bij de inrichting. Kan zij daarnaar kijken? Daarnaast vraag ik haar of zij bereid is om mensen die daar niet langer willen wonen, tegemoet te komen. Zij kunnen hun woning niet meer verkopen, omdat niemand een huis koopt vlak onder de start- of landingsbaan. Kan de Stichting Leefomgeving Schiphol iets voor deze mensen betekenen? Graag ontvang ik een reactie van de staatssecretaris. Dan kom ik op de piloten en de rusttijden. Vorige week hebben we in de Kamer een hoorzitting gehouden en daaruit kwam naar voren dat piloten het 12,5 uur achtereen vliegen in de nacht onacceptabel vinden op grond van wetenschappelijke studies. Ik vraag de staatssecretaris waarom zij dit niet open heeft gedeeld met de Kamer toen mijn fractie vroeg naar de wetenschappelijke onderbouwing van de rusttijden. Ik wil een duidelijke reden horen waarom de staatssecretaris het verantwoord vindt om 12,5 uur achtereen te vliegen.

In de ogen van de SP-fractie is de opstelling van bepaalde luchtvaartmaatschappijen tegenover hun personeel een ernstige zaak. Bij Ryanair bijvoorbeeld heerst geen open veiligheidscultuur: mensen worden niet doorbetaald bij ziekte, waardoor piloten die niet fit zijn soms toch in de cockpit kruipen, er is druk om minder kerosine te tanken, het personeel

mag zich niet verenigen in een vakbond en zelfs het ondertekenen van een petitie is reden voor ontslag. Ik verwacht dat de staatssecretaris deze signalen zeer serieus neemt en samen met de sector en de inspectie tot oplossingen komt om de open veiligheidscultuur die van belang is in de luchtvaart, te waarborgen. Waarom bevraagt de inspectie nooit piloten over de cultuur binnen het bedrijf? Dat kan bijvoorbeeld jaarlijks middels een anonieme enquête. Dan komt vanzelf bovendien welke luchtvaartmaatschappijen er een potje van maken. Daarnaast vind ik het onacceptabel dat een maatschappij als Ryanair, waar ook Nederlandse piloten en cabinepersoneel werkzaam zijn en die ook veelvuldig op Nederland vliegt, het recht wordt ontnomen om zich te verenigen. Ik verwacht op dit punt een actieve houding van de staatssecretaris richting de Ierse inspectie en haar Ierse collega. Heeft de staatssecretaris de mogelijkheid om personeelseisen te koppelen aan de landingsrechten? Dat zou een uitkomst kunnen bieden om luchtvaartmaatschappijen die er een potje van maken, te weren. Graag ontvang ik een reactie van de staatssecretaris.

Wat betreft de luchtkwaliteit in vliegtuigen sluit ik mij aan bij de opmerkingen en vragen van mevrouw Hachchi van D66. Uit de hoorzitting kwam naar voren dat er genoeg aanleiding is om voor eens en altijd duidelijkheid te krijgen over schadelijke stoffen in de vliegtuigen. Ik vraag de staatssecretaris of zij bereid is om hier samen met de sector onderzoek naar te doen.

De beveiligers op terminal 4 van John F. Kennedy International Airport (JFK Airport) in New York verdienen te weinig om een gezin te onderhouden, worden bij ziekte niet doorbetaald en krijgen geen ziektekostenverzekering. Schiphol en het kabinet zijn als eigenaar medeverantwoordelijk voor de arbeidsomstandigheden van het personeel in New York. Ik ben benieuwd hoe het kabinet hier werk van gaat maken. We kunnen niet accepteren dat het kabinet aandeelhouder is van een terminal in New York, waar het personeel het te verduren heeft. Graag ontvang ik een reactie van het kabinet.

Bij de privatisering van vliegveld Maastricht is er 50 miljoen aan subsidie in gestopt en het is alweer bijna failliet. In die regio barst het van de vliegvelden. Ik heb er acht genoemd en we hebben daar Düsseldorf, Weeze, Luik, Brussel, Antwerpen, Charleroi, Eindhoven, Keulen en Bonn binnen een straal van 125 km. Ze concurreren elkaar kapot. Vooral de Duitse luchthavens worden zwaar gesubsidieerd. Ik vraag de staatssecretaris of het niet beter is dat deze vliegvelden gaan samenwerken in plaats van concurreren, want dan heeft de belastingbetaler er ook nog wat aan in plaats van dat het alleen maar geld kost.

Tot slot wil ik de staatssecretaris vragen om de provincie ruimte te geven om zelf een oplossing te zoeken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. In de brief over de shared vision kunnen we lezen dat het belangrijk is dat partnerschap van KLM er niet toe leidt dat andere luchtvaartmaatschappijen onnodig buiten spel worden gezet. Ik vraag de staatssecretaris hoe hier concreet invulling aan wordt gegeven. Blijven we voldoende rekening houden met opstappende passagiers? Shared vision was onder andere nodig om de verhoudingen te normaliseren, maar het heeft er ook voor gezorgd dat andere luchtvaartmaatschappijen zich niet serieus genomen voelen in het overleg. Op welke wijze wordt daar verder invulling aan gegeven? Ik ondersteun de shared vision en deel het belang van het partnerschap, maar tegelijkertijd blijf ik oog houden voor andere maatschappijen die ook van belang zijn voor Schiphol en de ontwikkeling in Nederland.

Er zijn vragen gesteld over de uitwerking van het luchtvaarttarief. Ik deel de inzet, maar ben benieuwd hoe dat precies uitpakt en sluit me aan bij de vragen van mevrouw Hachchi op dit punt.

Over Maastricht Aachen Airport hebben we de vraag gekregen om ruimte en tijd te geven, zodat men kan bekijken of een doorstart van de lucht-

haven mogelijk is. Die ruimte wil ik geven onder de randvoorwaarden die de staatssecretaris heeft geschetst. Ik vraag haar of we dat kunnen bieden. Of luchthaven Twente straks daadwerkelijk van start kan gaan, moet getoetst worden aan de criteria die daarvoor gelden: goede businesscase, rendabel voor de toekomst etc. Dat zullen we in de Kamer nader moeten bespreken. Ik hoop dat het lukt, maar ga het wel kritisch bezien. Ik ben heel kritisch over die 2,5 miljoen die door Economische Zaken aan luchthaven Twente ter hand is gesteld. Mijn vraag aan de staatssecretaris is waarom hiervoor gekozen is en welke garanties zij ons kan geven dat dit bedrag eenmalig is en het niet een soort aandeelhouderschap is, waardoor je in een fuik zit van meer betalen als er daadwerkelijke exploitatietekorten ontstaan.

Over luchthaven Lelystad heb ik al in een vorige ronde gezegd dat ik daarover op zich positief ben. Ook daar geldt natuurlijk dat we het moeten toetsen aan de criteria die daarvoor gelden: een businesscase, luchtruim etc. Ik wil vaart maken en ervoor zorgen dat de Kamer die randvoorwaarden inzichtelijk heeft, zodat het Luchtvaartbesluit daadwerkelijk genomen kan worden als aan alle criteria wordt voldaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil wat vragen over het ontwikkelen van luchthaven Twente. Het Kamerlid van de PvdA vroeg net of het wel verstandig is dat dat van het Rijk komt. Ik heb een soortgelijke vraag, want dat lokt medefinanciering uit van die twee partijen, de provincie en de stad, die daar lokaal in zitten. Enschede bezuinigt per jaar 10 miljoen op de thuiszorg, maar betaalt wel mee aan de ontwikkeling van die luchthaven. Dat komt onder andere omdat het Rijk dit faciliteert en eraan meebetaalt. Is dit werkelijk in het belang van Twente en Enschede of moeten we hier minimaal pas op de plaats maken om te bekijken of zo'n luchthaven wel nodig is? Er wordt geld getrokken uit een vitale sector die we nodig hebben en gegeven aan een mogelijke kans op iets, waarvan we niet eens weten of we het nodig hebben.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik wil geen lesje economie gaan geven, maar soms doen we investeringen die op termijn werkgelegenheid en duurzaamheid creëren. Aan de andere kant moeten we bezuinigen en dat doen we ook als kabinet. Dat is niet nieuw. De vraag is of dit voor luchthaven Twente haalbaar is. Er is een investeerder die erin gelooft. Het is aan ons om op basis van de criteria die ook door de staatssecretaris getoetst zullen worden, te bekijken of luchthaven Twente toekomstbestendig is. Dat moeten we afwachten.

Mijn laatste opmerking is dat het aan de gemeente Enschede en de plaatselijke politieke vertegenwoordigers is om de afweging te maken of het nuttig en noodzakelijk is om er publiek geld in te steken. Dat ga ik niet voor hen beslissen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als het is om werkgelegenheid in die regio te krijgen: de miljonair Dik Wessels krijgt daar werk uit, want hij gaat dat vliegveld en dat bedrijventerrein bouwen. Moet er dan toch nog staatsgeld bij? Is dat niet een rare manier van het gebruiken van staatsgeld? Deze investeerder heeft zelf geld zat en toch moet er belastinggeld bij, voordat hij voor zijn eigen bedrijf werkgelegenheid wil gaan creëren.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb een aantal kritische vragen gesteld over die 2,5 miljoen. Ik stel voor dat we de antwoorden van de staatssecretaris afwachten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil eigenlijk een andere kant uit. Ik hoor twijfel over de steun aan onze regionale luchthavens van nationaal belang, waaronder Twente. Ik wil weten of de PvdA staat voor die 2,5

miljoen. We kunnen de politieke bal heel makkelijk bij de staatssecretaris neerleggen, maar er heeft al een wisseling in de brief plaatsgevonden en we mogen van de PvdA-fractie toch wel een opvatting over die 2,5 miljoen steun vanuit het Rijk naar de regio vragen? Mijn simpele vraag is of de PvdA die bijdrage vanuit het Rijk steunt.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ben positief over de mogelijke ontwikkeling van luchthaven Twente en die wil ik niet blokkeren. Ik ben het ermee eens dat er een level playing field wordt gecreëerd doordat de kosten van de luchtverkeersleiding door het Rijk voor een x-periode worden gefinancierd, maar ik ben kritisch over die 2,5 miljoen, met name omdat het een soort aandeelhouderschap is. Doet dat recht aan de gekozen positie om de regionale luchthavens in staat te stellen om de eigen broek op te houden? Aandeelhouderschap suggereert wat anders.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is geen direct antwoord. De lokale PvdA-fracties hebben aangegeven dat zij willen participeren op voorwaarde dat het Rijk meedoet. Laat de PvdA hen in de kou staan? Is het probleem het aandeelhouderschap of gaat het om het bedrag van 2,5 miljoen? Laten we elkaar niet voor de gek houden: het ontwikkelen of doorstarten van een regionale luchthaven kan bij aanvang niet zonder steun van het Rijk. Dus als je wilt dat ze het zelf betalen, gebeurt er niks. Ik ontvang graag een rechtstreeks antwoord van mevrouw Kuiken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ten eerste ga ik over mijn eigen vragen. Die vragen staan en dat wil ik markeren. Ten tweede heb ik geen bezwaar tegen het level playing field voor die kosten van de luchtverkeersleiding, dat is ook staatssteun.

Ik heb een specifieke vraag over die 2,5 miljoen. Ik ga dat niet blokkeren en Enschede wil zich daaraan committeren, maar ik wil geen oneindige constructie van aandeelhouderschap. Daar heb ik kritische vragen over. Als dat betekent nu 2,5 miljoen, over vijf jaar 2,5 miljoen en over tien jaar weer 2,5 miljoen, omdat we nu eenmaal aandeelhouders zijn, dan ben ik daar niet mee akkoord. De Kamer moet dus snel geïnformeerd worden, zodat we de vlucht naar voren kunnen maken in plaats van dat we blijven hangen in praten.

Betreffende de veiligheid van vliegtuigen sluit ik me aan bij de vragen van D66.

Ook wij zien graag een aanvullend onderzoek naar de gevaarlijke stof TCP. Datzelfde geldt voor de vragen over de rust- en vliegtijden. Er zijn vragen gesteld over meer dan tien uren vliegen 's nachts en daar sluit ik me bij aan.

Ook sluit ik me aan bij de vragen die gesteld zijn over de veiligheids-cultuur. De berichten over onder andere de arbeidsomstandigheden bij Ryanair blijven alarmerend.

Ik sluit me ook aan bij de vragen over terminal 4 van JFK Airport.

Ik heb opnieuw een vraag over jonge piloten. Ze worden geconfronteerd met hoge schulden en risico's, omdat het vinden van een baan vrij onzeker is. Het valt mij op dat niet alle piloten een volwaardige hbo-opleiding volgen. Is de staatssecretaris bereid om met het ministerie van Onderwijs te bezien of er een volledige hbo-accreditatie kan komen voor die mensen die een opleiding volgen? Kunnen de voor- en nadelen van het onderbrengen van de lening voor het volgen van een pilotenopleiding bij de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO) op een rijtje gezet worden?

Ik heb een brief gekregen over het project in Leimuiden en het handhavingspunt daar, waarin werd gevraagd of het mogelijk is om het microklimaatproject versneld uit te voeren, omdat de geluidsoverlast extra aan het toenemen is.

