

Vergaderjaar 2014–2015

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 292

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 juli 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 4 juni 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

(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 voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bashir, Van Dekken, Graus, Hachchi, Van Helvert, Leenders, Visser,

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

Aanvang 10.15 uur.

De **voorzitter**: Ik wens iedereen een goede morgen. U bent welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. We spreken vandaag over het dossier inzake de luchtvaart. Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom evenals haar ambtelijke ondersteuning, hier slechts één persoon, maar de anderen verblijven elders in het gebouw. De mensen op de publieke tribune en hen die dit algemeen overleg volgen via internet en andere vormen van sociale media, zijn ook welkom.

Verder heet ik natuurlijk de woordvoerders welkom. Ik spreek met hen af dat wij in eerste termijn een spreektijd van vijf minuten hanteren met twee interrupties.

Ik zie dat de heer Van Helvert een opmerking wil maken. Ik vermoed zomaar dat die van procedurele aard is.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Dat hebt u goed aangevoeld. Ik stel de commissie voor om het punt van de herziening en verdeling van de luchtverkeersleidingskosten in de tijd te verschuiven, op zijn minst naar het moment dat wij het ronde tafel gesprek over luchtvaart hebben gehad. Wij zullen daarvoor een aantal betrokkenen uitnodigen en ik vind het weinig charmant om nu een beslissing te nemen en dan die mensen uit te nodigen. Ik stel voor dat wij hen eerst aan tafel nodigen en dan over dit onderwerp spreken.

De **voorzitter**: U doet niet mij een voorstel, maar uw collega's.

De heer **Graus** (PVV): Ik steun dit van harte, want ik zag op de lijst dat noch de Gedeputeerde die verantwoordelijk is voor de luchtvaart noch de heer Heijmans, directeur van Maastricht Aachen Airport, op de lijst staan. Daar wil ik graag nog over praten. Ik voeg hieraan toe dat er überhaupt geen onomkeerbare stappen mogen worden gezet voordat dit rondetafel-gesprek heeft plaatsgevonden, ook niet op andere fronten.

De **voorzitter**: Ik zie dat de andere leden instemmen met het voorstel van de heer Van Helvert. Mevrouw Hachchi wil nog een opmerking maken?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik ga akkoord, maar met één kanttekening, namelijk die dat dit geen procedurevergadering is. Dit soort punten horen thuis in een procedurevergadering.

De **voorzitter**: U haalt mij de woorden uit de mond. Dat is inderdaad de plaats waar je dit soort voorstellen doet, dus niet hier. Ik zie hier nu echter een meerderheid voor dit voorstel. Ik zie dat de heer Leenders en mevrouw Visser hier ook nog iets over willen zeggen.

De heer **Leenders** (PvdA): Gelet op het grote aantal agendapunten en de focus van dit algemeen overleg, die naar mijn mening niet op de regionale luchthavens ligt, lijkt het mij gerechtigd om dit onderwerp op een ander moment te bespreken. Het algemeen overleg was ook al uitgesteld.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik maak ook een kanttekening bij het verzoek. Deze discussie speelt al langere tijd, namelijk sinds 2008, en de taakstelling gaat per 1 januari 2016 in. Ik geef mijn collega's mee dat dit uitstel niet tot afstel mag leiden, want dat zal ook financiële consequenties hebben; die hebben wij eerder besproken. Voorzitter, ik geef u dat mee voor de volgende procedurevergadering. Als we er vandaag niet over spreken, wil ik wel graag weten wat de consequenties zijn.

De **voorzitter**: U zegt het al: deze kwestie komt terug in de eerstvolgende procedurevergadering. Daar hoort deze ook thuis. Laat dit een les zijn voor degenen die nu vragen om uitstel.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dank u wel, voorzitter. Mijn excuses dat ik dit verzoek op de verkeerde plek doe. Ik ben nog niet zo lang Kamerlid, maar dit is een mooi leermoment. Ik zal dit meenemen.

De **voorzitter**: U zei bijna «ik ben nog maar kort hier», maar dat is niet waar. Wij sluiten dit procedurepunt af en beginnen met het algemeen overleg.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. De heer Van Helvert is echt geen snotneus. Hij is een gewiekst politicus, maar als Limburger steun ik hem natuurlijk in dit geval.

De **voorzitter**: Dat is uitlokking. Past u op!

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik vraag al heel lang – en ik heb daarover ook heel veel debatten aangevraagd en geprobeerd om deze aan te vragen – om een toekomstbestendig luchtvaartplan. Wij moeten daarin samenwerken. Ik heb daarbij letterlijk premier Rutte, de Staatssecretaris en de Kamer genoemd. Ik heb gezegd dat wij de zwanen van de KLM boven de partijpolitiek moeten stellen. Ik heb letterlijk gesproken over de bv Nederland en over Schiphol. Het ligt allemaal in de Handelingen vast. Ik kreeg uit onverwachte hoek steun, namelijk van de directeur van de KLM die mijn toekomstbestendig luchtvaartplan een deltaplan noemde. Ik dank hem hartelijk dat hij nu na twee jaar met die steun komt. Ik hoop dat nu hij hiermee komt en niet een «PVV-tokkie», er ook echt iets gebeurt en dat er ook steun uit de Kamer zal komen. Als de PVV met goede ideeën komt, worden die bij voorbaat gefrustreerd en wordt er op dat moment niet naar de bv Nederland gekeken.

Ik feliciteer Camiel Eurlings, een oud collega en oud-directeur van de KLM, met zijn nieuwe job.

Ik ga nu over tot de orde van de dag. De PVV diende onlangs een motie in om de concurrentiepositie van Schiphol te verbeteren en Neerlands trots te laten groeien tot de maximale capaciteit – bron directie Schiphol – van 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Deze groei wordt momenteel aan banden gelegd door het zogenoemde en inmiddels achterhaalde Aldersakkoord. Wij moeten aan de bv Nederland denken, laat dat duidelijk zijn. Als je over de KLM en over Schiphol spreekt, heb je het over de bv Nederland.

In het Aldersakkoord is het aantal vliegtuigbewegingen beperkt tot maximaal 500.000 per jaar. Sinds die tijd zijn de vliegtuigen fors stiller, zuiniger en schoner geworden. Voor de verplaatsing van tienduizenden vliegtuigbewegingen naar Lelystad is bovendien geen draagvlak onder de airlines en onder de bewoners van Flevoland. Schiphol beschikt al over de benodigde infrastructuur en faciliteiten. Bovendien moeten wij oog hebben voor onze concurrentiepositie. Ik verwijs naar Turkije dat Schiphol om zeep probeert te helpen en daarmee ook de KLM. Verder moeten wij

blijven vechten tegen de «kamelenlanden» die steeds meer opkomen. Wij moeten opkomen voor onze eigen bv's.

Ik heb een apart plenair debat gevraagd over de soap Air France-KLM, maar ik haal daar nu alvast een paar zaken uit. In de eerste plaats de memoranda of understanding, MoU's. Voor Jan met de pet die meeluistert: dat zijn 26 vodies papier die niet juridisch bindend zijn. Ik heb tweeënhalf jaar in de commissie-De Wit gezeten en ik weet nu dat een MoU helemaal niets voorstelt. Ik heb al vaker gevraagd of Staatssecretaris Mansveld samen met premier Rutte naar Parijs wil vliegen om dit recht te zetten en met keiharde garanties terug te komen. Wil zij dat alsnog doen? Ik vraag om keiharde garanties, zwart op wit, dat de Fransen de winstgevende KLM niet verder kapot kunnen maken of kunnen uitzuigen. Die dreiging is er nog steeds. Geloof mij, dat gaat gebeuren, want de Fransen zijn wat dat betreft onbetrouwbaar.

Air France wil nu van Martinair af om zo de eigen vrachtsector te beschermen. KLM-personeel moet vrije dagen inleveren en de piloten moeten 10% van hun salaris opofferen. Wat gebeurt er aan Franse zijde buiten stakingen en een nettoverlies van tot voor kort 535 miljoen euro? Hoe luiden daar de concrete voorstellen? Ik krijg hierop graag een reactie van de Staatssecretaris. Nogmaals, ik wil bij alles wat ik vraag ook de gevolgen voor de bv Nederland weten.

Het is goed dat regionale vliegvelden de eigen broek moeten ophouden, maar nu de luchtverkeersleiding straks moet worden betaald door Maastricht Aachen Airport en Eelde, terwijl Eindhoven, de buurman, die kosten vergoed krijgt door Defensie, wil ik weten wat de gevolgen zijn voor de regio's Limburg en Groningen. Ik dring erop aan dat de Staatssecretaris geen onomkeerbare stappen zet tot dat het rondetafelgesprek over de luchtvaart in september aanstaande heeft plaatsgevonden. Wat Air France en KLM betreft vraag ik haar zo snel mogelijk naar Parijs te gaan en met keiharde garanties terug te komen, dat mag zij wel doen, maar met de rest moet zij wachten tot het rondetafelgesprek is afgerond. Driekwart van de vliegvelden in de Europese Unie ontvangt honderden miljoenen euro's subsidie, terwijl in Nederland sprake is van bedragen van 1,5 miljoen tot 2 miljoen. In Limburg gaat het om 1,5 miljoen voor de luchtverkeersleiding en bij Eelde gaat het om 2 miljoen. Dit verzwakt de business case van Maastricht Aachen Airport. Ik vraag de Staatssecretaris, de continuïteit van regionale luchthavens en het belang van de bv Nederland te garanderen en te borgen. Het beleid is nu te veel gericht op de Randstad, terwijl bijvoorbeeld Maastricht Aachen Airport een luchthaven van nationaal belang is. Daar landen de Antonovs en andere zware jongens.

De Wet normering topinkomens, de WNT3, heeft ertoe geleid dat er een tekort is ontstaan aan luchtverkeersleiders. Onze ervaringsdeskundige mensen vertrekken massaal naar Qatar en wij moeten slecht- en minder-geschoolde mensen uit Afrika halen. Wat zijn de mogelijke gevolgen van deze WNT3 voor onze veiligheid? Dit gaat iedereen aan. De PVV wil dat wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om Nederlands luchtverkeersleiders voor ons land te behouden. Als de Staatssecretaris niet bevredigend of bevestigend antwoordt op dit verzoek, zal ik een VAO aanvragen omdat ik dan een motie wil indienen. Ik wil een onafhankelijk impact assessment, een onafhankelijk feitenonderzoek, want ik heb onvoldoende vertrouwen in de commissie-Vreeman.

Naast de visie op het luchtvaartplan – door de KLM een deltaplan genoemd – vraag ik om een borging van de hub-functie van Schiphol. Op de overige punten zal ik terugkomen tijdens het plenaire debat over de KLM.

De heer **Leenders** (PvdA): Ik heb een verduidelijkende vraag aan de heer Graus van de PVV. Hij noemt het memorandum of understanding een vodge, voor Jan met de pet weliswaar, maar voor Piet met de hoge hoed is

dat een juridisch document waarmee wij de staatsgaranties die wij in 2010 hebben afgesproken, hebben verlengd. Vervolgens vraagt de heer Graus om harde afspraken. Wat zijn die harde afspraken en hoe zien die er uit in de juridische betekenis van het woord?

De heer **Graus** (PVV): Heel veel mensen weten niet wat een memorandum of understanding is. Daarom heb ik gezegd dat het 26 vodies papier zijn die juridisch helemaal niets voorstellen. Ik weet dit dankzij mijn werk voor de commissie-De Wit. Ik was gedurende twee en een half jaar een van de onderzoekers en ik kan daar dus alles over vertellen. Ik zal dat bilateraal doen onder het genot van een gevulde koek; dan hoeven wij de anderen daar niet mee te belasten. Ik wil een keiharde garantie op ministerieel niveau in de vorm van contracten. Dat moet echt van premier tot premier gebeuren. Daarom heb ik gezegd dat de Staatssecretaris met premier Rutte naar Frankrijk moet gaan. Ik vraag dit al langer dan een jaar, ook in de plenaire zaal. Het gaat om KLM, onze nationale trots, onze blauwe zwanen. KLM is een van grootste particuliere werkgevers die één kloppend hart vormt met Schiphol, ook een van de grootste particuliere werkgevers in Nederland. Dan raakt het de bv Nederland, de Staat als aandeelhouder, en dan moet de Staat alles doen. Als dit ten tijde van Sarkozy was gebeurd met een Frans bedrijf, had hij allang bij onze Koning, Rutte en Mansveld op de stoep gestaan.

De **voorzitter**: Uw antwoord is meer dan helder. De heer Leenders nog, inclusief de uitnodiging?

De heer **Leenders** (PvdA): De heer Graus heeft heel veel woorden nodig om geen antwoord te geven op mijn vraag. Wat is nu de juridische hardheid die de heer Graus beoogt, anders dan die er nu al is met de afspraken die wij hebben gemaakt? Ik kan me echter niet voorstellen dat hij het goede antwoord op die vraag zal geven. Dus voordat hij weer een lang betoog begint...

De heer **Graus** (PVV): Dan onderschat de heer Leenders mij toch. Ik heb net gezegd dat ik wil dat er op ministerieel niveau met premier Rutte contracten komen en dat er harde garanties worden gegeven. Het moet zwart op wit en niet in een MoU, want dat stelt niets voor. Daarom is het een MoU en geen keiharde garantie op schrift op ministerieel niveau of zelfs op premierniveau. Dat is een wezenlijk verschil, want die zijn wel juridisch bindend.

De **voorzitter**: Vergeet de uitnodiging van de heer Graus voor een gevulde koek niet, mijnheer Leenders.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. KLM is heel erg belangrijk voor Schiphol en Schiphol is heel erg belangrijk voor de economie van Nederland. Daarom spreken we er vandaag ook over. Het is geen privaat bedrijf zoals alle andere bedrijven, want de bedrijfsvoering is in het belang van heel Nederland.

In 2003 zijn KLM en Air France gefuseerd. In die tijd was Air France erg rijk – je kunt het je nu nauwelijks voorstellen – en ging het met KLM minder goed. Nu zeggen mensen soms heel ruig op televisie: het was geen fusie maar een overname. Dat verschil van mening is gebaseerd op het idee dat de financiële positie van Air France op dat moment beter was dan die van KLM. Na vijf jaar zouden de garanties die toen zijn opgetekend, komen te vervallen, heb ik uit het antwoord van de Staatssecretaris begrepen. Na die vijf jaar, toen er dus geen garanties meer waren, heeft het Nederlandse kabinet het initiatief genomen om nieuwe afspraken te maken met Air France en de holding. Een aantal garanties die de eerste vijf jaar wel golden, zijn sinds die tijd niet meer van kracht. Dit geldt bijvoorbeeld voor

het feit dat de Staat KLM zou kunnen los kopen. Dat was naar mijn mening op dat moment ook een onhaalbare eis.

Ook de bestemmingen zouden zijn weggevallen. Misschien kan de Staatssecretaris dit toelichten. Dat het aantal bestemmingen zo vastlag, was in zekere zin ook beklemmend voor KLM, en nu groeit het aantal bestemmingen van KLM. Dat is een positieve ontwikkeling. Hetzelfde geldt voor de afspraken over de vracht die ook zijn vervallen; ook die zouden beknellend zijn voor KLM. Daarom was KLM blij dat hij van die afspraak af was. Air France haalde in die jaren zijn aandeel vracht flink naar beneden. Als KLM dat ook had moeten doen, had hij direct in zijn vracht moeten knippen.

Als ik de antwoorden van de Staatssecretaris goed lees, begrijp ik dat daar niet zozeer het probleem zit in het nieuwe memorandum. Misschien kan zij aangeven dat ik dit goed zie. Het probleem doet zich eigenlijk meer voor nu Air France er wat minder sterk voor staat en KLM het, zeker gezien de omstandigheden, erg goed heeft gedaan. Natuurlijk is er nog werk voor KLM; hij moet zeker aan de bak en er moeten ook nog wat vervelende beslissingen worden genomen, maar KLM heeft het over het algemeen best goed gedaan. Wij zien nu dan ook de spanning oplopen. Wij hebben onlangs een discussie gevoerd over het kasgeld. Op dat moment werd er Kamerbreed gezegd: dat moeten wij niet willen. Het interview dat de heer De Juniac, de grote baas van Air France, gaf, was verontrustend, omdat hij zei dat Air France het kasgeld graag wilde gebruiken met het oog op de financiële positie van Air France op de geldmarkt en eventueel voor een aankoop van enkele vliegtuigen. Dit interview in het Financieele Dagblad was mede zo verontrustend, omdat de heer De Juniac en passant zei dat er bij KLM moest worden geherstructureerd en dat dit bij Air France nog wel even op zich kon laten wachten omdat dit zo moeilijk is in Frankrijk.

Volgens mij was de heer De Juniac wel eerlijk toen hij aangaf hoe hij de positie van en de verdeling tussen Air France en KLM zag. Die verdeling willen wij niet. Als KLM ondergeschikt wordt, als de groei van Schiphol ondergeschikt wordt aan die van Parijs en wij de hub-functie van Schiphol verliezen, hebben wij echt een groot probleem. De grootte van Schiphol en de betekenis van Schiphol voor de Nederlandse economie, vereisen dat de luchthaven vrij is in de keuze van bestemmingen en de uitoefening van de hub-functie. Daarom trek ik aan de bel. Ik heb al gezegd dat KLM niet zo maar een private onderneming is. Ik zie dit niet terug in de beantwoording. Wij hebben al een paar keer vragen gesteld en het moet mij van het hart dat ik in de antwoorden vaak lees dat het kabinet zegt: jongens, dit is een private onderneming, waar maken jullie je druk om, doe eens relaxt, er is niets aan de hand en de relatie is goed. Het doet niet ter zake of de relatie goed is of niet, al hoop ik dat dit wel het geval is, het gaat erom dat wij opkomen voor het belang van Nederland en van KLM en Schiphol. Dat doet ertoe.

Het aandeel van de Franse Staat in de holding is door Frankrijk vergroot. Ik heb schriftelijk gevraagd of dit voor de Nederlandse overheid reden is om haar aandeel te vergroten. Het antwoord van het kabinet is dat Nederland op dit moment geen aandeel heeft in de holding Air France en dat dit dus ook niet kan worden vergroot. Punt! Ik ben volksvertegenwoordiger in Nederland en ik mag zulke vragen stellen. Ik vind dit antwoord niet gepast. Ik weet dat wij 0% aandeel hebben in de holding, maar dan nog kun je dat aandeel vergroten. Je kunt 0% namelijk vergroten naar 1% of 2% of 3%. Op de gewichtige vraag hoe het Nederlandse kabinet de Nederlandse positie in de holding kan verbeteren en versterken, antwoordt het kabinet met de opmerking: wij hebben niets en dat kunnen wij niet vergroten. Die houding stoort mij enigszins, omdat er geen betrokkenheid uit blijkt en zelfs enige laksheid, terwijl wij nu onze tanden moeten laten zien. Daarom draai ik de vraag om: waarom zou de Franse Staat wel haar aandeel vergroten?

Ik heb een aantal korte vragen naar aanleiding van dit betoog. Hoe zal het kabinet de Nederlandse positie in het bedrijf versterken? Hoe staat het kabinet tegen het vergroten van het aandeel in KLM of in de holding? Wanneer legt het kabinet de mondelinge afspraken met De Juniac opnieuw vast? Wanneer krijgen wij die zwart op wit? Ik wil de Staatssecretaris nog wel een compliment maken.

De **voorzitter**: En daarna ronden we gewoon af!

De heer **Van Helvert** (CDA): Dan rond ik af. De beslissing over Qatar vind ik goed. Daarvoor krijgt de Staatssecretaris de steun van de CDA-fractie. Daarmee heeft zij haar betrokkenheid laten zien. Ik roep haar op om diezelfde moed te tonen om de Nederlandse invloed in het bedrijf te vergroten.

Over de luchthaven Twente en het belang van vracht en landbouw kom ik in tweede instantie wel terug.

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer Van Helvert uit harde woorden tegen het kabinet. Hij is van mening dat KLM geen normaal privaat bedrijf is. Het CDA heeft langere tijd deel uitgemaakt van kabinetten. In 2009 zijn de afspraken verlengd onder een CDA-Minister, maar de heer Van Helvert zegt nu dat er onvoldoende is gedaan. Wat is er in 2009 onder leiding van het CDA misgegaan? Hij verwijt de Staatssecretaris nu dat bepaalde afspraken niet zijn gemaakt, maar zijn partij heeft zelf aan het stuur gezeten en zij heeft toen verzuimd om die afspraken te maken.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik ga even terug naar mijn betoog. Ik heb gesproken over de afspraken van 2003 en erop gewezen dat er na vijf jaar geen garanties meer waren. In die tijd heeft het kabinet besloten om opnieuw te onderhandelen. Daarbij is een aantal garanties losgelaten die overigens voor een groot deel beklappend waren voor de KLM. Dat is dus eigenlijk positief. Ik vraag daarom aan de Staatssecretaris of ik goed begrijp dat het probleem niet het nieuwe memorandum van 2010 is, maar eerder het feit dat de omstandigheden zijn veranderd nu Air France niet meer zo sterk is als in het begin en KLM het relatief goed doet. Ik heb volgens mij juist aan de Staatssecretaris gevraagd of ik goed heb begrepen dat de afspraken die in 2009 zijn gemaakt, nog helemaal niet zo slecht waren.

Mevrouw **Visser** (VVD): En die waren een continuering van de afspraken uit 2003, maar dan afgezwakt. De heer Van Helvert is dus blijkbaar van mening dat de afspraken uit 2003 voldoende waren. Dit heet mist creëren, want hij zegt nu dat de economische situatie is verslechterd en dat hij een vraag heeft. Hij legt daarmee echter ook een aantal verwijten op tafel. Ik ben nu op zoek naar het standpunt van de CDA-fractie. Zij kon zowel in 2003 als in 2009 aan de bel trekken, maar zij heeft dat niet gedaan. De heer Van Helvert zegt nu dat de KLM geen normaal privaat bedrijf is en hij wil daar blijkbaar op ingrijpen. Ik ben benieuwd naar het standpunt van het CDA over KLM en de holding. Wat wil het CDA precies? Zij wil blijkbaar dat er van overheidswege wordt ingegrepen. Mijn concrete vragen zijn hoe het CDA dit voor zich ziet, hoe dat moet gebeuren en waarom zij dat dan niet eerder heeft gedaan. De heer Van Helvert blaast nu wel hoog van de toren.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik weet niet of mevrouw Visser wel zo goed naar mijn betoog heeft geluisterd. Dat maakt niet uit, want ik zeg het graag nog een keer.

De **voorzitter**: Het is de bedoeling dat u probeert antwoord te geven op de vraag en niet dat u uw betoog herhaalt.

De heer **Van Helvert** (CDA): De vraag is hoe het CDA staat ten opzichte van KLM en Schiphol. Ik kan die vraag niet in één zin beantwoorden.

De **voorzitter**: Dat hoeft ook niet, u mag meerdere zinnen gebruiken.

De heer **Van Helvert** (CDA): In 2003 is er gefuseerd. In die tijd stond Air France er goed voor en de maatschappij beschikte over veel cash. KLM stond er toen minder goed voor. Bij de fusie zijn de relatie tussen en de financiële situatie van Air France en KLM meegenomen in de verhoudingen van het bedrijf. Er is toen een afspraak gemaakt over garanties voor vijf jaar. Een van die garanties was dat de groei van Parijs niet ten koste mocht gaan van Schiphol. Dat is een goede zaak. Die garanties golden voor vijf jaar en daarom zouden er eind 2008 geen garanties meer zijn, zo heb ik uit de brief van de Staatssecretaris begrepen. Daarom heeft het kabinet eind 2008 besloten om nieuwe garanties in het leven te roepen, omdat het van mening was dat het bedrijf niet zonder garanties verder kon gaan. Ik vraag nu aan de Staatssecretaris of ik dit goed heb begrepen, want ik vind dit initiatief een goede zaak. In haar brief staat welke garanties in 2008/2009 zijn vervallen. Een van die garanties is dat de Staat KLM zou kunnen los kopen. Ik kan me voorstellen dat je dat niet meer kunt eisen na vijf jaar en daarom vind ik het vervallen van die garantie zeer redelijk. De andere twee die zijn vervallen, waaronder de garantie met betrekking tot de bestemmingen, waren juist beklappend voor KLM. KLM heeft gezegd: laat die garantie voor de bestemmingen maar vallen, want wij groeien toch in bestemmingen. Ook de garantie voor de vracht was beklappend voor KLM, want als KLM daar hetzelfde zou moeten doen ...

Mevrouw **Visser** (VVD): Een punt van orde. Dit is geen antwoord op mijn vraag; dit is een geschiedenisles. Ik heb een duidelijke vraag gesteld en ik heb niet om een uiteenzetting van de geschiedenis gevraagd.

De **voorzitter**: Mevrouw Visser, mijn punt van orde is dit: de heer Van Helvert gaat over zijn eigen antwoorden. Hij probeert antwoord te geven op uw vraag en ik denk dat hij daar wel klaar mee is. Mijnheer Van Helvert, ik wijs u erop dat u telkens terugkeert naar uw spreektekst. Dat mag, maar u moet zo langzamerhand wel afronden.

De heer **Van Helvert** (CDA): Als ik de brief van de Staatssecretaris goed begrijp, is het punt niet zozeer het nieuwe MoU uit 2009/2010. Het probleem doemt pas op nu de verhoudingen zijn gewijzigd. Het CDA is van mening dat het kabinet te laks opereert naar aanleiding van de gebeurtenissen in 2014 en in dit jaar. Op het moment dat het spannend wordt en Air France het kasgeld wil hebben, zegt het kabinet: er is niets aan de hand, de relatie is goed en wij knuffelen genoeg met De Juniac. Dan zeg ik dat wij nu onze tanden moeten laten zien. Er was een motie nodig om het kabinet ertoe te brengen om überhaupt een keer naar Parijs te gaan om te onderhandelen. Dat weet mevrouw Visser ook, want zij heeft die motie gesteund. Vroeger moest je een auto met een zwengel aandraaien en dat beeld komt bij mij op als wij iets van het kabinet gedaan willen krijgen voor de verbetering van de positie van KLM.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Helvert, ik krijg dat beeld nu ook een beetje bij u. U moet nu echt afronden.

De heer **Van Helvert** (CDA): Wat wil het CDA? Een plan van het kabinet over hoe het de Nederlandse positie in het bedrijf zal versterken. Een antwoord op de vraag hoe het kabinet staat tegenover vergroting van het aandeel in KLM of in de holding. Een antwoord op de vraag wat wij daarnaast nog kunnen doen, bijvoorbeeld op het gebied van beveiliging.

De **voorzitter**: Nogmaals, dit zijn allemaal vragen die u al aan de Staatssecretaris had gesteld. Mevrouw Visser heeft geen behoefte aan een tweede interruptie.

De heer **Leenders** (PvdA): Voorzitter. Dit is wel typisch een gevalletje van uitlokking. Ik deed dit net ook bij de heer Graus, dus ik kan mevrouw Visser niets kwalijk nemen.

Wat in januari begon met een kasschuif, is inmiddels uitgegroeid tot een kwestie waarbij onze economie, onze werkgelegenheid, onze internationale bereikbaarheid en onze nationale trots aan de orde zijn. Het gaat om staatsgaranties, oneerlijke concurrentie uit het Midden-Oosten, landingsrechten, schijnconstructies in de luchtvaart die ook gevolgen hebben voor de concurrentiepositie, de zeggenschap, de holding Air France-KLM, en een deltaplan voor de luchtvaart. Deze punten zijn al door mijn collega's genoemd. Kortom, het gaat vandaag wel ergens over. Een gezonde luchthaven als Schiphol is van eminent belang voor onze economie en werkgelegenheid. KLM speelt daarbij een hoofdrol. Economie en werkgelegenheid behoren tot de belangrijkste doelen van dit kabinet. Het is vanwege dat grote Nederlandse belang dat wij de inspanningen van de Staatssecretaris uitermate kritisch volgen. Wij zien dat zij er binnen haar mogelijkheden alles aan doet om die belangen goed te behartigen en om de Kamer te bedienen. Laten wij over dit laatste ook duidelijk zijn, want wij hebben de Staatssecretaris de laatste weken, maar vooral ook dagen, overladen met schriftelijke vragen. Wij hebben deze week tijdens de regeling van werkzaamheden nog gevraagd om een acute brief. Die hebben wij ook op tijd gekregen. Dank daarvoor.

Ik stel nog een aantal aanvullende vragen. Kan de Staatssecretaris nog eens bevestigen dat het publieke belang – waarover mijn collega's ook al spraken – namelijk een gezonde toekomst voor onze mainport Schiphol en als afgeleide daarvan voor KLM, voldoende is geborgd? Is zij bereid om de aanvullende afspraken die met Air France-KLM zijn gemaakt anders dan in het memorandum of understanding, schriftelijk vast te leggen? Welke afspraken zijn op Europees niveau gemaakt over het toekennen van landingsrechten? Kunnen wij ervan op aan dat andere Europese landen zich aan die afspraken houden?

In het verlengde hiervan vraag ik aandacht voor de vrachtdiensten op Schiphol. De EVO maakt zich zorgen over het aanbod van luchtvaartvrachtdiensten op Schiphol dat de komende jaren sterk zal teruglopen door de sanering van de vrachtvloot van Air France-KLM. Dat raakt niet alleen het vestigingsklimaat in Nederland, maar dit raakt ook de werkgelegenheid. De Staatssecretaris schrijft in antwoord op schriftelijke vragen van de PvdA- en de VVD-fractie dat zij de constructieve dialoog hierover met alle betrokkenen aangaat. Wil zij met een concreet voorstel komen waarin zij aangeeft hoe zij het aanbod van vrachtdiensten op Schiphol zal laten aansluiten op de vraag van de Nederlandse markt?

Het gaat wat ons betreft vandaag ook nog over iets anders dan Air France-KLM, onder andere over de woningbouw rond Schiphol. Wij hebben eerder aandacht gevraagd voor dit onderwerp. Er is een grote woningbouwopgave in de regio Amsterdam en daardoor komt Schiphol steeds verder in de klem te zitten. Mogelijk worden er nu woningen ontwikkeld die met grote zekerheid in de toekomst met geluidsoverlast te maken krijgen. In 2013 zijn er afspraken gemaakt tussen overheden, organisaties van omwonenden en de luchtvaartsector over die woningbouw rond Schiphol. Er is nu al lange tijd onduidelijkheid over de ontwikkeling in de tweede geluidzone rond Schiphol. De Partij van de Arbeid vraagt de Staatssecretaris snel te besluiten, de woningbouwontwikkeling in deze contour zo veel mogelijk te beperken, natuurlijk binnen de kaders die met partijen zijn afgesproken. Wil zij dit toezeggen? Een ander punt van aandacht is de opleiding van en de arbeidsmarkt voor piloten. Die arbeidsmarkt is behoorlijk uit balans. Minimaal 1.500,

overwegend net opgeleide, piloten hebben op dit moment geen werk. De Partij van de Arbeid wil dat de Staatssecretaris er alles aan doet om samen met de luchtvaartscholen, de luchtvaartmaatschappijen en de banken te komen tot herstel van het evenwicht op de arbeidsmarkt, bijvoorbeeld door met partijen een convenant te sluiten waardoor banken alleen een lening verstrekken voor een opleiding als een luchtvaartmaatschappij een leerwerkplek heeft aangeboden. Is de Staatssecretaris bereid om dit te doen?

Ten slotte ga ik nog kort – er staan veel punten op de agenda en mijn spreektijd is beperkt – in op de hinder rond Eindhoven Airport. Uit een onderzoek van de GGD blijkt duidelijk dat de hinder voor omwonenden toeneemt. Er gebeurt veel in het kader van de uitbreiding van de luchthaven Eindhoven. Ik dring erop aan dat de Staatssecretaris deze signalen zeer serieus neemt. Is zij bereid hierover nu iets te zeggen? In een volgend algemeen overleg, als de ontwikkelingen weer verder zijn gegaan, zal ik hiervoor meer aandacht vragen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De heer Leenders geeft terecht aan dat er op de agenda heel veel punten staan. Daarom bied ik hem via deze interruptie de gelegenheid om te spreken over een dossier ten aanzien waarvan ik in het verleden heb opgetrokken met de fractie van de Partij van de Arbeid, het dossier over de giftige stoffen in de cabines van vliegtuigen. Zal ik maar beginnen door de heer Leenders te vragen wat hij vindt van de stand van zaken tot nu toe en de brief van de Staatssecretaris over dit dossier?

De heer **Leenders** (PvdA): Wij hebben inderdaad samen met D66 opgetrokken in dit dossier. Wij hebben ons veel zorgen gemaakt over de giftige stoffen in de cabines. De Staatssecretaris schrijft in haar brief van deze week dat zij een commissie van deskundigen in het leven roept die dit zorgvuldig zal onderzoeken, alle feiten op een rij zal zetten en dan met een conclusie zal komen. Wij juichen dit voornemen zeer toe en wachten de conclusies graag af.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De Staatssecretaris heeft er in vorige debatten met de Kamer steeds voor gekozen om de internationale route te volgen om dit probleem op te lossen. De adviescommissie die deze week is voorgesteld, zal de Staatssecretaris adviseren in dit internationale traject. Ik kan dit wel enigszins volgen, maar mijn fractie en die van de Partij van de Arbeid hebben in het verleden steeds gehamerd op het krijgen van een antwoord op de vraag wat wij op nationaal niveau kunnen doen. Ik zal in mijn inbreng stilstaan bij een concreet voorbeeld van de inspectie die alleen maar meldingen krijgt van incidenten, maar die vervolgens niet weet wat de resultaten zijn van het onderzoek naar die incidenten. Ik zal een oproep doen aan de Staatssecretaris, maar ik hoor nu graag of de Partij van de Arbeid ook van mening is dat de Staatssecretaris op nationaal niveau het maximale moet doen om dit probleem met giftige stoffen zo goed mogelijk aan te pakken.

De heer **Leenders** (PvdA): Zeker vind ik dat, maar dan wel binnen het Europese en internationale perspectief, want Nederland kan dit probleem niet alleen oppakken. Ik wacht daarom het onderzoek af, maar ik kan mevrouw Hachchi wel toezeggen dat wij op dit dossier nauw zullen blijven samenwerken met D66.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Mijn collega's hebben eigenlijk allemaal het belang genoemd van mainport Schiphol en de positie van Air France-KLM in dezen. In de afgelopen periode zijn er veel krantenberichten verschenen en zijn er veel oproepen gedaan. Dat was reden om samen met de fractie van de Partij van de Arbeid over een aantal

elementen vragen te stellen. Naar aanleiding daarvan heb ik nu ook een aantal vragen geformuleerd. Die zien onder andere op de uitkomsten van de aandeelhoudersvergadering. Wat is daar besloten met name naar aanleiding van de uitbreiding van het aandeel van de Franse Staat in de holding Air France-KLM? Ik heb uit de berichtgeving opgemaakt dat die uitbreiding tijdelijk is. In 2003 is in de garanties in de MoU opgenomen dat de opbouw geen afspraak is tussen de Nederlandse Staat en de Franse Staat, maar dat de afbouw wel gezamenlijk zou worden gedaan. Hoe moet ik de uitbreiding van het aandeel zien in relatie tot deze eerdere afspraken? Is de Staatssecretaris bekend met het feit dat de Fransen dit mogelijk weer gaan afbouwen? Zo ja, wanneer zal dat gebeuren en wat betekent dit dan?

In meer algemene zin wijs ik nog op een vreemde gebeurtenis. De Fransen hebben de Wet Florange aangenomen. Hoe verhoudt die zich tot de Europese Aandeelhoudersrichtlijn? Met het oog op de wens tot versterking van de interne markt en het streven naar open verkeer is het toch vreemd als een lidstaat van de Europese Unie met dit soort middelen probeert zijn zin door te drijven? Wat is de stand van zaken? Wat kunnen wij daartegen doen?

Aan de staatsgaranties is in de afgelopen periode in de media ook veel aandacht besteed. De afspraken van 2003 zijn in 2009 gecontinueerd. Er is nu echter onduidelijkheid ontstaan over de afspraak over de evenwichtige groei van de luchthavens Charles de Gaulle en Schiphol. De afspraak over de bestemmingen is in 2009 geschrapt. In de brief aan de Kamer lees ik dat destijds een koppeling is gemaakt waardoor 80% van het volume van het passagiers- en vrachtovervoer op Schiphol behouden zou blijven. Die lijst van bestemmingen is dus ooit opgenomen met het doel de volumes van het vervoer op Schiphol te borgen. Hoe hard zijn nu de garanties voor het behoud van het volume op Schiphol? Wat gebeurt er als de holding morgen besluit om 60 bestemmingen vanaf Schiphol te schrappen en die over te hevelen naar Charles de Gaulle? Wat kunnen wij dan nog doen? Hoe verhoudt dit zich tot het uitgangspunt van een evenwichtige groei? Dat wordt niet duidelijk uit het antwoord op onze vragen. Hoe hard zijn die afspraken over de evenwichtige groei? Hoe worden die geïnterpreteerd, ook door het comité dat is ingesteld? Ik realiseer mij dat dit een als-danvraag is, maar ik wil toch graag een duiding van de Staatssecretaris, omdat dit een van de grootste onduidelijkheden is in het kader van de vraag hoe hard de afspraken zijn die in 2009 zijn gemaakt. Is ooit überhaupt overwogen om deze afspraak in een andere vorm voort te zetten? Zo ja, waarom is dat dan toch niet gebeurd?

De heer **Bashir** (SP): Dat zijn heel terechte vragen van mevrouw Visser. Zij vraagt ook of overwogen is om deze afspraken nader vast te leggen. De Staatssecretaris heeft in een brief van 13 maart jongstleden een aantal toezeggingen van de heer De Juniac opgenomen. Zou het niet goed zijn om die afspraken zwart op wit te zetten met een handtekening van de heer De Juniac en de Franse overheid eronder, zodat wij zeker weten waar wij aan toe zijn? Zou de VVD dat steunen?

Mevrouw **Visser** (VVD): Volgens mij stelt de heer Bashir eigenlijk via mij een vraag aan de Staatssecretaris.

De **voorzitter**: Ik meen dat hij de vraag aan u stelde.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat klopt, maar volgens mij is dat ook zijn punt. Volgens mij heeft de Staatssecretaris die afspraken op papier gezet. Dat geeft ons inzicht. Ik hoor graag de reactie van de Staatssecretaris hierop. Wij gaan niet over het afdwingen van een handtekening van bepaalde mensen, maar ik begrijp de oproep. Volgens mij is het vooral een oproep tot het geven van helderheid, ook over de afspraken die in maart zijn

gemaakt. Wat mij betreft worden die ook op papier gezet, ook door de personen die bij de besprekingen aanwezig waren. Het is goed als daar informatie over komt die openbaar is.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil niet zozeer een handtekening van De Juniac, maar het is belangrijk dat wij de stukken kunnen inzien en dat wij de toezeggingen zwart op wit hebben voor het geval dat wij partijen daarop zouden moeten aanspreken. Wij hebben een brief van de Staatssecretaris, maar daar heeft zij niets aan als zij straks de onderhandelingen moet aangaan met de Franse overheid of De Juniac.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

De heer **Bashir** (SP): Roept de fractie van de VVD de Staatssecretaris ook op om die handtekening van De Juniac te gaan halen?

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer Bashir gaf zelf aan dat de vraag of een handtekening van De Juniac nodig is, een afgeleide vraag is. Zijn oproep om helderheid te krijgen over de gemaakte afspraken steun ik echter absoluut. De Kamer heeft al in 2010 gevraagd of zij de afspraken die in 2009 zijn gemaakt en de MoU van 2003, zwart op wit kon krijgen. Dat was destijds niet mogelijk. Wat mij betreft komen die afspraken nu zo veel mogelijk in de openbaarheid, maar wij moeten ons wel realiseren dat het een beursgenoteerd bedrijf is. Wij kunnen niet eisen dat een bedrijf gevoelige informatie zomaar op straat legt waardoor de aandeelhouders en andere betrokkenen kunnen worden gedupeerd.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb heel goed geluisterd naar de inbreng van mevrouw Visser, maar ook naar haar antwoorden op de vragen van de heer Bashir. Ik zie toch enige verandering in de houding van de VVD. Ik ben blij dat mevrouw Visser woordvoerder luchtvaart van de VVD is geworden. Haar voorganger hield altijd een stevig pleidooi. Hij zei dat het om de twee bedrijven in een holding gaat en dat de VVD niet wil dat de overheid zich te veel mengt in ... Klopt het als ik constateer dat de VVD nu enigszins is opgeschoven en dat zij nu het standpunt bezigt dat de overheid wel degelijk meer haar tanden moet laten zien, zoals de heer Van Helvert het zo mooi zegt?

Mevrouw **Visser** (VVD): Deze samenvatting van mijn woorden komt geheel voor rekening van mevrouw Hachchi. Wat ik zojuist heb gezegd, is in lijn met dat wat de heer Elias eerder namens de VVD-fractie heeft gezegd, namelijk dat wij meer duidelijkheid willen over de afspraken. De discussie in de media in de afgelopen tijd ging daar ook over. Volgens mij is dat niet in het belang van een beursgenoteerd bedrijf. Er is nu onduidelijkheid over de inzet in het verleden, maar ook over de inzet voor de toekomst. Om die reden willen wij helderheid over de afspraken, maar dat willen wij niet omdat wij op de stoel van een private partij willen gaan zitten, want het bedrijf is in de afgelopen jaren prima in staat geweest om zichzelf te redden. Ik heb er ook alle vertrouwen in voor de toekomst. Ik ben niet van de lijn die de heer Van Helvert zojuist namens de CDA-fractie heeft uitgezet dat de Nederlandse overheid KLM zo ongeveer moet overnemen om te bepalen wat goed is voor het bedrijf. Ik ben van de lijn dat de overheid juist ruimte moet geven en voorwaarden moet scheppen opdat zowel de luchthaven Schiphol als alle betrokken bedrijven kunnen groeien. Daarmee wijk ik niet af van de lijn van de heer Elias. Voorzitter. Ik ga verder met de landingsrechten. Ik heb de uitzending van Nieuwsuur gezien. Ik heb toen samen met de heer Leenders van de fractie van de Partij van de Arbeid om een brief gevraagd en wij hebben daarnaast schriftelijke vragen gesteld. De heren Elias en Bashir hebben een motie ingediend waarin de regering wordt gevraagd na te gaan of er

sprake is van oneerlijke concurrentie. Er is een aantal rapporten van Amerikaanse maatschappijen beschikbaar. Is daar sprake van? Zo ja, ga dit vooral ook in Europees verband met elkaar oplossen. De Staatssecretaris heeft gezegd dat zij dit heeft afgesproken in de Transportraad en dat er gezamenlijk wordt opgetrokken om te komen tot een nieuw onderhandelingsakkoord. Dat is goed, maar wat schetst onze verbazing? Nederland maakt tijdelijk pas op de plaats als het gaat om de landingsrechten. Dat is op zich te begrijpen als je tegen elkaar zegt: wij weten niet of er sprake is van oneerlijke concurrentie en wij zijn van mening dat er een gelijk speelveld moet zijn, dus laten wij gelijk oversteken. Dat moeten wij dan wel in Europees verband doen. Dan is het toch wel heel raar dat de Fransen vervolgens besluiten om de landingsrechten van Qatar Airways uit te breiden. Hoe hard zijn die afspraken in de aanloop naar het onderhandelingsakkoord met de lidstaten van de Europese Unie en in het bijzonder met Frankrijk? Dat land zal immers de onderhandelingen voeren namens de Europese Unie. Welke afspraken zijn er gemaakt over het al dan niet toekennen van extra landingsrechten aan de maatschappijen van de Golfstaten waarnaar nu onderzoek wordt gedaan en waarmee wij proberen nieuwe onderhandelingen aan te gaan? Kunnen wij meer duidelijkheid krijgen over de extra landingsrechten van Qatar Airways?

De heer **Bashir** (SP): Ook hierover krijg ik graag duidelijkheid van mevrouw Visser van de VVD. De SP steunt het besluit van de Staatssecretaris om Qatar Airways geen extra landingsrechten toe te kennen zolang de maatschappij wordt gesubsidieerd. Deelt de VVD dit besluit van de Staatssecretaris ook?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb net aangehaald dat de VVD samen met de SP een motie heeft ingediend waarin de Staatssecretaris wordt gevraagd om hiermee aan de slag te gaan. De Staatssecretaris is daarmee ook aan de slag gegaan, maar dit moet wel in Europees verband gebeuren. Wij zouden gekke Henkie zijn als wij allerlei dingen gaan doen en de overige lidstaten in Europa wel proberen luchtvaartmaatschappijen te faciliteren tot er een akkoord is gesloten. Dit is naar mijn mening ook niet in het belang van de Schipholgroep. Wij moeten die twee belangen voor ogen houden. Als wij met elkaar afspreken dat wij in Europees verband gaan onderhandelen, verwacht ik van alle lidstaten, en vooral van de lidstaten die de onderhandelingen voeren, dat zij zich aan de afspraken houden. Als die afspraken niet hard zijn, hebben wij een heel andere uitgangssituatie. Ik wil daarom eerst duidelijkheid hebben over de vraag wat in Europees verband is afgesproken. Ik ben ervan uitgegaan dat dit een tijdelijke maatregel is en dat alle andere Europese lidstaten zich daaraan houden. Zo niet, dan hebben wij een andere uitgangssituatie. Ik heb dus begrip voor het besluit van de Staatssecretaris, maar ik zie dit als een tijdelijke maatregel, maar dan wel als een maatregel die in Europees verband moet worden genomen.

De heer **Bashir** (SP): Als ik het goed begrijp, steunt de VVD, net als de SP, de Staatssecretaris op het punt van de landingsrechten voor Qatar. De VVD wil echter nog een stapje verder gaan. Zij dringt erop aan dat Frankrijk wordt aangesproken op het feit dat het nu opeens een gesubsidieerde luchtvaartmaatschappij toelaat.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik zie dit als een tijdelijke maatregel. Daarom vraag ik aan de Staatssecretaris tot wanneer deze maatregel van kracht is. Bovendien moet het een maatregel in Europees verband zijn. Ik benadruk nogmaals dat er een heel andere uitgangssituatie ontstaat als alleen Nederland dit doet en de rest van Europa niet. Daarmee plaatsen wij Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen in een achterstandspositie. Ik heb dus begrip voor het besluit, maar dit moet dan wel in Europees

verband gelden. Daarover wil ik eerst duidelijkheid krijgen van de Staatssecretaris. Ik heb echter de indruk dat de heer Bashir nog overweegt om een motie in te dienen.

De heer **Graus** (PVV): Ik begrijp waarom mevrouw Visser zegt dat het op Europees niveau geregeld moet worden. De Fransen staan erom bekend dat zij alles aan hun laars lappen en dat zij precies doen waar zij zin in hebben; dat doen zij op bijna alle dossiers. Ik kan mevrouw Visser nu al zonder glazen bol voorspellen dat het niet gaat gebeuren. Is de VVD dan wel bereid om de Staatssecretaris te steunen als zij verdere stappen zet?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ja. Dat hebben we ook «uitgesproken» in een eerder ingediende motie. Wij hebben de regering daartoe nadrukkelijk opgeroepen. Volgens mij is de Staatssecretaris ook met die boodschap naar de Transportraad gegaan. Zij heeft daarna laten weten dat dit in Europees verband wordt opgepakt. Het is dan toch heel gek dat de Fransen vervolgens dit besluit nemen. Wij zijn daarover verbaasd en daarom hebben wij deze vragen gesteld. Wij zijn ervan uitgegaan dat er actie moet worden ondernomen – dat steunen wij ook nog steeds – maar dan wel in Europees verband. Ik heb dus begrip voor de maatregel van de Staatssecretaris, maar die moet wel in Europees verband worden uitgevoerd.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ook op dit punt zou ik graag iets meer duidelijkheid krijgen van de VVD-fractie. Er lopen twee dingen door elkaar. Of de VVD-fractie ziet het probleem van die oneerlijke concurrentie en is dan ook van mening dat dit in Europees verband moet worden aangepakt, omdat je anders op nationaal niveau jezelf in de voeten schiet. Of de VVD-fractie staat vierkant achter de Staatssecretaris met die stoere uitspraken dat er op Schiphol niet meer wordt geland door maatschappijen van de Golfstaten. Het is het een of het ander. Ik maak uit het betoog van mevrouw Visser op dat zij eigenlijk beide omarmt en dat vind ik een beetje gek.

Mevrouw **Visser** (VVD): Je zou bijna denken dat ik van D66 was! Er is namelijk niet gezegd dat Qatar Airways niet meer mag landen. De Staatssecretaris heeft het besluit genomen dat er voorlopig geen extra landingsrechten worden toegekend. Dat is een heel ander uitgangspunt en dat wil ik ook benadrukken. Wij staan achter het besluit van de Kamer dat dit in Europees verband moet worden gedaan. Vandaar ook die motie. Wij zijn echter gekke Henkie niet. Als de Fransen heel andere dingen doen, hebben wij een heel ander gesprek met elkaar. Ik roep de Staatssecretaris dan ook op om de Fransen daar dan op aan te spreken. Ik meen dat dit door de Kamer wordt gesteund. Als wij met elkaar vaststellen dat er oneerlijke concurrentie is en dat Europa daar last van heeft, moeten wij ook gezamenlijk optreden. Ik sta achter de Staatssecretaris als zij dit besluit neemt, maar dan wel in Europees verband, want anders hebben wij daar later last van.

De **voorzitter**: Het antwoord is meer dan helder, meer dan helder!

Mevrouw **Hachchi** (D66): Meer dan helder? Dat vindt u, voorzitter. Als mevrouw Visser spreekt over het standpunt van D66 ten aanzien van dit dossier, ben ik heel erg helder: dit moet Europees. Je moet één vuist maken. Dit betekent concreet dat de Eurocommissaris met een stevig mandaat onderhandelt met de Golfstaten. Ik hoor mevrouw Visser nu buiten de microfoon zeggen dat zij het daarmee eens is, maar dan is het toch een beetje vreemd dat de Staatssecretaris op nationaal niveau zulke harde taal spreekt? Wij zijn het er allen over eens dat oneerlijke concurrentie moet worden aangepakt, maar als dit wordt vertaald in de stevige

uitspraak dat er niet meer geland wordt op Schiphol terwijl een week later blijkt dat er wel in Lille en Nice wordt geland, is dat niet zo slim. Het zou mevrouw Visser sieren als zij enige consistentie aanbrengt in haar lijn.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik ben meer dan duidelijk. Ik herhaal dat er niet is gezegd dat Qatar Airways helemaal niet meer mag landen. Dat zal de Staatssecretaris straks nog beter kunnen zeggen. De consistentie is heel simpel: wij gaan hier in Europees verband over. Als je in Europa afspreekt dat je hierover gaat onderhandelen en als je met elkaar het commitment hebt dat je tot die tijd de landingsrechten niet uitbreidt, is het een gekke zaak dat de Fransen dit hebben gedaan. Daar vraag ik nadrukkelijk aandacht voor. Ik steun de Staatssecretaris als zij haar Franse collega hierop aanspreekt. Dit is toch een gekke zaak. De Fransen gaan onderhandelen omdat er sprake is van oneerlijke concurrentie en vervolgens zeggen diezelfde Fransen: dat is waar, maar wij zetten dit in ons eigen belang opzij. Ik vind dat dit niet kan als je dit in Europees verband hebt afgesproken.

De **voorzitter**: U hebt nog een halve minuut voor uw laatste punt en dan ben ik heel flexibel.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik wil nog twee punten noemen. In de eerste plaats noem ik het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol. Wanneer komt er duidelijkheid over de transformatie? Is de Staatssecretaris bereid die informatie voor 1 september te verstrekken aangezien veel bedrijven in de regio – bijvoorbeeld in de gemeente Haarlemmermeer – willen transformeren. Zo lang zij geen duidelijkheid hebben, wordt er niet geïnvesteerd en loopt ook de bouw een aantal dingen mis.

Mijn laatste punt heeft betrekking op de jaarverslagen en het experimenterartikel inzake de landingen in glijvlucht, dit mede naar aanleiding van het Aldersadvies. De Staatssecretaris zal dit verder uitwerken, maar ik vraag haar nu al nadrukkelijk rekening te houden met een eventuele groei van het verkeer. Daarmee zou het experimenterartikel dat zij nu wil omzetten in het Luchthavenverkeersbesluit, in de knoei kunnen komen. Ik zie dit nog niet terug in de stukken en daarom geef ik dit aan de Staatssecretaris mee voor de verdere uitwerking.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Er staan heel veel onderwerpen op de agenda voor dit debat. Ook ik zal de nodige woorden wijden aan Air France-KLM, maar ik begin echt met Germanwings, namelijk de vliegcrash. Deze crash is uiteraard tragisch geweest voor de nabestaanden, maar deze was zeker ook een enorme shock voor de luchtvaartmaatschappijen die het betreft. Ik heb begrepen dat Duitsland een onderzoek is gestart naar de veiligheid van de luchtvaart. Ik heb daarover ook de nodige schriftelijke vragen gesteld, want het is belangrijk dat er internationaal wordt aangesloten bij dit lopende onderzoek, dus ook door Nederland.

De Staatssecretaris verwijst met name naar het internationale traject. Ik geef haar echter mee dat belangrijk is dat Nederland die aansluiting bij Duitsland zelf zoekt, ook vanwege het Europees voorzitterschap volgend jaar en het gegeven dat luchtvaart dan prominent op de agenda staat. Wanneer kunnen we resultaten verwachten van het onderzoek over veiligheid en luchtvaart dat door Duitsland wordt gedaan?

Met het oog op de vliegcrash van Germanwings pleit D66 voor een psychologische keuring van piloten. Ik heb het een en ander op een rij laten zetten en heb gezien dat het doen van psychologische testen internationaal niet verplicht is. Nederlandse luchtvaartmaatschappijen laten slechts bij indiensttreding van piloten een psychologische test doen en deze is meestal gericht op de vraag in hoeverre iemand geschikt is om piloot te worden. Ik heb ook gekeken naar een ander voorbeeld, namelijk

dat van treinmachinisten. Voor het spoor is wettelijk vastgelegd dat een machinist geen geestelijke beperking mag hebben, dat dit in ieder geval elke vijf jaar gecheckt moet worden en dat de werkgever in het geval dat hij vermoedt dat de geestelijke gesteldheid niet op orde is, gerechtigd is om de machinist te onderwerpen aan een nieuwe psychologische test. Gezien de vergelijking op het punt van het aantal slachtoffers van ongevallen, vraag ik mij af of er op dit moment voor piloten inderdaad niets wettelijk is vastgelegd. Waar begint de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris volgens haar en waar houdt die op? En wat is wat dit betreft de verklaring van het verschil tussen bijvoorbeeld de machinisten en de piloten? Is de Staatssecretaris bereid om ook voor piloten wettelijke bepalingen vast te leggen? Ik zie uit naar een reactie van de Staatssecretaris. Ik ben geneigd om te zeggen dat ik bereid ben om dit in een motie te gieten, maar wellicht komt de Staatssecretaris met een uitstekende toezegging.

Ik kom op de luchtkwaliteit in vliegtuigen, waarover ik net in interruptie ook het nodige heb gezegd. De Staatssecretaris verwijst naar een internationaal onderzoek en komt nu met een adviescommissie. Dat is op zich goed, maar dit is niet genoeg. Ik geef een concreet voorbeeld. Uit de factsheet van de Staatssecretaris blijkt dat de oorzaken van meldingen van geurincidenten bij de Inspectie Leefomgeving en Transport niet bekend zijn. Men heeft slechts een meldingsplicht. Ik vind dat onvoorstelbaar. De resultaten van onderzoeken van luchtvaartmaatschappijen naar incidenten worden niet met de inspectie gedeeld. Hoe kan de Staatssecretaris een goed beeld hebben van het gevaar van schadelijke stoffen indien onderzoeksresultaten van maatschappijen niet worden teruggekoppeld naar de inspectie? Is de Staatssecretaris bereid om op zo kort mogelijke termijn te regelen dat de onderzoeksresultaten worden gedeeld met de inspectie? De Staatssecretaris weet dat mijn fractie al heel lang op dit punt hamert. Ik overweeg dan ook echt serieus om een motie daarover in te dienen.

Ik ga in op Air France-KLM. Ik begin met de opmerking dat de topmannen uiteraard aan zet zijn om er samen in discussies uit te komen. Laat ik er echter ook heel helder over zijn dat voor D66 het netwerk van verbindingen op Schiphol voorop staat. De rechtstreekse verbindingen van Nederland met de rest van de wereld zijn namelijk van nationaal belang. Die zijn belangrijk voor ons vestigingsklimaat, voor onze economie en dus ook voor onze werkgelegenheid. Op verzoek van de Kamer heeft de Staatssecretaris gesproken met haar Franse collega, maar ook hiervan is geen verslag beschikbaar. Ook mijn fractie zou vandaag graag van de Staatssecretaris horen in hoeverre hierover afspraken, wellicht harde afspraken, uit gaan voortvloeien die wellicht zwart op wit staan. Een ander belangrijk onderwerp dat de KLM en de Europese maatschappijen raakt, is de oneerlijke concurrentie. Het gaat natuurlijk niet alleen om de Golfregio. Ik heb begrepen dat ook Turkije zijn vliegmaatschappijen meer en meer ondersteunt. Er moet een gelijk speelveld komen, maar dit is iets wat bij uitstek Europees moet worden aangepakt. Vanuit die hoedanigheid was ik enigszins verbaasd over de stevige uitspraken. Stoere taal klinkt natuurlijk mooi, maar ten aanzien van dit dossier leek het mij niet heel erg verstandig om die te bezigen. Was het niet een onhandige uitspraak?

Gaat de Staatssecretaris in Europa alles op alles zetten om te komen tot een sterk mandaat voor de Eurocommissaris om te gaan onderhandelen met de Golfstaten? Hoe verlopen de gesprekken met de Turken op dit dossier?

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb nog heel wat punten.

De **voorzitter**: Ja, maar uw tijd zit er bijna op.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik kom op de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Ook D66 ziet het nut van de samenvoeging van de ORS met de Commissie Regionaal Overleg (CROS). Op papier ziet het er ook allemaal mooi uit, maar in de praktijk blijf ik toch mensen spreken die aangeven dat ze zich niet vertegenwoordigd voelen en bang zijn dat de belangen van de omwonenden overstemd worden. Deze signalen zijn natuurlijk niet nieuw. Nu we dat van die omgevingsraad weer wettelijk gaan vastleggen, is het voor een democratische partij als D66 opnieuw reden om de Staatssecretaris rechtstreeks te vragen of de belangen afdoende zijn gewaarborgd. Ik ken de Staatssecretaris als een mensenmens en wil dan ook echt weten of zij hier een goed gevoel bij heeft. Ik wil weten of al die belangen in dit nieuwe samenwerkingsorgaan voldoende worden afgewogen.

De **voorzitter**: Ik dank u hartelijk.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Mag ik nog één punt maken?

De **voorzitter**: Dat moet wel heel kort zijn.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dat is het punt van de knelpunten op dit dossier. De Staatssecretaris heeft de regio de handreiking gedaan om een en ander inzichtelijk te krijgen. Ook daarvan vind ik dat de politiek eveneens zijn verantwoordelijkheid moet nemen wanneer dat nodig is. Het is dan ook belangrijk dat de Staatssecretaris ons vandaag al het een en ander terugkoppelt en wellicht kan zij dat ook later per brief doen. Ik zal het hierbij moeten laten. Wellicht kan ik in tweede termijn nog wat zaken inbrengen.

De **voorzitter**: Dat lijkt me verstandig, mevrouw Hachchi. Anders had ik uw betoog helemaal moeten afkappen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Waarop had het laatste van de D66-fractie betrekking?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het ging over de knelpunten in de regio. Het betreft Schiphol en de groei daarvan.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ook ik begin mijn bijdrage met de vliegcrash met een vliegtuig van Germanwings. Dat die ramp heeft plaatsgevonden, is diep en diep triest voor de nabestaanden. De SP steunt dan ook de lijn om altijd met twee mensen in de cockpit te zitten. Wij willen dat de Staatssecretaris ingaat op het idee dat er in medische keuringen ook periodiek gekeken wordt naar de geestelijke gezondheid. Wij willen ook dat de Staatssecretaris ingaat op het idee dat er, voordat er wordt gevlogen, altijd alcoholcontroles op Schiphol plaatsvinden. Ik kom op KLM. Het is goed dat de Staatssecretaris inziet dat KLM van groot belang is voor Schiphol en de werkgelegenheid. De Staatssecretaris geeft aan dat zij de ontwikkelingen bij Air France-KLM op de voet volgt. Is dat voldoende? Als er iemand in Nederland is die over luchtvaart gaat, is het deze Staatssecretaris en zij zegt dat zij de ontwikkelingen volgt. Wat is het effect daarvan tot nu toe geweest en waarom bemoeit de Minister-President zich niet met de zaak Air France-KLM? In Frankrijk is het gebruikelijk dat de president van de republiek opkomt voor de belangen van Air France. Ik doe natuurlijk niets af aan de kwaliteiten van onze Staatssecretaris. Als in Frankrijk deze zaken echter op het hoogste niveau worden besproken, zou het naar mijn idee toch merkwaardig zijn als wij dat niet deden. Hoe kan dit?

Afgelopen maandag stond er in de Volkskrant een artikel waaruit zou blijken dat voormalig Minister Eurlings in 2010 de staatsgaranties voor een evenwichtige groeiclausule tussen Amsterdam en Parijs in de onderhandelingen heeft ingeleverd. Klopt dit? Zo ja, wat is er de reden van dat de Kamer hierover niet is geïnformeerd? Kan de Staatssecretaris dit nog herstellen? Wat is de actuele situatie? Bestaat de mogelijkheid dat Air France-KLM op termijn de hubfunctie van Schiphol deels over laat plaatsen naar Parijs? Zo ja, hoe gaat de Staatssecretaris dat voorkomen? Verder zou ik graag de SEO-rapporten alsnog ontvangen waarvan in het artikel melding wordt gemaakt.

De Staatssecretaris krijgt toezeggingen van de heer De Juniac. De SP-fractie heeft niets aan die toezeggingen zolang die niet vastgelegd zijn in een officieel document. Als de Staatssecretaris toezeggingen krijgt, kunnen die net zo goed op papier gezet worden en dat stuk kan worden voorzien van een handtekening van de heer De Juniac. Ik zie het liefst dat dit stuk ook wordt voorzien van een handtekening van de Franse regering. Wij willen dat zwart-op-wit komt te staan dat de verdere hubontwikkeling net zo eerlijk plaatsvindt in Amsterdam als in Parijs, dat de financiële positie en de onafhankelijke positie van KLM binnen de holding gewaarborgd wordt, dat de staatsgaranties die in 2003 zijn afgegeven van kracht blijven en dat SAK I en SAK II in stand blijven. Tot slot merk ik op dat er geen verdere centralisatie van taken en functies moet plaatsvinden naar Parijs. Graag wil ik de heldere toezegging van de Staatssecretaris dat zij deze punten op papier zet, voorzien van relevante handtekeningen. Ook valt op dat de Staatssecretaris zich vaak achter de Europese Unie schuilt. Uiteraard moeten veel zaken met betrekking tot een eerlijke concurrentiepositie eveneens Europees worden aangepakt, maar de vraag is wat de Staatssecretaris nu zelf doet. Wat is haar extra inzet? Waarom horen we haar amper in deze discussie? Opvallend is bijvoorbeeld de reactie op de motie-Bashir/Elias over een onderzoek naar oneerlijke concurrentie van Golfcarriers. De Staatssecretaris verwijst dan naar een Amerikaans rapport waaruit blijkt dat de vliegmaatschappijen miljarden aan staatssteun ontvangen. Ik mis welke mogelijkheden de Staatssecretaris zelf ziet om tot een eerlijk speelveld te komen. KLM kan natuurlijk nooit gaan concurreren met maatschappijen die fors worden gesubsidieerd. Ik verwacht meer inzet van de Staatssecretaris dan dat zij slechts verwijst naar een Amerikaans rapport en vervolgens naar de Europese Unie. De SP-fractie wil weten wat de Nederlandse inzet is. Zij wil expliciet weten wat de Nederlandse inzet is in de richting van de Golfstaten maar ook wat zijn inzet is binnen de Europese Unie.

Eerder gaf de Staatssecretaris aan extra lijndiensten van Emirates gaat te monitoren. Wat houdt deze monitoring precies in en wat is de uitkomst daarvan?

Wat Qatar Airways betreft merk ik op dat het echt schandalig is hoe deze maatschappij gesubsidieerd wordt en dat iedereen dat blijkbaar prima vindt. Dit kan niet en het is bizar dat Parijs Qatar Airways zo binnen laat. Waarom heeft het kabinet hierover nog niet geprotesteerd bij de president van de republiek Frankrijk?

Ik kom op een andere bedreiging voor KLM, namelijk Lelystad. De huidige airlines met de thuisbasis Schiphol hebben geen behoefte aan deze luchthaven. De Staatssecretaris zal wel denken: begint de SP nu weer over Lelystad? Inderdaad, de SP zal zich blijven verzetten tegen dit ondoorzachte plan dat helemaal geen draagvlak in de sector heeft. De SP-fractie vermoedt dat we hier een luchthaven gaan optuigen waar straks dubieuze luchtvaartmaatschappijen gefaciliteerd worden om gesubsidieerd en dus goedkoop vanuit de achtertuin Schiphol te beconcurreren, zoals Norwegian en Ryanair die het toch niet zo nauw nemen met de arbeidsvoorwaarden. Mijn laatste vraag is of de Staatssecretaris bereid is om alsnog af te zien van verdere investeringen in Lelystad.

De **voorzitter**: Ik dank alle woordvoerders voor hun bijdragen. De Staatssecretaris heeft mij verzocht om een kwartier te schorsen, opdat zij de vragen in eerste termijn ordentelijk kan beantwoorden.

De vergadering wordt van 11.20 uur tot 11.35 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen het algemeen overleg. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Alle teksten die door de Kamer zijn aangeleverd over het belang van de combinatie KLM/Schiphol, van het netwerk, van de internationale verbindingen die ervoor zorgen dat werkgelegenheid hier blijft bestaan, van de mogelijkheid voor de luchthaven om zich te blijven ontwikkelen en van het maximaal behouden van ons vestigingsklimaat in de metropoolregio Amsterdam – daar licht Schiphol ook – en verder in Nederland. Dat alles staat natuurlijk voorop. Daarvoor doen we het. Bovendien laten niet alleen Kamerleden mij van achter de tafel weten dat zij trots zijn op beide bedrijven maar dat doen ook anderen op allerlei andere plekken. KLM is de oudste luchtvaartmaatschappij in de wereld die nog steeds vluchten uitvoert onder zijn oorspronkelijke naam en Schiphol heeft veel internationale prijzen gewonnen, waaronder die voor de beste luchthaven van Europa. In 2013 won het bedrijf zelfs de prijs voor de beste luchthaven van de wereld. Overigens was ik eergisternacht op Schiphol waar ze de clean sweep hebben gedaan met de nieuwe terminal in het kader van de beveiliging. Ik ben echt diep onder de indruk van hoe ze deze verbouwing hebben gerealiseerd terwijl het bedrijf gewoon «open» was. Ik zie dat mensen even moeten wennen omdat het nieuw is, maar het verloopt zo geolied dat dit een compliment verdient.

De Kamer heeft de afgelopen tijd verschillende vragen gesteld over de ontwikkelingen bij Air France-KLM en de positie van Schiphol. Daar is ook veel aandacht voor. Ik ga toch even terug naar 2003, want ik merk dat een heleboel vragen ...

De **voorzitter**: Staatssecretaris ik onderbreek u even. Ik weet niet of mevrouw Visser wil interrumpen. Ik heb overigens gezegd dat ik twee interrupties zal toestaan. Mevrouw Visser, u bent in verwarring gebracht? De Staatssecretaris kan doorgaan met haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik word volgens mij niet vaak in verwarring gebracht, maar ze moest daar even over nadenken. De terugblik. Het is 2015 en we gaan zo meteen praten over 2003, 2009 en 2010. Al die jaren zijn voorbij gekomen. De vooruitzichten van KLM als zelfstandige luchtvaartmaatschappij waren echter in 2003 niet gunstig. Er is een reden geweest om samen te gaan met Air France. De economische situatie in de luchtvaart was zorgelijk, er was sprake van consolidaties. De vooruitblik was dat een beperkt aantal wereldwijd opererende allianties zou overblijven. Het beeld was duidelijk; als de KLM zich niet zou aansluiten bij een sterke Europese partner, was het niet ondenkbaar dat het bedrijf zou marginaliseren tot een maatschappij met een beperkt intercontinentaal netwerk. U kunt bijvoorbeeld de Scandinavian Airline Systems (SAS) voorstellen waarvoor geldt dat dit is gebeurd. De fusie Air France-KLM heeft KLM en dat netwerk op Schiphol dus heel veel gebracht. Het aantal bestemmingen van KLM vanaf Schiphol is vanaf 2004 alleen maar toegenomen. Inmiddels bestaat het SKyTeam en kun je met de partners van KLM overal in de wereld komen. Het is dus een fundament geweest onder een goede toekomst voor KLM en de afspraken die toen zijn vastgelegd, staan nog als een huis. Maar we kunnen ons niet permitteren om achterover te leunen. Je ziet dat er in die twaalf jaar, dus vanaf 2003, veel veranderd is. We gaan het zo meteen hebben over de

Golfstaten en over Turkije. Er zijn andere bewegingen ontstaan bij klanten in de luchtvaart. Je ziet dat Azië veel meer klanten levert en dat daar andere bewegingen ontstaan. Dat zie je overigens ook in Zuid-Amerika. Brazilië bouwt een enorme hoeveelheid luchthavens. Ook daar zal een andere beweging plaatsvinden. En niet te vergeten, zal dat in Afrika gebeuren, waar ook ontwikkelingen plaatsvinden. Ik denk dat belangrijk is dat – dat zal ik zo meteen betogen ten aanzien van staatsgaranties, Golfstaten en concurrentie – het bedrijf Air France-KLM met Schiphol en Charles de Gaulle, door twee landen gesteund, binnen Europa, en dus in de wereld, de groei en ontwikkeling kan doormaken om daadwerkelijk een grote speler te blijven en de concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Beide hubs zijn ook in de staatsgaranties overigens nog steeds verankerd. Dat is waar we voor staan. Het is een internationaal, beursgenoteerd bedrijf. Alleen al op basis van dat wat ik voor mij zie ... Dat mag ik niet zeggen. Uit het betoog van de Kamerleden maak ik op dat wij het daarover allen eens zijn.

Ik begin met de staatsgaranties. De kern van de overeenkomst tussen Nederland, Air France en KLM in 2003 is dat KLM een Nederlands bedrijf is dat opereert vanaf Schiphol en dat er sprake is van twee gelijkwaardige hubs. Die afspraken gelden nog steeds. De kern van de afspraak is dat Air France-KLM opereert met een multi-hubsysteem met zowel Parijs, Charles de Gaulle, als Schiphol als Europese hub en intercontinentale hub en als hoeksteen. Het is uniek dat een luchtvaartmaatschappij dat doet. We zien dat KLM daar ook veel baat bij heeft gehad. Het gaat dus niet om een grote steen of een kleine steen, maar het gaat om een fundament dat is gebaseerd op twee gelijkwaardige hubs dat onder het Air France-KLM-netwerk ligt. De praktijk laat bovendien zien dat Air-France-KLM diezelfde interpretatie volgt. Het KLM-netwerk op Schiphol ontwikkelt zich evenwichtig ten opzichte van het Air-France-netwerk in Parijs. Recent heb ik gesproken met mijn collega, de heer Vidalis en de Franse Minister van Economische Zaken en mij blijkt dat ook Frankrijk daar zo tegenaan kijkt. Dat zie je ook aan de uitingen.

Ik kom op afspraken op papier. De heer Graus vraagt om keiharde garanties en stelt de vraag: is dat wel zo? Ik zie geen enkele aanleiding om op dit moment opnieuw afspraken over het netwerk op papier te zetten. Er is een private overeenkomst geweest in 2003. In 2009 is een staatsgarantie verlopen. Mijn ambtsvoorganger heeft opnieuw een MoU opgesteld waarin de andere staatsgaranties geborgd werden. Ik weet niet hoe u het ziet, maar als ik trouw, een handtekening zet en mijn partner mij vier jaar later vraagt of ik die handtekening nog een keer wil zetten, denk ik dat ik aan de relatie moet werken. Het zou toch raar zijn als ik die handtekening opnieuw moest zetten.

De voorzitter: En dat vraag je aan mij?

(gelach in de zaal)

Staatssecretaris Mansveld: De fusie is aangegaan op basis van vertrouwen. Air France-KLM heeft geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat de afspraken niet nagekomen worden en we hebben uiteraard ook nog de staatsgaranties. U hebt gevraagd of hetgeen op 13 maart jl. is besproken, op papier staat. Ik heb u een brief gestuurd over wat ik toen heb afgesproken. Daarmee heb ik u geïnformeerd over de inhoud. Van dat gesprek is een verslag gemaakt en daar hebben alle partijen inderdaad een handtekening onder gezet. Ik vind het echter niet juist om verslagen van dat soort gesprekken publiek te maken. Ik kan me niet voorstellen dat ik nog op prettige wijze gesprekken voer als ceo's van bedrijven zich ervan bewust zijn dat het verslag openbaar gemaakt moet worden en hoe daar naar gekeken wordt. Ja, er is een gespreksverslag. Nee, dat is niet in een MoU vastgelegd. De afspraken waar de overheid formeel een rol in had,

stonden immers al op papier, namelijk in de MoU. En de andere afspraken, waarvoor ik mij hard heb gemaakt omdat ik vond dat die echt heel belangrijk waren – we hadden het toen over cash pooling en centralisatie van banen waarvoor werd gevreesd – zijn bevestigd. Bevestigd is dus dat een en ander niet aan de orde zou zijn. Dat heb ik u ook laten weten in mijn brief en ik vind dat ik u daarmee volledig heb geïnformeerd.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Als de Staatssecretaris het trouwen als metafoor gebruikt – zij zegt dat je, als je eenmaal getrouwd bent, niet nog een keer tekent – zeg ik dat ik een heel ander metafoor in gedachten heb bij dit dossier. Dat raakt wel aan het trouwen. Het is de metafoor van de huwelijkse voorwaarden. Ook in de loop der jaren is het goed om nog eens naar die voorwaarden te kijken en naar de afspraken die je met je partner gemaakt hebt. Vanuit die hoedanigheid stel ik de Staatssecretaris de vraag – zij wijdt immers de nodige woorden aan het Nederlandse belang van de verbindingen, Schiphol en de hubfunctie – of ik haar beantwoording in haar brief zo moet lezen dat wij ons geen zorgen moeten maken, dat het Nederlandse belang niet in het geding is en dat alle afspraken nog gelden, ook na de ontwikkelingen die zijn doorgevoerd? Het is voor mijn fractie heel erg belangrijk om dit te weten. Gezien de veranderingen, zou ik zeggen dat die afspraken moeten worden gemaakt en dat die opnieuw moeten worden vastgesteld. Ik zou de huwelijkse voorwaarden dus updaten. Als de Staatssecretaris zegt dat daartoe geen reden is omdat die afspraken geldig en up-to-date zijn, is dat een heel belangrijk signaal van haar vandaag.

Staatssecretaris **Mansveld**: In 2009 is een staatsgarantie over een aantal bestemmingen vervallen. De wereld verandert en als er dan onrendabele verbindingen bij zijn, kan dat zelfs beklemmend werken, zeker gezien de huidige concurrentie in de internationale luchtvaart. Toen was het dus belangrijk om de staatsgaranties die in 2012 volledig zouden vervallen, in een MoU te herbevestigen. Verreweg het belangrijkste is geweest, een evenwaardige ontwikkeling tussen twee hubs. Het SEO-rapport is inmiddels openbaar. Als het goed is, staat dat op de website. Na het WOB-verzoek is alles namelijk openbaar gemaakt. Ik meen dat er vanaf 2004 direct is gemonitord. Volgens mij hebt u de laatste monitoringsrapportage enkele maanden geleden ontvangen. Daarin ziet u dat er sprake is van een consequente groei van de hubfunctie binnen KLM. Het betreft een hardere groei dan die van de Charles de Gaulle-hub. Ik denk dat het belangrijk is om te zien dat gemonitord wordt hoe datgene zich ontwikkelt wat we hebben vastgelegd in de MoU. Ik loop vooruit op de beantwoording van een aantal vragen. Op het moment dat ...

De **voorzitter**: U moet wel bij de vraag van mevrouw Hachchi blijven als u dat niet heel erg vindt. Anders wordt het wat ingewikkelder. Volgens mij hebt u die vraag overigens afdoende beantwoord. Ik vraag mij af of mevrouw Hachchi een vervolgvraag heeft.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik vind dat het antwoord niet afdoende is. Ik kijk naar het Nederlandse belang. We weten immers dat de topmannen ook aan zet zijn als het gaat om Air France-KLM en de afspraken. De Staatssecretaris zit hier echter omdat zij het Nederlandse belang verdedigt en vanuit die hoedanigheid voert zij de gesprekken met haar Franse collega. Wij lezen de brief van de Staatssecretaris en het verslag. Ik vraag mij echter af of de Staatssecretaris nu zegt dat er geen nieuwe afspraken op papier te hoeven worden gezet, omdat het Nederlandse belang voldoende is geborgd in dat wat er nu voorligt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord op die vraag is ja. De MoU die nu voorligt ... als die in 2010 niet gesloten zou zijn, waren de staatsgaranties in 2012 verlopen. Die zijn echter opgenomen in de MoU voor onbepaalde tijd. Daarmee is een en ander geborgd. Als wij vinden dat die ontwikkeling van de hubfunctie van KLM op Schiphol niet op de goede manier plaatsvindt, is er een commissie die daarover geraadpleegd kan worden en die kan een bindend advies geven. Ook dat is in de overeenkomst opgenomen. Dat is ook een borging; er kan aan de bel worden getrokken op het moment dat het gevoel er is dat het niet zo is. Ik zeg nogmaals dat er vanaf 2004 wordt gemonitord en dat ik denk dat u de recente monitoring enkele weken geleden hebt ontvangen. Het is goed om dit te monitoren. Dat gebeurt niet vanwege achterdocht. Nee, dat gebeurt om na te gaan of een en ander volgens de afspraken verloopt, of de ontwikkelingen goed zijn en of die ook mij als Staatssecretaris een goed gevoel geven. Inderdaad – een aantal van u heeft dat al gezegd – praten we over we een internationaal beursgenoteerd bedrijf.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb tweeëneenhalf jaar in een enquêtecommissie gezeten. Toen bleek dat een MoU eigenlijk totaal niets voorstelt. Dat was echt een conclusie van ons. Ik maak dit nu voor de tweede keer mee. Toen had het met de bankenwereld te maken en nu met de luchtvaart. Het gaat om nogal wat. Het gaat echt om – ik heb dat in mijn betoog ook al een paar keer gezegd – de bv Nederland. Realiseert de Staatssecretaris zich dat, als er hierover een parlementaire enquête wordt gehouden en die kans is aanzienlijk, zelfs de kattenbelletjes boven tafel komen die bij een broodje en een gevulde koek zijn opgeschreven? Dan komt alles boven tafel.

De **voorzitter**: Probeert u een vraag te stellen.

De heer **Graus** (PVV): Ja, maar dat is mijn vraag. Ik heb de vraag gesteld, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Dan zijn we klaar en kan de Staatssecretaris antwoorden.

De heer **Graus** (PVV): Ik wil dat ook de Kamerleden zich dat realiseren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat ik de heer Graus gerust kan stellen in die zin dat de overeenkomst bindend is en dat de MoU de overeenkomst verlengt.

De heer **Graus** (PVV): We komen hier vandaag niet uit, maar ik ga een motie «schieten». Ik ga me namelijk wel indekken tegen een parlementaire enquête. Ik wil dat ik er alles aan gedaan heb om de Staatssecretaris en de Kamer te overtuigen. Ik zeg u dat we problemen gaan krijgen met de MoU en voorspel dat de Fransen nog veel ellende gaan veroorzaken. Zolang er niet op regeeringsniveau contracten worden afgesloten, gaat het faliekant fout. Mark my words!

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb een vraag over het huwelijk van de Staatssecretaris. Dat wil zeggen Air-France en KLM. Renewal of the vows is wel heel goed mogelijk. Juist omdat er sprake is van persoonlijke betrokkenheid zeg je het nog een keer. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat er een verslag is gemaakt van het gesprek en dat dit is ondertekend, maar dat dit niet openbaar kan worden gemaakt. Goed, daarvoor kan ik misschien nog wel begrip opbrengen. Maar is het zo raar dat de Tweede Kamer die al eerder haar betrokkenheid heeft getoond in debatten en moties, die geschrokken is van de houding van de heer De Juniac en die met hart en hoofd verbonden is aan KLM/Schiphol, vraagt of zij de afspraken die in dat gesprek zijn gemaakt en waaronder de Staatssecre-

taris haar handtekening heeft gezet op een ander ondertekend blaadje – dat is dan niet het letterlijke gespreksverslag – wil hebben? Is het zo raar dat de Kamer dat wil om niet nog een keer zo'n debat te moeten hebben?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik deel die vraag in ieder geval niet. Ik heb niet gezegd dat het verslag niet openbaar mag worden. Ik heb gezegd dat ik het onwenselijk vind dat gespreksverslagen van gesprekken waarover ik u schriftelijk informeer, aan het parlement worden nagestuurd. Er is een overeenkomst die bij MoU is verlengd. Als die verlenging met een MoU er niet was geweest, waren de andere staatsgaranties ook niet verlengd. Die zouden in 2012 zijn vervallen. We leven in 2015. Als u kijkt naar de uitdaging waar het bedrijf voor staat, de kansen die er liggen, de kostenreductie waarover Air France-KLM met de bonden in gesprek is en de policy ... Gisteren heeft de Minister-President gemeld dat Air France-KLM met een precieze uitvoering van de strategie zal komen. Ik denk dat belangrijk is om als groot bedrijf dat in alle nationale harten zit, transparant te maken wat het doet. Het zijn geen gemakkelijke tijden. We hoeven niet te doen alsof het eenvoudig is. Er is sprake van een veranderende wereld. Ik heb ook in de Transportraad gezegd dat, los van de Golfstaten, belangrijk is dat een bedrijf zich in die veranderende wereld beweegt en dat het concurrentie het hoofd kan bieden. Belangrijk is ook dat het daarvoor de kansen ziet en dat het daarvoor tevens de offers brengt. We weten dat er van 2003 tot 2015 een hoop is veranderd. Er staat echter nog steeds een bedrijf waarvan we zien dat KLM met alles wat ondertekend en afgesproken is ... En ja, u weet dat ik naar Parijs ben gegaan en dat we niet onverdeeld gelukkig waren toen het over de cash pooling ging. Daar zijn dus afspraken over gemaakt en die zijn herbevestigd. Ik denk dat dit een goed teken is en vind dat we moeten zeggen dat er nu een fundament ligt op basis waarvan verder kan worden gegaan.

De heer **Van Helvert** (CDA): Heel terecht dat de Staatssecretaris net als mevrouw Hachchi zojuist aangaf dat de grote taak er ligt voor de topmannen en -vrouwen van KLM: de piloten, het kabine- en grondpersoneel. Wij zitten hier echter om te doen wat wij moeten doen. Als de Staatssecretaris zegt dat zij het niet prettig vindt om dat verslag openbaar te maken... Als zij in Frankrijk zegt dat «haar» parlement zich ernstig zorgen maakt en dat die weggenomen kunnen worden door dat wat afgesproken is duidelijk op papier te zetten dat door beiden wordt ondertekend. Gezien de veranderende wereld en de schok begin dit jaar over het kasgeld, is het best normaal om te verzoeken dat dit wordt herbevestigd op papier. Dit, ondanks dat er in de MoU al dingen staan. Waarom is dat niet mogelijk?

Staatssecretaris **Mansveld**: Na de schok die we gehad hebben – de heer Van Helvert spreekt daarvan en dat zijn zijn woorden – is er een herbevestiging gekomen. Ik heb er moeite mee om datgene wat al op papier staat, opnieuw op te schrijven en te voorzien van een handtekening. Het staat immers op papier. Ik denk dat belangrijk is dat we, door middel van de MoU, de overeenkomst van 2003 wat de staatsgaranties betreft verlengd hebben en dat dit voldoende is. Zoals ik al zei – ik herhaal mijn woorden – heb ik u een brief gestuurd.

De **voorzitter**: U hoeft uw woorden echt niet te herhalen, Staatssecretaris. Ik denk dat het antwoord helder genoeg is. Ik zie echter wel dat de heer Leenders een vraag heeft.

De heer **Leenders** (PvdA): Ik wil er nog even op doorgaan, want volgens mij kunnen we het probleem best oplossen. Ik geloof en vertrouw de Staatssecretaris, maar in ons vak, dat van Kamerlid, gaat het niet om

vertrouwen, maar om controle. We moeten de samenleving recht in de ogen kunnen kijken wanneer we zeggen: we hebben alles gedaan om na te gaan of de regering doet wat wij vinden dat ze moet doen. Die verslagen zijn er en er staan ook handtekeningen onder. Is het mogelijk dat de Staatssecretaris die vertrouwelijk ter inzage legt voor de Kamer? Ze worden dan niet openbaar gemaakt en wij hebben de mogelijkheid om onze controlerende taak te vervullen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Om te voorkomen dat we nog zeven keer terugkomen op dit onderwerp: u kent mijn bezwaren en weet dat ik het echt zéér onwenselijk vind. Gezien de discussie van de afgelopen maanden en de historie van de afspraken ben ik toch eenmalig bereid om het verslag één week vertrouwelijk ter inzage te leggen voor de Kamer. Ik zeg er nogmaals nadrukkelijk bij dat het echt heel uitzonderlijk is dat we het zo doen. Tegelijkertijd kan ik wel enig begrip opbrengen voor alle emotie.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, kort graag. Ik zeg dat, omdat we dit debat wel moeten kunnen afronden. Het is nu 12.00 uur en om 13.15 uur is dit overleg echt afgelopen. De Staatssecretaris moet nog veel vragen beantwoorden en het wordt dus een heel korte tweede termijn als u zo doorgaat.

De heer **Bashir** (SP): U zei zelf dat we twee interrupties hebben.

De **voorzitter**: Zeker, maar ik zou dit punt zo langzamerhand wel graag afronden.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp dat de Staatssecretaris bereid is om de stukken vertrouwelijk ter inzage te leggen. We hebben dat ook zo gedaan met de MoU van 2010. Het probleem daarmee is wel dat wij geen deskundigen kunnen raadplegen. We kunnen de stukken immers niet laten zien aan de mensen die er verstand van hebben. Dit stuk is voorzien van handtekeningen. Biedt dat haar mogelijkheden om later eventueel Frankrijk of De Juniac juridisch aan te spreken?

Staatssecretaris **Mansveld**: We moeten het niet groter maken dan het is. Het is een verslag van mijn gesprek met Air France-KLM, niet meer en niet minder. Ter geruststelling en ter bevestiging van wat ik de Kamer al in een brief heb laten weten, ben ik hiertoe bereid. Het is echt niets meer of minder dan wat u al in de brief hebt aangetroffen. Vanwege de historie van dit dossier kan ik enig begrip opbrengen voor uw twijfel en vragen en dat is het kader waarbinnen ik dit aanbod doe.

De heer **Bashir** (SP): Dan ben ik niet tevreden over uw toezegging over het verslag. Wat heb ik eraan dat u mij een verslag opstuurt met handtekeningen en vervolgens zegt «het is maar een verslagje en u kunt daar verder niets mee»? Waarom is de Staatssecretaris niet gewoon bereid om de gemaakte afspraken zwart-op-wit te zetten en te voorzien van de relevante handtekeningen? Dan is het voor iedereen duidelijk waar we aan toe zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga niet mee in het betoog van de heer Bashir. Ik ben bereid om een gespreksverslag dat voorzien is van handtekeningen en waarover ik de Kamer al een brief heb gestuurd, vertrouwelijk ter inzage te leggen. Als u dat niet genoeg vindt, is dat prima. Dan leg ik het niet vertrouwelijk ter inzage en zult u het moeten doen met de brief waarin ik u hierover heb geïnformeerd. Dat is de situatie, niet meer en niet minder.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik verzoek u door te gaan met de beantwoording van de vragen en nogmaals: let op de tijd, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Het slot van mijn algemene betoog heeft al een beetje doorgeklonken in wat ik zojuist heb gezegd. Ik ga nu door met de beantwoording van de vragen. Mevrouw Visser vroeg naar de 40 of 60 bestemmingen. Ik heb al betoogd dat het ook beklemmend kan werken en dat zo'n lijst uit 2003 er ook toe kan leiden dat er onrendabele vluchten tussen zitten. De verankering van de hub en de monitoring daarvan zijn voor mij dan ook belangrijker.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik stelde deze vraag, omdat er bij deze lijst van 42 bestemmingen een clause zit over de mogelijkheid dat het economisch minder gaat. Er is dan de ruimte om bestemmingen op te heffen. De achtergrond van het besluit om deze lijst op te nemen is dat er in de brief van 2003 een passage stond over het behoud van volume, zowel voor het passagiersvervoer als het vrachtvervoer op Schiphol. Dat was de achtergrond en men heeft dat gekoppeld aan de lijst van bestemmingen. Dat had men vast en zeker ook op een andere manier kunnen regelen, maar ik wil weten hoe die evenwichtige groei en verdeling worden beoordeeld door het comité van de drie wijzen. Ik weet overigens niet wie er in die commissie zitten. Hoe wordt het beoordeeld? Beschikt men over een meetlat? In die context heb ik mijn als-danvraag gesteld. Wat mij betreft gaat het om de vraag hoe we dat moeten zien in de context van de recente discussie over verplaatsingen en vrachtvervoer. Is er bij de verlenging in 2009 overwogen om niet via een lijst van bestemmingen maar op een andere manier afspraken te maken over het volume?

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee, dat is niet overwogen. Het is geborgd in het fundament. De hoekstenen daarbij zijn de twee hubfuncties Charles de Gaulle en Schiphol. Verder ontvangt de Kamer jaarlijks de monitoring van SEO. Er is inderdaad een commissie van wijzen in het leven geroepen. Op het moment dat een van de partijen vindt dat het niet goed gaat, kan die dat gemotiveerd aan de commissie voorleggen. Deze commissie van wijzen kan daarover vervolgens uitsluitsel geven in een bindend advies.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik probeer het te begrijpen. Er wordt gesproken over evenwichtige groei. Ik kan me voorstellen dat iedereen daar zijn eigen beeld bij heeft, want «evenwichtige groei» is een kwestie van interpretatie. De commissie waarnaar de Staatssecretaris verwijst, zal aan de hand van een meetlat of een kader moeten bepalen of daarvan sprake is. Ik wil weten of er in 2009 of later afspraken zijn gemaakt over de beoordeling van wat evenwichtige groei inhoudt. Ik vraag dat om te voorkomen dat iedereen daar een eigen gevoel bij heeft. Nu het economisch inderdaad wat minder gaat, is het alleen maar belangrijker om daar helderheid over te hebben, want dat voorkomt discussies nu en in de toekomst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Twee dingen. U krijgt de monitoring jaarlijks en daarin kunt u zien hoe er invulling wordt gegeven aan de monitoring van de twee hoekstenen. Hoe de commissie dat beoordeelt en welke meetlat ze daarbij hanteert, is aan de commissie. Dat is ook de reden waarom we het een commissie van wijzen noemen. Hoe de commissie het doet, is inderdaad afhankelijk van de mate waarin men voelt dat er sprake is van onevenwichtigheid. Het wordt dus in laatste instantie voorgelegd aan een commissie van wijzen. Verder is het inzichtelijk hoe we monitoren. Hoe de commissie oordeelt is afhankelijk van de casus die zij krijgt voorgelegd. Overigens is het tot nu toe niet nodig geweest om een casus voor te leggen aan de commissie van wijzen. Dat laat onverlet dat ik blij ben met haar bestaan, want op het moment dat er een probleem

ontstaat over de twee hoekstenen, kan men dat probleem daar neerleggen.

Voorzitter. Waarom breidt Frankrijk zijn aandeel uit? Onder anderen de heer Van Helvert heeft hierover vragen gesteld. Frankrijk heeft zijn aandeel uitgebreid naar aanleiding van La loi Florange. De wet Florange maakt het mogelijk dat aandeelhouders die al langer aandeelhouder zijn in een bedrijf, dubbel stemrecht krijgen. Frankrijk vond het erg belangrijk, niet alleen voor Air France-KLM maar ook voor andere Franse bedrijven, dat zijn belang op een goede manier verankerd wordt in de aandeelhoudersvergadering. Dat is de reden waarom Frankrijk een groter aandeel heeft genomen en waarom dit voorstel de aandeelhoudersvergadering heeft kunnen passeren. Dat is de informatie die ik hierover heb gekregen.

De heer Van Helvert vraagt of de Nederlandse regering in reactie daarop ook aandelen Air France-KLM zou moeten kopen. Hij heeft hierover ook schriftelijke vragen gesteld en klaarblijkelijk is hij niet tevreden met mijn beantwoording van die vragen. Hij heeft gezien dat deze brief niet alleen door mij maar ook door de Minister van Financiën is ondertekend. Het aandeelhoudersvraagstuk ligt immers voor een groot deel bij het Ministerie van Financiën.

De Nederlandse overheid heeft een belang in KLM van 5,9%, maar heeft geen belang in Air France. Air France-KLM is een privaat bedrijf en het kabinet vindt het ook belangrijk dat dit zo blijft. Aandelenparticipatie door de Nederlandse overheid in Air France-KLM is dan ook niet aan de orde.

De **voorzitter**: De heer Van Helvert, voor zijn tweede interruptie.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik interrumpeer toch, want ik vind dit een belangrijk punt.

De Staatssecretaris zegt: Air France heeft zijn aandeel vergroot via de wet en dat is maar iets meer dan een procent. Het is wel een teken aan de wand, want ook de Staatssecretaris wil het mogelijk maken om meer invloed uit te oefenen. Dat is nu juist het punt en de reden waarom ik vroeg waarom wij dat dan niet doen. De aandelen zijn vrij verhandelbaar. De Franse staat heeft ze. De medewerkers van Air France-KLM hebben ze ook. De overige aandelen zijn in het bezit van institutionele beleggers.

De **voorzitter**: En uw vraag is?

De heer **Van Helvert** (CDA): Die aandelen zijn vrij verhandelbaar. Waarom denkt het kabinet er dan niet over na om een groter aandeel in dit bedrijf te nemen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wij hebben een staatsdeelnemingenbeleid. Daarover stond gisteren een algemeen overleg gepland; het is verplaatst naar 24 juni. Het is belangrijk dat het aandeelhoudersbeleid in den brede besproken wordt met de Minister van Financiën en niet met mij. Het wordt namelijk wat ingewikkeld als ik mij daar ook over uitlaat. Een en ander geldt overigens ook voor de andere vragen die de heer Van Helvert over aandelen heeft gesteld. Informatie over aandelen is gevoelige informatie en zou ik al iets weten, dan kan ik dat niet met u delen. Dat is echt aan de aandeelhouders en het bedrijf zelf. Ik wil me er op deze manier absoluut niet van afmaken, maar ik wijs er wel op dat we vragen over het beleid voor aandeelhouderschap in bedrijven en deelnemingen op de juiste plek moeten beantwoorden. We moeten dat onderwerp er vandaag met andere woorden niet uitlichten.

Voorzitter. Ik heb zojuist mijn samenvatting van de wet Florange gegeven in reactie op de vraag van mevrouw Visser. Als daarover meer vragen leven, moeten die zeker beantwoord worden, maar ik wijs er wel op dat ik niet thuis ben in het aandelenrecht. Deze vragen zullen dan ook besproken moeten worden in de bredere discussie over het staatsdeelnemingen-

beleid. Als de Kamer voelt dat ik haar hiermee tekortdoe, dan hoor ik dat graag. Ik zal de vragen dan graag doorgeleiden, want ik weet dat hierover binnenkort een algemeen overleg wordt gehouden.

De heer Graus en de heer Leenders hebben gevraagd naar de Franse bijdrage aan de kostenbesparingen. De plannen ter zake zijn vastgelegd. Aan beide kanten wordt er overlegd met de vakbonden over hun visie op de reorganisatie. Die gesprekken vinden niet in het geheim plaats, want voor een deel zijn die publiek. Vandaag hebt u de uitspraak van de CEO van de KLM kunnen lezen dat Air France geen werk meer heeft voor 8.000 werknemers. Het is belangrijk dat er aan beide kanten op de kosten wordt bespaard, want het is onvoldoende als slechts één dat doet. Het is aan de organisaties zelf om te beslissen hoe ze het ter plekke organiseren, maar dat laat onverlet dat de doelstellingen helder zijn. De toppen van Air France en de KLM bevestigen overigens ook beide dat het aan twee kanten gebeurt.

Ik zei al tegen de heer Bashir dat het SEO-rapport over vijf jaar Air France-KLM inmiddels openbaar is. Als hij daarover vragen heeft, hoor ik dat graag.

Waarom bemoeit de Minister-President zich niet met het dossier? Als ik zie hoe vaak er wordt gevraagd of hij zich ergens mee kan bemoeien, dan zou hij geen tijd meer om te slapen hebben als hij op al die verzoeken in zou gaan. Dat is ook de reden waarom wij vakministers hebben. Ik voel me en ik ben verantwoordelijk voor dit onderwerp, maar uiteindelijk is het hele kabinet hiervoor verantwoordelijk. Op cruciale momenten neemt het kabinet als geheel dan ook een beslissing. Ik heb begrepen dat de Minister-President gisteren met de Minister-President van Frankrijk heeft gesproken op een bijeenkomst. In dat gesprek is aangegeven dat Air France-KLM heeft toegezegd om zijn strategie nader te preciseren. Verder heb ik begrepen dat beide heren hebben aangegeven daarmee content te zijn.

Voorzitter. Ik zou nog een kleine blik op de toekomst kunnen werpen, maar ik voel uw onrust. Volgens mij moet ik opschieten.

De **voorzitter**: Ik ben niet onrustig, maar het is meer dat ik denk: een blik op de toekomst?

Staatssecretaris **Mansveld**: Voordat ik verderga met de vragen over de concurrentie door de Golfstaten, wil ik benadrukken dat het mijn rol is om de randvoorwaarden te optimaliseren voor het bedrijf en te zorgen voor Nederlandse belangen als werkgelegenheid, het maatschappelijk belang en de rol van Schiphol, de netwerkverbindingen en KLM. We moeten dat gezamenlijk in Europa doen. Ik kom er straks ook op terug bij andere onderwerpen als bijvoorbeeld TCP's: het is best wel ingewikkeld bewegen in een luchtvaartomgeving met een internationale markt en internationale regelgeving. Als er ergens iets gebeurt – er is gerefereerd aan het vreselijke ongeval met Germanwings – heeft dat een enorme internationale impact. Het is belangrijk om ons de vraag te stellen hoe de Europese luchtvaart mondiaal kan blijven concurreren. Zoals bekend zal Nederland vanaf januari het Europese voorzitterschap bekleden. Verder wordt in januari de luchtvaarttop in Nederland gehouden. Ik vind het belangrijk dat we ons voorzitterschap gebruiken om een aantal vragen goed aan de orde te stellen en om ons gezamenlijk in te zetten voor eerlijke afspraken over concurrentie.

Een en ander geldt overigens nadrukkelijk ook voor andere dossiers, maar daarover kom ik later nog te spreken. Ik kijk daarbij met name naar mevrouw Hachchi en haar vragen over TCP's. We bouwen in Nederland geen vliegtuigen en Nederlandse inwoners vliegen met allerlei maatschappijen; het is helemaal niet gebonden aan alleen Nederlandse vliegtuigen. Ik kom daar later nog op terug, maar nu zou ik al wel willen

benadrukken dat we bij dit soort onderwerpen onze stem nadrukkelijk in Europa laten gelden, maar ook bij de ICAO en andere platforms. Verder is het belangrijk dat we de kosten van de luchthaven goed in de gaten houden. Air France-KLM heeft de zware opdracht om concurrerend te zijn tegenover andere bedrijven. Het is daarbij aan ons om te kijken naar tariefstructuren. We zullen de tarieven goed moeten vergelijken met die van andere landen om ervoor te zorgen dat we concurrerend en aantrekkelijk blijven. Bovendien onderzoeken we elk jaar hoe het netwerk op Schiphol zich ontwikkelt. Dat staat los van de KLM en er is dan ook terecht op gewezen dat de luchthaven Schiphol te maken heeft met meerdere luchtvaartmaatschappijen.

Er zijn veel vragen gesteld over de luchtvaartmaatschappijen uit de Golfregio. Deze luchtvaartmaatschappijen komen heel snel op. Dat ontgaat de Kamer niet, dat ontgaat mij en dat ontgaat Europa niet, want het is een internationaal speelveld. Ik wil beginnen met iets toe te lichten. Frankrijk en Duitsland hebben op de laatste Transportraad een voorstel gedaan voor Europese onderhandelingen met de zes Golfstaten over een luchtvaartverdrag. Daarin moeten afspraken worden gemaakt over verdere markttoegang in ruil voor afspraken over eerlijke concurrerende voorwaarden. Ik vind het belangrijk dat er een gezamenlijk Europees antwoord komt op deze ontwikkeling.

Het voorstel van Frankrijk en Duitsland kon rekenen op mijn steun, maar ook op die van andere lidstaten. Er was echt brede steun voor. Ik heb wel de kanttekening gemaakt dat het niet alleen aan de landen is om een Eurocommissaris te mandateren hierover afspraken te maken, want uiteindelijk blijft het een internationale markt met een internationaal speelveld. Bovendien ontwikkelen nieuwe markten zich in Zuid-Amerika, Afrika en Azië. Dat betekent dat het bedrijf daarin zelf ook een rol heeft te vervullen. Het kan niet opgelost worden door afspraken alleen.

De Commissie is van plan om in het najaar een onderhandelingsmandaat op tafel te leggen. Ik zet zelf alles op alles om zo snel mogelijk tot een sterk mandaat te komen. Ik heb recentelijk met mijn Franse collega-Minister van Transport, de heer Vidalies, afgesproken de Commissie nogmaals te attenderen op de urgentie van het probleem. Dit probleem speelt namelijk niet alleen in Nederland; het is belangrijk voor alle grote luchthavens in Europa. Er moet dus tempo gemaakt worden en daarvoor moeten we gezamenlijk druk op het proces zetten. We hebben dus afgesproken om het gezamenlijk te doen.

De bestaande afspraken tussen Nederland en de diverse Golfstaten worden gerespecteerd. Onder die afspraken staan handtekeningen en daaraan hoeft dan ook niet te worden getwijfeld. Ik kom apart terug op de specifieke vragen per Golfstaat.

Om de Europese onderhandelingspositie zo sterk mogelijk te houden is het niet verstandig om voorafgaand aan de onderhandelingen rechten weg te geven, dus om zelf bilaterale onderhandelingen te beginnen. Vandaar dat ik nu niet bilateraal wil overleggen met de Golfstaten. Ik wil echt eerst het mandaat helder hebben. Dat moet een zo sterk mogelijk mandaat zijn voor de Eurocommissaris om dat gesprek met succes aan te kunnen gaan. Het is belangrijk dat landen met grote Europese hubs, Parijs, Frankfurt en Amsterdam, op dezelfde manier omgaan met de verkeersrechten op hun hubs. Ik zal daar ook op aandringen. Ik kom straks nog even terug op de vragen over Nice en Lyon.

Eerlijke concurrentie is mondiaal belangrijk en dus niet alleen voor onze relatie met de Golfstaten. Er zijn specifieke zorgen over vermeende oneerlijke concurrentie uit de Golfstaten. Een van de Kamerleden vroeg naar het Amerikaanse onderzoek. Drie luchtvaartmaatschappijen hebben onderzoek gedaan en ik heb de Eurocommissaris verzocht om dat onderzoek te valideren. Ik kan namelijk niet zelf beoordelen of de inhoud van dat onderzoek klopt. Ik vind het belangrijk dat we deze discussie op

basis van feiten voeren en niet op basis van vermoedens, want over het algemeen zijn het heel lastige discussies.

De Kamer heeft middels de motie van de heren Bashir en Elias specifiek gewezen op de mogelijke concurrentievoordelen. Zowel voor mij als voor de Kamer is een gelijk speelveld dus prioriteit. In de motie wordt de regering verzocht om in Europees verband in beeld te brengen waardoor oneerlijke concurrentie ontstaat. Mede daarom heb ik de Europese Commissie gevraagd het rapport van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen te valideren. Het andere verzoek in de motie is om in Europees verband te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om tot een gelijk speelveld te komen. Daarom vind ik het belangrijk dat in nog te sluiten Europese luchtvaartverdragen afspraken worden opgenomen over voorwaarden voor eerlijke concurrentie, óók met de Golfstaten.

De heer **Bashir** (SP): Allereerst dank aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Het is goed dat de Staatssecretaris niet bilateraal landingsrechten weggeeft voordat er een Europese aanpak is. Omdat Schiphol een grote Europese speler is, net als natuurlijk KLM, hebben wij ook wel iets te zeggen bij die gesprekken in de verdere procedure. Is de Staatssecretaris bereid om toe te zeggen dat Nederland maximaal mee zal praten met Duitsland en Frankrijk over de verdere invulling hiervan? Dat hoeft niet per se op ministerieel niveau te gebeuren. Als ambtenaren vrij worden gemaakt om hieraan maximaal een bijdrage te leveren, ben ik meer dan tevreden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mijn korte antwoord op deze vraag is een volmondig ja.

Voorzitter. De Partij van de Arbeid, mevrouw Visser en anderen vroegen of andere Europese landen ook individueel onderhandelen met de Golfstaten. De Europese Commissie roept de lidstaten op om bij bilaterale besprekingen rekening te houden met de onderhandelingspositie van de EU. De leden zullen zich dat kunnen voorstellen; het is wat lastig om op twee borden tegelijk te schaken. Een dergelijke opstelling van de lidstaten is van groot belang als de EU stevige afspraken wil kunnen maken over het voorkomen van oneerlijke concurrentie. Ik ben van mening dat het de onderhandelingspositie van de EU ten goede komt als de lidstaten, voorafgaand aan het verlenen van het onderhandelingsmandaat, zelf geen nieuwe bilaterale afspraken maken met de Golfstaten. Er zijn echter geen voorschriften die dat verbieden. Hier speelt wel dat Europa aan één lijn moet vasthouden om op dit terrein voortgang te kunnen boeken, want het gaat wel om een paar luchthavens! Het gaat om Charles de Gaulle, Frankfurt en Schiphol.

Omdat het belangrijk is dat Europa langs één lijn opereert, ben ik ook zo blij met de brief en het initiatief van Duitsland en Frankrijk, die de borging willen voor onder andere Charles de Gaulle en Frankfurt. Deze luchthavens staan door de concurrentie namelijk net zo sterk onder druk als Schiphol. Ik heb Duitsland en Frankrijk op dit punt dan ook gesteund. We zien allemaal dezelfde hobbels aankomen en daarom is het belangrijk dat een aantal problemen van tevoren besproken worden. Het is niet voor niets dat de Duitse en de Franse Minister daar ook zelf uitgebreid voor hebben gepleit in de Transportraad. Ik zal de ontwikkelingen en de voortgang in het Europese proces nadrukkelijk monitoren en de Kamer hiervan op de hoogte houden. Ik hoop dat het mandaat zo snel mogelijk kan worden afgegeven.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Een uitstekend antwoord van de Staatssecretaris! De context die zij schetst – Duitsland en Frankrijk die aangeven dat hierbij Europees opgetreden moet worden – onderschrijf ik. De praktijk is anders. We hebben een heel stoere Staatssecretaris tegen de Golfstaten horen zeggen: u mag niet meer landen op Schiphol, want we gaan eerst

die oneerlijke concurrentie met elkaar bespreken. Nog geen week later horen we echter dat Frankrijk wel zegt: komt u maar bij ons landen. Of de Staatssecretaris heeft een onhandige uitspraak gedaan of de Staatssecretaris geeft toe dat het niet goed is afgestemd tussen de lidstaten Duitsland, Frankrijk en Nederland.

Staatssecretaris **Mansveld**: Die mening deel ik niet. Ik heb niet gezegd dat ze hier niet meer mogen landen, maar dat ik geen nieuwe onderhandelingen zal beginnen. Dat is precies in lijn met wat ik net heb gezegd. Ik ben heel duidelijk geweest. Hoe dat vervolgens overgenomen wordt, hoe daarover wordt geschreven en hoe het wordt geïnterpreteerd, is aan anderen en niet aan mij. Wat ik belangrijk vind, is dat wij geen onderhandelingen beginnen parallel daaraan. Daarom heb ik gezegd: nu niet. Met de Verenigde Arabische Emiraten en Qatar hebben wij al eerder twee verschillende overeenkomsten afgesloten en die kom ik gewoon na. De Franse regering heeft besloten om landingsrechten voor de regionale luchthavens Nice en Lyon te verlenen aan Qatar. Het is volledig aan de Franse regering zelf om daarover een besluit te nemen. Ik ben er niet van op de hoogte hoe en wanneer deze gesprekken hebben plaatsgevonden. Ik heb mijn Franse collega wel gevraagd wat de overwegingen van Frankrijk waren. Uit zijn antwoord bleek dat het gaat om de uitbreiding van zeer beperkte rechten op regionale luchthavens en daarvoor geldt ander beleid dan voor Charles de Gaulle. Ik heb verder geen beeld van hoe lang die onderhandelingen hebben gelopen. Het is in mijn ogen dus aan Frankrijk zelf om hierover een besluit te nemen. Ik wijs de leden er wel op dat Nederland soortgelijk beleid kent. Voor Maastricht geldt bijvoorbeeld «open skies»-beleid voor vracht en daar maakt Qatar Airways gebruik van. Los van de afspraken over de hubluchthavens Frankfurt, Charles de Gaulle en Schiphol worden er dus ook afspraken gemaakt over regionale luchthavens. Nederland doet dat ook en hoe Frankrijk dat doet, is aan Frankrijk zelf.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het blijft natuurlijk wel gek dat de Fransen gewoon zaken blijven doen met de Golfstaten, nadat een andere lidstaat van Europa een week eerder heeft gezegd: we gaan eerst maar eens met elkaar onderhandelen. Enige afstemming binnen Europa, in dit geval tussen Nederland en Frankrijk, was dus wel slim geweest. Erkent de Staatssecretaris dat? Ik begrijp dat ze heel erg verdedigend is en dat ze daarom zegt dat ze geen onhandige uitspraak heeft gedaan. Tegelijkertijd hebben de Fransen wel bilateraal zaken gedaan met de Golfstaten. En zelfs dat verdedigt ze met het argument dat er niets gek is gebeurd. Maar ik denk dan: als je met Europa een vuist wilt maken, zul je ook met één mond moeten spreken richting de Golfstaten.

Staatssecretaris **Mansveld**: A. Ik ben heel duidelijk geweest en ik sta nog steeds achter wat ik heb gezegd, namelijk dat ik voorlopig geen onderhandelingen start. Dat is tijdelijk, want het is niet permanent; het houdt op als er een stevig mandaat ligt. B. Ik ga er niet over hoe lang Frankrijk in gesprek is geweest, hoe de afspraken over Nice en Lyon tot stand zijn gekomen en wat de timing is. Ik ga domweg niet over dit besluit van Frankrijk en als mevrouw Hachchi mij verdedigend noemt, dan herken ik mij daar absoluut niet in. Ik laat die woorden dan ook aan haar.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het is een beetje een gekke situatie. De Staatssecretaris geeft zelf aan dat zij goede gesprekken heeft gehad met haar Franse collega en dat zij elkaar goed verstaan. Vervolgens zegt zij dat er één lijn wordt getrokken, maar dat er wel op twee borden wordt geschaakt. Blijkbaar is Frankrijk bezig met een heel ander schaakspel. Ik vrees dat Nederland binnen dat hele Europese schaakspel schaakmat wordt gezet. Daarop richtte zich volgens mij dan ook de oproep. Op dit

moment is het geen hubfunctie, maar blijkbaar zijn er ook geen harde afspraken gemaakt over de mogelijkheid dat de Fransen op het tweede schaakbord wel onderhandelen over Charles de Gaulle. Welke harde afspraken zijn er, vooruitlopend op het onderhandelakkoord, in Europa gemaakt over het wel of niet toestaan van landingsrechten? Ik doel dan niet alleen op de regionale luchthavens maar op het geheel.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik u al zei, zijn daar geen harde afspraken over gemaakt. De Eurocommissaris heeft dus wel die oproep gedaan om het zo eenduidig mogelijk te doen. Zij werkt hard om ervoor te zorgen dat alle landen haar zo snel mogelijk een stevig mandaat geven. Nederland en Frankrijk hebben verder samen in de Transportraad betoogd dat wij de Europese Commissie moeten mandateren om in gesprek te gaan over afspraken over landingsrechten en over de vraag hoe Europa met de Golfstaten het gesprek moet aangaan. Dat is belangrijk voor grote luchthavens als Charles de Gaulle, Frankfurt en Schiphol. Ik heb de lijn van Duitsland en Frankrijk gesteund. Frankrijk heeft dit punt zelf opgebracht in de Transportraad en ik heb dat punt vervolgens bevestigd. Of Frankrijk intussen onderhandelde of in gesprek was over Nice en Lyon, laat ik aan Frankrijk. Frankrijk heeft het onderwerp zelf voor de Transportraad geagendeerd. Ik vind het belangrijk dat we zo veel mogelijk één lijn trekken en dat we de ontwikkelingen en de voortgang van het Europese proces monitoren. Vervolgens zullen we dienaangaande handelen. Natuurlijk spreek ik Frankrijk daar ook op aan.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik concludeer dan maar dat er wel met elkaar wordt gesproken, maar dat er niet naar elkaar wordt geluisterd. Vindt de Staatssecretaris het niet vreemd dat Frankrijk, nadat er hierover is gesproken, alsnog besluit om dit te doen? Blijkbaar is de Staatssecretaris hier ook niet in gekend. Is dat niet heel erg vreemd, aangezien Frankrijk namens de Europese Commissie dit onderhandelakkoord gaat uitonderhandelen? Vindt zij het echt geen vreemde situatie? Moeten er geen harde afspraken worden gemaakt, vooruitlopend op het onderhandelakkoord, om elkaar dit soort dingen niet toe te staan? Als we het zo niet doen, schaakt straks iedereen op zijn eigen schaakbord. Als Frankrijk doorgaat op deze weg, wat gaat de Staatssecretaris dan doen met de landingsrechten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat ik in ieder geval belangrijk vind, is dat ik met mijn collega's op de Transportraad kan overleggen over wat ik zie. Ik zeg «ik zie», want ik weet natuurlijk niet of het klopt of niet. Zoals ik al zei, is het nog maar helemaal de vraag hoe het tot stand is gekomen. Ik doe dat natuurlijk, want het is belangrijk dat we daarover met elkaar in gesprek blijven. Dat geldt zeker ook voor mijn Franse collega, gezien de andere onderwerpen die we hebben besproken.

Voorzitter. Ik gaf zojuist al een voorbeeld van het beleid en de afspraken die in het verleden zijn gemaakt. Daaruit blijkt dat wij ook afspraken hebben gemaakt met carriers uit de Golfstaten over onze regionale luchthavens. Op zichzelf zijn dergelijke afspraken dan ook geen vreemd fenomeen. Ik weet echter niet hoelang de afspraken al lopen en daarom zal ik op de volgende Transportraad daarover verder spreken met mijn collega's. Belangrijker dan dat is echter de vraag of het mandaat voor de Eurocommissaris er komt en of dat mandaat stevig genoeg is om namens alle 28 landen van de Europese Unie daarover te kunnen spreken met de Golfstaten.

Zowel de VVD- als de PvdA-woordvoerder heeft gevraagd hoelang volgens mij de onderhandelingen met de Golfstaten gaan duren. Dat kan heel sterk verschillen en daarover kan ik op voorhand dan ook eigenlijk niets zeggen. Zo is het afhankelijk van de wensen van beide onderhandelingspartners en de mate waarin er overeenstemming kan worden bereikt.

Sommige onderhandelingen duren maar een paar maanden, maar soms duren ze jaren. Ik hoop dat we snel duidelijkheid hebben en dat we goede afspraken kunnen maken met de Golfstaten. Die afspraken zullen voor alle betrokkenen duidelijk en werkbaar moeten zijn. Zoals ik al zei, ik heb met Frankrijk afgesproken dat wij ons bij dit dossier zullen inspannen om het tempo hoog te houden. Ik heb dat gedaan, omdat het ook voor Nederland een uitermate groot belang dient.

De heer Bashir heeft gevraagd wat ik eigenlijk monitor in verband met Emirates. In 2013 zijn er extra landingen van Emirates geweest. Schriftelijk heb ik al aangegeven dat het belangrijk is dat we de capaciteit van Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten monitoren om te voorkomen dat er onnodig veel capaciteit op de markt wordt gezet. Ik heb de Verenigde Arabische Emiraten hierover schriftelijk geïnformeerd en het land uitgenodigd om input te leveren voor die monitor. De luchtvaartovereenkomst schrijft voor dat er bilateraal gesproken moet worden over een oplossing als een van de partijen van mening is dat de markt niet in balans is. En dat is wat ik wil monitoren in het geval van KLM en Emirates. Ik heb dat in 2013 al laten weten en ik monitor dat dus ook om op basis van de bestaande overeenkomst in ieder geval het gesprek aan te kunnen gaan op het moment dat ik daar anders over zou denken.

Voorzitter. Hoe verlopen de gesprekken met Turkije over oneerlijke concurrentie? De Turkse luchtvaartsector, met Istanbul als centrumplaats, groeit zoals bekend ontzettend hard. Op dit moment zijn er voor zover ik weet, geen concrete verdenkingen van oneerlijke concurrentie of staatssteun door de Turkse overheid. Het thema «eerlijke concurrentie» is op dit moment ook geen specifiek onderwerp in onze gesprekken met Turkije. In algemene zin geldt wel dat de EU-lidstaten in hun luchtvaartverdragen met derde landen afspraken opnemen over concurrentie. We verwachten dat de Commissie op middellange termijn de Raad om een mandaat zal vragen voor de onderhandelingen over een luchtvaartverdrag met Turkije, zodat de Eurocommissaris hierbij betrokken kan worden. De heer Graus vroeg waarom we nog steeds vasthouden aan de beperkingen van het Aldersakkoord. We hebben nu eenmaal met elkaar een gelijkwaardige bescherming van de omgeving in de wet vastgelegd. Uit de analyses die met de Kamer zijn gedeeld, blijkt dat de sector zijn uiterste best zal moeten doen op het gebied van hinderbeperking om de in het Aldersakkoord afgesproken 500.000 vluchtbewegingen in te passen binnen die gelijkwaardigheid. 600.000 vluchten verhouden zich niet tot de bescherming die we op dit moment in de wet hebben vastgelegd. Verder hebben we natuurlijk ook besloten om de mogelijkheden van Lelystad te benutten voor een stukje overloop uit Schiphol. De heer Bashir vroeg of ik bereid ben om dit punt terug te draaien, maar ik denk niet dat de heer Bashir heel erg verrast is dat het antwoord daarop nee is, ook al ken ik zijn bevlogen argumentatie waarom hij dit wil.

Mevrouw Visser heeft gevraagd of ik rekening wil houden met de groei van het verkeer bij het experiment om de nachtprocedure voor glijvluchten te vervroegen. Daarmee wordt al expliciet rekening gehouden bij het vastleggen van deze maatregel. Daarom staat in de regeling dat het gaat om situaties waarvoor geldt: indien het actuele verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden het toelaten.

De heer Leenders en mevrouw Visser vroegen mij een besluit over de beperking van de woningbouw toe te zeggen. Dat is een heel lastig onderwerp! Ik zeg hun echter toe dat het er voor 1 september zal zijn. Laat ik daar maar mee beginnen. Het raakt natuurlijk aan de kern van het spanningsveld tussen het vliegverkeer en de ontwikkeling van geluidsgevoelige bestemmingen enerzijds en de ruimte rond de luchthaven anderzijds. Transformatie en transitie zijn best wel ingewikkelde woorden en ik wil het daarom aan de voorkant gelijk goed doen. Als het we het niet goed vormgeven, ontstaat er later onduidelijkheid en ik voorspel dat de werklust van de Omgevingsraad Schiphol dan de spuigaten uit zal lopen.

Bovendien kunnen lagere overheden daardoor in discussies terechtkomen waarin zij niet terecht willen komen.

Ik vind beide elementen belangrijk. Die moeten ook goed in evenwicht zijn, want we doen nogal wat. We vergeten wel eens hoe uniek het is hoe wij in Nederland, Schiphol en Amsterdam enerzijds en wonen, werken en vliegen anderzijds met elkaar verbinden. Hoe we dat met elkaar bespreken is ook uniek. Ik weet dat het poldermodel niet altijd iedereen blij maakt – ik wil ook wel eens een dag wat anders – maar de beste resultaten bereik je nu eenmaal als je een breed draagvlak hebt. En ik weet dat de heer Graus daar soms anders over denkt.

Mevrouw Hachchi verzoekt mij zicht te bieden op de regionale ruimtelijke knelpunten. Zij doelt vermoedelijk op het advies van Alders, het laatste punt in de brief, om een regionale knelpuntenanalyse uit te voeren. Ik heb de regionale overheden verzocht, aan te geven welke knelpunten er zijn bij bouwplannen. Het gaat daarbij specifiek om kwetsbare en geluidsgevoelige bestemmingen in de beperkingengebieden die volgens de regio om maatwerk vragen. Als je er bent, denk je soms «dat snap ik», maar dan nog moet je je afvragen of het noodzakelijk is om een precedent te scheppen. Het is dus altijd de vraag hoe je het gaat invullen. Een en ander wordt gecoördineerd door de provincie Noord-Holland. Zodra de gemeenten hun knelpunten hebben aangeleverd, worden deze in ORS-verband besproken. Daarna zal ik besluiten hoe hiermee om te gaan. Mevrouw Hachchi gaf aan dat ze nog steeds berichten krijgt van mensen die zich niet vertegenwoordigd voelen in de Omgevingsraad Schiphol. Ik ben in de regio geweest en heb daar met mensen gesproken. Ik durf wel te zeggen dat het een zeer democratisch model is, compleet met verkiezingen en mensen die zich verkiesbaar kunnen stellen. De bewoners zijn verder ruim vertegenwoordigd. Daardoor is het best wel lastig wat mevrouw Hachchi vraagt. Ik kom zelf ook mensen tegen die belangen hebben of gehoord willen worden en betwijfelen of de ORS voor hen het middel is om gehoord te worden. Ik denk toch dat de Omgevingsraad Schiphol echt op een heel goede manier tot stand is gekomen. Ik vind het tegelijkertijd elke keer weer heel vervelend als mensen met problemen in dat gebied het gevoel hebben dat ze niet gehoord worden. Ik ben er trots op dat de Omgevingsraad er is. Het is tegelijkertijd belangrijk dat de signalen die mevrouw Hachchi krijgt, op de een of andere manier bij de Omgevingsraad terechtkomen. De raad zal vervolgens actief moeten handelen. Als ik mevrouw Hachchi daar op enigerlei wijze bij kan helpen, doe ik dat graag. Ik vind het ook belangrijk dat het hele systeem van bewonersorganisaties – 100 bewonersorganisaties hebben zich aangemeld – voldoende is om mensen die zich toch niet gehoord voelen, een luisterend oor te geven en een weg te wijzen die hen wel het gevoel kan geven dat ze gehoord worden. Dat is eigenlijk het allerbelangrijkste. Wanneer worden de knelpunten geagendeerd? Mij wordt ingefluisterd dat ik die vraag niet moet vergeten. De verwachting is na de zomer. De heer Graus sprak over de One Group of Airports (OGA), de bekostiging van de luchtvaartverkeersleiding. Aan het begin van de vergadering is gezegd dat dit onderwerp niet op de agenda staat, maar daarna begon de heer Graus er wel over.

De **voorzitter**: De heer Graus gaat natuurlijk over zijn eigen tekst. Maar u hoeft geen antwoord te geven, hoor.

De heer **Graus** (PVV): Een punt van orde, voorzitter! Dit gaat over de nationale veiligheid. Ik heb het zo ook benaderd in mijn bijdrage en daarom verwacht ik wel degelijk een antwoord van de Staatssecretaris. Het is niet zomaar iets, het is geen tupperwareavondgesprek. Het doet ter zake en ik wil echt dat de Staatssecretaris hierop reageert.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het roept toch herinneringen op aan een tupperwareavond, ook al is dat heel lang geleden.

De **voorzitter**: Als ik u was, zou ik er niet over beginnen. Iedereen heeft namelijk zo zijn eigen perceptie van die avondjes.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik had dit echt niet achter de heer Graus gezocht, vandaar.

Ik begrijp zijn zorgen en de zorgen in de regio over de mogelijke financiële gevolgen en daarom wil ik de heer Graus toch wel antwoord geven. Er worden op dit moment geen onomkeerbare stappen gezet! Ik hoop dat ik de heer Graus daarmee gerust kan stellen. Een wijziging van de bekostigingssystematiek vereist een heel zorgvuldig proces, waarbij alle partijen betrokken zijn. Ik heb de heer Rüpp gevraagd om daarover advies uit te brengen en hij heeft dat inmiddels gedaan. Ik wil graag samen met de regionale partijen een marktverkenning uitvoeren gericht op nadere concretisering van mogelijke kostenbesparing. Kan er anders naar gekeken worden? Dat alles hebben we ingezet in 2008 en 2009 en het kan dus ook niet echt meer een verrassing zijn. Ik begrijp de vrees wel en daarom vind ik dat we dit traject op een goede manier moeten aflopen. Die marktverkenning moet objectieve en transparante beslisinformatie opleveren om verdere stappen te kunnen zetten. Ik hoop dat de heer Graus door deze toelichting niet langer denkt dat ik van alles ga doen voordat hij zijn hoorzitting heeft gehouden.

De heer **Graus** (PVV): Dank voor de toezegging. We hadden niet kunnen voorzien dat zo veel vluchtleaders naar Qatar en elders zouden vluchten. Daardoor verliezen we kennis en ervaring en komt de veiligheid in het geding. Als er minder ervaren en minder goed opgeleide mensen uit Afrika naar Nederland zouden komen, lopen we het risico dat de capaciteit naar beneden moet, omdat vliegtuigen minder snel achter elkaar binnen kunnen komen. De veiligheid en dit economische belang zijn voor mij als lid van de Staten-Generaal voldoende reden om de Staatssecretaris te vragen een onafhankelijke impactassessment en een onafhankelijk feitenonderzoek te laten uitvoeren. Ik zou graag een toezegging krijgen om te voorkomen dat ik een motie moet indienen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom nog terug op de vragen die over de LVNL zijn gesteld. Dat is een volgend mapje.

Hoe staat het met het onderzoek naar de hinderbeleving in Eindhoven?

Dat was een vraag van de Partij van de Arbeid. Aan de Alderstafel Eindhoven zijn recentelijk de voorlopige resultaten van het GGD-onderzoek naar hinderbeleving in de omgeving van Eindhoven Airport besproken. Het definitieve rapport moet nog door de GGD worden afgerond en zal, naar verwachting, deze maand eveneens aan die Alderstafel worden besproken. De resultaten van het onderzoek worden betrokken bij de evaluatie van de eerste fase die komende maand wordt afgerond. Op basis van de resultaten van de evaluatie zal samen met alle betrokkenen door de heer Alders een advies worden opgesteld voor de start van de tweede fase. Ik wacht dat af. Het wordt ongetwijfeld ook met de Kamer gedeeld en we kunnen hier dus zeker later nog naar kijken. De heer Bashir heeft inmiddels mijn antwoorden gekregen op zijn vragen over Lelystad.

Voorzitter. Over de TCP's en de psychologische test zijn door mevrouw Hachchi vragen gesteld. Zij is op zoek naar een antwoord op de vraag hoe we hier nationaal mee omgaan. Zowel de TCP's als de manier waarop omgegaan moet worden met psychologische testen staan op de internationale agenda. Ik zei het net al: wij bouwen geen vliegtuigen. Verder komt niet elk vliegtuig dat in Nederland landt, uit Nederland. Er is recentelijk een aantal nationale onderzoeken gedaan naar de TCP's. Deze zijn

inmiddels afgerond en ik heb de Kamer daar per brief over geïnformeerd. Die onderzoeken zijn gedaan door het Nederlands Centrum voor Beroepsziekten (NCvB), de Universiteit Utrecht, TNO en de luchtvaartmaatschappijen. Ik heb de Kamer verder geïnformeerd over de internationale aanpak. Ik vind die belangrijk, omdat het een internationaal vraagstuk is.

Nederland en Nederlandse onderzoeksinstituten zijn hierbij actief betrokken en het kabinet neemt het vraagstuk zeer serieus. Ik neem het zelf ook zeer serieus, want het is heel belangrijk omdat het nog steeds niet duidelijk is wat de oorzaken zijn. En daarom zullen we ook moeten bekijken op welke manier we vanuit Nederland internationaal invloed kunnen uitoefenen en wat we zelf kunnen doen om snel duidelijke antwoorden te krijgen. Dat is de reden waarom ik die nationale adviesgroep waarbij alle partijen betrokken zijn, wilde hebben. Het is nu allemaal nog te diffuus en gezien de impact en het maatschappelijk belang moet het geborgd worden in een commissie, die vanuit allerlei invalshoeken, mijn ministerie, het Ministerie van Sociale Zaken, vakbonden, luchtvaartmaatschappijen en onderzoeksinstituten, wordt samengesteld. Ik wil niet dat er steeds op een onderzoek wordt gereageerd, maar dat er proactief in zo'n commissie wordt nagegaan hoe we het het beste kunnen doen en welke rol Nederland kan spelen om een en ander te versnellen. Is bijvoorbeeld additioneel internationaal onderzoek wenselijk? Kunnen we daar zelf een rol bij spelen? Kan het ook een nationaal onderzoek zijn? Dat is de reden waarom ik het zo heb geformuleerd. We zitten echter nog steeds in de situatie dat we niet beschikken over de feiten en dat we dus ook de oorzaak niet kennen, maar dat we tegelijkertijd wel worden geconfronteerd met de zorgen in de maatschappij over dit probleem. Ik kan dit probleem niet nationaal oplossen. Als het al opgelost zou kunnen worden, bouwen we nog steeds niet de vliegtuigen. Die nationale oplossing zou dus op een heel beperkt aantal luchtvaartmaatschappijen van toepassing zijn. Ik deel de maatschappelijke zorg van mevrouw Hachchi, maar een oplossing is nu eenmaal niet eenvoudig te formuleren. Om er nationaal wel invulling aan te kunnen geven, vind ik die nationale adviesgroep zo belangrijk. Daarin zitten alle partijen en die kunnen via die adviesgroep zelf proactief handelen, advies geven en ons informeren. Zo nodig kan men ook zelf zaken organiseren.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Een punt van orde. Dit was het antwoord van de Staatssecretaris op mijn vragen over de giftige stoffen, de TCP's. Ik hoop dat de Minister dit punt hiermee niet heeft afgedaan, want TCP's en de machinisten zijn twee totaal verschillende onderwerpen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Op voorhand wil ik één ding zeggen: een machinist heeft een ander vak dan een piloot. Het is belangrijk dat we bij elk vak nagaan welke test van belang is om te borgen dat zaken goed gaan.

In de luchtvaart is het verplicht dat men psychologisch fit is. Dat is ook in Europese regelgeving vastgelegd. Jaarlijks komt het aan de orde in het medische onderzoek. In die zin is er inhoudelijk geen verschil met de machinisten. Piloten oefenen jaarlijks bij wijze van test in een simulator en de vraag is hoe in een dergelijke situatie gekeken kan worden naar de psychologische elementen. Tegelijkertijd geldt hier hetzelfde als bij de TCP's: als wij dat in Nederland borgen en er vliegt morgen een andere vliegmaatschappij ons luchtruim binnen met een piloot die heel ergens anders woont, dan heb ik het nog steeds niet geborgd.

We moeten daarom in Nederland kijken hoe het loopt en wat wij daarvan vinden. Vervolgens moeten we nagaan welke input we kunnen leveren om het anders te organiseren. Ik ben altijd zeer gecharmeerd van het gevoel van urgentie van mevrouw Hachchi, maar ik wijs er toch maar op dat het ingewikkeld is om zoiets snel Europees en mondiaal in te voeren. Het is

natuurlijk heel erg dat zo'n vraagstuk pas na een verschrikkelijk incident als dat met Germanwings wordt geadresseerd. We moeten hier goed naar kijken. EASA speelt hierbij een belangrijke rol en het is dan ook goed dat EASA een werkgroep heeft gestart die moet nagaan welke testen effectief zijn, bijvoorbeeld om het risico van suicide door piloten te verminderen. EASA is hiermee bezig. Ik beloof dat ik EASA hier actief op zal wijzen door ze schriftelijk te informeren over deze bespreking in de Kamer. In die brief zal ik ook het gevoel van urgentie benadrukken en het maatschappelijk belang hiervan. Boven op de Europese regelgeving separate nationale wetgeving ontwikkelen heeft volgens mij geen toegevoegde waarde; ik vermag die althans niet in te zien.

De voorzitter: Mevrouw Hachchi, u hebt geen interrupties meer. Maar het is fantastisch om te zien hoe u met uw gelaatsuitdrukking probeert om de Staatssecretaris dat ene antwoord te ontfoetselen. Het is een fraai beeld, maar u hebt er niets aan.

Staatssecretaris Mansveld: Voorzitter. De heer Bashir vroeg naar de alcoholtest, omdat hij eigenlijk wil dat er altijd een alcoholtest wordt afgenomen. Ik weet niet of dat de weg is die we moeten gaan. Je zet ook niet bij ieder stoplicht een politieagent neer om te kijken of er iemand door rood rijdt. Hiermee wordt op een goede manier omgegaan. Zo is er recentelijk weer een alcoholtest gehouden en aan de piloten kon gelukkig worden gecommuniceerd dat niemand met alcohol op het vliegtuig in is gegaan. Ik denk daarom dat we op de goede weg zijn.

De cri de coeur van de heer Leenders over de jonge piloten moet ik nog van een reactie voorzien. Het antwoord is ja. Ik zal met het Ministerie van Sociale Zaken bekijken welke mogelijkheden er zijn en welke informatie hiervoor nodig is. Het is een heel taai probleem. Ik weet dat heel goed, want mij is ook een aantal schrijnende gevallen onder de aandacht gebracht. Ik zal samen met het Ministerie van Sociale Zaken nagaan hoe we het positief kunnen beïnvloeden. Ik zeg toe dat ik de Kamer daarover zal berichten.

Voorzitter. Ik kom nu toe aan de Wet normering topinkomens en de luchtverkeersleiding. De heer Graus heeft daarover een vraag gesteld. Ik heb de commissie-Vreeman gevraagd om een onafhankelijk onderzoek uit te voeren naar de manier waarop zaken zijn georganiseerd en om daarna een advies uit te brengen. Ik heb vertrouwen in de heer Vreeman en ik wacht dan ook zijn advies af. Ik verwacht dat advies aan het begin van de zomer. Een aanvullend onderzoek naar de gevolgen van de Wnt is wat mij betreft voornamelijk niet aan de orde. De luchtverkeersleiding van de LNVL is momenteel bovendien niet onderworpen aan de Wnt. Er zal dus gekeken moeten worden welke effecten het heeft op de luchtverkeersleiding en op de uitkomsten van dat onderzoek loop ik niet vooruit.

De voorzitter: Daarmee komen we toe aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer.

Voordat we daarmee beginnen, heeft de heer Leenders nog een vraag voor de Staatssecretaris.

De heer Leenders (PvdA): Inderdaad, voorzitter, ik mis namelijk nog een antwoord op mijn vraag over de opmerkingen van de EVO over de vrachtdiensten op Schiphol.

Staatssecretaris Mansveld: Ik heb binnenkort een afspraak met de EVO! Dat schiet me opeens weer te binnen. Ik vind het belangrijk om eerst precies uit te vinden waaruit de kritiek van de EVO bestaat. We zullen het goed moeten analyseren, want het is niet iets waar je wel of niet zomaar

ja tegen kunt zeggen. Er moet goed naar gekeken worden en ik bericht de Kamer voor het kerstreces over de uitkomsten daarvan.

De **voorzitter**: Dan zijn we nu wel echt toegekomen aan de tweede termijn. Ik stel voor dat onze gewaardeerde woordvoerders daar maximaal anderhalf tot twee minuten voor benutten. Ik wil dit debat namelijk uiterlijk 13.30 uur afronden.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Sommige vragen van mij zijn niet beantwoord. Ik heb om een VAO gevraagd en ik zal daarin over sommige zaken moties moeten indienen. De Kamer moet er dan maar over beslissen.

Ik vind het jammer dat er niet is ingegaan op mijn verzoek om een echte luchtvaartvisie, een visie waar ik al jaren om vraag. Daarvoor zou samengewerkt moeten worden met de premier, de airlines en de luchthavens, zowel nationaal als regionaal. Ik heb de vergadering een minuutje of drie verlaten en misschien is het toen besproken. Ik vermoed helaas niet dat dit zo is.

De Wnt is wel degelijk een gevaar voor de luchtverkeersleiding in Nederland. Er vertrekken namelijk al mensen naar Qatar. Mogelijk dat ik over een onafhankelijke onderzoek daarnaar en een onafhankelijke risicoassessment een motie zal indienen.

Ik bedank de Staatssecretaris voor haar toezegging dat zij geen onomkeerbare stappen zal zetten tot na het rondetafelgesprek. Ik heb gevraagd wat de gevolgen zijn voor de regio's Limburg en Groningen mochten die luchthavens daar in gevaar komen doordat zij plotseling zelf moeten opkomen voor hun eigen luchtverkeersleiding. Nogmaals, ik zal het rondetafelgesprek afwachten. Dat kan, nu de Staatssecretaris de toezegging heeft gedaan geen onomkeerbare stappen te zetten. Dat is goed, want het zijn luchthavens van nationaal belang.

Verder vind ik het jammer dat de groei van Schiphol wordt tegengehouden. We kunnen naar 600.000 vliegtuigbewegingen. We kunnen van één plus één start- en landingsbanen naar twee plus twee. Het wiel is al uitgevonden en nu gaan we nog meer mensen belasten in Lelystad, ook al is dat second best. Het is second best, want er is daar geen goede infrastructuur en ook geen draagvlak. Ik zal deze keuze nooit kunnen begrijpen, maar wie weet wordt hiernaar ooit nog een parlementaire enquête gehouden. We zullen het allemaal gaan zien. Fijne dag, verder.

De **voorzitter**: U ook een fijne tweede termijn verder.

Mevrouw **Visser** (VVD): Een punt van orde.

De Staatssecretaris gaf in haar beantwoording aan dat zij alle vragen over het aandeelhouderschap en dergelijke zou doorgeleiden naar haar collega, zodat die vragen zouden kunnen worden betrokken bij het algemeen overleg over staatsdeelnemingen. Ik krijg dat graag bevestigd, want dan hoef ik die vragen niet nog een keer aan de orde te stellen. Kan de Staatssecretaris dit toezeggen?

Staatssecretaris **Mansveld**: De vragen die gerelateerd zijn aan staatsdeelnemingen, zal ik filteren uit het verslag van dit algemeen overleg en doorgeleiden naar de Minister van Financiën, zodat hij heel goed voorbereid bij de Kamer aankomt voor zijn algemeen overleg. U wilt dat die vragen beantwoord zijn voor dat algemeen overleg?

Mevrouw **Visser** (VVD): Graag, want dan kunnen we ze betrekken bij dat algemeen overleg.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al aangegeven dat een aantal vragen volgens mij niet beantwoord kan worden, want ook voor de Minister van Financiën geldt: zelfs als wij over die informatie zouden beschikken, is het heel ingewikkeld om daarop in te gaan, omdat het informatie is over aandelen en aandelentransacties. Ik zal hier even naar kijken en de commissie vervolgens schriftelijk informeren.

De **voorzitter**: Het zal worden genoteerd op de lijst van toezeggingen. De heer Van Helvert voor zijn tweede termijn.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Is de Staatssecretaris bereid, met de regio rond de luchthaven Twente in gesprek te gaan over de Technology Base Twente? Ik snap dat daar niet die 9 miljoen ingezet kon worden, maar om het terug te brengen naar 1,8 miljoen is misschien weer wat te veel van het goede.

Ik benadruk toch nogmaals het belang van vracht voor Schiphol. Is het mogelijk dat de Staatssecretaris zich ervoor inzet dat het niveau van 2014 in ieder geval wordt gehandhaafd? Ik vraag dat, omdat veel bedrijven afhankelijk zijn van vracht.

Wat heeft het bezoek van Rutte aan Hollande opgeleverd voor de KLM? Is door hen gesproken over afspraken met Qatar? Zo ja, heeft Rutte dan wellicht nog meer zaken rond de concurrentiepositie van KLM met Hollande besproken?

Ik maak de Staatssecretaris een compliment voor haar acties rond de Gulf carriers. Rest mijn punt van de proactieve houding. Hoe krijgen we het voor elkaar dat het kabinet proactief met ons contact houdt over alle luchtvaartzaken? Bespreek het vooraf, want dan hadden we nu geen verschil van mening gehad over de Gulf carriers.

Mijn laatste punt zijn de afspraken die De Juniac met de Staatssecretaris heeft gemaakt. De Staatssecretaris zegt dat zij het gespreksverslag niet naar de Kamer kan sturen. Ik snap dat zij dat niet wil, maar wij zijn wel volksvertegenwoordigers. Wij willen kunnen controleren welke afspraken er zijn gemaakt, omdat KLM en Schiphol van groot belang zijn voor Nederland. Op de een of andere manier zal er een briefje naar de Kamer moeten worden gestuurd, waarin de afspraken staan die in dat gesprek zijn gemaakt en waarvoor beide partijen staan. Deze vraag leeft breed in de Kamer, want we willen het allemaal weten. Iedereen benoemt het op een andere manier, maar dat briefje moet er wel komen.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Helvert, ik onderbreek u. Uw betoog is helder. Uw vraag is helder en uzelf herhalen is echt niet nodig.

De heer **Leenders** (PvdA): Voorzitter. De Staatssecretaris heeft Schiphol complimenten gemaakt over het nieuwe veiligheidssysteem. Ik sluit mij daar graag bij aan. Ik heb gisteren begrepen dat het prima is gegaan. Dat nieuwe systeem is bedoeld om de concurrentiepositie van Schiphol te versterken. In de context van ons overleg van vandaag zijn dat belangrijke dingen, want Schiphol zal er vooral zelf voor moeten zorgen dat ze haar concurrentiepositie versterkt. De overheid kan daaraan bijdragen door de landzijdige bereikbaarheid te verbeteren en het luchtvaartbeleid te versterken.

Er is een verslag gemaakt van het gesprek van maart 2015 over Air France-KLM. Er komen meerdere verslagen aan van overleggen. Daar staan handtekeningen onder. Ik ben erg tevreden met de toezegging van de Staatssecretaris dat die verslagen ter inzage zullen worden gelegd om onze controlerende taak op een serieuze manier te kunnen uitvoeren. Die controlerende taak moeten we hier heel serieus nemen, gelet op het belang van de context. Ik heb begrepen dat dit eenmalig is, maar dan wel eenmalig per verslag. Dat lijkt mij voldoende voor ons.

De Staatssecretaris heeft ook een toezegging gedaan over de woningbouw rondom Schiphol. De Staatssecretaris zal die toezegging over het besluit tot beperking van de woningbouw in de tweede geluidscontour voor 1 september gestand doen. Heb ik goed begrepen dat het daarbij vooral gaat om de transformatie van kantoorgebouwen?

Ik bedank de Minister hartelijk voor haar toezegging over de piloten. Deze kwestie sleept zich namelijk al heel lang voort. We hebben hierover dan ook al vaker gesproken. Ik heb één ding gemist in die toezegging en dat is de termijn. Kan de Staatssecretaris mij zeggen wanneer wij hierover iets zullen horen?

Ik bedank de Staatssecretaris ook voor haar toezegging over het transport op Schiphol en de noodkreet van de EVO. Goed dat wij daar voor het kerstreces meer over horen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Een korte samenvatting van dit debat is: een blauw gevoel, maar wel het hoofd koel houden. Ik mis dat helaas nog wel een beetje in de beantwoording van de Staatssecretaris van de vragen over de afspraken over de evenwichtige groei. De Staatssecretaris verwijst naar de commissie van wijzen, laat ik die zo maar even noemen. Zij spreekt over het gevoel dat er sprake is van evenwichtige groei. Een gevoel is hartstikke goed, maar juist bij dit soort disputen is vooral belangrijk dat je met elkaar afspraken hebt gemaakt over een heldere meetlat. Die mis ik nog steeds en ik heb de Staatssecretaris ook niet horen ingaan op mijn vragen hierover.

De kern van mijn vragen over de gesprekken in 2009 is de vraag of er toen harde afspraken zijn gemaakt over evenwichtige groei. Hoe het proces gaat, weten we. Verder is het natuurlijk ook goed dat die drie wijze heren of dames nog niet zijn bevraagd. Het is prima om privé af te gaan op ons gevoel, maar bij dit soort zakelijke afspraken heb je echt een meetlat nodig. Ik roep de Staatssecretaris nadrukkelijk op om in ieder geval de Kamer duidelijkheid te verschaffen over die meetlat. Daarmee voorkomt zij ook dat wij hierover continu met haar in discussie gaan. Ik benadruk dit nu nog een keer, omdat er in 2003 wel afspraken zijn gemaakt die gerelateerd waren aan het volume.

De volgende vraag gaat ook over gevoel. De Staatssecretaris zegt dat zij gesproken heeft over het niet uitbreiden van de landingsrechten, maar dat zij niet gaat over wat de andere lidstaten doen. Als je met elkaar afspraken maakt en als je je aan gezamenlijke onderhandelingen met de Golfstaten committeert, is dat een heel duidelijke uitspraak. Ik roep de Staatssecretaris op om deze boodschap mee te nemen naar de Transportraad van volgende week en er in ieder geval met haar Franse collega over te spreken. Het is niet een beetje zwanger: of we gaan met elkaar dit proces in op basis van de afspraken die we daarover hebben gemaakt of we doen dat niet. Als we dat niet doen, dan is het uiteindelijk wel ieder voor zich. Ik wil daar graag duidelijkheid over krijgen van de Staatssecretaris, want dit bepaalt ook hoe wij de tijdelijke maatregelen zullen beoordelen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik bedank de Staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn.

Over de huwelijksvoorwaarden van Air France en KLM was de Staatssecretaris duidelijk: het Nederlandse belang is niet in het geding. Ik hoef niet te herhalen wat dat belang is, want dat weet iedereen. Dit dossier zullen we natuurlijk blijven volgen.

Ik bedank de Staatssecretaris voor haar toezegging over de Omgevingsraad en de knelpunten in de regio. Zij komt hierop na de zomer terug bij de Tweede Kamer. Ik wil nu al wel het signaal afgeven dat het voor het oplossen van de knelpunten belangrijk is dat er duidelijkheid komt. Of het nu ja of nee wordt, er moet duidelijkheid komen over het bouwen rond Schiphol.

Ik ben over twee punten iets minder tevreden. Het eerste zijn de giftige stoffen in de cockpits. Ik vind namelijk dat de Staatssecretaris zich niet langer mag verschuilen achter het internationale traject. Ik heb een concreet voorbeeld gegeven van onze eigen inspectie. Die kreeg tot nu toe alleen maar geurincidenten gemeld, maar niet de resultaten van de onderzoeken daarnaar. De inspectie weet dus niet waar we het precies over hebben. Hier kan de Staatssecretaris nationaal wel degelijk een kleine stap zetten. Ik zal hierover een motie indienen, tenzij de Staatssecretaris mij in tweede termijn verrast.

Mijn tweede punt is de psychologische keuring van piloten. In Europa vastleggen dat piloten psychologisch in orde moeten zijn om achter het roer te mogen zitten, is namelijk echt wat anders dan wettelijk verankeren dat bedrijven kunnen afdwingen dat een piloot gekeurd wordt. Ik ben bereid om ook op dit punt een motie in te dienen. Als het daartoe komt, kunnen we het hier in het VAO nog een keer met de Staatssecretaris over hebben. De Staatssecretaris kan dat ook nu voorkomen door hieraan wat meer woorden te wijden in tweede termijn.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik bedank de Staatssecretaris voor haar toezegging dat haar ministerie en zij zich actief gaan bemoeien met de discussie over oneerlijke concurrentie en dat het ministerie actief mee gaat doen met het verdere proces. Ik zou hiervan graag periodiek op de hoogte worden gehouden.

Wij nemen geen genoegen met de openbaarheid rond het verslag van de toezeggingen die De Juniac heeft gedaan. Wij willen echt dat er duidelijkheid komt over wat er precies is afgesproken en welke juridische rechten we daaraan kunnen ontlenen. Het mooiste zou zijn dat het verslag gewoon openbaar wordt gemaakt, want dan kunnen deskundigen en de media met ons meekijken. Het is sowieso wel een goed idee dat de media een WOB-verzoek hierover indienen. Maar dat laat ik natuurlijk aan de media over! Wij willen in ieder geval van de Staatssecretaris de garantie dat er afspraken zijn gemaakt over een eerlijke hubontwikkeling tussen Amsterdam en Parijs, dat de financiële positie en de onafhankelijke positie van KLM binnen de holding gewaarborgd is, dat de staatsgaranties uit 2003 van kracht blijven, dat SAK I en II in stand blijven en dat er geen verdere centralisatie naar Parijs plaatsvindt van taken, posities enzovoort.

De **voorzitter**: Ik heb bijna de neiging om het journaal te betrekken bij de beantwoording, maar we doen het in eerst instantie met de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Een aantal punten is al de revue gepasseerd. De vragen over de ontwikkeling van de Technology Base Twente geleid ik door naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Ik weet dat hierover gesprekken plaatsvinden.

Wat heeft de Minister-President met de heer Hollande besproken? Volgens mij heeft de Minister-President gisteren met de heer Valls gesproken en wat de uitkomsten van dat gesprek zijn, kan ik de commissie niet zeggen, want daar gaan de Minister-President en de heer Valls over.

Volgens mij is er een misverstand gerezen, want de heer Van Helvert vraagt naar het verslag van mijn gesprek met Vidalies, maar dat is niet het gesprek waar ik op doel. Ik heb een gesprek gehad met de heer De Juniac en de heer Elbers. Over dat gesprek heb ik de Kamer per brief bericht. Ik heb vandaag gemeld dat er van dat gesprek ook een verslag is gemaakt en dat ik dat gespreksverslag, gezien de historie van deze discussie, vertrouwelijk ter inzage wil leggen om de Kamer te laten zien dat de informatie in de brief ook in een document staat waaronder een handtekening staat. Niet meer en niet minder! De heer Bashir denkt hier anders over en wil een juridische analyse. Ik heb de Kamer echter al een brief

gestuurd. Verder houd ik het bij wat ik al over het verslag heb gezegd. Ik denk dus dat er sprake is van een misverstand.

De heer **Van Helvert** (CDA): Volgens mij bedoelen we wel degelijk hetzelfde gesprek. Er werd wat lacherig gedaan toen de heer Bashir over een WOB-verzoek begon, maar met het memorandum ging het natuurlijk ook zo. We mochten dat MoU vertrouwelijk inzien, maar we mochten er niks over zeggen. Pas na het WOB-verzoek konden we er in het openbaar over spreken. Wij zijn volksvertegenwoordigers! Het moet niet nodig zijn dat wij via de media aan stukken moeten proberen te komen. Dit kan echt niet! Voorzitter, ik vraag u daarom ook als voorzitter een klemmend beroep te doen op de Staatssecretaris om ons een document te geven – dat hoeft niet een-op-een het gespreksverslag te zijn – waarin staat welke afspraken er zijn gemaakt. Wij willen controleren. Dat is onze taak. Daar zijn we voor ingehuurd. Het kan dan ook niet zo zijn dat wij de regering via de media moeten vragen om bepaalde stukken in te mogen zien.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat document heb ik aan de Kamer verstrekt: dat is de brief. Het is dan de vraag of ...

De heer **Van Helvert** (CDA): Maar daar staat geen handtekening onder.

De **voorzitter**: Excuus, Staatssecretaris, ik onderbreek u over. Mijnheer Van Helvert, er zijn fatsoensnormen voor een debat als dit. We hebben regels afgesproken. Houd u zich daar alstublieft aan. Ik zou dat zeer op prijs stellen. U hebt een antwoord gekregen. De vraag is meerdere keren gesteld en dan doet u nota bene een beroep op mij als voorzitter om de Staatssecretaris ergens van te overtuigen. Dat is natuurlijk een onjuiste manier van doen. Ik zit naast haar en leid het debat; dat is de manier waarop we het doen. Mijnheer Bashir, op hetzelfde punt? Heel kort dan!

De heer **Bashir** (SP): Ik sluit me aan bij het verzoek van de heer Van Helvert. Kamerleden hebben een grondwettelijk recht op informatie. Dit is echt heel belangrijk. Wij moeten de regering controleren, maar als wij geen informatie krijgen, kunnen wij de regering niet controleren. Wij willen dus gewoon weten wat er is afgesproken en wat er op papier staat.

De **voorzitter**: Staatssecretaris, een moment. Ik wil niet dat het een chaos wordt. Ik geef de heer Graus heel kort het woord.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter, ik steun het verzoek van mijn collega's. Bij een dossier van Economische Zaken heb ik ook via de pers achter informatie moeten komen. Dat is te gek voor woorden. Dit kan echt niet. Dit is een blamage voor de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Ik steun dus mijn collega's die dit verzoek hebben gedaan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil de Kamer er toch op wijzen dat ik de Kamer wel degelijk heb geïnformeerd. Ik heb de Kamer namelijk kort na dat gesprek een brief gestuurd, waarin ik exact heb aangegeven welke toezeggingen zijn herbevestigd.

De **voorzitter**: Er resteren nog enkele openstaande vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik denk dat er een misverstand is gerezen bij mevrouw Visser. Ik hoop namelijk niet dat de commissie van wijzen zaken op basis van gevoel doet, maar dat er aan haar beslissingen een inhoudelijke argumentatie ten grondslag ligt. Ik heb alleen maar willen aangegeven dat er minimaal bij een van de partijen het gevoel

moet zijn dat de twee hoekstenen niet evenwichtig worden gebruikt voordat een zaak aan de commissie wordt voorgelegd. Ik heb niets meer en niets minder willen zeggen. Vervolgens is het aan de commissie om te besluiten wat zij met die zaak doet op basis van het MoU en de overeenkomsten die er liggen.

De **voorzitter**: Mevrouw Visser, wat mag het zijn? De Staatssecretaris zit echt midden in haar beantwoording.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter, ik wil mijn vraag verduidelijken, want de staatssecretaris stond op het punt om naar een ander onderwerp over te gaan.

Mijn vraag ging over het gevoel en de evenwichtige verdeling. Klopt het dan dat er geen enkele afspraak is vastgelegd over de manier waarop er beoordeeld moet worden of er sprake is van een evenwichtige beoordeling? Ik vind het heel belangrijk om te weten wat hierover nu wel of niet is afgesproken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daarom verwees ik naar de monitoring van de hubontwikkeling die sinds 2004 wordt gedaan door SEO. Naar mijn beste weten is hiernaar dus al elf keer een monitor uitgevoerd door SEO. In die monitors wordt aangegeven hoe de hubs zich in vergelijking tot elkaar ontwikkelen.

In eerste termijn heb ik al aangegeven dat de landingsrechten natuurlijk onderwerp zijn en blijven van mijn gesprekken met andere landen. Ik zal de brief aan de Transportraad zeker opnemen met Frankrijk en Duitsland. In dat gesprek zal ik hen herinneren aan mijn steun en aan de redenen waarom ik mijn steun heb verleend.

Mevrouw Hachchi vroeg naar de giftige stoffen. Vanaf november ligt er een verplichting vast in de EU-verordeningen over de meldingen en de analyses van de luchtvaartmaatschappijen. Die analyses zal ik delen met de nieuwe adviesgroep. Ik heb verder begrepen dat die dan verplicht met de ILT gedeeld moeten worden. Ik hoop dat dit het antwoord is dat mevrouw Hachchi zocht, want zij suggereerde dat de ILT die onderzoeken niet kreeg. Het is dus vanaf aanstaande november verplicht om onderzoeken te melden aan de ILT.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ter verheldering, het gaat mij vooral om de meldingsincidenten.

Het is verplicht om die incidenten te melden aan de inspectie. De Staatssecretaris vult dat nu dus aan met de toezegging dat vanaf november de resultaten van de onderzoeken naar de meldingen bij de inspectie terecht zullen komen. Heb ik dat goed begrepen? Ik baseer me voor deze vraag op het factsheet van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord daarop is ja.

Voorzitter. Een wettelijk verplichte psychologische keuring in Nederland heeft geen toegevoegde waarde. Belangrijker is dat het wordt verankerd in in ieder geval de regelgeving van de EASA. Wat mij betreft levert de EASA vervolgens input aan de ICAO. Niemand wil natuurlijk dat iets dergelijks nog een keer gebeurt en daarom wil ik dat de psychologische testen zo verankerd worden dat we bruikbare testen krijgen. Dat zijn testen die passen bij de doelgroep en waarmee we voorkomen wat we willen voorkomen. Als je het alleen in Nederland doet, dan ... In onze buurt wonen mensen die in Nederlandse vliegtuigen vliegen, maar Schiphol is een internationale hub en er landen daar dus heel veel piloten met een andere nationaliteit. Die piloten zijn niet in Nederland opgeleid en vliegen na een landing gewoon weer door. Ik wil daarom dus dat het breder verankerd wordt. Een wettelijke verplichting voor alleen Nederlandse piloten biedt alleen maar schijnzekerheid en dat is niet goed.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het een sluit het ander niet uit. Ik snap waarom de Staatssecretaris het internationale traject noemt en het is heel goed dat zij aangeeft dat zij dit punt bij haar bondgenoten binnen en buiten Europa zal aankaarten. Je kunt tegelijkertijd natuurlijk ook nationaal stappen zetten. Misschien dat de Staatssecretaris het te vroeg vindt om nu meteen een ja of een nee te geven. Als dat zo is, zou ik haar willen vragen om de Kamer per brief te informeren wat we op nationaal niveau kunnen doen en daarbij het voorbeeld van de machinisten te betrekken. Ik wil echt weten welke route we daarvoor zouden moeten bewandelen. Ik ondersteep ten slotte nogmaals dat het nationale het internationale niet hoeft te blokkeren; het kan allebei.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind dit een interessante vraag om voor te leggen aan de nieuwe nationale adviesgroep. Hoe kijkt u hiernaar en hoe verhoudt zich dit met de opdracht die u hebt gekregen? Daarna kan ik de Kamer berichten hoe ik het advies van de commissie beoordeel.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik wil niet vervelend doen, maar die adviescommissie zou zich bezig gaan houden met de giftige stoffen. Moet die commissie zich nu ook gaan bezighouden met de psychologische keuring?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is jammer, maar u hebt gelijk. Ik had zo'n advies wel op prijs gesteld, maar ik zeg u nu een brief toe. Ik zal erover nadenken en u informeren nadat ik hierover bij deskundigen advies heb ingewonnen.

De heer Van Helvert stelde een open vraag over de vracht, maar ik heb al toegezegd om hierop voor de kerst terug te komen, nadat ik het met de sector en de EVO heb geanalyseerd. Die afspraak met de EVO staat overigens al ingepland.

De **voorzitter**: Volgens mij zij wij ...

De heer **Graus** (PVV): Het belangrijkste is dat ...

De **voorzitter**: Mijnheer Graus, ik was zelf aan het woord! Ik wil eigenlijk het debat sluiten.

De heer **Graus** (PVV): Dan moet u niet zo veel praten, voorzitter, want dan duurt het nog langer.

De **voorzitter**: Nou, nou, nou, nou.

De heer **Graus** (PVV): Het is een belangrijk punt. Ik heb om een deltaplan gevraagd. Ik noem het een luchtvaartplan, maar Elbers noemt het een deltaplan. De Staatssecretaris heeft in het geheel niet gereageerd op die vraag, ook al is het voor mij een essentieel aspect van dit algemeen overleg.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Graus heeft helemaal gelijk. Ik heb de afgelopen maanden veel gekeken naar de luchtvaartsector en de daarbij betrokken partijen. Als ik dat zeg, heb ik het ook over Schiphol, de gemeenten, de provinciale overheden en over alle andere partijen die hierbij betrokken zijn. Wij willen gezamenlijk komen tot beleid om de luchtvaart te ondersteunen en om daarvoor goede randvoorwaarden te ontwikkelen. Tegelijkertijd willen wij Air France-KLM, met KLM op de hub Schiphol, en de netwerkfunctie van Schiphol maximaal neerzetten. Er is een continue dialoog en ik zie dat iedereen zijn rol daarbij goed oppakt. Air France-KLM is gekomen met een strategisch plan, Schiphol investeert in zijn tarieven en de overheden zorgen voor randvoorwaarden en gaan in

gesprek. Ten slotte is er de dialoog in de Omgevingsraad Schiphol. Alle partijen pakken hun rol op. Ik vind het heel erg belangrijk dat partijen hun activiteiten op elkaar afstemmen. Hiervoor hebben we een redelijk goede overlegstructuur en ik zie dan ook dat we stappen kunnen zetten bij de afstemming. Ik zou dat kunnen illustreren met de discussie over de randvoorwaarden. Hoe ga je om met Schiphol en de toevoer van personen naar Schiphol en hoe weet je zeker dat er voldoende treinen aankomen? Er zijn allerlei overleggen en daar zit ook de KLM bij aan tafel. Er worden echt verschillende overleggen georganiseerd waarin gesproken wordt over de vraag hoe je op korte en lange termijn de problemen kunt tackelen. Ondanks al dat luchtvaartbeleid met een nieuw plan komen zou de indruk wekken dat we tot op heden de verkeerde dingen gedaan hebben. Ik denk niet dat dat het geval is en ik zie dan ook niet uit naar een specifiek plan van een x-aantal pagina's, maar naar een situatie waarin partijen bereid blijven om met elkaar om de tafel te gaan. Ik probeer dat dan ook te faciliteren. Alleen op die manier kunnen we concrete problemen tackelen.

Er ligt een strategisch plan van Schiphol. Er ligt een strategisch plan van Air France-KLM. Die plannen laten zien wat de grote partijen zouden willen doen en hoe zij het voor zich zien dat we dat gezamenlijk op een luchthaven voor elkaar krijgen. Daarmee wil ik niet de argumentatie voor het nut van een dergelijk plan ontkennen, maar ik betwijfel dus of een nieuw plan het beste middel is. Ik denk op dit moment zelfs dat het dat niet is.

De heer **Leenders** (PvdA): Ik heb een termijn gevraagd bij de toezegging over de arbeidsmarkt. Ik geloof dat ik de Staatssecretaris die nog niet heb horen noemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind dat best wel een ingewikkeld probleem, omdat ik niet helemaal kan overzien wat het betekent voor andere dan mijn eigen portefeuille. Ik wil daarom eerst in gesprek met de Minister van Sociale Zaken over de vraag hoe we hiermee om zouden moeten gaan en wat dit probleem precies omvat. Met het oog hierop zou ik niet meer willen toezeggen dan dat ik ga proberen om in november of december hierop een antwoord te geven. De heer Leenders vraagt overigens om best wel heel concrete zaken. Mocht blijken dat het zo ingewikkeld is dat ik december niet haal, zal ik de Kamer berichten waarom het zo ingewikkeld is. Ik kan het nu niet helemaal overzien. Als ik toezeg «binnen twee maanden», dan zou mijn collega wel eens kunnen zeggen «hoe heb je dat kunnen zeggen»!

De **voorzitter**: Volgens mij zijn we nu echt rond. Ik sluit af met de toezeggingen:

- De Staatssecretaris legt het ondertekende verslag met hierin haar afspraken met Air France-KLM vertrouwelijk ter inzage bij de Kamer voor de duur van een week.
- De Staatssecretaris verzoekt de Minister van Financiën of hij de vragen van het lid Van Helvert en het lid Visser over aandelen in Air France-KLM en de wet Florance schriftelijk kan beantwoorden voor het algemeen overleg staatsdeelname op 24 juni. Zij zal de Kamer hierover schriftelijk nader informeren.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer over de actie die zij met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid onderneemt om evenwicht op de arbeidsmarkt van piloten te bevorderen. Die informatie komt zo mogelijk in november of december naar de Kamer. Als er onduidelijkheden zijn, komt de Staatssecretaris eerder terug naar de Kamer.
- De Staatssecretaris bericht de Kamer voor het kerstreces over haar gesprek met de EVO over het vrachtvervoer vanaf Schiphol.

- De Staatssecretaris geeft voor 1 september 2015 duidelijkheid over de transformatie in de tweede geluidszone rond Schiphol.
- De Staatssecretaris doet de Kamer een brief toekomen over wat zij nationaal kan doen aan de psychologische keuring van piloten.

Dat waren de toezeggingen. Ik deel ten slotte mee dat het lid Graus een VAO heeft aangevraagd.

Ik bedank iedereen hartelijk voor zijn of haar belangstelling, maar met name de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de mensen van haar ambtelijke staf en de mensen op de publieke tribune.

Sluiting 13.22 uur.

Volledige agenda

1. *Openbaarmaking documenten inzake Air France KLM*
Kamerstuk 31 936, nr. 268 – Brief regering d.d. 27-05-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
2. *Uitkomsten van het gesprek met de Franse Staatssecretaris van Transport en de president-directeuren van Air France KLM en van KLM*
Kamerstuk 31 936, nr. 262 – Brief regering d.d. 13-03-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
3. *Situatie Air France KLM mede naar aanleiding van publicatie jaarcijfers 2014*
Kamerstuk 31 936, nr. 259 – Brief regering d.d. 19-02-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
4. *Ontwikkelingen bij Air France KLM*
Kamerstuk 31 936, nr. 256 – Brief regering d.d. 10-02-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J.
5. *Ontwikkelingen bij KLM*
Kamerstuk 31 936, nr. 241 – Brief regering d.d. 16-12-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
6. *Aanbieding van drie onderzoeken op het gebied van luchtvaart*
Kamerstuk 29 665, nr. 211 – Brief regering d.d. 25-02-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
7. *Verzamelbrief Luchtvaart*
Kamerstuk 31 936, nr. 263 – Brief regering d.d. 25-03-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
8. *Ongeval op 25 maart 2015 met een vliegtuig van maatschappij Germanwings*
Kamerstuk 24 804, nr. 85 – Brief regering d.d. 31-03-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
9. *Reactie op het rapport «Gezondheidsklachten bij luchtvaartmedewerkers in relatie tot de luchtkwaliteit van cockpit en cabine»*
Kamerstuk 31 936, nr. 260 – Brief regering d.d. 24-02-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
10. *Aanbieding van de Jaarverslagen 2014 van de Alderstafels en toepassing nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tussen 22:30 en 23:00 uur*
Kamerstuk 29 665, nr. 214 – Brief regering d.d. 28-04-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

11. *Beleidsadvies Herziening Heffingenbeleid Luchtvaart
Kamerstuk 31 936, nr. 258 – Brief regering d.d. 18-02-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
12. *Handhavingsrapportage Schiphol van 1 november 2013 tot en met
31 oktober 2014
Kamerstuk 29 665, nr. 213 – Brief regering d.d. 23-03-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
13. *Reactie op verzoek over de opzet van onderzoek naar de aanwezigheid
van ultrafijn stof in de omgeving van Schiphol en de mogelijke gevolgen
voor de gezondheid van omwonenden 30175–206 – Brief regering d.d.
19-01-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
14. *Verkiezingen Omgevingsraad Schiphol
Kamerstuk 29 665, nr. 209 – Brief regering d.d. 03-12-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
15. *Stand van zaken inzake de planning rond het Luchthavenbesluit
Lelystad
Kamerstuk 31 936, nr. 264 – Brief regering d.d. 31-03-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
16. *Aanbieding van de evaluatie aan van het convenant «reduceren risico
vogelaanvaringen»
Kamerstuk 28 286, nr. 778 – Brief regering d.d. 18-12-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
17. *Vliegen zonder geldig Bewijs van Luchtwaardigheid
Kamerstuk 31 936, nr. 266 – Brief regering d.d. 18-05-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
18. *Rijksbetrokkenheid bij vervolg luchthaven Twente en voorhang
koninklijk besluit decentralisatie bevoegd gezag
Kamerstuk 31 936, nr. 267 – Brief regering d.d. 27-05-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
19. *Reactie op het bericht «Staatsgaranties voor Schiphol en KLM
boterzacht» in de Volkskrant d.d. 1 juni 2015
Kamerstuk 29 665, nr. 216 – Brief regering d.d. 03-06-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
20. *Uitvoering van de motie van de leden Bashir en Elias over het in beeld
brengen van de factoren waardoor oneerlijke concurrentie ontstaat binnen
de luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 254)
Kamerstuk 31 936, nr. 269 – Brief regering d.d. 02-06-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
21. *Synergie-effect samenvoeging Alderstafel Schiphol en Commissie
Regionaal Overleg Schiphol (CROS)
Kamerstuk 29 665, nr. 215 – Brief regering d.d. 02-06-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
22. *Reactie op verzoek van het lid Hachchi, gedaan tijdens de Regeling van
Werkzaamheden van 19 mei 2015, over het bericht «Dodelijk gif in
vliegtuig»
Kamerstuk 31 936, nr. 270 – Brief regering d.d. 02-06-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*