

Vergaderjaar 1999–2000

26 800 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2000

Nr. 66

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 13 juni 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 23 mei 2000 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 oktober 1999, inzake toekomstmogelijkheden luchtschepen (VW-99-1033);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 januari 2000, houdende een reactie op het manifest van de Jongerencoalitie over luchtschepen (VW-00-71);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. maart 2000, inzake toezending studies inzake luchtschepen (VW-00-247).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Valk** (PvdA) herinnerde eraan dat het opwerpen van de zeppelin, het luchtschip, als een interessante vervoersmogelijkheid indertijd met wat ongeloof is ontvangen. Daarna is het denken over het vervoer per luchtschip echter in een stroomversnelling terechtgekomen. Zo is in Duitsland de productie van luchtschepen ter hand genomen. In Nederland staat Rigid Airship Design te popelen om dit voorbeeld na te volgen.

Het vervoer per luchtschip kent vele voordelen. Het is milieuvriendelijk en geluidsarm, zeker ten opzichte van het vervoer per vliegtuig. Het kan daarnaast enigszins de druk van het vervoer over de weg doen afnemen. Het is bovendien goedkoop en relatief snel met 130 km per uur. Het Nederlandse bedrijfsleven is dan ook zeker niet ongeïnteresseerd in deze vervoervorm. De bloemenveiling in Aalsmeer is een goed voorbeeld. Ook het vervoer van volumineuze artikelen, zoals complete machines, is een mogelijkheid. Het bureau Deloitte en Touche heeft daarnaast berekend dat er ruimte is voor ongeveer 200 luchtschepen voor personenvervoer: cruises en reizen naar vakantiegebieden. Ten slotte heeft de Rotterdamse politie aangegeven luchtschepen in te willen zetten als vervanger van helikopters, bijvoorbeeld bij milieuobservatie boven zee en bij het observeren van voetbalsupporters.

De heer Valk constateerde dat de minister de kansen voor het luchtschip erkent. Er lijkt echter sprake te zijn van een patstelling. Het bedrijfsleven

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Zijl (PvdA), Stellingwerf (RPF/GPV), Giskes (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Steenhoven (GroenLinks), Ravestein (D66), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van der Knaap (CDA), Eurlings (CDA), Van Bommel (SP), Herrebrugh (PvdA) en Hindriks (PvdA). Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Spoelman (PvdA), Schutte (RPF/GPV), Augusteijn-Esser (D66), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Vendrik (GroenLinks), Van Walsem (D66), Weekers (VVD), Bailemans (VVD), Buijs (CDA), Dankers (CDA), Poppe (SP), Dijkzema (PvdA) en Dijksselbloem (PvdA).

heeft belangstelling, maar dan moet het luchtschip wel eerst in productie worden genomen. Rigid Airship Design wil echter pas overgaan tot productie als de financiering ter hand wordt genomen. Om het stadium van louter lippendienst aan de introductie van het luchtschip te passeren, is het gewenst dat de overheid de rol van «trigger» op zich neemt. De Duitse overheid heeft immers maar liefst 100 mln. mark gestoken in de ontwikkeling van de cargoliften.

Bestaat er een stimuleringsregeling, in het kader van de stichting NIVR (Nederlands instituut voor vliegtuigontwikkeling en ruimtevaart) of het technisch ontwikkelingskrediet, waarop Rigid Airship Design een beroep kan doen? Kan een deel van de certificeringskosten voor luchtwaardigheid door de overheid gedragen worden? Kunnen concrete pilotprojecten en haalbaarheidsstudies mede door de overheid gefinancierd worden? Daarnaast moet bij het opstellen van de Vijfde nota ruimtelijke ordening reeds rekening gehouden worden met het mogelijk alloceren van aanlandpunten voor luchtschepen. De Rotterdamse politie wil experimenteren met de inzet van een klein luchtschip, een «blimp». Wordt dit door de overheid gestimuleerd? Het is toch interessant om ervaring op te doen op dit vlak?