Tot slot, soms lijken deze overleggen een herhaling van zetten omdat er veel gepraat moet worden. Dat geldt ook voor de shared vision. Anderhalf jaar is lang. Laten we nu vooral de klokken gelijk zetten, de vlucht naar voren en besluiten nemen, zodat we verder kunnen in de luchtvaartsector.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Wie mijn bijdragen gevolgd heeft sinds ik woordvoerder wegen en luchtvaart ben, ontwaart hopelijk een vaste lijn bij elk onderwerp. Infrastructuur moet ten dienste staan van het verdienvermogen van Nederland. Groei van de economie en daarmee extra welvaart en werkgelegenheid moeten centraal staan in ons denken. Altijd, maar zeker in tijden van crisis. Juist daarom is Schiphol als mainport van zulk groot belang. Landelijk is de luchthaven goed voor 290.000 banen. Daarom is het essentieel dat de staatssecretaris niet alleen met haar hoofd bij de problemen op het spoor is, maar zeker ook tijd steekt in de luchtvaart. Met de geleverde Fyra's die doelloos in Watergraafsmeer op het rangeerterrein staan, is zo'n 120 miljoen gemoeid. Wij vrezen dat het nog veel meer wordt en dat is een groot probleem, maar met Schiphol is 26 miljard gemoeid. Laten we de zaken dus vooral in het juiste perspectief blijven zien. Met deze hartenkreet wilde ik beginnen.

De shared vision is een eufemistisch woord voor de deining tussen Schiphol en KLM. Het ging om de interpretatie van het Aldersakkoord uit 2008 en het heeft allemaal veel te lang geduurd, maar het is eindelijk afgerond. 70% van de passagiers van Schiphol is afkomstig van KLM en partners. Beide partijen zijn van essentieel belang voor de ontwikkeling van de luchthaven. Korthedshalve merk ik op dat mijn fractie content is met het akkoord en alles wat ermee samenhangt, en dat ik me met genoegen aansluit bij de opvatting van de heer De Rouwe en de specifieke vragen die hij daaromtrent gesteld heeft.

De terecht bevoorrechte positie van KLM op Schiphol lijkt zich uit te strekken tot maatschappijen waarmee KLM een samenwerkingsverband is aangegaan, zoals de Turkse budgetmaatschappij Pegasus Airlines. Dit leidt tot grote ergernis bij maatschappijen als ArkeFly en easyJet, die vrezen met een ongelijk speelveld te maken te krijgen. Ik hoor graag of de staatssecretaris dit ook als een probleem beschouwt en of ze hiervoor oplossingen ziet. De VVD-fractie vindt dat er sprake moet zijn van eerlijke en faire concurrentie.

Extra vluchten moeten onder meer op vliegveld Lelystad worden opgevangen. Het is belangrijk voor mijn fractie om Lelystad niet te zien als een extra vliegveld naast Schiphol, maar als een uitbreiding van Schiphol, meer als een soort vierde terminal. Ik wil over tien jaar aan een Amerikaanse of Chinese relatie die op Schiphol landt, kunnen vragen of hij aankomt op terminal 1, 2, 3 of 4, waarbij 4 Lelystad is. Dat betekent dat we het de komende jaren serieus moeten aanpakken met Lelystad. Ik hoor steeds meer bezorgde geluiden uit de regio over de planning, waarbij belangrijke stappen in 2014 in het geding zouden zijn. Graag ontvang ik een expliciete bevestiging dat aan de bestaande planning wordt vastgehouden. Ik hoorde gepiep over een m.e.r. op detailniveau en ontvang graag een reactie van de staatssecretaris op het proces.

Over Lelystad inhoudelijk bereiken mij van betrokkenen in het zogeheten vijfde segment serieuze bezwaren dat er simpelweg geen 40 kisten passen, dat douanefaciliteiten en brandweer onvoldragen zijn etc. Zijn die bezwaren reëel en, zo ja, zijn ze tijdig te ondervangen? Laat volstrekt helder zijn dat wij deze vragen, anders dan sommige andere partijen hier aan tafel, niet stellen om te filibusteren of het proces te vertragen of te verzieken. We willen dat er een succes van wordt gemaakt.

De staatssecretaris heeft ons geschreven niet te willen en kunnen bijdragen aan het exploitatietekort op Maastricht Aachen Airport. Steun hiervoor van mijn fractie. Een private luchthaven dient zelf zijn broek op te houden en daar is belastinggeld niet voor bedoeld. De provincie Limburg geeft aan louter wat extra tijd te willen. De staatssecretaris reageert daar

enigszins aarzelend op, maar als er geen extra rijksmiddelen in het geding zijn, vindt mijn fractie dat we daar niet onnodig in de weg moeten lopen. Het is voor de toekomst van de luchthaven van belang om snel duidelijkheid te krijgen over de kosten van de luchtverkeersleiding. Onderkent de staatssecretaris dit en probeert zij zo snel mogelijk tot deze duidelijkheid te komen?

In relatie daarmee: vliegveld Twente ontvangt onder strikte voorwaarden een bijdrage voor, voor zover ik het begrepen heb, het afdekken van het exploitatietekort van de luchtverkeersleiding, waardoor een privaat initiatief om het vliegveld te exploiteren, mogelijk zou worden. Op die informatie baseer ik mij. Volgens de staatssecretaris komt deze regeling overeen met de behandeling van luchthavens in Maastricht, Eelde en Rotterdam. Als dat zo is, kan ik dat billijken. Waarom zouden wij als overheid tegen regionale ontwikkelingen zijn? Wel wil ik van de staatssecretaris de garantie dat zij slechts tot financiering overgaat als ze vertrouwen heeft in de levensvatbaarheid van het project. Ook in Twente speelt het probleem van de kip en het ei, maar een bodemloze put moet hoe dan ook worden vermeden. Lelystad voelt zich achtergesteld door deze regeling. Hoe ziet de staatssecretaris dat?

In de afgelopen maanden zijn er meerdere berichten verschenen over mogelijke voorvallen van onveiligheid in de luchtvaart, zoals mogelijk giftige lucht in de cockpit, het vliegen met te weinig brandstof en het nemen van veiligheidsrisico's om kostenvoordelen te behalen. Ryanair werd daarvan beschuldigd. Ik wil het volgende benadrukken:

1. Over onduidelijkheden zoals die giftige dampen in cockpits is een levendige wetenschappelijk discussie gaande waarover wij als Kamer moeilijk kunnen oordelen. Moet dat worden weggenomen?
2. Het is belangrijk om sentimenten en feiten gescheiden te houden.
3. Bij iedere melding moet niet alleen worden gezien of aan de regelgeving is voldaan, zoals in sommige brieven lijkt te gebeuren, maar moet ook die regelgeving zelf tegen het licht gehouden worden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik hoor de VVD zeggen dat we af moeten van meningen en subjectiviteit bij die meldingen, die worden gedaan over onder andere gevaarlijke stoffen in vliegtuigen, en dat we moeten afgaan op feiten. Betekent dat dat er steun is voor het verzoek om een aanvullend onderzoek op REACH?

De heer **Elias** (VVD): Ik wil horen wat de staatssecretaris daarover te zeggen heeft. In principe vind ik dat we moeten weten wat er aan de hand is. De wetenschappelijke informatie waar ik direct en indirect kennis van neem, roept veel vragen op. Ik wil preciezer weten wat er aan de hand is.

De vergadering wordt van 16.32 uur tot 16.47 uur geschorst.

De **voorzitter**: We hebben afgesproken dat we drie interrupties per Kamerlid toestaan. Dat betekent dat er in tweede termijn weinig tijd overblijft.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Er zijn een hoop vragen gesteld. Ik kan de zorg van de heer Elias gelijk wegnemen, want de luchtvaart is een belangrijk en zeer enerverend onderdeel van mijn portefeuille en recent ben ik bij bewonersorganisaties, Schiphol, luchtverkeersleiding, KLM etc. geweest. Het is intrigerend en er is veel in beweging.

Ik ben blij met het advies van de Commissie Shared Vision en het werk dat deze commissie de afgelopen maanden verricht heeft onder leiding van de heer Alders. Het is zeer belangrijk dat voor de ontwikkeling van Schiphol als mainport van Nederland alle neuzen dezelfde kant op staan. Het is belangrijk voor mainport Schiphol met haar werkgelegenheidscomponent in de regio, maar ook voor heel Nederland, dat wij homecarrier

KLM hebben die internationaal deze positie heeft met haar luchthaven. Ze heeft weer een prijs gekregen. Wat betreft de werkgelegenheid is het belangrijk dat we het concurrentievermogen van de luchthaven goed op peil houden, maar tegelijkertijd dat de luchthaven goed en zorgvuldig in de omgeving wordt ingepast.

De hubfunctie van Schiphol is heel belangrijk.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een voorstel van orde. Wil de staatssecretaris de blokjes aangeven, zodat de beantwoording wat overzichtelijker wordt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Eerst Schiphol en shared vision, dan de regionale luchthavens, dan de luchtruimvisie waarin onder andere Single European Sky en de luchtverkeersleiding, dan vliegveiligheid en tot slot de restmap.

Er ligt een advies; het werk daarvoor is gedaan, maar de opgave is nog niet voltooid. Sterker nog, we gaan nu starten met de shared vision en de ontwikkeling van de luchthavens in het belang van groei voor Nederland. De vraag is gesteld of er andere maatschappijen betrokken zijn bij die besluitvorming. De onderlinge afhankelijkheid van Schiphol en KLM is groot. Daarom is die samenwerking vanuit de gemeenschappelijke visie van zo'n groot belang. De Commissie Shared Vision bevestigt dat. Vanuit die achtergrond moet de samenstelling van de commissie, waarin KLM, Schiphol, de vertegenwoordiger namens het Rijk en de heer Alders zaten, bezien worden. Overigens zijn en blijven andere luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de formulering en uitwerking van het luchtvaartbeleid. Dat geldt bijvoorbeeld voor de lopende uitwerking van de aanpassing van de tariefregeling van Schiphol. Ook bij de Alderstafel is sprake van een representatieve afvaardiging van deze sector. Ik heb een aantal maatschappijen gesproken.

CDA en D66 hebben gevraagd naar het rendementsverhaal. Tevens hebben zij gevraagd waarom de verplichte financiële bijdrage vanuit niet-luchtvaartactiviteiten geen vast bedrag is. Zoals in de brief van 5 juni genoemd, moet Schiphol in het tariefvoorstel ook een voorstel doen voor de verplichte bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten. De concrete hoogte van deze bijdrage hangt af van een aantal economische ontwikkelingen, zoals verkeersvolume, het resultaat uit de niet-luchtvaartactiviteiten en financiële ontwikkelingen als risicovrije rente. Schiphol zal vooraf een inschatting maken van deze ontwikkelingen en op basis daarvan een voorstel doen voor een bijdrage. In dat voorstel moet Schiphol bovendien rekening houden met de rendementsnorm die periodiek wordt voorzien. Dat is de samenhang tussen de verschillende elementen. Het concrete bedrag van de bijdrage kan hierdoor variëren per tariefperiode. Om deze reden is in overleg met de sector gekozen voor een systematiek in plaats van jaarlijks een vast bedrag.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dat vind ik vreemd. Er ligt een voorstel om te kiezen voor een systematiek, maar de Staat weet niet welk bedrag er gemoeid is met de afspraken die in die shared vision gemaakt zijn. De staatssecretaris heeft toch niet getekend zonder te weten welke kosten dit voor de Staat oplevert?

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik net aangaf: er is een rendementsafspraken, er worden tariefafspraken gemaakt voor een aantal jaren en er wordt gekeken naar welke investeringen nodig zijn. Dat betekent dat het bedrag dat van niet-luchtvaart naar tariefdaling e.d. gaat niet jaarlijks hetzelfde is, maar kan variëren.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik doe nog een poging. Ik begrijp wel hoe de systematiek werkt, maar het gaat mij om het bedrag in deze nieuwe,

gewijzigde afspraak ten aanzien van de tarifiering in de shared vision. Wat is het totale bedrag dat het ministerie van Financiën minder zal ontvangen vanuit het rendement en de tarifiering? Ik kan me niet voorstellen dat de Staat akkoord gaat met nieuwe afspraken in de shared vision zonder te weten wat dat financieel betekent voor de eigen portemonnee.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei: dat is niet vooraf te bepalen. Er wordt gekeken welke investeringen er in welk jaar worden gedaan, er is een rendementseis afgesproken met het ministerie van Financiën en er gaat een bedrag van niet-luchtvaart naar luchtvaart. Het is op voorhand niet helder welk bedrag dat is. Dat hangt af van een aantal wisselende elementen. De tarieven worden vanaf 2015 in blokjes van drie jaar vastgezet in plaats van één jaar. Als al die componenten opgeteld zijn, zullen we zien of de rendementseis gehaald wordt of dat men er wellicht bovenuit komt. Dan zal de aandeelhouder bekijken wat hij met dat geld doet.

De **voorzitter**: We spreken vanaf nu één vervolgvraag per interruptie af. Dat betekent dat er in de tweede termijn weinig tijd overblijft.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De staatssecretaris zegt eigenlijk dat ze een blanco cheque heeft getekend. Zij weet niet wat de financiële consequentie is voor de Staat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is geen blanco cheque getekend: er is een rendementseis vastgelegd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit is wat anders dan in de brief van vorig jaar stond. Daarin werd gesproken over een vast bedrag. Waarom wordt daarvan afgeweken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er komt een systematiek met een voorstel voor een vast bedrag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn vraag was waarom er van de brief van vorig jaar is afgeweken.

Staatssecretaris **Mansveld**: In mijn optiek is het niet anders dan vorig jaar.

De heer **Elias** (VVD): Ik begrijp de systematiek en begrijp dat er een zekere prikkel zit aan de kant van het bedrijfsleven. Dat vind ik alleen maar goed. Ik wil niet onvriendelijk zijn, maar de staatssecretaris moet een maximum-bedrag hebben, dat het de Staat mag kosten. Daar vroegen de collegae naar en dat doe ik nu expliciet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is precies wat ik net zei: er is een rendementseis van 6,7% en dat is een randvoorwaarde. De vraag is gesteld hoe ik weet wat het de belastingbetaler gaat kosten nu de financiële bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten geen vast bedrag wordt. Ik reageerde hier net op en daarna begreep ik dat de Kamer naar de rendementskant ging voor het vaste bedrag. De nieuwe systematiek met de verplichte financiële bijdrage geeft zekerheid en een duidelijk kader. Het houdt Schiphol concurrerend en dat is belangrijk voor de netwerkfunctie, de werkgelegenheid etc. Doordat die rendementsnorm in de systematiek wordt opgenomen, wordt veiliggesteld dat Schiphol zichzelf kan blijven financieren en dat er geen sprake zal zijn van staatssteun. Ik hoop dat dit verduidelijkend is. Er is gevraagd of ik kan uitleggen waarop de rendementsnorm van 6,7% gebaseerd is. Schiphol moet een rendement halen, waarbij de onder-



neming in staat blijft om te investeren, zichzelf te financieren en haar creditrating te behouden. De Staat is niet uit op maximalisatie van het rendement van Schiphol. De Staat is aandeelhouder bij Schiphol om het publieke belang te borgen. Om de borging van dat publieke belang op de langere termijn zeker te stellen, is dat bepaalde minimumrendement, die randvoorwaarde, nodig. Ook zit er maatschappelijk vermogen in de onderneming Schiphol, waarvoor de belastingbetaler een redelijke vergoeding moet krijgen. Het percentage van 6,7 is gebaseerd op een conservatieve inschatting van in de markt geldende vergoedingen voor door de Staat geïnvesteerd vermogen in Schiphol.

De heer De Rouwe vroeg of Schiphol haar netwerkplannen met KLM bespreekt en vice versa. Het antwoord daarop is volmondig ja. Schiphol en KLM hebben samen afspraken gemaakt en het stuk «Essentiële elementen van de Mainport» opgesteld. Daarin schrijven ze wat ze van elkaar verwachten en waarover ze overleggen. Daaronder valt ook het bespreken van de wederzijdse strategie. De term «shared» vision zegt het al.

De heer De Rouwe vroeg of die bijzondere omstandigheden in het kader van de tariefregulering geen addertje onder het gras zijn. Het gaat echt om onvoorziene en uitzonderlijke omstandigheden. Te denken valt aan overmacht als een vulkaan-situatie of de dreigingen op 9/11, waardoor de security opeens in een totaal ander daglicht kwam te staan, waardoor kosten ontstonden. Ik zeg toe dat ik dit in de regelgeving nauwkeuriger zal omschrijven, want daarmee kan ik een hoop onduidelijkheid wegnemen. Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of ik meer informatie kan geven over het geld lenen door Schiphol. Ik zou de Kamer eigenlijk willen verwijzen naar de minister van Financiën, maar Schiphol wordt niet alleen gefinancierd met staatsgeld maar ook met geld vanuit de markt. Investeerders hebben de eigenschap dat ze willen investeren, bijvoorbeeld in Schiphol als daar rendement te halen is op hun investering. Investeerders zullen niet investeren als ze geen rendement krijgen.

Door de heer De Rouwe is gevraagd of ik informatie heb over de inhoud van het masterplan. De eerste fase van het zogenoemde masterplan omvat het realiseren van de centrale security op de hele luchthaven en de bouw van de verkorte A-pier aan de zuidkant van de terminal. Als je recent op Schiphol bent geweest, kun je al zien waar die centrale security komt. Ik heb vernomen dat nader wordt onderzocht of uitbreiding van de terminal in dit stadium noodzakelijk is of dat dat nog enkele jaren uitgesteld kan worden. Hierbij speelt: hoe wordt er met die investeringen omgegaan, wanneer wordt wat geïnvesteerd en hoe wordt dat gespreid in de tijd? Dat heeft bijvoorbeeld effect op het rendement. De formele start van de bouw van de centrale security is juli 2013, maar de voorbereidende werkzaamheden zijn dus al te zien. De planning is om de eerste fase van de centrale security in 2015 en de eerste fase van de A-pier in 2016 af te ronden. Om een indicatie te geven van de investering: de realisatie van de centrale security kost om en nabij 350 miljoen euro. De kosten van de bouw van de verkorte A-pier zijn nog niet bekend.

De opgave is nog niet voltooid, maar het is belangrijk dat Schiphol in prijs en kwaliteit concurrerend blijft en dat iedereen zich die kant op beweegt. De heer De Rouwe heeft gevraagd of alle luchtvaartmaatschappijen op Schiphol gelijk worden behandeld. De kernfunctie van Schiphol is de afhandeling van hub- en mainportgebonden verkeer. In het Aldersadvies is onderscheid gemaakt tussen vijf marktsegmenten: hubverkeer, overig zakelijk verkeer intercontinentaal, overig zakelijk Europees verkeer, vracht en leisure. De eerste drie segmenten vormen volgens het Aldersakkoord de netwerkvisie van het zogenoemde mainportgebonden verkeer. Ingeval van schaarste wordt het leisureverkeer als eerste verplaatst. Ook het vakantieverkeer van KLM valt onder deze categorie en dus onder het selectiviteitsbeleid. We behandelen dat verkeer niet anders dan dat van andere maatschappijen.

Wat betreft een eventueel bevoorrechte positie op Schiphol van samenwerkingsverbanden van KLM, zoals Pegasus, deel ik het standpunt van de heer Elias over faire en eerlijke concurrentie. Een samenwerkingsverband met KLM betekent niet per definitie een bevoorrechte positie op Schiphol. De vluchten die de connectiviteit verbeteren en daarmee onderdeel vormen van de huboperatie hebben prioriteit. 70% van het KLM-verkeer moet niet in Nederland zijn, maar gebruikt de hubfunctie van Schiphol. Wij concurreren hiermee binnen Europa met onder andere Frankfurt Airport, Heathrow Airport in Londen en Charles de Gaulle Airport in Parijs. Die functie is van wezenlijk belang. Als daar een glijdende schaal ontstaat en we niet die positie behouden, gaat ook de concurrentiekracht van Schiphol weg.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik mis de beantwoording van een van mijn vragen over de shared vision.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is het gevaar van bundeling van vragen. Ik hoor graag aan het eind welke antwoorden gemist worden. De heer De Rouwe heeft gevraagd hoe het zit met de benchmark kostenefficiëntie en wat er gebeurt in Europa. Ik ken geen Europese initiatieven voor een Europese benchmark; dat is lastig vanwege de vertrouwelijke bedrijfsgegevens. Daarom vragen we Schiphol de kostenefficiëntie over de jaren heen voor zichzelf in kaart te brengen. Op de terechte vraag van de heer Bashir of ik kan kijken of de sloopzones nog kloppen, kan ik antwoorden dat de aantallen, waarmee destijds gerekend is bij de bepaling van de sloopzones, nog altijd ruim hoger liggen dan het feitelijke aantal bewegingen. Ik ben bereid na te gaan of de feitelijke vliegroutes nog overeenkomen met de routes waarmee destijds de sloopzones zijn bepaald. Dit kan aan de orde komen bij de voorziene actualisatie van het Luchthavenindelingsbesluit. De vraag van D66 over het betrekken van de omwonenden bij de Schipholdiscussie is al vaker gesteld. Inmiddels heb ik al die bewonersorganisaties ontmoet. De bewonersvertegenwoordigers van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) en de gezamenlijke platforms praten mee. De bewoners die niet konden instemmen met de opdracht van Alders worden een keer per kwartaal separaat geïnformeerd door de heer Alders. Deze constructie is in overleg met de bewoners tot stand gekomen. Ik ben onder de indruk van de deskundigheid en betrokkenheid die bij die bewonersorganisaties aanwezig is en van het feit dat ze er al zo lang bij betrokken zijn. Het zijn inmiddels zeer kundige mensen. De SP heeft gevraagd of de Stichting Leefomgeving Schiphol een rol kan vervullen bij de uitkoop van gebieden. De Stichting Leefomgeving Schiphol is een uitvoeringsorgaan van de partijen aan de Alderstafel, die afspraken met elkaar hebben gemaakt over investeringen in de leefomgeving van in totaal 30 miljoen euro. Er wordt nu door partijen gesproken over invulling van de tweede tranche. Daar ben ik bij betrokken, evenals de bewoners, de sector en het regionaal bestuur. Ik ben bereid het verzoek van de Kamer over de invulling van de tweede tranche daar onder de aandacht te brengen. Ik heb inderdaad een vraag van mevrouw Van Tongeren gemist. Die ging over wijziging van de statuten en waarom de Kamer daar niet bij betrokken is. Een statutenwijziging gaat via de vennootschapsrechtelijke route en de aandeelhouders nemen daar een besluit over. Het enige dat is gedaan is het belang van het netwerk beter in de statuten te regelen conform beleid uit de Luchtvaartnota.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is hét cruciale punt van de shared vision. KLM en Schiphol zijn zo verweven en zo belangrijk voor de bv Nederland dat dat geregeld moet worden, maar in beide is de Staat

aandeelhouder. Recent was de minister van Financiën, de heer Dijsselbloem, niet te beroerd om als actief aandeelhouder op te treden. Ik vind het merkwaardig dat dit pas aan de Kamer voorgelegd wordt wanneer het al uitgevoerd is. Wat vindt de staatssecretaris daarvan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet in hoeverre de statutenwijziging al heeft plaatsgevonden. Over het algemeen is zo'n wijziging een proces. Als het al gebeurd is, heeft het ministerie van Financiën zeer actief gehandeld. Statuten zijn op elk gewenst moment door een aandeelhouder te wijzigen. Hij krijgt wel een behoorlijke rekening als hij dat vaak doet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp hieruit dat minister Dijsselbloem staatssecretaris Mansveld er niet over geïnformeerd heeft dat hij als aandeelhouder ingestemd heeft met een statutenwijziging. De staatssecretaris was er dus niet bij betrokken en dat is in tegenspraak met wat minister Dijsselbloem gezegd heeft in het algemeen overleg Staatsdeelnemingen. Hij zei dat hij heel terughoudend zou zijn met ingrijpen en dat alles rond beleid door de beleidsbewindspersonen, in dit geval de staatssecretaris, gedaan zou zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: In dit geval is de statutenwijziging een gevolg van staand beleid. Dat ze gewijzigd moeten worden, is bekend en dat gebeurt op enig moment. Statutenwijzigingen vinden niet te pas en te onpas plaats.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik kreeg een antwoord op een vraag die ik niet gesteld heb en geen antwoord op de vraag die ik wel gesteld heb. Shared vision was mij helder: dat ging over de samenwerking tussen KLM en Schiphol en hoe dat verdergaat. Mijn vraag was specifiek hoeveel ruimte of aandacht er is, nu we dit proces hebben afgerond, voor andere maatschappijen die zich met name richten op opstappende passagiers. Zij voelen zich benadeeld en voor een deel snap ik dat. Ik vraag hoe zij verdergaan in het proces en hoeveel ruimte zij daarin nog hebben, gelet op de nauwe relatie die er logischerwijs is. Het moet niet helemaal afgesloten worden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een volkomen terecht punt, want dat zijn partijen die ook op Schiphol wonen, vliegen, aankomen en vertrekken. Ook die worden betrokken bij onder andere de tariefstelling; ze worden niet genegeerd. De shared vision is een visie van KLM en Schiphol, maar die partijen die ook gebruikmaken van Schiphol zijn gesprekspartner bij het onderwerp tariefstelling.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat lijkt me belangrijk. Security is een van die onvoorziene kosten. In hoeverre is in de tariefstelling van 1% al rekening gehouden met de securityaanpassingen die worden gedaan en met die investeringen van 350 miljoen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al gezegd dat het gaat om echt onvoorziene kosten; dat woord staat er ook nadrukkelijk bij. Ik heb in dat verband het indrukwekkende en negatieve voorbeeld genoemd van 9/11. Die situatie is direct van invloed op wat er op Schiphol gebeurt. Ik ben gekomen bij de regionale luchthavens en ik begin met Lelystad. De vraag van de PVV en het CDA was of ik de Kamer kan informeren over de stand van zaken van de gesprekken met marktpartijen. Er vinden gesprekken plaats met marktpartijen op gezamenlijk initiatief van mijn ministerie en de Schiphol Group. Die gesprekken verlopen niet altijd makkelijk, want partijen willen zich nog niet committeren. Ze hebben nog de mogelijkheden op Schiphol. Ik heb de exploitant gevraagd om binnen de randvoorwaarden van het Aldersakkoord een aantrekkelijk voorstel aan

de chartermaatschappijen te doen. Het is belangrijk dat de exploitant die marktconforme stimuleringsregelingen voor het verleiden naar Schiphol invult. Daar kan hij een palet aan stimuleringsmiddelen voor bedenken. De gesprekken vinden dus plaats en de Kamer kent de planning van Schiphol. Mocht blijken dat er geen interesse is vanuit de markt, dan zullen alle partijen terug moeten naar de Alderstafel om met elkaar de consequenties hiervan te bespreken. Voor mij is het uitgangspunt: Lelystad ontwikkelen voor selectieve ontwikkeling van Schiphol. Ik weet zeker dat Schiphol datzelfde nastreeft.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd wat het Rijk nog meer kan doen om de vaart erin te krijgen. Ik zorg voor een zorgvuldige procedure en daar worden alle relevante partijen bij betrokken. Dat vraagt om een zorgvuldige regie en samenwerking, maar dat is niet altijd makkelijk. Daarnaast zorg ik voor een zorgvuldig en voortvarend verloop van de procedure voor een luchthavenbesluit. Ook heb ik de luchtverkeersdienstverleners de opdracht gegeven om voorbereidingen te treffen voor de luchtzijdige inpassing, waaronder een definitief routeontwerp en een realisatie van de luchtverkeersleiding die nodig is voor een luchthaven. Ik zie de Alderstafel Lelystad, waarvan het Rijk de opdrachtgever is, als een belangrijk instrument voor het voeren van een goede regie op de diverse sporen die samenhangen met de ontwikkelingen van Lelystad.

Bijna alle fracties hebben gevraagd naar de planning. Ik sta inmiddels wel bekend als iemand die redelijk zorgvuldig en geordend is en erg van het halen van plannings houdt. De planning is nog steeds haalbaar, maar wordt wel krapper. Op de vraag of alles zorgvuldig en goed gebeurt, zodat het allemaal gaat lukken, en in hoeverre het tempo daarin meegaat, antwoord ik dat november 2014 het uitgangspunt is. Als dat uitgangspunt onder druk komt te staan, bericht ik de Kamer hierover.

Tegen de heer Elias en mevrouw Kuiken zeg ik dat ik de Kamer voor de zomer zal informeren over de interesses uit de markt. De nota Reikwijdte en Detailniveau zal ik snel ter inzage leggen, maar daar is enige voorbereidingstijd mee gemoeid.

Mevrouw Hachchi vroeg of ik vertrouwen heb in de businesscase voor Lelystad en dat kan ik bevestigen. Aan de Alderstafel Lelystad heeft de exploitant al een businesscase gepresenteerd. De exploitant voert overleg met de marktpartijen. Ik zal de Kamer informeren over de interesse. Bij de definitieve aanvraag in het najaar verwacht ik ook die businesscase van de exploitant.

De heer **Graus** (PVV): Wat Lelystad betreft: ik heb gesproken met de airlines en er is totaal geen draagvlak voor. KLM doet dit plotseling, maar de piloten van KLM denken daar heel anders over. Blijkbaar worden die piloten bij KLM niet goed gehoord, want zij zeggen dat het onmogelijk is om daar te landen met een grote kist. Ik weet niet of de staatssecretaris alle informatie al in huis heeft, maar ze hoeft geen deskundige te zijn om te constateren dat er totaal geen draagvlak is. Waarom wordt er niet gewoon gezegd dat het draagvlak ontbreekt en dat het mogelijk een financieel fiasco wordt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is een visie. In die visie staat dat het boven een bepaald aantal vliegbewegingen wenselijk is dat Lelystad en Eindhoven daar een rol in gaan vervullen. Ongetwijfeld zijn er mensen die een andere visie hebben, maar dit is de visie de we met elkaar hebben afgesproken om de groei van vliegbewegingen in Nederland te faciliteren en ervoor te zorgen dat de mainportfunctie van Schiphol in stand kan blijven met daarin het selectiviteitsbeleid. De exploitant is bezig de businesscase voor Lelystad te ontwikkelen. Ook in Eindhoven vinden allerlei activiteiten plaats. Dat is de weg die we gezamenlijk afgesproken hebben.

De heer **Graus** (PVV): Ik stel deze vragen heel vaak en kan mij niet aan de indruk onttrekken dat er niets verandert in het draagvlak bij de airlines, op KLM na. Die piloten zullen inspraak moeten krijgen, want zij hebben de verantwoording tijdens het landen van zo'n kist. Het irriteert me dat overal maar geld in wordt gepompt. Ook de inconsistentie van de VVD naar Twente toe irriteert me. Bij Maastricht Aachen Airport kan dat niet; dat wil ik nog even gezegd hebben. Ik wil opgemerkt hebben dat ik me als controlerend orgaan ernstig zorgen maak, omdat ik geen klip-en-klaar antwoord van de staatssecretaris krijg.

De **voorzitter**: Hebt u nog een vraag aan de staatssecretaris?

De heer **Graus** (PVV): Ik bepaal zelf wel of ik een vraag stel of een opmerking maak. Daar gaat u niet over.

De **voorzitter**: Ik bewaak het aantal interrupties en vervolgvragen dat wij afgesproken hebben.

De heer **Bashir** (SP): Het punt dat de heer Graus maakt, maakt de SP-fractie al heel lang. De heer Graus heeft daar gelijk in. Ook ik heb de afgelopen tijd met luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, belanghebbenden en andere mensen die met Schiphol te maken hebben, gesproken en kan niemand vinden die het eens is met deze visie. De staatssecretaris zegt dat we deze visie ooit met elkaar hebben afgesproken en dat we deze gaan uitvoeren, maar er is niemand meer die deze visie ondersteunt. Ik vraag haar waarom we doorgaan met iets dat we in 2007 hebben afgesproken en waar geen draagvlak voor is. Als we willen investeren, waarom doen we dat dan niet in Schiphol?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb weinig toe te voegen aan hetgeen ik net zei. Ik kan een heel betoog houden over de redenen en achtergronden van deze keuzes, de groei, het belang van de mainport Schiphol en homecarrier KLM en het belang van de businesscase voor Lelystad daarin, maar dit is waar we voor gaan en hoe we het belang van de luchtvaart voor werkgelegenheid en economische groei willen vormgeven. We willen ervoor zorgen dat deze branche in Nederland groeit en dat KLM haar positie als homecarrier behoudt. Daarom zijn we op weg naar een Luchthavenbesluit en een businesscase voor Lelystad en Eindhoven.

De heer **Bashir** (SP): Misschien moet ik mijn vraag anders stellen. Kan de staatssecretaris een paar organisaties, anders dan de bestuurders in Lelystad, noemen die hiervoor willen gaan? Ik heb die niet gevonden, hoewel ik met heel veel partijen heb gesproken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wacht op de businesscase voor Lelystad van de exploitant om te laten zien hoe dat bij elkaar komt en hoe de businesscase vorm zal krijgen om Lelystad die rol te laten vervullen. Mevrouw Hachchi vroeg of het goed komt met de excellente dienstverlening op Lelystad. Daar is de exploitant verantwoordelijk voor: die moet de middelen inzetten, een aantrekkelijk product maken en de marktpartijen verleiden om naar Lelystad te gaan. Ik zie die positieve businesscase met vertrouwen tegemoet.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd of ik vaart kan maken met Lelystad. Ik heb al aangegeven hoe het proces loopt. Ik hoop de Kamer binnenkort te kunnen informeren en zal de stappen zetten die in de brief zijn toegezegd.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De staatssecretaris en ik zijn beiden optimistisch, maar behalve de dienstverlening op Lelystad staat nu ook de tarifiering om die maatschappijen naar Lelystad te krijgen onder druk vanwege de verlaging bij de shared vision. De staatssecretaris gaf aan dat

het spannend en krap wordt. Ik vraag haar wat er verandert aan haar regierol in dit proces.

Staatssecretaris **Mansveld**: Welke verandering bedoelt mevrouw Hachchi?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb bij mijn inbreng aangegeven dat de heer Alders als «instrument van het Rijk» – de staatssecretaris gebruikte zelf deze term – wordt ingezet. Het is een moeilijk traject, waarin nogal wat uitdagingen en knelpunten liggen. Ik heb benadrukt dat mijn fractie alleen naar de staatssecretaris kijkt. Ik concludeer dat, zodra die krapte ontstaat, de staatssecretaris haar regierol hierop zal aanpassen. Ik vraag haar wat zij gaat doen in het kader van haar verantwoordelijkheid in dit proces.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al aangegeven dat we op de businesscase wachten, dat we op weg gaan naar een luchthavenbesluit en dat het de intentie is om in 2015 en 2016 te gaan bouwen en vanaf 2017 te gaan vliegen. Ik heb ook gezegd dat dat zorgvuldig moet gebeuren en als blijkt dat de planning onder druk komt te staan om welke reden dan ook, ik de Kamer zal informeren. Er is ook een m.e.r. nodig. Ik heb aangegeven dat dat project van samenwerking en totstandkoming van al deze besluiten onder mijn regie gebeurt. Dat kan de Kamer van mij verwachten en daar ga ik voor. Ik wijs de Kamer er nog op dat ik geen exploitant van deze en andere luchthavens ben.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik begrijp dat de staatssecretaris geen exploitant is, maar de Staat heeft hier belang bij. We hebben het gehad over de totale luchtvaartpuzzel van Nederland en dat Lelystad daarin een belangrijk element is. De staatssecretaris gebruikte zelf het woord «spannend» en zei dat de planning krap wordt. Ik verwacht dat de staatssecretaris in het kader van haar verantwoordelijkheid en betrokkenheid bij dit proces haar regierol voelt en wellicht anders gaat invullen dan tot nu toe het geval is. Gaat dat veranderen? Ik heb niet de indruk dat de staatssecretaris zich hierop gaat aanpassen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Op dit moment lopen we in de planning en worden die stappen gezet die ik aangegeven heb in een separate brief. Dat is waarover ik regie voer en waarop ik stuur.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik vroeg aan het begin van mijn betoog of de staatssecretaris hier zit in het belang van alle Nederlanders of van voornamelijk de BV Nederland. Schiphol mag tot 510.000 vluchten groeien en zit nu op 390.000; dus er is ruimte zat. Er is een reservering voor een tweede Kaagbaan, er moet uitgeplaatst worden naar Lelystad, andere luchthavens moeten ontwikkeld worden, terwijl de staatssecretaris weet dat we eigenlijk naar een andere vorm van mobiliteit toe moeten. Ik hoor dat niet in haar verhaal: het gaat uitsluitend over het faciliteren van meer en meer vluchten, met meer en meer geluidsoverlast, vervuiling en ...

De **voorzitter**: Ik hoor duidelijk wat u zelf vindt, maar zou u naar een vraag willen toegaan? Dat is de bedoeling van een interruptie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De vraag zat er duidelijk in. Kijkt deze staatssecretaris alleen naar het belang van de BV Nederland of naar het belang van alle burgers, omwonenden die overlast hebben en de generatie na ons die de klimaatproblemen krijgt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp dat mevrouw Van Tongeren antwoord wil op de ontwikkeling van Lelystad. We zitten op een kleine

425.000 vluchten en de afspraak is dat Lelystad ontwikkeld gaat worden bij 90% van 510.000 vluchten. Zij snijdt ook de duurzaamheid aan en daarover hebben we al eerder van gedachten gewisseld. Schiphol heeft heel veel oog voor duurzaamheid, maar nog belangrijker is dat KLM sinds jaren de duurzaamste vliegmaatschappij is: daar gebeurt al het mogelijke al. Mevrouw Van Tongeren vraagt vervolgens of ik niet naar alle mobiliteit moet kijken. De Kamer kent mijn portefeuille en we hebben al heel wat debatten gevoerd. Mobiliteit in Nederland kent verschillende elementen. Een daarvan is onze mainport Schiphol, die die zeer bijzondere transferfunctie vervult: de hubfunctie voor mensen die eigenlijk niet in Nederland moeten zijn, maar Schiphol kiezen als luchthaven om door te vliegen. Daar gaat een directe en indirecte werkgelegenheid mee gepaard van meer dan 100.000 banen. Wij hebben daardoor een economische ontwikkeling en een werkgelegenheid die niet alleen belangrijk is voor Schiphol – bij het bedrijf Schiphol zijn 2.000 mensen in dienst – maar voor alles wat daarbij betrokken is. Het belang van Schiphol voor de economische ontwikkeling voor de regio en voor Nederland is ook onderdeel van het mobiliteitsvraagstuk, waar we met z'n allen voor staan in Nederland.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor geen antwoord van de staatssecretaris op de prangende vraag over de verandering in de mobiliteit. De luchtvaart zal op het huidige niveau, zonder enige groei, het complete budget voor CO<sub>2</sub>-uitstoot opsouperen als wij in 2050 op 80% schone energie willen draaien. Dat betekent dat in heel Europa niemand meer iets mag doen dat ook CO<sub>2</sub> uitstoot. Het vereist geen roketscience om te bedenken dat je de mobiliteit moet veranderen. De luchtvaart kan niet permanent groeien, terwijl de CO<sub>2</sub>-uitstoot moet verminderen. Is de staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik waan mij in een algemeen overleg over duurzaamheid en luchtvaart dat toevallig ook in mijn portefeuille valt. Zoals de Kamer weet, vinden er momenteel onderhandelingen plaats om bekijken hoe de luchtvaart kan bijdragen aan een CO<sub>2</sub>-emissiereductie. Die onderhandelingen verlopen, ook voor Nederland, op Europees niveau via Brussel. In september komt daar duidelijkheid over. Ik heb in een vorig algemeen overleg over een ander onderwerp gezegd dat wij de broedende kip niet moeten storen. Ik kan met trots zeggen dat KLM een van de koplopers is op het gebied van de ontwikkelingen binnen duurzaamheid. Over de brede CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt internationaal onderhandeld met de branche en daar kom ik in september op terug.

De heer **De Rouwe** (CDA): Vliegveld Lelystad wordt maar om één reden ontwikkeld, namelijk om te voorkomen dat Schiphol vol raakt, zodat wij de luchtvaart niet meer kunnen en willen accommoderen. Dat kunnen en willen we wél in Nederland en dat is de reden om te kiezen voor ontwikkeling van Lelystad. De staatssecretaris noemde twee momenten in de ontwikkeling van Lelystad. Zojuist noemde zij 2017 en even daarna gaf zij aan dat er bij 90% van 510.000 – vooralsnog de grens voor Schiphol – ontwikkeld wordt. Wat is het nu? Ik wil graag de prognose van Schiphol tot 2020 weten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het getal dat ik noemde, 90% van 510.000, is een randvoorwaarde. Lelystad wordt nu ontwikkeld, maar bij dat percentage moet het in ieder geval geregeld zijn. Dat is de samenhang.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat zijn de prognoses tot 2020? Die vraag uit mijn eerste interruptie staat nog open. Ik stel gelijk mijn vervolgvraag. Lelystad loopt al achter. De in april toegezegde nota Reikwijdte en Detailniveau en m.e.r. zijn er nog steeds niet. Wanneer komen ze? Als

Lelystad niet op tijd ontwikkeld wordt, krijgt Schiphol dan meer ruimte dan die 510.000 vluchten of gaan we het op een andere manier accommoderen?

Staatssecretaris **Mansveld**: De prognoses over de groei heb ik niet paraat, maar die zal ik de Kamer separaat doen toekomen. De nota Reikwijdte en Detailniveau verwacht ik voor het zomerreces; dat is zeer binnenkort. Over wat we gaan doen als het niet lukt, zou ik heel veel veronderstellingen kunnen doen, maar ik kijk naar de situatie zoals die nu is.

Ik ben in mijn betoog bij Maastricht gekomen. De heer Graus heeft vrijwel zijn hele woordvoering daaraan besteed.

Ik wil eerst in algemene zin kwijt dat we eind jaren negentig het zogenaamde Relusbeleid hebben ingezet, inhoudende dat het Rijk niet meer financieel bijdraagt in de exploitatie van regionale luchthavens en dat luchthavens – huiselijk gezegd – hun eigen broek moeten ophouden. Luchthaven Maastricht heeft toen een eenmalige afkoopsom voor toekomstige exploitatiekortingen en een investeringsbijdrage van het Rijk ontvangen van ongeveer 34 miljoen euro. Gezien dit beleid, de specifieke afspraken die hierover met luchthaven Maastricht zijn gemaakt en de financiële bijdragen die zijn verstrekt, vind ik het onwenselijk om te voldoen aan het verzoek van de luchthaven. Bovendien ben ik van mening dat er een primaire verantwoordelijkheid ligt bij de aandeelhouders van de holding, waar Maastricht Aachen Airport deel van uitmaakt. Vanuit dat perspectief ben ik niet bereid de resterende investeringsbijdrage of extra rijksmiddelen in te zetten voor de exploitatie van de luchthaven. Zoals ik in mijn brief van 7 juni over luchthaven Maastricht heb aangegeven, neem ik het verzoek van de provincie Limburg om hen tijd te gunnen om tot een duurzame oplossing voor luchthaven Maastricht te komen, heel serieus in overweging. Ik heb echter wel een aantal randvoorwaarden, zoals het investeringsprogramma conform het doel inzetten en een aantal zekerheden. Ik heb dat in mijn brieven van 14 mei en 7 juni geschetst. Ik vind het van belang dat Maastricht Aachen Airport voor de toekomst rendabel is en ik ben blij met het initiatief van de provincie om toekomstopties te verkennen. Ik heb heel recent informatie gekregen van de luchthaven en de provincie. Ik wil mij daar eerst over buigen en op zeer korte termijn in gesprek gaan met de luchthaven en de provincie over de geschetste zekerheden. Vooralsnog heb ik vertrouwen in dit proces.

De heer **Graus** (PVV): Ik kondig meteen een VAO aan en ga enkele moties indienen als stok achter de deur. We zullen zien hoe Limburgvriendelijk de andere Kamerleden zijn. Hoe lang wil de staatssecretaris de provincie de tijd gunnen? De provincie schijnt zes tot twaalf maanden nodig te hebben. Wanneer volgt het gesprek met de betrokkenen? De staatssecretaris doet heel vage toezeggingen, maar er is tijdsdruk. Ik heb alle belangen genoemd, ook de economische, en ik hoop dat de staatssecretaris in conclaaf wil gaan met de ministeries van Economische Zaken en Financiën, omdat er ook staatsgelden naartoe moeten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat duidelijk is hoe ik erin sta. Gisteren heb ik de brief ontvangen van de provincie Limburg en ik wil die rustig bekijken. Het is geen sinecure: er moet goed naar gekeken worden, ik wil in overleg treden en ik heb nog een aantal aanvullende vragen. Op voorhand geld toezeggen, is onverstandig. Dat doe ik niet. Ik ben niet van plan om bij te dragen aan de exploitatiekortingen van deze luchthaven, maar ik ga wel in gesprek over het plan en de mogelijkheden. De provincie heeft tijd nodig voor een aantal overwegingen. Daarover ga ik op korte termijn met de provincie in gesprek, maar ik wil eerst zorgvuldige en juiste informatie hebben en ieder in zijn eigen rol.



De heer **Graus** (PVV): Wanneer krijgen we meer informatie? Wanneer vinden die gesprekken plaats? Ik wil dat ruim voor het zomerreces helder hebben, want daarna zijn de begrotingsdebatten.

Staatssecretaris **Mansveld**: De exploitant en de provincie zijn verantwoordelijk voor de luchthaven en het Rijk heeft een investeringsbijdrage gedaan. Dat is de stand van zaken. De bal ligt nu in de regio bij de provincie en de exploitant. Zij moeten een helder toekomstplan bieden en duidelijkheid geven over de mogelijkheden die zij zien en hoe zij die denken in te vullen. Dat wacht ik af. Ik heb een eerste schrijven gekregen en als ik moet reageren, zal ik dat op korte termijn doen. Van mijn kant blijft er tempo in, maar de bal ligt in de regio.

De heer **Graus** (PVV): Ik vroeg: «Wanneer?». Dat is een punt van orde. Er moet wel iets worden toegezegd. De staatssecretaris kan niet zeggen «wacht maar af». Zo werkt het hier niet. Wij zijn het hoogste ambt in Nederland en wij mogen de staatssecretaris vragen hier antwoord op te geven.

De **voorzitter**: Dat punt is helder, maar ik vrees dat u geen duidelijkheid gaat krijgen. Ik begrijp dat u niet tevreden bent met het antwoord van de staatssecretaris, maar we komen niet verder met een ordedebat. Ik stel voor dat de staatssecretaris verdergaat met haar beantwoording.

Staatssecretaris **Mansveld**: Door de heer Graus en mevrouw Van Tongeren is de vraag gesteld of het wel eerlijk is dat Maastricht Aachen Airport geen staatssteun krijgt omdat dit de enige luchthaven in Nederland is die is geprivatiseerd. Andere vliegvelden zijn ten minste voor een deel in overheidshanden. Het feit dat de Maastricht Aachen Airport geprivatiseerd is, heeft geen relatie met het al dan niet geven van staatssteun door het Rijk. Ik heb reeds geschetst dat het beleid van het Rijk al meer dan vijftien jaar is dat luchthavens hun eigen broek moeten ophouden. Ook voor niet-geprivatiseerde luchthavens, zoals Schiphol, gelden staatssteunregels.

Er is door de heer Graus gezegd dat het voor de toekomst van belang is om snel duidelijkheid te krijgen. Dat zal zorgvuldig moeten gebeuren. Ik vraag de luchthavens al wel om rekening te houden met een uiteindelijk kostendekkende luchtverkeersleiding. Er wordt nu een evaluatie van het heffingenbeleid gedaan. Daarnaast moet het transitietraject om tot nieuw beleid te komen, vormgegeven worden. Ik informeer de Kamer voor het zomerreces over de uitkomst van de evaluatie en het voorziene transitiepad naar nieuw beleid: ik heb het over one group of airports. Vervolgens moet dat nieuwe beleid in samenspraak met belanghebbenden worden vormgegeven. Ik zeg toe dat ik hierover als eerste met Maastricht Aachen Airport in gesprek zal gaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): De luchtverkeersleiding en de regionale luchthavens van nationaal belang hebben altijd voordeel gehad bij de huidige constructie en daardoor hebben ze ruimte gekregen om zich te ontwikkelen. Nu zijn er drie luchthavens, Lelystad, Twente en Maastricht, die of moeten of willen ontwikkelen. De staatssecretaris kondigt aan dat die gelden aangepast worden. Mijn fractie voelt daar wel voor, maar ik vraag haar om dat niet voor 2020 te doen. Als ze dat wel doet, weten we nu al dat minimaal twee van die drie luchthavens het niet gaan redden. Ziet de staatssecretaris dat ook? Kan zij aangeven welke termijn zij voor ogen heeft?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is wonderlijk dat de heer De Rouwe de toekomst kan voorspellen of gedachten kan lezen. Inderdaad zijn we dat aan het evalueren. Ik ben het met hem eens dat we luchthavens niet voor

voldongen feiten kunnen stellen in 18 of 24 maanden. Daar zijn businesscases en er moet naar de lange termijn gekeken worden. De nota is nog niet verzonden, maar ik kan wel de eerste lijn daarvan schetsen. Ook ik heb gedacht aan 1 januari 2020 en dat betekent dat er vanaf 2013 een pad uitgezet kan worden. Het kan zo zijn dat niet iedere luchthaven het zal halen. Ik kan mij zelfs voorstellen dat we per geval onder strikte voorwaarden bekijken of er een uitloop van een of twee jaar mogelijk is. Ik loop alvast vooruit op een stukje woordvoering wat betreft Twente, want dit zijn daar ook de uitgangspunten geweest. Als je iets gaat opheffen, moet je een luchthaven dan in de regeling opnemen? Dat is onverstandig. We moeten wel iets doen aan gelijke behandeling en dat hebben we gedaan door middel van het bedrag van 4,6 miljoen. Ik vind het niet juist dat er kruissubsidie is en dat KLM betaalt voor tarieven op andere luchthavens, maar ik zie ook dat volgend jaar uitfaseren niet aan de orde is. Ik kijk op de langere termijn, maar ik vind het ten principale onjuist om deze wijze van financieren in de lucht te houden. Het punt van de heer De Rouwe onderken ik zeer goed.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is goed om te horen en ik ben daar blij mee. Het is goed dat die regionale luchthavens van nationaal belang, ook in het belang van KLM, een zachte landing krijgen in de vorm van een serieuze periode om zich professioneel te ontwikkelen. Mijn tweede vraag is wat volgens de staatssecretaris de toekomst van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is. Wordt die privaat of wellicht gedeeltelijk privaat?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat de heer De Rouwe doelt op een recent artikel in de krant. Dat verraste mij ook. Daar ben ik binnen het ministerie niet actief mee bezig, maar dankzij het krantenartikel zal ik mijn gedachten daarover laten gaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil graag het tijdpad daarvan weten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn Kamervragen over gesteld en die zal ik beantwoorden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Die vragen zijn door mij gesteld. Ik heb nog een vraag over de kosten van de luchtverkeersleiding. We zien de brief daarover tegemoet. Krijgen we inzicht in de opbouw van de kosten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een heel terechte vraag, maar ik loop in mijn beantwoording vooruit op mijn eigen stukken, die ik op korte termijn aan de Kamer zal toesturen. Er wordt nu een evaluatie gedaan en het is belangrijk dat de Kamer kan zien hoe de zaken zijn opgebouwd, wat er zoal plaatsvindt en wat dat betekent voor de kruissubsidie. De vraag van mevrouw Kuiken zal daarin beantwoord worden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Mijn laatste vraag is of er wordt gekeken naar suggesties voor samenwerking tussen regionale luchthavens om de kosten te drukken en er meer differentiatie in te krijgen. Ik ben er niet van op de hoogte hoe het precies is opgebouwd, maar ik vind het vrij fors. Het wordt voor een regionale luchthaven wellicht anders ingedeeld dan voor bijvoorbeeld Schiphol?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een terecht punt. We kunnen bekijken of bepaalde ontwikkelingen mogelijk van toepassing zijn. Er is mij gevraagd of dat soort zaken op afstand zou kunnen. Eén woord komt in dit verband direct bij mij boven: «veiligheid». Dat kader is strak en belangrijk in de luchtvaart en mag niet opgerekt worden. Ik kom straks nog terug op aantal zaken hieromtrent.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil nog even doorgaan op die samenwerking, want in een klein gebied liggen acht vliegvelden. Als we de problemen nu oplossen, zal het over een tijd weer diezelfde kant opgaan als ze elkaar blijven kapot concurreren. Ik vraag de staatssecretaris of zij bereid is om in die gesprekken met de regio te bekijken of er meer samengewerkt kan worden in plaats van elkaar kapot te concurreren.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Bashir snijdt een heel terecht punt aan. Het gaat niet alleen om samenwerking, maar ook om luchtverkeersleiding. Er kan gekeken worden of samenwerking in exploitatie mogelijk is, maar dat laat ik aan de luchthavens.

De heer **Bashir** (SP): De staatssecretaris erkent dat hier wat te winnen is, maar tegelijkertijd laat ze het over aan de luchthavens. Ik vraag haar om hier in die gesprekken op te wijzen, anders blijven we dat probleem van het elkaar kapot concurreren houden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat betreft de exploitatie ligt de verantwoordelijkheid bij de regionale luchthavens, maar in gesprekken kunnen altijd suggesties gedaan worden. Ik lijd niet aan gebrek aan assertiviteit in dat opzicht.

Dan ben ik bij vliegveld Twente gekomen. Er is door mevrouw Kuiken, de heer De Rouwe en mevrouw Hachchi gevraagd waarom de minister van Economische Zaken financieel bijdraagt aan de ontwikkeling van Twente. Economische Zaken draagt niet rechtstreeks bij aan de nieuwe luchthavenonderneming, maar via participatie in de publieke Participatiemaatschappij Oost Nederland NV (PPM Oost). De brief is door minister Kamp en mij gezamenlijk ondertekend. Die bijdrage is bedoeld voor kapitaaldeelname van PPM Oost in de luchthavenonderneming. Daarvoor wordt door het ministerie van Economische Zaken een gezond rendementperspectief gevraagd. In de bijdrage zit nadrukkelijk geen exploitatiesteun voor de luchthaven. Private partijen brengen het leeuwendeel van dit risicokapitaal op en de deelneming van Economische Zaken moet beschouwd worden als het laatste zetje om de totale projectfinanciering rond te krijgen. In een brief aan de Tweede Kamer heeft de minister aangegeven in dit publiek-private samenwerkingproject (pps) te willen meedoen vanwege de op termijn te verwachten positieve effecten voor de directe en indirecte werkgelegenheid op en rond de luchthaven. Op de vraag van mevrouw Hachchi of andere luchthavens dat ook krijgen, moet ik ontkennend antwoorden: de bijdrage van Economische Zaken wordt alleen gedaan bij de opstart van, in dit geval, Twente. Mevrouw Hachchi heeft ook gevraagd of Twente geen tweede Maastricht zal worden. Het is belangrijk dat Twente goed opstart en niet in de situatie van Maastricht terechtkomt, maar die zekerheid kan ik haar niet op voorhand geven. Een ondernemer heeft te maken met economische omstandigheden en bedrijfseconomische risico's. Ik wil zo veel mogelijk zekerheid. Er wordt een businesscase gemaakt voor Twente en die zal een traject ingaan. Ik toets die businesscase samen met de minister van Economische Zaken als voorwaarde voor het beschikbaar stellen van rijksbijdragen en daarom toets ik ook de volledige onderbouwing in de procedure van het Luchthavenbesluit. Dat is de situatie van Twente. Het Rijk wil niet koste wat kost een luchthaven in de regio Twente. Van de totale gebiedsontwikkeling in Twente is de luchthaven een onderdeel. In 2009 zijn er afspraken tussen het Rijk en de regio over die gebiedsontwikkeling en de luchthaven vastgelegd. Dat is ook aan de Kamer aangeboden. In de Luchtvaartnota heeft het Rijk aangegeven voorstander te zijn van de ontwikkeling van luchthaven Twente. Die luchthaven kan volgens het Rijk een bijdrage leveren aan de internationale bereikbaarheid van de Euregio

en aan de ontwikkeling van de regio. Bij voldoende belangstelling vanuit de markt kan de luchthaven een vliegwiel zijn voor de ontwikkeling van de regio.

Dan kom ik bij de luchtruimvisie Single European Sky en de luchtverkeersleiding. Gisteren heeft de Europese Commissie voorstellen openbaar gemaakt om het Single European Sky-pakket en de verordening waarmee EASA is ingesteld, te wijzigen. De Europese Commissie beoogt hiermee de realisatie van één Europees luchtruim te versnellen. D66 zal daar gelukkig mee zijn, want die partij heeft daar zeer nadrukkelijk over gesproken. Ik vind het van groot belang dat er een gezamenlijk Europees luchtruim komt. Volgens de ramingen kan er alleen al op de tarieven miljarden euro's bespaard worden, omdat er korter gevlogen kan worden. Het is dus heel goed dat de Europese Commissie hierop inzet, maar het is wel een lastig proces. De luchtverkeersleiders in Frankrijk gebruiken stakingen, een stevig instrument, om hun ongenoegen te uiten. Wij zijn heel actief om één Europees luchtruim te realiseren en lopen daarin voorop met onze nationale luchtruimvisie en binnen de Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). Op 10 september 2012 heb ik de luchtruimvisie aan de Kamer gestuurd. Ik verwacht deze zomer een roadmap op het gebied van civiel-militaire samenwerking beschikbaar te hebben. Ik vind het van groot belang dat dat gebeurt. Ik zal de Kamer daarover informeren. De heer Elias had gelijk dat daar winst te behalen is. Niet alleen voor korter vliegen, maar ook voor de duurzaamheid, zeg ik tegen mevrouw Van Tongeren, en voor financiële aspecten. Het gaat om veel geld.

De Europese Commissie is niet tevreden met de resultaten en zij geeft daarom gas. De belangen daarin zijn helder.

De heer **Elias** (VVD): Als het om duurzaamheid gaat, mag de staatssecretaris beslist ook naar mij kijken, want de VVD is zeer te porren voor intelligente vormen van duurzaamheid. Alleen is de VVD niet voor belachelijke voorstellen als binnenlandse vluchten verbieden, want wat is dan de volgende stap? Snelwegen sluiten? Reële duurzaamheidsaspecten zien wij graag.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer De Rouwe heeft een vraag gesteld betreffende de general aviation: wanneer komt er een oplossing voor de administratieve lasten van paramotorvliegers? Met de invoering van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) in 2009 zijn de taken gedecentraliseerd en belegd op een zo laag mogelijk bestuurlijk niveau. De provincie is daarmee het bevoegd gezag om op provinciaal niveau afwegingen te maken tussen al die verschillende belangen. Mijn voorganger heeft in goed overleg met de sector en het bevoegd gezag de provincie op 1 juli 2010 met de vrijstelling van ongemotoriseerde categorieën, waaronder de vrije ballonnen, uitvoering gegeven aan de motie-De Rouwe/Meeuwis. Momenteel wordt naar een passende oplossing gekeken voor de paramotorvliegers. Voorheen heetten die snorvliegers, heb ik begrepen. De provincie ziet de door deze sector gewenste vrijstelling niet als een passende oplossing, gezien de hindercomponent. Het is aan de provincie om die afweging te maken. Om de verantwoordelijke partijen, de provincie en de KNV, toch tot elkaar te laten komen, heeft mijn ministerie overleg gevoerd met beide partijen. Een sterke vereenvoudiging van de luchthavenregelgevingsprocedure lijkt een oplossing te zijn en daar zal aan gewerkt worden. Ik heb gevraagd of de provincie in de tussentijd de paramotorvliegers tegemoet kan komen. Dat is de stand van zaken en ik ga ervan uit dat we de eindstreep zullen halen. Wanneer dat is, weet ik nog niet. Er zijn veel partijen die overleg met elkaar moeten voeren. In mijn tweede termijn zal ik hierop terugkomen.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd wat de pensioengerechtigde leeftijd is. Die is voor luchtverkeersleiders 55 jaar en voor nieuwe verkeersleiders 58 jaar. De fiscale boete is nog steeds aan de orde en wordt betaald door de gebruikers. Bij ons is de pensioengerechtigde leeftijd omhooggegaan. Ter vergelijking: in Frankrijk is de pensioengerechtigde leeftijd van luchtverkeersleiders 50 jaar.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of er sprake is van detachering van luchtverkeersleiders bij het departement. Ik denk dat zij doelt op de detachering van de speciale adviseur voor de minister voor internationale luchtvaart. Deze detachering loopt tot 1 oktober a.s.

Ook heeft zij gevraagd of er zicht is op de financiële situatie van de luchtverkeersleiding. De financiële constructie, waarnaar GroenLinks verwijst, is beëindigd. Er is geen risico meer en per saldo heeft het geld opgeleverd. Het achterblijvend verkeer heeft wel impact op de inkomsten van de luchtverkeersleiding.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat waren een paar bemoedigende antwoorden. Ik kan ervan uitgaan dat de detachering van de speciale adviseur wiens inkomen ver boven de balkenendenorm zit, in oktober beëindigd is en dat is mooi. Als de luchtverkeersleiding zich ook aan de gewone regels voor pensionering moet houden, hoe lang gedooft de Staat dan nog dat een staatsbedrijf gaat begroten om de boetes te betalen die dat bedrijf jaar in jaar uit oploopt? Dat het in andere landen anders is, neem ik voor kennisgeving aan. Dat is op meer terreinen zo. Zou er iets meer inzicht kunnen komen in de financiële positie van de luchtverkeersleiding? Bij die regionale vliegvelden moet ook luchtverkeersleiding komen en daar moet de Staat – dus de belastingbetaler – aan meebetalen. De Kamer wil weten wat de eigen financiële positie van die luchtverkeersleiding is. De enige informatie die ik heb, zijn krantenartikelen uit de Volkskrant van anderhalf jaar geleden. De beantwoording mag ook schriftelijk.

Staatssecretaris **Mansveld**: De belastingbetaler betaalt dat niet. Dat gebeurt door KLM en niet door het Rijk. In Twente wordt die 4,6 miljoen eenmalig wel door het Rijk betaald, namelijk door het ministerie van I en M. Dat is bij de andere luchthavens niet aan de orde, want dat geld gaat via kruissubsidie via Schiphol en niet via de overheid: daar is geen departement dat rechtstreeks betaalt. Ik zeg toe dat ik de vraag van mevrouw Van Tongeren schriftelijk zal beantwoorden.

De **voorzitter**: Er is behoefte aan een tweede termijn en we zullen daarin een minuut spreektijd per fractie hanteren. Ik stel voor dat we eerst verdergaan met de beantwoording en dat de eventuele restvragen uit het laatste blokje door de staatssecretaris schriftelijk beantwoord worden.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik wil in ieder geval nog een antwoord hebben ten aanzien van luchtkwaliteit.

De heer **De Rouwe** (CDA): We kunnen overwegen om de tweede termijn op een ander moment te doen.

De heer **Elias** (VVD): Als de staatssecretaris een beetje vaart maakt en we maximaal een kwartier uitlopen, kunnen we een tweede termijn houden van maximaal twee minuten en zijn we eruit.

De heer **Graus** (PVV): Ik steun het voorstel van de heer De Rouwe. Ik ben bang dat mijn restvragen die onder veiligheid vallen, anders niet aan bod komen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik stel voor dat de staatssecretaris haar beantwoording in eerste termijn netjes afrondt en dat we de tweede termijn op een ander moment doen. Dan doen we recht aan alle onderwerpen die nog discussie behoeven.

De heer **Bashir** (SP): Als de staatssecretaris een beetje vaart maakt in de beantwoording, dan halen we het. Er is ook nog een VAO aangekondigd.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik stel voor om nu door te zetten, maar geen interrupties meer toe te staan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik moet mijn betoog, dat veiligheid in de luchtvaart niet als vanzelfsprekend mag worden beschouwd, helaas achterwege laten.

Ik ga naar de vragen van mevrouw Hachchi over luchtkwaliteit. De oorspronkelijk opzet van TCP in REACH-verband heeft geen betrekking op de luchtvaart, maar we passen het voorstel aan. Daardoor kunnen we een snelle start maken en volledig zijn. Er is dan geen additioneel onderzoek nodig. REACH voorziet in de mogelijkheid om niet alleen deskstudies te doen, maar ook aanvullend echt onderzoek. Het blootstellingsonderzoek dat er komt voor in vliegtuigen, wil ik daarbij betrekken. Alleen dan heb ik iets aan de uitkomsten. Ook wil ik aandacht besteden aan de vraag wat de kwetsbare groepen zijn. Ik hecht aan de aanpak in REACH-verband om de resultaten ook in internationaal verband te kunnen gebruiken, want ik vind het een slecht plan om dat nationaal te doen. Immers, als er aanpassingen nodig blijken, is er een erkende basis voor de waarde en REACH kan die basis geven.

De heer Bashir en mevrouw Kuiken hebben gevraagd naar Ryanair. Ik begrijp de zorgen van de Kamer heel goed, maar ik ben niet de toezichthouder van Ryanair. Wij hebben onze zorgen kenbaar gemaakt bij de Ierse autoriteiten en dat heb ik de Kamer laten weten. EASA ziet toe op de wijze waarop de Ierse autoriteiten het toezicht vormgeven. Deze maand is er weer een audit bij de Ierse inspectie en bij Ryanair. Binnen dit systeem is er maar een heel beperkte rol voor de Nederlandse overheid, maar ik zit daar vanaf december, toen het voor de Kamer actueel werd, bovenop. Binnen de luchtvaart is er in toenemende mate aandacht voor human factors en safety culture. Dat is belangrijk, want veiligheid kan alleen dan optimaal zijn, als er een open cultuur is. Ik zal bij EASA benadrukken dat er goede instrumenten moeten komen om ervoor te zorgen dat het niet iets vrijblijvends is. De EU kent een zwarte lijst. Als je daarop staat, mag je niet in de EU vliegen. De feitelijke performance qua safety is beter dan het EU-gemiddelde; het is dus niet reëel om die discussie te beginnen. Ik zit er bovenop bij EASA en we hebben onze zorgen rechtstreeks aan de Ierse autoriteiten kenbaar gemaakt.

Er is gevraagd waarom een nachtdienst van twaalf uren is toegestaan. Er werd twaalfenhalf gezegd, maar het is twaalf uur en dat is onder voorwaarden. In dat geval is er namelijk sprake van een verlengde vliegdienst, welke twee keer per zeven opeenvolgende dagen kan plaatsvinden met inachtneming van extra rust. De maximale basisvliegdiensttijd is gelimiteerd tot elf uren op het meest ongunstige startmoment. De ervaring met de huidige limiet, die drie kwartier langer is, heeft niet aangetoond dat de vliegveiligheid hierdoor in gevaar komt. Ik begrijp dat de Kamer hiernaar vraagt, maar het is belangrijk om over de hele linie te bekijken of de vliegveiligheid in gevaar komt. De wetenschappers hebben tien uren als maximum geadviseerd, gebaseerd op specifieke operationele omstandigheden, elementen als rustperiodes, het totale schema over een langere periode en het definiëren van werktijden. Daardoor zijn de adviezen niet naar algemeen beleid te vertalen. De strenge normen voor het nachtregime gelden inmiddels vanaf vijf uren in

plaats van tien uren; dat is dus vijf uren verlenging van het strakke regime.

Het verbod op binnenlandse vluchten, waarom mevrouw Van Tongeren vroeg, valt buiten de wettelijke mogelijkheden. Op grond van het Europese recht staat het een Europese luchtvaartmaatschappij namelijk vrij om luchtdiensten binnen de EU uit te voeren, indien zij voldoet aan alle nationale en internationale vereisten om te mogen opereren. Kortom, het is niet mogelijk. Wel is door de baanverlenging op Eelde de noodzaak van binnenlandse vluchten afgenomen.

De heer Graus vroeg of ik kan aangeven hoeveel gebedsruimten er zijn op Schiphol. Er is één gebedsruimte op Schiphol.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd of de aandacht voor het microklimaat in Leimuiden naar voren gehaald kan worden. Het is mij bekend dat dit verzoek vanuit het gebied aan de Alderstafel is gedaan. Omdat prioritering van het ene microklimaat effect heeft op de timing van andere microklimaten, wil ik dit verzoek graag met de regionale belanghebbenden bespreken.

Mevrouw Kuiken heeft een vraag gesteld over de schulden van pas opgeleide piloten. Er zijn gesprekken gevoerd met het ministerie van OCW. De huidige vorm van de tweejarige pilotenopleiding aan vliegscholen past niet onder de geldende wettelijke criteria, want het is geen volwaardige vierjarige hbo-opleiding. Ik ga hier weer met OCW over praten. Ik heb begrepen dat er drie hbo-opleidingen zijn, waar de student het derde en vierde jaar van de opleiding tot piloot kan doen. De student heeft dan wel recht op studiefinanciering, maar betaalt voor het praktijkdeel dat bij een vliegschool wordt gevolgd nog steeds circa € 100.000 en dit bedrag moet nog steeds door de student zelf gefinancierd worden. Aan het einde van deze opleiding heeft de student een hbo-opleiding en een vliegbrevet. Over het mogelijk onderbrengen van de financiering bij DUO zal ik de Kamer separaat schriftelijk berichten.

De **voorzitter**: Wij gaan naar de tweede termijn met anderhalve minuut spreektijd per persoon en het verzoek om geen interrupties te doen.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Wat die gebedsruimte betreft, vraag ik de staatssecretaris of ze de visie van de PVV deelt dat de groeiende invloed van een ideologie die geweld predikt tegen niet-moslims, een gevaar vormt voor onze samenleving en voor Schiphol. Vooral omdat die gebedsruimte, die ik heb gefotografeerd zich in het veiligheidshart van Schiphol bevindt. Daar maak ik mij ernstige zorgen over. Wat gebeurt in het boek *Les Mosquées de Roissy* van uitgeverij Albin Michel, gaat hier ook gebeuren, let maar op.

Ik heb een tijdpad gevraagd, maar krijg dat niet. Ik heb inzicht gevraagd in de kosten van de luchtverkeersleiding, specifiek voor Limburg, omdat de provincie dat nodig heeft voor het reddingsplan. Ik heb gevraagd, gesteld dat het reddingsplan waar de provincie mee komt niet lukt, hoeveel geld er dan vanuit de Staat en de provincie nodig zal zijn, maar ik heb nergens antwoord op gekregen. Zo kan ik natuurlijk helemaal niets. Ik vraag de staatssecretaris om mij tools te geven, zodat ik een paar goede moties kan opstellen. Ik hoop dat ze mij die informatie geeft, waarover zij wel kan beschikken en ik niet, als eenvoudig Kamerlid.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dank voor de beantwoording van de staatssecretaris. Ook bedank ik haar omdat ze aanvoelde dat ik af en toe iets meer wilde dan zij kon toezeggen. Wellicht kan dat in tweede termijn.

Ik vind het onderwerp financiering en met name het omlaag brengen van de kosten van Schiphol niet helemaal duidelijk. Ik kan dat de staatssecretaris niet kwalijk nemen, want het is vrij ingewikkelde materie. Afgelopen week kreeg de Kamer pas meer inzicht daarin. Ik wil bekijken of we

misschien met een eigen onderzoeksbureau daar meer duidelijkheid over kunnen krijgen. Ik vraag mij af of er in deze brief niet te veel een wijziging heeft plaatsgevonden ten opzichte van de brief van vorig jaar. Met name is er onduidelijkheid over de investering van het Rijk, de ruimte die Schiphol zelf krijgt om investeringen te doen en de vraag hoeveel de tarieven verder naar beneden kunnen. Dat is nog niet scherp. Ik heb nog een vraag over het handhavingssysteem van Schiphol. Er is een experiment geweest, genaamd Vliegen Volgens Afspraak (VVA), dat heel goed is gegaan. Wanneer komt het besluit daarover? Neemt de Alderstafel dat besluit en, zo ja, wat is de planning daarvan? Het zou goed zijn als het besluit genomen wordt. Ik hoor graag wanneer de knoop wordt doorgemaakt betreffende de recreatieve luchtsport. De beantwoording kwam helemaal overeen met de beantwoording op de SP-vragen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor haar antwoorden. Wat betreft de luchtkwaliteit dank ik haar dat ze de Kamer tegemoet komt en aangeeft dat er een aanvullend onderzoek komt bij REACH, toegespitst op de luchtvaart. Mij is alleen niet duidelijk of piloten daarbij ook actief onderzocht en gemonitord worden. Ik stel voor, ook om een motie tijdens het VAO te voorkomen, dat de staatssecretaris ons per brief informeert over de precieze invulling van dat aanvullend onderzoek ten aanzien van giftige stoffen in de cabines van vliegtuigen. Ik ben verbaasd dat de staatssecretaris ons ten aanzien van de shared vision niet kan vertellen wat het prijskaartje voor de Staat is. Ik vraag haar of om hier samen met haar collega van Financiën helderheid over te geven. Ik kan me niet voorstellen dat er getekend is voor een nieuwe visie zonder te weten wat dit in euro's betekent voor de Staat. Ik hoop het klimaat van bezuinigingen en de situatie waarin we zitten niet te herhalen. Ik heb gevraagd of de evaluatie van het normerings- en handhavingssysteem zo spoedig mogelijk naar de Kamer kan. Ik vraag de staatssecretaris niet te wachten op een kabinetsreactie, maar dat rapport van Alders rechtstreeks naar de Kamer te sturen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Het monitoringsrapport van het vierde kwartaal van 2012 van de Alderstafel stond op de agenda, maar daar was ik in de eerste termijn niet aan toegekomen. We zitten nog 100.000 vluchten onder het maximum dat in het systeem toegestaan is. Ik lees dat meetpunt 32 en 33 al ruim boven het toegestane maximum zitten. Er zou preferent gevlogen worden, maar in 21% van de gevallen gebeurt dat niet. Dit gebeurt terwijl we nog niet eens aan de hoeveelheid vluchten zitten waar dit systeem voor ontworpen is. De controlled descents lukken ook nog helemaal niet. Hoe zit het nou met deze afspraken? Is de conclusie dat dit nieuwe systeem niet werkt? Dan is het gevolg dat we weer teruggaan naar goed geplaatste meetpunten. Mijn tweede punt gaat over die korte binnenlandse vluchten. Hoe meer binnenlandse luchthavens je neerzet, hoe meer binnenlandse vluchten je uitlokt. Ik heb hier een lijstje met vluchtnummers van die vluchten en daar zitten ook Transaviavluchten tussen. Daar heeft de Staat indirect wel degelijk invloed op. Als het niet alleen in Nederland geregeld kan worden, is de staatssecretaris dan bereid om het op de Europese agenda te zetten of in ieder geval te bekijken of ontmoedigingsbeleid mogelijk is? Je krijgt met binnenlandse vluchten op twee plekken overlast voor omwonenden, twee plekken waar mensen misschien uitgekocht moeten worden en twee keer zo veel luchtvervuiling. Dat kan de staatssecretaris toch niet willen voor Nederland?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik wil allereerst de staatssecretaris bedanken voor de beantwoording en de toezeggingen. Ik ben benieuwd op welke termijn we geïnformeerd worden. Ik heb nog vragen over de



werk- en vliegtijden. De staatssecretaris erkent dat wetenschappelijk onderzocht is dat tien uren vliegen verantwoord is, maar toch wil ze die twaalf uren doorzetten. Als je dat koppelt aan een luchtvaartmaatschappij als Ryanair, is dat niet heel veilig. Goede luchtvaartmaatschappijen worden dan gedwongen hetzelfde te doen. Waarom beginnen we daaraan? Ik kondig daarover een motie aan en ik kom er nog op terug. Dan het recht om zich te verenigen voor personeel van bijvoorbeeld Ryanair. Daar werken ook Nederlandse piloten en Nederlands cabinepersoneel en die mogen zich niet verenigen; zelfs geen petitie ondertekenen. Wat gaat de staatssecretaris doen voor deze Nederlandse werknemers, die werken en vliegen op Nederlands grondgebied? We kunnen ons niet verschuilen achter de Ierse toezichthouder. Tot slot, mijn vraag over terminal 4 van JFK is blijven liggen. Nederland is, net als van Schiphol, eigenaar van terminal 4 van JFK en daar wordt het personeel niet goed behandeld als het om hun rechten gaat. Welke acties kunnen we van de staatssecretaris verwachten?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de antwoorden en de toezeggingen, onder andere over het aanvullend onderzoek naar gevaarlijke stoffen in vliegtuigen. Ik ga ervan uit dat er daadwerkelijk een praktijkonderzoek komt; dat men dus in de praktijk toetst wat langdurige blootstelling aan gevaarlijke stoffen in de cabine met het personeel doet.

Ik had een vraag gesteld over terminal 4 van JFK en daar ontvang ik graag nog een antwoord op.

Ik heb nog iets over het handhavings- en normenstelsel. Ik begrijp dat de bewoners op zich niet ontevreden zijn over het preferent vliegen en het nieuwe systeem, maar dat ze ervoor pleiten om het aan te vullen met bepaalde zaken uit het oude systeem. Ik vraag de staatssecretaris hoe ze daartegen aankijkt.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Dank voor de beantwoording. Het was allemaal wat kort dag na die publicatie van de heer Riemens vanmorgen in Het Financieele Dagblad, maar ik wil zeker niet blokkeren dat we er serieus over nadenken om, als we daar zo goed en geavanceerd in zijn als wordt beweerd, met een goede borging van zowel de veiligheid als de publieke taak, de luchtverkeersleiding een rol te laten spelen in het Europese luchtruim. Tenminste, als we die claim dat we dat zo goed kunnen, kunnen waarmaken. Ik zeg niet dat we het moeten doen, maar het is ook niet zo dat we meteen het hele idee wegschuiven.

Ik neem nadrukkelijk afstand van een drietal punten dat door andere fracties naar voren is gebracht.

1. Dat er geen draagvlak zou zijn voor de situatie rond Schiphol en Lelystad, in relatie tot Eindhoven, is niet waar. Ik heb boze luchtvaartmaatschappijen gesproken, die vinden dat er geen eerlijk speelveld is. Ik interpreteer de woorden van de staatssecretaris zo, dat de exploitanten een voorstel gaan doen en dat we in geval van nood teruggaan naar de Alderstafel. Als dat faire voorstel er komt, ontstaat dat draagvlak wel. Ik tel 91 zetels draagvlak voor deze aanpak. Er zijn weleens politieke besluiten genomen in de Kamer met aanmerkelijk minder draagvlak.
2. Het verbod op binnenlandse vluchten is te potsierlijk om er veel aandacht aan te besteden. De staatssecretaris zei zeer terecht dat dat niet kan.
3. Ik neem afstand van de suggestie dat wie wil bidden in een hokje in de bagageruimte per definitie een terrorist is. Dat is belachelijk.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb helemaal niet over terrorisme gesproken. Dat laat ik me niet zeggen! Ik pik dat niet van een arrogant VVD-Kamerlid dat hier al jaren als een olifant door de porseleinkast gaat.

De **voorzitter**: Uw punt is helder. Ik stel voor dat we hierover geen discussie beginnen. We gaan naar de beantwoording in tweede termijn van de staatssecretaris. Alleen als het echt nodig is, mag er een interruptie gepleegd worden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Een gebedsruimte in de bagageafdeling van Schiphol is een teken van goed werkgeverschap. De beveiliging in dat gebied staat los van enige gebedsruimte. Schiphol voorziet op de luchthaven in goede voorzieningen voor zijn werknemers en voor een goede veiligheid zorgt Schiphol door middel van screening van zijn medewerkers.

De heer Graus vroeg nadrukkelijk of ik een termijn kan noemen, waarop zaken worden opgelost voor Maastricht Aachen Airport. Er is bij Maastricht Aachen Airport maandelijks een fors exploitatietekort en het eind hiervan is nog niet in zicht. Om die reden wordt er onderzoek gedaan. Ik heb gevraagd om een duurzame toekomstige visie voor deze luchthaven om uit deze problematiek te komen. Het tekort met betrekking tot de luchtverkeersleiding van deze luchthaven bedraagt om en nabij 1,5 miljoen. Dit wordt via de kruissubsidie gefinancierd. Over de termijn wil ik niet flauw doen door de bal terug te leggen, maar de regio is aan zet om een duurzame toekomstvisie te geven. Ik heb daar vragen over gesteld en ik heb de brief gisteren ontvangen. Ik zal in gesprek gaan met de regio. Ik kan en wil de heer Graus geen termijn geven, omdat de regio aan zet is om uit deze problematiek te komen.

Dan kom ik op de planning van de Alderstafel over het experiment met het handavingsstelsel. Ik zal de heer Alders deze week verzoeken om voor het zomerreces had advies aan te bieden. Dat zal samen met een reactie van het kabinet naar de Kamer toekomen. Mocht dat niet lukken, dan laat ik dat de Kamer deze week of in het VAO weten. Ik zal mijn best doen om voor 1 september aanstaande het geheel, inclusief reactie, aan de Kamer te doen toekomen.

Er is gevraagd naar een termijn voor een oplossing voor de paramotorvliegers. Ik heb al gezegd dat ik op korte termijn een terugkoppeling van de provincie verwacht en die zal ik gelijk doorsturen aan de Kamer. Ik beloof dat deze week vanuit mijn departement contact opgenomen wordt met de provincies om het belang te nadrukken van hun terugkoppeling op zeer korte termijn. Mocht het onverhoeds tot de winter duren, dan zal ik de Kamer daarover informeren.

D66 vroeg nadrukkelijk naar het prijskaartje van de overheveling. Voor 2013 is dit nog gebaseerd op de huidige regelgeving. De 0,6% tariefsverhoging kan worden doorgevoerd met enkele tientallen miljoenen euro's en daarna hangt het echt af van de financiële omstandigheden.

Mevrouw Hachchi vroeg naar TCP en de rol van de piloten. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) zal in september met de scope van het onderzoek komen en dat aan EASA aanbieden. Ik ga ervan uit dat ze een echt aanvullend blootstellingsonderzoek gaan doen. Ik wil daarbij betrekken welke stoffen voorkomen in vliegtuigen. Het is niet alleen een theoretisch onderzoek, maar ook een praktijkonderzoek. Ik hoop dat dit snel naar de Kamer toe komt, maar het moet wel zorgvuldig gebeuren. Ik zal ook aandacht laten besteden aan de relevante vraag of er kwetsbare groepen zijn.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of het nieuwe systeem van handhaving werkt. Het is goed om het advies van de Alderstafel af te wachten met de complete evaluatie.

Het verbod op binnenlandse vluchten Europees aansnijden, is onverstandig en niet mogelijk. De interne markt is op grond van de EU-verordening voor de Europese luchtvaartmaatschappijen geliberaliseerd. Lidstaten mogen de exploitatie van luchtdiensten binnen de EU niet afhankelijk stellen van enige vergunning of toelating. De baanverlenging in Eelde maakt dat vliegtuigen meer ruimte hebben om te starten en geen

tussenlanding hoeven te maken om te tanken e.d. Dat is een tegemoetkoming aan de gedachte van mevrouw Van Tongeren, maar ik kan het niet verbieden.

De heer Bashir heeft aandacht gevraagd voor de beveiligers die op de Schipholterminal van JFK Airport in New York niet goed behandeld worden. Die beveiligers zijn vrijwel allemaal in dienst van de Transportation Security Administration (TSA), die onderdeel is van de Amerikaanse overheid. De overige beveiligers zijn in dienst van particuliere bedrijven. Dit is dus een zuiver Amerikaanse aangelegenheid, maar ik hoor de zorg. Ik zal Schiphol vragen om te bekijken of hier invloed op uitgeoefend kan worden en wat eraan gedaan kan worden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Kunnen we daar terugkoppeling per brief van krijgen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal de Kamer terugkoppeling geven van de reactie van Schiphol.

De heer Bashir vroeg of ik er iets aan kan doen dat de medewerkers van Ryanair zich niet mogen organiseren. Ik wil heel nadrukkelijk zeggen dat ik zijn zorg deel. Ik doe het maximaal mogelijke via de geëigende weg van EASA. Wij zijn rechtstreeks in gesprek geweest met de Ierse overheid en binnenkort vindt er weer een audit plaats. Die druk is er en ik zal met alles wat binnen mijn mogelijkheden ligt via de geëigende wegen ervoor zorgen dat die druk blijft bestaan.

Mevrouw Kuiken vroeg naar het aanvullen van het nieuwe handhavingstelsel met elementen uit het oude stelsel. We komen nog te spreken over het nieuwe stelsel en ik zal vragen of datgene, wat ik net toegezegd heb, met een reactie van het kabinet voor 1 september bij de Kamer kan zijn, zodat we na het zomerreces hier alle aandacht aan kunnen besteden.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb de tijd genomen om datgene, wat de staatssecretaris gezegd heeft ten aanzien van het onderzoek, te laten bezinken. Ik vraag de staatssecretaris om voor het VAO helder op papier te zetten wat dat aanvullend onderzoek precies inhoudt, ook in het kader van RIVM, praktijkonderzoek, de vraag of piloten erbij betrokken worden en planning. Ik weet dat de staatssecretaris het niet allemaal zo snel kan meegeven, maar ik wil daarover toch een en ander op papier zien. Dit probleem bestaat al veel langer, we hebben vorige week de hoorzitting gehad, er is een tv-uitzending van ZEMBLA aan gewijd en er is genoeg onrust over geweest. Ik wil voorkomen dat ik een motie moet indienen en daarom vraag ik de staatssecretaris om helder op papier te zetten wat dat onderzoek precies inhoudt. Als dat goed genoeg is, zal ik de motie niet indienen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De scope van dat onderzoek moet nog worden bepaald. Het betreft een EU-onderzoek waar we geen invloed op hebben. Ik geef de input door, maar de scope van het onderzoek en hoe dat onderzoek plaatsvindt, is een EU-aangelegenheid. Als de scope bekend is – ik heb net aangegeven dat dat waarschijnlijk september wordt – stuur ik die naar de Kamer. De weg is de Europese weg via REACH en de scope wordt aldaar bepaald.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dus in september krijgen we helderheid over de vraag wat dat onderzoek precies inhoudt? De staatssecretaris moet haar punten daarin meegeven. Er zijn meerdere partijen die hier de nadruk op hebben gelegd. In september lezen we wat daarvan terugkomt in het Europees onderzoek.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal zorgen dat de input van de Kamer schriftelijk die kant op gaat, zodat het vastligt. Echter, de scope wordt

aldaar bepaald: het is een EU-aangelegenheid. Zodra de scope er is, wordt die direct aan de Kamer toegestuurd.

De heer **Graus** (PVV): Nu er maar één gebedsruimte op Schiphol is, ben ik nog meer verbolgen over het feit dat die net in het zwaarst beveiligde gedeelte van Schiphol ligt. Ik schrik daar gigantisch van. Ik maak niemand voor terrorist uit, maar er wordt daar wel geweld gepredikt, ook via de Koran die daar lag. Juist in het hart van de veiligheid van Schiphol ligt die gebedsruimte en dat vind ik heel zuur. Daar is het laatste woord nog niet over gezegd.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb nog een vraag over het prijskaartje van de shared vision. De staatssecretaris heeft het over tientallen miljoenen euro's. Ik wil een helder antwoord: wat is dat prijskaartje dat vastzit aan de shared vision?

De **voorzitter**: Daar hebben we het al een paar keer over gehad.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De antwoorden zijn niet helder. Ik wil best moties indienen, maar vind het toch praktischer om eerst te proberen alle duidelijkheid van de staatssecretaris te krijgen. Als dat niet kan, beperk ik mij tot het VAO.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan schriftelijk duidelijkheid geven over het punt waar we nu staan, over de systematiek en wat wel en niet bekend is.

De **voorzitter**: Er zijn een aantal toezeggingen gedaan. Ik zal ze niet allemaal oplezen, maar slechts een paar om u een idee te geven. Bij alle toezeggingen zal worden aangegeven wanneer ze worden afgedaan, want daar zijn vragen over gesteld. Daar kunt u van op aan. Er zal een VAO worden aangevraagd met de heer Graus als eerste spreker.

Ik begrijp uit de reacties dat u er toch prijs op stelt dat ik alle toezeggingen oplees. Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

– De staatssecretaris omschrijft in nadere regelgeving uitvoeriger wat wordt verstaan onder uitzonderlijke, onvoorziene gevallen die aanleiding kunnen zijn voor extra tariefstijgingen. De heer De Rouwe heeft gevraagd waar en wanneer het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol wordt geregeld.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat moet in de wet geduid worden. Ik vraag de staatssecretaris wanneer die wet naar de Kamer komt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit jaar komt die wet in de Raad van State en daarna in de Kamer.

De **voorzitter**: De staatssecretaris informeert de Kamer nader over de geluidszones en zal ingaan op de vliegroutes in het kader van de actualisatie van het luchthavenbesluit. Wanneer gaat dat gebeuren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Na het Aldersadvies gaan we daarmee aan de gang.

De **voorzitter**: De staatssecretaris informeert de Kamer over de interesse van marktpartijen in luchthaven Lelystad voor het zomerreces. Gaat dat nog steeds lukken?

Staatssecretaris **Mansveld**: We geven de stand van zaken voor het zomerreces door.

De **voorzitter**: De staatssecretaris doet de Kamer de prognoses voor de ontwikkeling van Schiphol toekomen. Wederom is de vraag wanneer dat gebeurt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Op 1 september is de nieuwste prognose beschikbaar. Ik denk dat het handiger is dat ik na het zomerreces die meest actuele prognose aan de Kamer toestuur.

De **voorzitter**: Dat is akkoord. Dan zitten de vakantievluchten er ook in.

- De staatssecretaris zendt voor het zomerreces informatie aan de Kamer inzake de evaluatie heffingenbeleid en het voorziene transitiebeleid inzake de luchtverkeersleiding van regionale luchthavens.
- De staatssecretaris vraagt de heer Alders om het rapport inzake het handhavingstelsel voor het zomerreces aan de Kamer te doen toekomen. Zij zal voor 1 september een reactie op het rapport aan de Kamer sturen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb gezegd dat ik het geheel voor 1 september aan de Kamer stuur.

De **voorzitter**: Dat passen we aan: het komt in zijn geheel naar de Kamer. Dat waren de toezeggingen die wij genoteerd hebben, anders dan in het verslag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De staatssecretaris heeft ook toegezegd ons inzicht te geven over de financiële positie van de luchtverkeersleiding.

Staatssecretaris **Mansveld**: De luchtverkeersleidingsvragen wil ik bundelen in één brief voor mevrouw Van Tongeren.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat die brief voor de hele Kamer is.

De heer **Bashir** (SP): Het punt over JFK is niet genoteerd, maar wel opgenomen in het verslag.

De **voorzitter**: Dat is genoemd door mevrouw Kuiken en staat in het verslag. Dat zal uiteraard worden meegenomen door de staatssecretaris.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Net als het overleg met OCW over het onderbrengen van de lening bij DUO?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik stel voor om dat in een bundelbrief te doen om te voorkomen dat we allemaal korte briefjes krijgen. Die wordt dan wel een aantal pagina's lang, maar het prettige is dat we niet steeds hoeven te zoeken naar een aparte brief. Die bundelbrief is er in ieder geval voor 1 september.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De voorzitter heeft alle toezeggingen uitstekend opgenoemd, behalve de laatste twee. Ik mis de toezegging ten aanzien van het prijskaartje van de shared vision en de toezegging dat we in september een afschrift van het Europees onderzoek krijgen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb september gezegd, maar ik moet wachten tot het er is. Zodra het er is, gaat het naar de Kamer.

De **voorzitter**: Ik dank allen voor de aanwezigheid en de bijdrage.

Sluiting 18.40 uur.

## **Volledige agenda**

### **1. Verzamelbrief Luchtvaart**

Kamerstuk 31 936, nr.138 – Brief regering d.d. 24 april 2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

### **2. Verslag van een schriftelijk overleg over Luchtruimvisie**

Kamerstuk 31 936, nr. 121 – Brief regering d.d. 18 december 2012  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

### **3. Recreatieve lichtsport**

Kamerstuk 31 936, nr. 142 – Brief regering d.d. 28 mei 2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

### **4. Recente ontwikkelingen rond de aanbesteding van Luchthaven Twente**

Kamerstuk 31 936, nr. 119 – Brief regering d.d. 17 december 2012  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

### **5. Recente ontwikkelingen rond de Luchthaven Twente**

Kamerstuk 31 936, nr. 141 – Brief regering d.d. 28 mei 2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

### **6. Actuele ontwikkelingen rondom de luchthaven Maastricht Aachen Airport en de rol c.q. betrokkenheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu daarbij**

Kamerstuk 31 936, nr. 140 – Brief regering d.d. 14 mei 2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

### **7. Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2012**

Kamerstuk 31 936, nr. 135 – Brief regering d.d. 13 maart 2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

### **8. Brandstoftekort Ryanair**

Kamerstuk 31 936, nr. 129 – Brief regering d.d. 18 januari 2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

### **9. Reactie op vragen betreffende luchtkwaliteit in vliegtuigen**

Kamerstuk 31 936, nr. 120 – Brief regering d.d. 17 december 2012  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

### **10. Aanvullende informatie blootstelling aan Tricresylfosfaten in de cabinelucht van vliegtuigen**

Kamerstuk 31 936, nr. 133 – Brief regering d.d. 5 maart 2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

11. Informatie m.b.t. de casus in het DEGAS-rapport «Remmende voorsprong»

Kamerstuk 31 936, nr. 134 – Brief regering d.d. 6 maart 2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

12. Antwoorden op vragen commissie over werk- en rusttijden in de luchtvaart

Kamerstuk 21 501 33, nr. 417 – Brief regering d.d. 15 april 2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

13. Toezeggingen die gedaan zijn tijdens het AO Luchtvaart inzake de arbeidsmarkt voor jonge piloten en reclamesleepvluchten

Kamerstuk 31 936, nr. 137 – Brief regering d.d. 15 april 2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

14. Afsluiting Federal Aviation Administration (FAA) consultatie

*Kamerstuk 24 804, nr. 83 – Brief regering d.d. 5 maart 2013*

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

15. Handhavingsrapportage Schiphol 2012 (1 november 2011 tot en met 31 oktober 2012)

Kamerstuk 29 665, nr. 186 – Brief regering d.d. 22 maart 2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

16. Stand van Zaken Alderstafel Schiphol (Monitoringsrapport Vierde kwartaal gebruiksjaar 2012)

Kamerstuk 29 665, nr. 185 – Brief regering d.d. 26 februari 2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

17. Aanbieding Jaarverslag 2012 van de Alderstafel Eindhoven

Kamerstuk 31 936, nr. 136 – Brief regering d.d. 5 april 2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

18. Werkprogramma voor het advies Alderstafel Lelystad Airport

Kamerstuk 31 936, nr. 139 – Brief regering d.d. 24 april 2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

19. Aanbieding eerste rapportage van de Commissie Shared Vision

Kamerstuk 29 665, nr. 183 – Brief regering d.d. 17 december 2012

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

20. Evaluatie Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol

Kamerstuk 33 231, nr. 2 – Brief regering d.d. 5 juni 2013

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

21. Stand van zaken rondom de luchthaven Maastricht

Kamerstuk 31 936, nr. 143 – Brief regering d.d. 7 juni 2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

22. Beantwoording toezeggingen, gedaan tijdens het AO Transportraad  
betreffende de werk- en rusttijden in de luchtvaart

Kamerstuk 21 501 33, nr. 426 – Brief regering d.d. 11 juni 2013  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

23. Beantwoording toezeggingen, gedaan tijdens het AO Transportraad  
betreffende de Werk- en rusttijden in de luchtvaart

Kamerstuk 21 501 33, nr. 426 – Brief regering d.d. 11-06-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld