

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2741

Vragen van het lid **Kuiken** (PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *een mogelijke privatisering van de luchtverkeersleiding* (ingezonden 11 juni 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 5 juli 2013).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de berichtgeving over uitspraken van de CEO van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) over een mogelijke gedeeltelijke privatisering van de LVNL?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Sprak de CEO van de overheidsorganisatie LVNL daarbij namens het kabinet?

Antwoord 2

De CEO sprak op eigen titel. Het (gedeeltelijk) privatiseren van de Luchtverkeersleiding Nederland is op dit moment geen Kabinetsbeleid.

Vraag 3

Deelt u de mening dat privatisering van een monopolistische organisatie met een zware verantwoordelijkheid voor de luchtvaartveiligheid niet voor de hand ligt?

Antwoord 3

Intensieve samenwerking tussen de Europese luchtverkeersdienstverlenende organisaties, in bijzonder in FABEC verband, is van groot belang om tot een gezamenlijk Europees luchtruim te komen, maar ook om de doelstellingen uit de Luchtvaartnota te realiseren. In de Luchtvaartnota heeft het Kabinet aangegeven dat herziening van de huidige juridische positionering/rechtsvorm van de LVNL aan de orde kan zijn als die internationale samenwerking daar daadwerkelijk aanleiding toe geeft. De internationale ontwikke-

¹ Financieel Dagblad, «KLM rekent op snel efficiënt gebruik open Europees luchtruim», 4 juni 2013

lingen geven op dit moment echter mijn inziens absoluut geen aanleiding om privatisering van de LVNL te overwegen. Op het moment dat dit wel aan de orde zou zijn, is een goede analyse nodig in hoeverre privatisering bijdraagt aan die internationale samenwerking; welk probleem dit zou oplossen en binnen welke kaders dit, gelet op de publieke belangen, waaronder de door het lid Kuiken genoemde luchtvaartveiligheid maar ook continuïteit van de dienstverlening, zou kunnen plaatsvinden.

Vraag 4

Welk verband kan er zijn tussen privatisering en een open luchtruim boven Europa?

Antwoord 4

Het Europese luchtruim wordt momenteel gecontroleerd door 27 nationale organisaties. Er zijn meer dan 60 luchtverkeersleidingcentra in Europa. Het luchtruim is gestructureerd langs nationale grenzen omdat veel landen de soevereiniteit boven hun luchtruim niet willen opgeven. De fragmentatie van het luchtruim kost de luchtvaartmaatschappijen en hun klanten jaarlijks bijna 5 miljard euro en dient te worden verminderd². Er is mijns inziens geen direct verband tussen privatisering en een open luchtruim boven Europa.

Vraag 5

Wat vindt de luchtvaartsector van een mogelijke gedeeltelijke privatisering van de LVNL?

Antwoord 5

Het gaat KLM om netwerkbelang, performance, capaciteit en kosten alsmede het feit dat een Single European Sky nu echt dient te worden gerealiseerd. De vorm van eigenaarschap van de LVNL is geen doel op zich. Het gaat om de organisatievorm die de beste kansen biedt inzake de totstandkoming van een Single European Sky. Privatisering is hierbij één van de mogelijke vormen. Vanwege het belang van de totstandkoming van een Single European Sky dienen alle opties inzake de toekomstige organisatievorm van de LVNL nu open gehouden te worden. Het is van belang om geen keuzes te maken los van de afwegingen inzake Single European Sky. Schiphol kan zich vinden in het standpunt van KLM en is van mening dat LVNL zich, met als basisvoorwaarde veiligheid, zou moeten richten op efficiency voor de gebruikers en continue innovatie ten behoeve van performance en milieu zou moeten nastreven. Ik constateer dat de Nederlandse luchtvaartpartijen eensgezind zijn in hun waardering van de belangrijke nationale en internationale thema's en blijf met hen in gesprek over de realisatie hiervan.

² http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/06/sesplus2_en.htm