De heer Valk haalde aan dat er momenteel een stichting Platform luchtschepen actief is, onder voorzitterschap van de heer In 't Veld. Kan deze stichting in aanmerking komen voor een opstart- of aanloopsubsidie? Deze stichting moet immers in de gelegenheid worden gesteld om haar nuttige werk te kunnen uitvoeren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) constateerde dat over nieuwe ontwikkelingen en innovaties, en zeker over de zeppelin, in het begin wat lacherig werd gedaan. De goede argumenten voor invoering van het luchtschip maken echter dat de mogelijkheden en voordelen hiervan in de praktijk fundamenteel moeten worden onderzocht. Dat komt in dit geval simpelweg neer op het bouwen en testen van enkele luchtschepen. De Duitse overheid geeft een goed voorbeeld: niet terugschrikken, maar voortvarend opereren.

Introductie van luchtschepen kan op het gebied van milieu en ruimtelijke ordening grote voordelen bieden. Tevens is het veiligheidsprobleem opgelost doordat het brandbare helium is vervangen door waterstof om de ballon mee te vullen. De zeppelin kan een alternatief vormen voor wegvervoer en vervoer via spoor en vliegtuig, zowel bij vrachtvervoer, duurzaam transport als het toerisme. De problemen die optreden bij overvolle luchthavens en overvolle randsteden kunnen bij vervoer middels luchtschepen tevens voorkomen worden. Deze kunnen immers op vele plekken aanlanden, ook op de kleine vliegvelden. Bij deze vliegvelden kan de zeppelin uitkomst bieden als deze om financiële of milieuredenen niet meer geëxploiteerd kunnen worden. Op dit moment wordt overigens door een Nederlandse onderneming in Limburg naar ruimte gezocht voor introductie en gebruik van zeppelins. Het moet dan ook bekeken worden of hiervoor al in het kader van de Vijfde nota ruimtelijke ordening ruimte te vinden is. Nederland heeft de mogelijkheid bij deze ontwikkeling een voorsprong te nemen inzake kennis en ervaring. Deze nieuwe ontwikkeling kan de huidige Nederlandse vliegtuigindustrie wellicht nieuwe kansen bieden.

De heer Van der Steenhoven vond de minister tamelijk afhoudend inzake de bevordering van het gebruik van luchtschepen. Certificering zal vier tot vijf jaar in beslag nemen. De RLD (Rijksluchtvaartdienst) is druk doende een en ander in kaart te brengen. De toegezegde nota van acties is echter nog niet verschenen. Wanneer komt die nota gereed? Is hierbij geen versnelling mogelijk, wellicht in overleg met de Duitse overheid? Ook de beoordeling van de RLD-aanvraag inzake certificering en de ermee gemoeide kosten is nog niet afgerond. Kan dat alsnog op korte termijn plaatsvinden? Een concrete aanvraag voor subsidie of andersoortige

overheidssteun was op 24 januari nog niet ontvangen. Is dat inmiddels wel het geval? Is de minister van zins positief te reageren op een dergelijk verzoek?

Uit de stukken komt naar voren dat bij de minister de vraag leeft of de zeppelin wel een alternatief vormt met het oog op het milieu en de economie. Is introductie van het luchtschip dienstbaar aan de verschillende overheidsdoelstellingen? Aan de zeppelin als transportvorm zijn wel degelijk voordelen verbonden op economisch en milieugebied. Moet de minister hierbij geen meer positieve insteek kiezen?

De heer Van der Steenhoven zag goede mogelijkheden voor het luchtschip, met name uit milieuoogpunt. De overheid moet hierbij dan ook een belangrijke, voorwaardenscheppende rol spelen. In een dergelijke, nieuwe, industrie moet de overheid financieel willen participeren of deze financieel willen ondersteunen. Het is daarnaast van belang een aantal pilotprojecten op te zetten opdat duidelijk wordt of de verwachtingen waargemaakt kunnen worden. Ook daarbij kan de overheid een belangrijke rol spelen. Tevens verdient de stichting Platform luchtschepen (financiële) steun om het zeppelinproject tot een succes te maken.

De heer **Stroeken** (CDA) vond de terughoudende en wat negatieve reactie van de minister op het manifest van de Jongerencoalitie teleurstellend. Zo staat in de stukken dat touringcar en trein qua emissies niet onderdoen voor het luchtschip. Deze ongelukkige vergelijking gaat echter mank, zeker met het oog op het voor auto en trein benodigde wegnnet en spoorcapaciteit. Ook al is niet op voorhand zeker dat het luchtschip een doorslaand succes zal worden, zeker is dat er duidelijke kansen aanwezig zijn. Wellicht dat het visioen van de neerstortende Hindenburg in 1937 hier parten speelt. De minister lijkt echter achter de feiten aan te lopen. Nederland moet dan ook, als innovatief, duurzaam en milieuvriendelijk transportland, het goede voorbeeld van Duitsland volgen.

Het Nederlandse bedrijfsleven heeft reeds veel initiatieven naar voren gebracht, al is er nog niet veel tot stand gekomen. De kosten van aanleg van de benodigde faciliteiten zijn echter zeer gering, zeker in vergelijking met de meer traditionele vervoerwijzen. De overheid moet hier meer prioriteit aan geven. In Duitsland staat de zeppelin NT, een kleiner luchtschip, vlak voor certificatie. Voor de cargolifter, een «vliegende kraan» die tot 160 ton kan transporteren, is men begonnen met de bouw van een grote productiehanger in Berlijn. De Duitse overheid stopt 100 mln. mark in dit project. Een bedrijf uit Limburg neemt overigens fors en risicodragend deel aan dit initiatief. Het is bezig om in heel Nederland te komen tot potentiële aanlandingsplaatsen. Dergelijke initiatieven bieden concrete mogelijkheden.

De heer Stroeken vond het plezierig dat de RLD een nota met de te nemen acties inzake certificatie aan het opstellen is. Wanneer kan de Kamer die nota verwachten? Het ware goed als kabinet en Kamer een forse inbreng kunnen leveren bij de realisering van een en ander. De minister moet voortvarend aan de slag met dit mogelijk positieve initiatief. Daartoe kunnen verschillende concrete voorstellen naar voren worden gebracht. In de Vijfde nota ruimtelijke ordening kunnen de mogelijke aanlandingspunten, op termijn ook in de steden en binnensteden, worden opgenomen. Het is verstandig om binnen het mobiliteitsbudget, passend binnen het mobiliteitsbeleid, financiële steun voor concrete initiatieven te verlenen. De overheid moet daarnaast actieve steun geven aan de momenteel in voorbereiding zijnde pilotprojecten. Ook moet, waar mogelijk, versnelling van de certificeringsprocedure worden nagestreefd. Het belangrijkste lijkt echter de benodigde mentaliteitsverandering op het departement, ten faveure van actieve, kritische steun aan het luchtschip. Dit vraagt erom dat de minister alle Nederlandse initiatieven goed en serieus bekijkt met het oog op een afweging omtrent eventuele steun.

De heer **Weekers** (VVD) wees op de concrete initiatieven in Duitsland, Lelystad en die bij de politie in het Rijnmondgebied. Deze maken dat het luchtschip geen luchtfietsrij meer is en een plaats op de politieke agenda verdient. Het is niet dé oplossing voor de milieu- en vervoerproblemen, maar dit vervoermiddel kent zeker specifieke voordelen op het gebied van zowel transport als milieu. De minister reageert dan ook wel erg conservatief en terughoudend in haar brieven aan de Kamer.

In bepaalde nichemarkten worden initiatieven ontplooid met commerciële doeleinden. De markt is geïnteresseerd, maar komt voorlopig niet over de brug. Daarbij komt de vraag naar voren of de overheid deze ontwikkeling kan en moet aanjagen. Voor de overheid lijkt echter vooral een rol weggelegd in de voorwaardenscheppende sfeer.

Een eerste stap is daarbij een inventarisatie van de belemmeringen in wet- en regelgeving bij het introduceren van luchtschepen. Daarbij moet het hele Europese luchtruim worden betrokken, omdat het luchtschip pas interessant is als het wordt gebruikt voor middellange afstanden. Een wat meer grootschalige wedergeboorte van het luchtschip moet dan ook in Europees verband worden geregeld. Is de minister bereid deze ontwikkeling in Europa te bespreken, mede met het oog op de belangrijke initiatieven in Duitsland?

De heer Weekers merkte op dat ook een Nederlands bedrijf een pioniersrol wil vervullen, Rigid Airship Design. Dit bedrijf moet, waar mogelijk, door de overheid worden gesteund. In ieder geval moeten mogelijke belemmeringen en vertragingen worden weggewomen. Volgens de stukken duurt het certificeringsproces van een stijf luchtschip vier tot vijf jaar. Het bedrijf is van plan reeds in 2001 een prototype te bouwen. Kan het certificeringsproces niet drastisch worden versneld? Wanneer komt de nota van de RLD over dit proces naar de Kamer?

De overheid kan in de voorwaardenscheppende sfeer tevens een eenmalige stimuleringsbijdrage voor technologische innovatie instellen. Stimuleren hiervan is het overwegen waard omdat het Nederlandse bedrijfsleven hier op termijn de vruchten van kan plukken. De minister ziet echter niets in een subsidieregeling buiten de bestaande kaders. Bieden de huidige subsidieregelingen voldoende ruimte om technologische innovaties op het gebied van vervoer en transport, zoals het luchtschip, onder te brengen? Richten die zich niet vooral op de traditionele luchtvaart?

De heer Weekers vroeg de minister te inventariseren welke infrastructuur nodig is, en hoe die opgezet moet worden, in het geval de luchtschepen kunnen gaan varen. Ook op dit vlak moeten de randvoorwaarden aanwezig zijn, al is het nog de vraag wie een en ander moet gaan betalen. Dit zou men immers met enig gemak aan de markt over kunnen laten.

Er zijn een aantal interessante projecten waarbij de overheid zelf als gebruiker van het luchtschip optreedt. De politie in het gebied Rijnmond gaat tijdens het EK 2000 experimenteren met het luchtschip. Dit project verdient alle steun, omdat een «commandopost in de lucht» een goed resultaat kan zijn. Is de minister bereid om, na het gebruik door de politie komende zomer, een evaluatie toe te zenden, met behulp van het ministerie van Justitie? Kan daarbij een inventarisatie worden gevoegd voor welke observatie- en handhavingstaken het luchtschip mede geschikt kan zijn: milieudetectie, douanetaken, kustbewaking, verkeersmanagement, datacommunicatie en andere zaken?

Mevrouw **Giskes** (D66) constateerde dat ieder nieuw vervoermiddel dat de markt betreedt met enige argwaan wordt bejegend: de trein, de auto, de ligfiets en ook het luchtschip. De houding van de minister is echter niet conservatief te noemen, al heeft zij wellicht het scenario van Donald Duck en de «zoefmobiel» voor ogen. Het luchtschip, niet een echt nieuw transportmiddel, verdient echter ondersteuning in de zin dat er geen belemmeringen opgeworpen moeten worden bij deze ontwikkeling. Daarbij moet het vooral gezien worden als een alternatief voor het auto- en treinverkeer

in plaats van voor het luchtverkeer. Ook als het gaat om eventuele subsidie, moet het luchtschip daarom niet in het luchtvaartcluster worden geplaatst.

Het luchtschip kan met name een rol spelen bij het goederentransport, wellicht ook in dichtbevolkte gebieden. Een zeppelin kan zich immers heel gemakkelijk midden boven steden begeven en goederen laten zakken. Dit biedt perspectief, mede met het oog op het idee, de stapelgedachte, om de Randstad steeds dichter te bebouwen. Is de minister bereid om de perspectieven van het luchtschip in dit licht opnieuw te bezien? Een andere aanwending van het luchtschip kan hulpverlening bij calamiteiten zijn, bijvoorbeeld voedseldroppings in overstromingsgebieden.

Mevrouw Giskes gaf aan dat het nog maar de vraag is of de overheid de ontwikkeling van het luchtschip over moet nemen. Dit kan aan de markt overgelaten worden. De overheid heeft vooral een belangrijke taak waar het de certificatie betreft. Daarbij ontstaat wellicht een «Catch 22-achtige» situatie, nu RLD-certificatie afhankelijk is van de bouw van een luchtschip en de daaropvolgende proefvluchten en de bouw van een luchtschip juist afhankelijk lijkt te zijn van het fiat van de RLD. Wanneer komt de nota van de RLD naar de Kamer, over de acties die nodig zijn om de bouw toe te kunnen staan? Wat is overigens de stand van zaken omtrent het vlieg-brevet voor het verantwoord besturen van een luchtschip? Welke termijn spelen hier, bijvoorbeeld inzake opleidingen?

Ook op het vlak van de ruimtelijke ordening kan de overheid reeds enig werk verzetten. Het gaat daarbij echter niet alleen om aanlandingspunten, die overigens heel weinig ruimte vergen. Voor een op de vier zeppelins moet er een hangarplaats zijn voor onderhoud en dergelijke. Dat vergt de nodige ruimte, al hoeven deze hangars niet dicht op de plek van gebruik van de luchtschepen te worden gebouwd. Dit hoeft niet per se gekoppeld te worden aan kleine vliegvelden.

Mevrouw Giskes wierp de vraag op wat de overheid in financiële zin moet doen. De ontwikkeling op zich moet primair door de markt gedragen worden. Het luchtschip moet zichzelf kunnen bedruipen. De rol van de overheid is vooral het wegnemen van hindernissen op het vlak van weten regelgeving. Daarnaast moet er ruimte zijn voor enige subsidie met het oog op technologische innovatie. Hierbij lijkt vooral het ministerie van Economische Zaken aan zet. Bij dit alles moet echter niet krampachtig worden aangehaakt bij het luchtvaartcluster. Het gaat hier immers om een nieuwe vorm van transport. Welke mogelijkheden zijn er op dit vlak?

Er ligt een verzoek van de stichting Platform Luchtschepen voor een subsidie. Enige subsidie opdat voort kan worden gegaan met het uitventen van het zeppelinidee lijkt voor de hand te liggen. Public relations vormt immers de helft van het werk. Ook hier ligt er echter een rol voor de betrokken marktpartijen.

Antwoord van de minister

De **minister** constateerde dat de Kamer, net als het departement van Verkeer en Waterstaat, veel steun geeft aan het idee van het luchtschip als transportmiddel. De nuchtere en neutrale toon van de stukken mag dan ook niet de indruk wegnemen dat er sprake is van interessante ontwikkelingen inzake vervoer op de middellange afstand.

Bij het introduceren van en het gebruiken van het luchtschip gelden een aantal regels die ook bij de luchtvaart aanwezig zijn. Met name de certificering en de daarbij spelende veiligheidsvraagstukken zullen nauwgezet en punctueel aan de orde worden gesteld. De RLD doet dan ook al het noodzakelijke bij de certificeringsprocedure. Hierin gaat reeds nu vrij veel ambtelijke energie zitten. De overheid is op het punt van veiligheid dan ook niet bereid tot enige souplesse. Wel wordt getracht om waar mogelijk de nodige spoed te betrachten. De nota van de RLD over alle facetten van de in acht te nemen regels zal de Kamer eind juni, voor het zomerreces,

bereiken. In die nota wordt aandacht besteed aan de regelgeving op de gebieden van de luchtwaardigheid (transport airship requirements), het gebruik en onderhoud, de inrichting van de terreinen en de brevetten voor de bemanning. Bij een en ander wordt nauw samengewerkt met het Luftfahrt Bundesamt in Duitsland, dat wellicht wat meer expertise heeft. Overigens moet niet vergeten worden dat het daar de certificatie van een ander type luchtschip betreft. Ook zal, in afstemming met het ministerie van VROM, in de Vijfde nota ruimtelijke ordening rekening gehouden worden met de mogelijkheden van de ontwikkeling van het luchtschip. Op het eerste gezicht kan hierbij een simpele aanpak volstaan. Het met zeppelins laten zakken van vracht boven dichtbevolkte steden roept echter ook vragen op inzake de (perceptie van) veiligheid en eventueel privacy. Op het vlak van de benodigde hangars bestaan er overigens ideeën en initiatieven van marktpartijen om grote hangars in Flevoland te bouwen. De minister gaf aan dat er vervolgens een prototype nodig is voor de beoordeling van het luchtschip. Een zeppelin kan niet vanaf de tekentafel worden gecertificeerd. Dat is nu eenmaal de praktijk in de luchtvaart, mede met het oog op de veiligheidsregels. Op dit punt kan de overheid geen concessie doen. De duur van het certificeringsproces is overigens mede afhankelijk van de inbreng van het prototype. Er bestaan echter heel goede contacten tussen de RLD en degenen die bij de ontwikkeling van het luchtschip zijn betrokken.

Het wachten is dus op een prototype. Als er daarbij financiële vraagstukken aan de orde zouden zijn, kan de overheid wellicht het nodige betekenen. Zo kan er binnen de formele regels een beroep worden gedaan op een hardheidsclausule bij de tarieven voor certificeren. Daarbij is een beoordeling aan de orde, waarbij de kapitaalkracht van de betrokken startende bedrijven wordt bekeken. Een dergelijk verzoek is overigens nog niet ontvangen. Het ministerie kan echter dienstbaar zijn op dit vlak, bijvoorbeeld met een milde beoordeling in het kader van de hardheidsclausule.

De minister stipte aan dat gesteld wordt dat het luchtschip qua milieunormen beter presteert dan andere modaliteiten. Deze verwachting moet echter nog aangetoond worden als er een prototype beschikbaar is. Ook andere modaliteiten gaan steeds betere prestaties vertonen. De economische prestatie van luchtschepen is volgens de huidige kennis nog een vraagteken. Als men uitgaat van het vervoeren van 100 ton goederen over een afstand van 500 kilometer, kost transport per luchtschip f 0,51 per ton/kilometer. Voor luchtvracht, vrachtauto, trein en schip blijft de teller op respectievelijk f 0,49, f 0,12, f 0,06 en f 0,03 ton/kilometer staan. Het lijkt hier vooral aan de markt om te bezien of deze cijfers voor verbetering vatbaar zijn. Het bedrijfsleven moet aantonen of men dit initiatief economisch gezien interessant genoeg vindt voor de benodigde investeringen. Bij het vervoer per zeppelin moet overigens bedacht worden dat ook dit transport kwetsbaar is met het oog op het benodigde voor- en natransport. Zo oriënteert de bloemenveiling in Rijnsburg zich momenteel op het spoor als alternatief voor het wegtransport.

De minister gaf aan de minister van BZK te willen vragen de ervaringen van de Rotterdamse politie te monitoren. Wellicht zijn er op dit vlak conclusies te trekken. Dat geldt ook voor de gevraagde inventarisatie van observatie- en handhavingstaken.

Aangaande eventuele subsidies is het in eerste instantie het ministerie van EZ, dat moet beslissen of bepaalde innovatiesubsidies beschikbaar worden gesteld. Economische Zaken is overigens vooralsnog niet van zins een subsidie te verstrekken. Om een subsidie te verkrijgen, moet er wel een aanvraag liggen. Dat is in formele zin nog niet het geval. Een eventueel verzoek zal vervolgens serieus worden bekeken, ook met het oog op het niet onbepaalde budget op dit vlak. De betrokken partijen doen er dus goed aan een serieus protocol in te dienen. De subsidies in het kader van de luchtvaart zijn overigens momenteel vooral gericht op de ruimtevaart.

Wellicht kunnen de betrokken partijen ook een voorstel tot subsidie indienen bij de stichting Nederland distributieland.

De minister vond financiële ondersteuning, ook in de zin van een startsubsidie, van de stichting Platform luchtschepen niet nodig. Gezien het marktbelang en de betrokken partijen moet het mogelijk zijn om de stichting met behulp van sponsors te financieren. Voor het ministerie is hier geen rol weggelegd, ook met het oog op eventuele precedentwerking. De overheid moet overigens meer in het algemeen zo weinig mogelijk investeren in bureaucratische systemen of structuren. Dat geld kan beter besteed worden aan expertisevergroting en kennisvermeerdering op het moment dat er knelpunten optreden bij te maken innovatieslagen, bijvoorbeeld bij het ondergronds transport bij Aalsmeer.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Valk** (PvdA) vond het volstrekt duidelijk dat er ten aanzien van de veiligheid geen enkele concessie moet worden gedaan.

Wellicht is het goed als de stichting Platform luchtschepen een gesprekspartner wordt van de minister. Een dialoog over deze vervoersmodaliteit kan een eigen waarde hebben. Daarnaast is duidelijk geworden dat de minister eventuele verzoeken tot subsidiëring positief zal bejegenen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) gaf aan de opstelling van de minister ambivalent te vinden. Er wordt bereidwilligheid getoond, maar concrete daden blijven uit. Hierbij kan als voorbeeld dienen dat de vraag tot een korting bij het certificatieproces wordt beantwoord met het verwijzen naar de mogelijkheid een beroep te doen op de hardheidsclausule. Worden hier de aanvragers niet het bos in gestuurd? Wil de minister zich niet wat positiever opstellen tegenover het luchtschip? Hier is toch sprake van een bijdrage aan de «modal shift» en aan de milieudoelen? De hier gevraagde, niet substantiële, financiële bijdragen staan toch in geen verhouding met wat de overheid in andere vervoersvormen investeert?

De heer **Stroeken** (CDA) herhaalde de toon van de stukken niet neutraal, maar juist afhoudend te vinden. De overheid moet niet op de stoel van het bedrijfsleven gaan zitten. Voor concrete plannen die lijken te stranden op het vlak van de financiën moeten via het mobiliteitsbudget middelen beschikbaar worden gesteld.

De samenwerking met het Luftfahrt Bundesamt valt in goede aarde. De zeppelin NT, een klein luchtschip, staat daar vlak voor certificatie. De grote zeppelin, de cargolifter, zal nog even op zich laten wachten. Het proces van certificatie zal in Nederland nog vier tot vijf jaar duren. Het tempo moet daarbij echter maximaal zijn.

Het gaat bij de ontwikkeling van het luchtschip om een experiment, om een nieuwe, creatieve en innovatieve ontwikkeling. Het risico dat het misloopt is aanwezig, maar is niet dermate groot dat de rijksoverheid zich niet kan veroorloven om een en ander positief te bekijken.

De heer **Weekers** (VVD) vond dat de nadere uitleg van de minister de conservatieve toon van de stukken heeft bijgesteld. Zij lijkt wat toeschietelijker op het vlak van de taken en verantwoordelijkheden van de overheid. Bij het proces van certificatie moet niet worden gemarchandeerd met de veiligheid. Wel moeten alle kansen voor eventuele versnelling van het proces aangegrepen worden.

De minister heeft toegezegd dat in de komende RLD-nota tevens de gevraagde evaluaties en inventarisaties aan de orde zullen komen. Daarnaast kan vastgesteld worden dat via de inspanningen van de RLD reeds het nodige wordt geïnvesteerd op het terrein van de expertise met het luchtschip.

Er liggen twee subsidiëeringsvragen voor omtrent het luchtschip. De stichting Platform luchtschepen kan een belangrijke taak spelen bij de ontwikkeling hiervan. Bij financiering van deze club ligt er echter geen overheids-taak, conform de liberale argumentering van de minister. Omtrent een mogelijke innovatiesubsidie moet eerst een concreet verzoek afgewacht worden. EZ lijkt overigens niet voornemens een dergelijke subsidie te verstrekken. Wellicht dat de minister hieromtrent wat zendingswerk kan verrichten op dit ministerie.

Mevrouw **Giskes** (D66) constateerde dat de minister een positieve opvatting heeft over de ontwikkeling van het luchtschip. Een beroep op de hardheidsclausule inzake de certificeringskosten zal immers welwillend tegemoet worden getreden. Tevens zal getracht worden om, waar mogelijk, enige spoed met de certificering te betrachten. Op het vlak van de subsidies moet men zich niet alleen beroepen op het luchtvaartcluster. De minister kan op dit vlak zowel de eigen begroting doorvlooien op raakvlakken als het ministerie van EZ vragen om een innovatiesubsidie op dit punt wat royaler te bezien.

De **minister** toonde zich blij dat de mening wordt gedeeld dat er geen concessies moeten worden gedaan bij de veiligheidsvereisten. De zeppelin NT is in Duitsland dan ook vier jaar lang gecertificeerd. Dat zijn nu eenmaal de termijnen die hiervoor staan. Met het proces van certificering is overigens een bedrag van enkele miljoenen gemoeid. Een beroep op de hardheidsclausule kan dus de kosten behoorlijk drukken. Op het vlak van de subsidies moeten de bestaande regels nageleefd worden. Dan moet er wel een verzoek tot subsidie worden gedaan. Ook voor de stimuleringsubsidies inzake innovatie bij EZ bestaan bepaalde procedures. Daarbij worden eventuele verzoeken serieus bestudeerd. Dit meer formele of nuchtere beeld moet overigens niet opgevat worden als afhoudend of conservatief.

Meer in het algemeen zal er overigens geen gigantische «modal shift» optreden bij het overgaan op luchtschepen. De toeristenindustrie zal er wellicht haar voordeel mee kunnen doen. Ook kan er sprake zijn van goederentransport. Op het totale tonnage van het jaarlijkse transport door Nederland is er echter slechts sprake van een, zij het interessante, bescheiden «modal shift».

De minister gaf aan geen bezwaar te hebben tegen de stichting Platform luchtschepen als gesprekspartner. Iedereen die wil praten over de ontwikkeling van het luchtschip is welkom.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers