

Vergaderjaar 2015–2016

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 303

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 november 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 30 september 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over de **Luchtvaart**.

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

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

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, Remco Dijkstra, Graus, Hachchi, Van Helvert, Monasch, Van Tongeren en Visser,

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

Aanvang 11.32 uur.

De **voorzitter**: Voorzitter. Goedemorgen. Ik heet de mensen hier in de zaal, de mensen die het debat volgen via internet of televisie, Staatssecretaris Mansveld en de aanwezige leden van harte welkom. Ik wil de leden als eerste een vraag stellen. De heer Monasch zit formeel nog niet in deze commissie, daar wordt nog aan gewerkt. Geven de leden toestemming dat hij het woord voert namens de Partij van de Arbeid, ondanks dat hij nog niet helemaal geïnstalleerd is?

De heer **Graus** (PVV): Als hij een paar moties van mij wil steunen, heb ik daar geen moeite mee.

De **voorzitter**: Dat zien wij later.

Ik sta een spreektijd van zeven minuten en twee interrupties per woordvoerder toe.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. De regering laat milieugeneuzel, verzonnen door de EU-elite, prevaleren boven ons nationaal belang en de economische en sociaalmaatschappelijke waarden van KLM en Schiphol. Ryanair en easyJet verstevigen hun aanwezigheid op Schiphol, de Turkse luchthavens nemen onze hubfunctie over en de Golfstaten concurreren de boel kapot door staatssteun en lage kerosineprijzen. Daar kunnen onze jongens niet tegenop. De Aziaten zijn een soort lachende derde. De luchthaven zonder benodigd draagvlak en afdoende infrastructuur, Lelystad Airport, gaat ironisch genoeg buitenlandse maatschappijen met extra lage tarieven subsidiëren. Daardoor is het geen overflowhaven van Schiphol meer, maar vormt het directe concurrentie voor KLM en ontstaat er kannibalisme op de lange termijn, zelfs voor Schiphol. Daar komen ze nog wel achter.

Op de PVV na belemmeren alle partijen de groei van onze mainport tot maximale capaciteit, dat wil zeggen 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Vanuit vrijwel alle airlines klinkt het dat het in 2008 opgestelde Alders-akkoord achterhaald is. Het is gebaseerd op een visie die nog stamt uit de tijd voor de opkomst van de Turken en de Golfcarriers, van moderne, grotere, stillere en zuinigere vliegtuigen, andere landingstechnieken en noem maar op. De PVV ontving tijdens het rondetafelgesprek steeds meer steun en waardering voor de standpunten en ingediende moties, ook vanuit de aanwezige luchtvaartwetenschappers. Het is uniek dat een PVV'er gelijk krijgt. Dat werd tot nu toe nooit gedaan. We hadden wel gelijk, maar we kregen het niet, maar nu wel. We willen dat Schiphol tot de wereldtop blijft behoren en haar hubfunctie niet verliest. De geluidswinst door veel stillere vliegtuigen en andere landingstechnieken moet worden gebruikt om meer vliegbewegingen te faciliteren. Van één plus één naar twee plus twee simultaan gebruikte start- en landingsbanen. De verworpen PVV-moties werden in het rondetafelgesprek verwoord door enkele partijen en wetenschappers. Hoe kijkt de Staatssecretaris gelet op die ontwikkelingen aan tegen mijn moties? Die zijn eerder verworpen, maar ik kan ze opnieuw indienen.

De PVV is tegen het gevoerde selectiviteitsbeleid, maar we steunen de Staatssecretaris in haar strijd tegen de Golfcarriers uit het Midden-Oosten,

ook al kunnen deze volgens deskundigen juridisch gezien niet geweigerd worden. Ik ben ook geen deskundige op dat punt.

Wij vroegen en vragen nog steeds om een toekomst- en concurrentiebestendige luchtvaartvisie, een soort integrale overheidsaanpak.

Het systeem waarbij alle Nederlandse vliegvelden de kosten van de luchtverkeersleiding delen, zorgt ervoor dat Eelde en Maastricht Aachen Airport, regionale luchthavens van nationaal belang, kunnen blijven bestaan. Zoals tijdens het rondetafelgesprek werd verwoord, is verandering van het huidige systeem een oplossing voor een probleem dat niet bestaat.

Er staat nog een door mij aangevraagd dertigledendebat gepland met betrekking tot de invloed van het noodlijdende Air France op onze blauwe zwanen. Helaas kreeg ik niet genoeg steun voor dit belangrijke debat. Maar daar gaan we dus nog uitvoerig over door. Wat ik toen nog niet eens wist, is dat de regering geen terugkoopoptie heeft bedongen. Mogelijk verliezen we KLM aan een andere buitenlandse maatschappij. Dat kan natuurlijk niet. Kunnen we alsnog een terugkoopoptie bedingen, op welke manier dan ook, desnoods op diplomatieke wijze? Dat laatste zou mijn manier niet zijn, maar dat zou natuurlijk ook kunnen.

Ik heb nog heel veel te vragen en te vertellen maar ik moet een beetje op de tijd letten. Ik weet niet hoelang ik nog heb.

De voorzitter: U hebt nog een paar minuten.

De heer **Graus** (PVV): Ik overweeg een motie op het punt van de terugkoopoptie. Die moet af te dingen zijn, zeker omdat we de Fransen met rust hebben gelaten ondanks wat ze ons allemaal hebben aangedaan de laatste jaren. Wat ze ons hebben aangedaan met de vissers en de luchtvaart is verschrikkelijk, dus dat moet heel goed af te dingen zijn. Ik wil graag een toezegging op het punt van de integrale overheidsaanpak, want dan hoef ik daarover geen motie in te dienen.

Ik kom op de infrastructuur rond Schiphol. Een van de deskundigen bij de rondetafelbijeenkomst zei dat de Schipholtunnel onveilig is. Dat wist ik ook niet. Wat gaan we daaraan doen? Wat is het plan van aanpak voor de infrastructuur rondom Schiphol? Hoe gaan we die verbeteren?

Ik wil ook een uitvoerige reactie in verband met de fair competition met de Golfstaten. Laten we ook de Turken goed in de gaten houden. Wat gaan we daaraan doen? Hoe gaat de Staatssecretaris dadelijk, als we het voorzitterschap van de EU hebben, aan de luchtvaart denken? Met welke plannen komt ze? Wat gaat ze daar inbrengen voor onze nationale trots? Ik heb nog een paar kleine verzoeken. Nederlandse piloten met een lichte vorm van diabetes kunnen door middel van een Brits-Ierse proef alsnog goedgekeurd worden om te blijven vliegen. De proef, die wordt gesteund door de European Air Safety Agency (EASA), de Europese luchtvaartautoriteit, redt carrières van prima piloten. Ik ken een piloot die er een paar jaar geleden bij Transavia uit is gekegeld. Dat was een van de beste piloten van Transavia en hij vliegt nu in het buitenland. Dat kan toch niet? Dat is een Zeeuwse jongen, een jongen van ons, die nu ergens anders vliegt. Ik vind dat echt te gek voor woorden. Hij heeft bij ons een opleiding gehad en anderen gaan ermee vandoor en dan moeten wij ook nog een deel van de kosten daarvan dragen. Dat is onvoorstelbaar. Wil de Staatssecretaris deze proef ook regelen voor onze piloten met een lichte vorm van diabetes?

Ik heb een motie ingediend over een soort risicoassessment, omdat we luchtverkeersleiders aan het verliezen zijn. De Staatssecretaris zei dat er maar eentje vertrokken is. Dat was misschien tot een aantal jaar geleden het geval, maar dat is nu niet meer zo. De Telegraaf heeft daar ook al over geschreven. Toen ik dat zei, schreef De Telegraaf daar helaas niet over. Ik heb dat al heel lang geleden neergelegd en toen zei de Staatssecretaris

dat het niet klopte wat ik zei, maar het klopte dus wel. Nu wil ik weten hoe we de luchtverkeersleiding, naar aanleiding van het risico assessment ...

De **voorzitter**: Komt u tot een afronding?

De heer **Graus** (PVV): Ja, zeker. Wil de Staatssecretaris dat risicoassessment alsnog doen in verband met de Wet normering topinkomens (WNT)? Het Freeman-rapport komt namelijk niet overeen met onderbouwde prognoses over de impact voor Schiphol en de luchtvaartsector. Ik kom op de kruissubsidie tussen vliegvelden en luchtverkeersleiding die mogelijk beëindigd wordt. Maastricht Aachen Airport wil, net als Groningen Airport Eelde, dat het systeem van One Group of Airports (OGA) en daarmee ook het kruissubsidiesysteem in stand blijft. Het schijnt dat het Schiphol slechts € 0,10 per passagier gaat kosten. Het gaat dus om een probleem dat niet bestaat. Ik krijg graag een toezegging van de Staatssecretaris op dit punt.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Helaas kan ik dit debat niet helemaal tot het eind meemaken, want ik moet om 12.30 uur naar een vergadering van de commissie voor Defensie. Gelukkig kan ik mijn inbreng doen en heb ik richting de Staatssecretaris scherpe vragen en opmerkingen. Sterker nog, op een aantal cruciale dossiers gaan we nog verder spreken met de Staatssecretaris, omdat er simpelweg nog geen besluiten van de Staatssecretaris voorliggen, maar daar kom ik zo meteen op. Mijn medewerker luistert mee, dus alle antwoorden komen weer bij mij terecht. Het debat over luchtvaart is complex. Er wordt namelijk op meerdere schaakborden tegelijkertijd geschaakt: wereldwijd, Europees, nationaal en regionaal. Het zijn verschillende schaakborden met verschillende spelers, maar ze zijn wel onlosmakelijk met elkaar verbonden. Wie die samenhang niet ziet, is onverantwoordelijk bezig. D66 heeft heel scherp dat we ervoor moeten zorgen dat een zet op het ene bord ons niet in moeilijkheden brengt op het andere bord.

Dat de belangen groot zijn, mag duidelijk zijn. Banen en de economische ontwikkeling staan op het spel. Om in de schaakmetafoor te blijven: de Staatssecretaris is de Koningin op al die schaakborden. Zij kan als een van de weinigen over het gehele bord bewegen, maar doet zij dat ook voldoende? Hoe doet zij dat? Stelt zij de andere speelstukken wel goed op? Heeft zij nog wel het overzicht? Ik vraag me dit serieus af, want we hebben inmiddels wel wat discutabele zetten van de Staatssecretaris gezien, denk bijvoorbeeld aan de soloactie met de landingsrechten kort geleden. De Staatssecretaris geeft overigens aan dat zij nogmaals haar collega's verzocht heeft geen nieuwe landingsrechten uit te geven. Zonder in herhaling te vallen, wil ik weten hoe hard deze afspraken zijn.

Schaken gaat om het zetten van stappen. Het is erg als je helemaal geen stap zet. Ik wil het dan ook hebben over de ruimtelijke ontwikkeling rondom de regio Schiphol. Lokale bestuurders in de regio Schiphol hebben enorme lijsten opgesteld van bouwprojecten die helemaal stilliggen omdat de Staatssecretaris er maar niet uitkomt met haar collega Blok. D66 wil vooruitgang en geen stilstand. Blijkbaar denkt de Staatssecretaris daar anders over. Wij horen dat zij binnenkort aan tafel zit, maar gaat zij dan eindelijk, na meer dan anderhalf jaar, knopen doorhakken? Misschien moet ik het niet eens vragen. Ik wil gewoon dat de Staatssecretaris voor het eind van dit jaar een besluit neemt over de regio Schiphol. Collega van Helvert wil dit ook, maar hij kan in zijn eigen inbreng woorden hieraan wijden.

De tweede fase van de uitbreiding van Eindhoven Airport is een ander groot dossier waarop de Staatssecretaris aan zet is. Gisteren is er met de Staatssecretaris een uitvoerig debat over de informatievoorziening aan de Kamer geweest. De bewoners komen er aan de Alderstafel niet meer uit en er leven zorgen bij hen. We weten ook dat de slots op 8 oktober

verdeeld moeten worden, dus de tijd dringt. De Staatssecretaris heeft eerder aangegeven dat ze in september knopen doorhakt, maar ook daarvan heeft de Kamer niets gezien. Kan zij hierop reageren, ook in het kader van de zetten die ze zou moeten doen op het schaakbord? Wat de Alderstafel betreft, heeft de heer Alders in augustus een laatste poging ondernomen om tot een compromis te komen over Eindhoven Airport, maar dat is niet gelukt. Ik had hem graag een aantal vragen willen stellen tijdens de hoorzitting, maar dat is niet gelukt. De Kamer zal hem daarom nog een keer uitnodigen. De bal ligt echter bij de Staatssecretaris. Pas als een besluit is genomen, kunnen we een concreet debat voeren. Wij horen uit de regio dat men zich niet serieus genomen voelt bij de discussie over Eindhoven Airport. Licht dit aan de wijze waarop de Alderstafel tot besluiten komt? Of is er meer aan de hand? Ik hoop dat de Staatssecretaris met D66 deelt dat draagvlak essentieel is voor de tweede fase. Als we dan dankzij de Staatssecretaris toch die vertraging hebben, kan zij dan aangeven of zij dit meeneemt in haar besluitvorming?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik hoor D66 terecht oproepen tot duidelijkheid over Schiphol, maar volgens mij ligt hetzelfde vraagstuk voor met betrekking tot Eindhoven. Er ligt geen kabinetsreactie op de stukken van de Alderstafel, maar ik ben wel benieuwd naar de reactie van D66 op de voorliggende stukken over Eindhoven Airport. Er ligt ook vier jaar Alderstafel voor, inclusief allerlei adviezen en een afgewogen oordeel over de manier waarop die adviezen zijn gewogen. Wat vindt D66 ervan? Is D66 bereid het Alders-advies over te nemen?

Mevrouw **Hachchi** (D66): We hebben het eerder met de Staatssecretaris gehad over het traject van Eindhoven. De Alderstafel is in het leven geroepen om alle belanghebbenden bij elkaar te brengen en tot gedragen afspraken te komen. Afgelopen zomer heb ik echter met mijn collega van de Partij van de Arbeid een motie ingediend omdat er signalen kwamen dat de inbreng van de omwonenden onvoldoende werd meegenomen. De Staatssecretaris heeft de heer Alders naar mijn weten erop gewezen dat hij nogmaals een poging moet doen. Daar is alleen een voorstel uitgekomen, waarin de heer Alders schrijft dat ze de belanghebbenden gehoord hebben maar niet verder komen, dat ze niet meer kunnen doen en dat dit is wat er voorligt. Het is zorgvuldig om eerst de vraag te stellen of de belanghebbenden gehoord zijn en of hun mening serieus is meegenomen. Ik heb niet voor niets zelf een werkbezoek aan Eindhoven Airport gebracht en verschillende spelers gesproken. Ik krijg verschillende signalen. Als er een besluit genomen wordt, is het het allerbeste dat we tot het uiterste gaan, zodat het een besluit door zo veel mogelijk belanghebbenden gedragen wordt. Ik denk dat de VVD-fractie dat met mij eens is.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik snap de opmerking met betrekking tot het draagvlak voor wat nu voorligt, maar mijn vraag was niet gericht op het proces maar op de inhoud. Er ligt een inhoudelijk advies voor van de Alderstafel en ik ben benieuwd naar de inhoudelijke beoordeling van D66 van het voorstel voor de groei van Eindhoven Airport. Is D66 bereid om dat te steunen? Zo niet, wat vindt D66 op de inhoud noodzakelijk om het alsnog door te laten gaan? Het verhaal over draagvlak heb ik duidelijk gehoord, maar ik ben op zoek naar een inhoudelijke beoordeling van het geheel en niet naar een procesmatige.

De **voorzitter**: Mevrouw Hachchi, graag een korte reactie.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dat is een schijntegenstelling, alsof je een knip kunt maken tussen inhoud en proces. De inhoud is met het proces verbonden. Afspraken over groei en vluchttijden – overdag, in het

weekend, 's ochtends vroeg of 's avonds vliegen – bevatten allemaal elementen die met de inhoud te maken hebben. De Alderstafel is juist bedoeld om die verschillende elementen bij elkaar te brengen en te bekijken of je op de inhoud tot elkaar kunt komen en tot een gedragen besluit kunt komen. Ik zie die scheiding tussen inhoud en proces dus minder dan mevrouw Visser. Wat de inhoud betreft, vindt D66 dat groei van Eindhoven Airport belangrijk is. Sterker nog, de regio, ook de omliggende gemeenten, vindt dat ook. Wat de inhoud betreft denk ik dat we niet zo ver van elkaar vandaan staan, maar er leven bij een aantal spelers zorgen. Ik vraag me af of die zorgen voldoende serieus zijn genomen en of er nog ruimte in zit om tot een gedragen oplossing te komen. Ik dank mevrouw Visser voor haar interruptie, zodat ik nog wat extra woorden aan Eindhoven Airport heb kunnen wijden.

Ik kom op de Luchtvaartnota. Het is ondertussen wel duidelijk dat een slimme en goede strategie belangrijk is voor een gezonde en toekomstbestendige luchtvaartsector. De Luchtvaartnota is daar natuurlijk voor bedoeld, maar die stamt uit 2008 en is in de jaren daarvoor opgesteld. We hebben niet voor niets een rondetafelgesprek hierover gehouden in de Kamer. Vindt de Staatssecretaris ook dat de Luchtvaartnota op een aantal punten geactualiseerd moet worden? Ik zal de Staatssecretaris helpen aan een aantal voorbeelden. Het gaat bijvoorbeeld om de kosten van de beveiliging op Schiphol, maar ook om transfer- versus bestemmingsverkeer, misschien beter gezegd: focus op maatschappijen tegenover focus op de consument. Daarnaast zijn er ook nieuwe ontwikkelingen, zoals drones. Kort geleden is er een teleurstellend debat over drones gevoerd. Ik heb het verslag erop nagelezen. Het is wachten op heldere keuzes van de Staatssecretaris. Ik wil vandaag een update van de Staatssecretaris hierop horen. Moeten deze verschillende punten in de Luchtvaartnota opgenomen worden?

Een andere ontwikkeling betreft ultrafijnstof. Er zijn verontrustende berichten over geweest. We hebben het hier over de gezondheid van mensen. De Staatssecretaris gaat de kortetermijneffecten onderzoeken en dat gaat drie à vier maanden duren. Ik snap dat voor het in kaart brengen van de langetermijneffecten meer tijd nodig is. Wat D66 betreft moet er zo snel mogelijk duidelijkheid komen, zodat we dit aspect serieus kunnen betrekken bij het debat over Schiphol.

We hebben vier uur uitgetrokken voor dit debat, dus ik had gehoopt op iets meer spreektijd.

Single European Sky (SES) is een dossier waarop de Staatssecretaris en ik elkaar heel goed kunnen vinden. Ik lees echter dat de Europese Commissie Nederland op de vingers heeft getikt over het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC), het onderdeel van de eenwording van het Europese luchtruim waarbij Nederland betrokken is. Hoe moet ik dat zien in het kader van de positieve woorden van de Staatssecretaris op dit dossier? Kan ze dit bij het Nederlands voorzitterschap tot een topprioriteit maken? Je geloofwaardigheid krimpt namelijk enorm als je op dat vlak zelf niet presteert.

Ik zal afronden door een onderwerp nog aan te stippen...

De **voorzitter**: Kort, mevrouw Hachchi, want u bent over uw tijd heen en u hebt natuurlijk ook nog een tweede termijn.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Daar ben ik dan niet bij.

De motie over de psychologische gesteldheid van piloten heeft de Staatssecretaris opgepakt. Ze is ermee bezig. Ik ben daar positief over. Er is dus ook nog wel iets positiefs te melden tijdens dit debat. Kan de Staatssecretaris de Kamer blijven informeren over de voortgang? Dat geldt ook voor het thema «giftige stoffen in de cabines».

Ik weet dat de Britten en de Ieren een pilot zijn gestart met betrekking tot piloten met een lichte vorm van diabetes. Ik weet ook dat EASA, de

Europese luchtvaartautoriteit, en de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartgeneeskunde graag daaraan mee zouden willen doen met Nederlands piloten. Kan de Staatssecretaris dit ondersteunen? Daar zal ik het omwille van de tijd bij moeten laten.[0:20:12]

De **voorzitter**: Ik ben coulant geweest.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik hoorde net de voortreffelijke suggestie van D66 om de heer Alders nog een keer naar de Kamer te halen. Als we hem dan toch hier hebben, kunnen we een hele dag met hem besteden, want dan kunnen we ook het dossier Groningen en het dossier ProRail met hem bespreken. Als er over 20 à 30 jaar teruggekeken wordt naar de debatten die wij momenteel in de Kamer voeren, zullen ze zich misschien afvragen waarom we bezig waren met het uitbreiden van het aantal luchthavens en het aantal toegestane vliegbewegingen in Nederland, zoals wij nu een beetje verontschuldigend terugkijken naar het bouwen van meer kantoren. Nu zeggen we allemaal dat we hadden moeten zien aankomen dat er gebouwd werd voor leegstand. Op dezelfde wijze zal teruggekeken worden op 2015. Men zal zich afvragen waarom we daar toen mee bezig waren. Het is namelijk volstrekt duidelijk dat we op twee verschillende vluchtpaden zitten die elkaar niet gaan raken. Het ene pad is dat deze planeet schoner moet worden. We willen minder CO₂-uitstoot. Ook het kabinet onderschrijft keer op keer dat we onder de 2° temperatuurstijging moeten blijven, maar ondertussen is er wereldwijd een enorme groei van het luchtverkeer te zien. We moeten de hoeveelheid CO₂ verminderen, maar de CO₂-uitstoot van het luchtverkeer neemt ondertussen toe. Rond 2035 is alle uitgestoten CO₂ afkomstig van de luchtvaartsector. Dat kan natuurlijk niet, want dan is voor alle andere menselijke activiteit geen CO₂-uitstoot meer mogelijk. Ik ben het ook eens met de andere voortreffelijke suggestie van D66 om de Luchtvaartnota te updaten. In 2009 was de CO₂-problematiek al bekend en ernstig, maar werd er minder aandacht aan gegeven. Nu wordt regering na regering door rechtszaken gedwongen om deze problematiek serieus te nemen. Zo heeft dit kabinet net een rechtszaak verloren tegen 900 burgers die vinden dat er een betere bescherming tegen CO₂-uitstoot moet komen. Dat raakt ook aan dit dossier.

Als we wat verder inzoomen, zie je dat het probleem met de Alderstafel is dat er geen democratische grondslag achter zit. Het is een soort zelf ontworpen hybride geval. Zeker in het geval van Eindhoven is dat uitermate merkwaardig: het is al niet democratisch gelegitimeerd en vervolgens worden ook nog eens de belangengroepen die het niet eens zijn met het uitgangspunt van de tafel geweerd. Dat is al een probleem. Vooral de mening van de heer Alders wordt doorgestuurd. De omwonenden zeggen dat de heer Alders op zijn eigen gezag, dus buiten de Alderstafel om, zijn advies heeft doorgestuurd. Dit is wat ik gehoord heb, als het anders is, hoor ik het graag van de Staatssecretaris. Dan is het slechts advies van een iemand, maar er zijn heel veel adviezen van heel veel iemanden. Hoe wil de Staatssecretaris hiermee omgaan?

Je kunt het de luchthavens niet kwalijk nemen dat ze alleen maar groei, groei en nog eens groei willen. Maar er moet iemand in Nederland zijn, in dit geval het kabinet, die zorgt dat er een balans is tussen de natuur, het milieu, het luchtverkeer en de belangen van omwonenden. Dat vereist een visie op de lange termijn, niet alleen maar kleine beetje op de korte termijn.

Ik kom op de vliegbewegingen. Volgens de statistieken neemt het aantal personen toe en daarom moet er ook sprake zijn van groei. In de grafiek van het aantal vliegbewegingen vanaf 2005 is te zien dat we qua toename van het aantal vliegbewegingen enorm onder de prognose zitten. Daar ben ik erg blij mee. Daarom is er op Schiphol een enorme groeiruimte over. Er wordt steeds gezegd dat we bijna aan het plafond zitten, maar uit

de cijfers blijkt dat dat niet het geval is. Ik krijg graag een reactie hierop van de Minister. Zit ik nu fout of jammeren de luchthavens wat prematuur?

We wisten het al veel langer, maar het wordt keer op keer duidelijker. Uit het Zwitserse onderzoek is onomstotelijk vast komen te staan dat mensen van het geluid van luchthavens eerder overlijden en serieuze gezondheidsklachten krijgen. Vanuit meerdere hoeken hebben we hetzelfde over fijnstof gehoord. In de eerste minuut na de start is sprake van een enorme fijnstofboost. Als vliegtuigen om de twee minuten starten, is dat niet even een minuutje. Het is een bekend probleem dat ultrafijnstof een enorm effect heeft op de gezondheid. Wereldwijd overlijden er enorm veel mensen aan. Er is sprake van miljardenschades. We hebben net het VW-dieselschandaal gehad waarbij fijnstof, NO_x, bovenop wat we berekend hebben in Nederland in de lucht terechtkomt. In de gebieden rond luchthavens komt daar nog eens de fijnstof uit vliegtuigen bovenop. Wat gaat de Staatssecretaris doen? Hoe serieus neemt zij dit?

Er staat ook vandaag weer een terugkerend punt op de agenda, namelijk de luchtverkeersleiding. Hoe zit het met de aansturing van de luchtverkeersleiding vanuit de overheid? Blijkbaar neemt de luchtverkeersleiding de boetes die men moeten betalen omdat men de medewerkers veel te vroeg met pensioen laat gaan alvast op in de begroting. Hoe zit dat? Ook voor de niet-luchtverkeersleidingsstaf wordt naar de algemene cao van de luchtverkeersleiders gekeken. Liggen de salarissen van die medewerkers dan niet hoger dan marktconform? Waarom kunnen luchtverkeersleiders niet omgeschoold worden als ze het op een gegeven moment door de stress en de druk niet meer aankunnen, zoals mensen in andere beroeps-takken?

Wat de Single European Sky betreft, sluit ik aan bij D66. Ik zie de voorzitter knikken en dat betekent dat ik door mijn tijd heen ben.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Wij hebben onlangs een rondetafelgesprek gehad over luchtvaart. Ik vond het een zeer zinvolle bijeenkomst, omdat we zeer mooie inzichten hebben verkregen. Heeft de Staatssecretaris kennisgenomen van de uitkomsten van de rondetafelbijeenkomst? Wat neemt zij mee vanuit de verschillende blokken? Er was een discussie over het belang van de hubfunctie, de transferfunctie. Overigens legde een van de professoren zeer fraai uit waarom die zo belangrijk is. Er is echter ook een groeiende vraag naar point-to-pointvluchten, waarvoor we de ogen niet kunnen sluiten. We willen beide functies niet tekortdoen, maar kunnen ze naast elkaar bestaan? Zo niet, hoe gaan we dat dan doen?

De omwonenden van Schiphol zaten ook aan tafel. Ik wil hen een compliment maken. Deelt de Staatssecretaris dat met mij? In de Omgevingsraad Schiphol (ORS) zijn er soms tegenstelde belangen tussen de luchthaven en de bewoners. De bewoners zeggen echter dat ze het belang inzien van een heel sterke luchthaven en zelfs van de transferfunctie van Schiphol. De omwonenden verwoordden zelf het standpunt dat zij graag een sterke transferrol voor Schiphol willen behouden. Natuurlijk hadden zij het ook over het voorkomen van extra geluidshinder. In aansluiting op hetgeen uit de fractie van D66 kwam, willen we heel erg graag dat de Staatssecretaris voor het einde van het jaar tot afspraken komt. De gemeenten zeggen dat ze zelf dingen beslissen, dat ze dat ook heel goed kunnen en dat ze de Staatssecretaris zaken uit handen willen nemen. Daar zijn echter afspraken en misschien zelfs een stukje regelgeving voor nodig. Hoe ver staat het daarmee? Welke afspraken heeft de Staatssecretaris op dit punt al gemaakt? Als dat niet het geval is, wanneer verwacht de Staatssecretaris dat te doen? We willen dat dat voor het einde van het jaar is gebeurd, want we wachten er al heel erg lang op. Er is een probleem met betrekking tot de bewoners die rondom vliegveld Eindhoven wonen. De voorzitter van de Alderstafel, de heer A – ik zal zijn

naam verder niet noemen – zegt dat er goed is overlegd en dat de uitkomst breed gedragen wordt. De directie zegt dit ook. Bij de bewoners en ook bij veel gemeenten, die van oudsher het vliegveld altijd ondersteund hebben en het belang van het vliegveld ondersteunten, is echter een grens overschreden. Voor een deel komt dat door het verloop van het proces en voor een deel doordat het aanbod dat zij gedaan hebben niet is meegewogen. Het gevoel bestaat dat zij hun voorstel hebben mogen meedelen aan de heer A, maar dat vervolgens is gezegd: dank voor deze mededeling, ik laat het hierbij.

De KLM-personeelsleden hebben heel duidelijk hun zorgen geuit. Ik vond het heel sterk dat ze aangaven dat ze ook zelf een duit in het zakje moeten doen om KLM, en daarmee Schiphol, concurrerder te maken. Dat doen ze ook. Ik vraag mij af hoe het staat aan Franse zijde. Gaat het personeel aan de Franse zijde met dezelfde voortvarendheid te werk als het Nederlandse personeel? Ik ben geschrokken van de tekst in de petitie waarin staat dat KLM per passagier gemiddeld slechts € 3 verdient. Klopt dat? Ik vond het niet zo veel. Wat zijn de risico's hiervan? We zijn het met KLM-personeel eens dat minder regeldruk uit Brussel nodig is, zodat we kunnen stoppen met zand gooien in de banenmotor. We gooien daar liever olie in.

We hebben een brief van de Staatssecretaris gekregen waarin ze het heeft over de actieagenda. Dat idee vinden wij overigens heel erg goed.

Misschien kan de Staatssecretaris haar reactie op de uitkomsten van de rondetafelbijeenkomst daarbij meenemen. De Staatssecretaris zegt dat de actieagenda er volgend jaar komt. Kan de secretaris daar niet heel snel mee beginnen? Dan zien we dit jaar al de eerste start ervan. Kan de Staatssecretaris daarin zaken meenemen als de rol van de overheid in securitykosten, de hubfunctie aan de ene kant en point-to-pointvluchten aan de andere kant en eerlijke concurrentie met de Golfstaten, Turkije en eventueel andere landen? We moeten zaken breder bekijken, heb ik in het rondetafelgesprek gehoord.

Zijn de passagiersrechten wel helder en proportioneel? Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan?

Omwillen van de tijd sluit ik me wat de Single European Sky betreft aan bij het betoog van D66.

Wat de positie van winkels op Schiphol betreft, de kosten en de opbrengsten, hadden we het over single en dual till. Hoe ziet de Staatssecretaris dat? Welke rol is er voor het ministerie weggelegd?

Over de bereikbaarheid van Schiphol via het spoor is al eerder wat gezegd.

Ik kom op de verdeling van luchtverkeersleidingskosten. De PVV-fractie heeft dat punt ook aangehaald. Mevrouw Visser deed in de procedurevergadering het prachtige voorstel om ons daarin te verdiepen via een technische briefing. Daar ben ik helemaal voor. Ik dank haar voor dat voorstel. Ik denk dat het goed is als we geen onomkeerbare besluiten nemen totdat we daarover gebriefd zijn. In de rondetafelbijeenkomst kwam namelijk naar voren dat we iets aan het doen zijn wat geen extra geld oplevert, namelijk het verschuiven van geld, waardoor we regionale luchthavens, die wel onderdeel uitmaken van de Nederlandse infrastructuur, zwaar in de problemen brengen. We moeten ons dus eerst verdiepen en dan pas onomkeerbare besluiten nemen. Wat kan Staatssecretaris daarover zeggen?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik kom terug op Eindhoven met dezelfde vraag die ik ook aan de D66-fractie heb gesteld. Wat vindt de CDA-fractie van het voorliggende advies? Daarin staat ongeveer: ik heb met alle partijen gesproken en alle afwegingen die er zijn te maken, zijn ook gemaakt. Ik heb de vragen van de heer Van Helvert aan de Staatssecretaris gehoord, maar ik ben heel erg benieuwd hoe de CDA-fractie denkt dat we nu verder

moeten met Eindhoven Airport. Is de CDA-fractie bereid om het voorliggende advies over te nemen, nog los van de kabinetsappreciatie daarvan?

De heer **Van Helvert** (CDA): Als dat advies door iedereen gedragen werd, dan vond ik dat een prima advies. De heer A, voorzitter van de Alderstafel, en de directie van het vliegveld stellen dat de procedure goed is verlopen en dat het een gedragen voorstel is. Heel veel omwonenden, maar ook – dat vind ik in het democratisch bestel echt niet onbelangrijk – heel veel gemeenteraden en burgemeesters, zeggen dat zij niet goed gehoord zijn en dat de inhoud van hun voorstellen slechts is aangehoord en verder niet is meegenomen. Dat verandert de zaak. Het is nog maar de vraag of ik het nu nog zo'n goed voorstel vind. Wij hebben de heer A ingehuurd voor het verkrijgen van draagvlak. De directie en hij zeggen dat dat er is. Blijkbaar is dat zijn beleving, maar is dat niet de beleving van veel gemeenten. Het kan altijd gebeuren dat één of twee gemeenten ontevreden zijn, maar het zijn er een heleboel. Je zou sommige dingen ook heel gemakkelijk kunnen oplossen. Zo kan je bij Wintelre gemakkelijk rechtdoor vliegen via de voorloper van de SES, de FABEC. Daarmee heb je dan al een punt opgelost. Kan de Staatssecretaris dit meenemen?

De **voorzitter**: Dank voor uw antwoord. U stelt terloops weer een vraag aan Staatssecretaris.

Mevrouw **Visser** (VVD): Er is inderdaad sprake van een spervuur aan vragen aan de Staatssecretaris die de heer Van Helvert niet in zijn eigen termijn heeft gesteld. Ik zeg maar «alstublieft» voor de spreektijd die ik hem heb gegeven. Het intrigeert mij dat ik de CDA-fractie heb horen pleiten voor Schiphol. Schiphol en Eindhoven zijn altijd elkaar gekoppeld geweest wat betreft het bieden van ruimte. Het CDA zegt pas bereid te zijn om Eindhoven Airport ruimte te geven, als er een gedragen advies ligt en iedereen het daarmee eens is. Als dat de stellingname van het CDA is, moet het CDA zich wel realiseren dat het zichzelf daarmee buitenspel zet binnen de Kamer, want blijkbaar vindt het CDA dat we een advies pas over moeten nemen als het gedragen is. Daarmee gaat ook Schiphol op slot. Het verbaast me nogal dat het CDA het signaal afgeeft dat het niet bereid is om Eindhoven Airport te laten groeien.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik neem afstand van alle uitspraken die mevrouw Visser aan mij toedicht, want ik heb helemaal niet gezegd wat zij daarnet stelde. Natuurlijk maken wij altijd onze eigen afweging, maar we hebben de heer A juist om een gedragen advies gevraagd. Als dat er niet is, hebben we een probleem. We kunnen alles snel doorduwen en onszelf wijsmaken dat dit een vruchtbare weg is om in de toekomst alles te laten groeien. Dat is misschien leuk op de korte termijn. De aandeelhouders zullen blij zijn omdat het goed is doorgedrukt en er krachtig is opgetreden: heel goed van de heer A en de Tweede Kamer. We creëren op die manier echter verzet voor de komende lange, lange jaren. Dat vind ik bij voorbaat niet verstandig. Blijkbaar is er ergens iets mis gegaan. Hoe kijkt de Staatssecretaris ertegenaan?

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Vorige week hebben we een mooi rondetafelgesprek gehad. Ik heb veel mensen gesproken. Hoe zorgen we ervoor dat we de concurrentiepositie van Nederland behouden, maar vooral ook weten te versterken? Gisteren hebben wij een brief inclusief twee rapporten van de Staatssecretaris gekregen, die we nog niet allemaal hebben kunnen bestuderen. Een van de belangrijke elementen uit de brief was dat de Staatssecretaris begin 2016 met een actieagenda komt. Daar is ook alle reden toe. Wij pleiten niet voor een nieuwe Luchtvaartnota, want dat betekent heel veel papier en dat hebben we al genoeg. Wij vinden het wel een goed idee om op korte termijn met alle

betrokken partijen om de tafel te gaan en te bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we de hubfunctie op Schiphol kunnen versterken, want daar mogen we trots op zijn.

Schiphol bestaat bijna 100 jaar, maar we zien de concurrentie van de rest van de wereld toenemen, bijvoorbeeld van Turkije en de Golfstaten en, als over tien jaar de nieuwe baan erbij komt, van Londen. Als wij niets doen met elkaar en stil blijven zitten, dan streeft de wereld ons voorbij. D66 maakte al een dergelijke opmerking. We hebben de mainportfunctie weten uit te bouwen doordat we altijd in staat zijn geweest om snel te anticiperen en te bekijken hoe we dingen voor elkaar kunnen krijgen. Dat punt willen we graag op die actieagenda terugzien. Wat ons betreft is de leidende vraag hoe we de mainport economisch gezien weten vast te houden en wat ervoor nodig is om Schiphol ruimte te geven voor groei. Ik roep de Staatssecretaris op om daar op een nieuwe wijze naar te kijken. We zijn ooit begonnen met de Alderstafels om te bekijken hoe we de groei kunnen faciliteren. Dat was in 2008, maar inmiddels zitten we in 2015. We moeten bekijken of we de luchtvaartsector wel op de juiste manier prikkelen, want airlines worden wat geluidshinder betreft afgerekend op het aantal woningen en het aantal mensen dat daarin woont. Daar hebben ze totaal niets over te zeggen. Dat is een vaststaand feit. In de metropool-regio Amsterdam willen gemeenten juist graag woningbouw. Veel mensen willen daar ook wonen, omdat dit een grote en gezonde regio is. Daar moeten we dan ook ruimte voor geven. Is de Staatssecretaris bereid om te kijken naar een nieuw stelsel waarbij we de luchtvaartsector belonen als men de geluidshinder op een andere manier faciliteert? Gemeenten willen heel graag ontwikkelen, of dat nu transformatie voor studentenwoningen is of anderszins. Mensen willen daar ook graag wonen. In Duitsland, in de Hamburgse haven, heeft men daarvoor een model ontwikkeld, het Hamburgse model, om zowel havenontwikkeling als woningbouw toe te staan. Is de Staatssecretaris bereid om daarnaar te kijken? Dan kunnen we misschien woningbouw en de wens tot wonen in de metropool Amsterdam faciliteren.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Wat het bouwen rondom Schiphol en de innovatie betreft, kan mevrouw Visser mij aan haar zijde vinden. Hoe moet ik de VVD-standpunten met betrekking tot de luchthavens Schiphol en Eindhoven, mevrouw Visser noemde al de Alderstafels, samenvatten? Ik kom uit op groei, groei en nog eens groei. Volgens mij heeft mevrouw Visser weleens gezegd: we leggen onszelf een hinderplafond op, maar dat hoeft helemaal niet.

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

Mevrouw **Hachchi** (D66): Zie ik dat goed? Is groei, groei en nog eens groei een juiste samenvatting van de manier waarop de VVD naar de luchthavens kijkt?

Mevrouw **Visser** (VVD): De VVD kijkt naar luchthavens als een manier om van A naar B te komen, zowel voor de mensen die er wonen als voor de mensen die er werken. Luchthavens leveren een ontzettend grote bijdrage aan onze economie en uiteindelijk profiteren we daar allemaal van. Zo zien wij luchthavens. Wij proberen die te faciliteren, want wij zien dat er vraag naar is. Ik heb mevrouw Hachchi in het rondetafelgesprek horen vragen hoe we ervoor kunnen zorgen dat we niet alleen transferpassagiers faciliteren, maar ook point-to-pointpassagiers. Dat is inderdaad belangrijk en op die manier kijken wij ook naar luchthavens. Als wij constateren dat we bepaalde beperkingen opleggen die ons zowel in economische groei als in bijvoorbeeld de woningbouw tegenhouden, willen wij daarnaar kijken. Dat is nooit een doel op zich. Dat is een manier om wonen en werken te faciliteren.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Mevrouw Visser kan op hoog abstract niveau praten over luchthavens en van A naar B gaan, maar ze maakt wel de brug naar het belang van wonen. Mevrouw Visser heeft kritiek op de Alders-tafels, weliswaar in wat voorzigtigere bewoordingen dan dat we van haar gewend zijn, zeker ook in de media. Ik heb er ook kritiek op, maar het doel van die tafels is echter wel om met belanghebbenden te zoeken naar gedragen oplossingen. Wat is het standpunt van de VVD in dezen? Vindt de VVD dit ook belangrijk? Of staat de VVD alleen voor groei, groei en nog eens groei? Het zou fijn zijn als mevrouw Visser ook in dit debat heldere taal spreekt.

Mevrouw **Visser** (VVD): Schiphol is niet voor niets groot geworden. Schiphol is ooit begonnen als een militaire luchthaven, maar volgend jaar vieren we 100 jaar Schiphol. Dat is niet alleen het geval omdat het alleen maar groei, groei en nog eens groei was. Er is altijd gezocht naar de juiste combinatie tussen wonen en werken. Dat is waar Schiphol groot mee is geworden. Dat moeten we vasthouden. Als we dat niet weten te faciliteren, staan we stil in Nederland. We roepen op om dat vast te houden en ook om uiteindelijk in dit huis een besluit te nemen. We kunnen heel veel dingen neerleggen en processen proberen te faciliteren, maar als de uitkomst van een gesprek tussen twintig mensen is dat men er niet uitkomt en dat men ook aangeeft waarom men er niet uitkomt, dan is het aan ons om hier een besluit te nemen. Daar ging mijn vraag aan mevrouw Hachchi ook over. In het advies van de Alderstafel staat eigenlijk: we hebben met iedereen gesproken en we komen niet tot een gedragen advies. Dan is het de verantwoordelijkheid van de Kamer om dat besluit te nemen. Daarvoor zijn we gekozen. Daarop zijn we ook aanspreekbaar.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Hachchi voor haar tweede interruptie. Iedereen wil interrumpen maar iedereen komt aan de beurt, wees niet ongerust.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De beantwoording is zo interessant, dat ik ook mijn tweede interruptie aan mevrouw Visser besteed. Ik deel haar opmerking over wat we moeten doen als de Alderstafel er niet uitkomt. Dan is de politiek aan zet. In mijn inbreng gaf ik aan dat als de Kamer hierover moet besluiten, de eerste stap door het kabinet, en in dit geval de Staatssecretaris, genomen moet worden. Ik weet niet of dit punt nog aan de orde komt in de inbreng van mevrouw Visser. Is mevrouw Visser het met mij eens dat het kabinet, waaraan haar eigen partij deelneemt, erg lang op zich laat wachten met die besluiten? Wij kunnen op dit moment niet tot een besluit komen, want de Staatssecretaris is aan zet. Bij de regio Schiphol duurt dat al anderhalf jaar en bij de regio Eindhoven had de Staatssecretaris ons beloofd om in september met besluiten te komen, maar er is nog steeds geen besluit genomen. Is mevrouw Visser dat met mij eens?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik was in mijn inbreng nog niet gekomen tot Eindhoven Airport, want ik had nog drie minuten. Ik ga er zo naar vragen, want de VVD wil inderdaad helderheid op de vraag wanneer er besluitvorming van het kabinet komt. Dat staat los van wat wij er zelf van vinden. Dat was ook mijn vraag aan mevrouw Hachchi. Hoe beoordeelt zij, los van wat het kabinet ervan vindt, het advies? Ik vind dat D66 daar een standpunt over kan innemen. Ik kom daar zo meteen graag op terug.

De **voorzitter**: Mevrouw Hachchi, u kunt ervoor kiezen om nu uw vervolgvraag te stellen of eerst mevrouw Visser haar betoog te laten afmaken.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik wil mevrouw Visser haar eigen vraag voorleggen. Wat vindt de VVD dan? Mevrouw Visser moet daarbij heel helder zijn. De Alderstafel en de belanghebbenden betreffen niet alleen het proces maar ook de inhoud. Wat wil de VVD in dit kader?

De **voorzitter**: Graag een kort antwoord. Ondertussen inventariseer ik de andere interrupties.

Mevrouw **Visser** (VVD): Uw oproep was om kort te antwoorden, maar mevrouw Hachchi vroeg wat ik vind van Eindhoven Airport. Ik wil dat gewoon kunnen beantwoorden of ik kom er later op terug in mijn bijdrage.

De **voorzitter**: Het lijkt me handig als u dat laatste doet. U kunt nu kort, in één zin, een reactie geven en nadat de heer Graus het woord heeft gehad, gaat u verder met uw inbreng.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik reageer op mevrouw Hachchi, want alles begint nu door elkaar te lopen. De VVD zal het voorliggende advies steunen. Wij doen dat omdat wij hier niet voor niets al heel lang, sinds 2010, over praten. In november 2014 heeft de Kamer een besluit genomen, Luchthavenbesluit Eindhoven Airport. Dat besluit is ruimer wat betreft het toestaan van landingen van home carriers na 23.00 uur 's avonds en in de weekenden dan wat nu voorligt. De Kamer heeft de Alderstafel een kader voor het advies meegegeven. Ik stel vast dat alle afwegingen zijn gemaakt. De VVD neemt het voorliggende advies over. Natuurlijk zijn er bezwaren met betrekking tot het verloop van het proces bij de Alderstafel, maar we moeten uiteindelijk een besluit nemen over de inhoud. Wij zullen instemmen. Ik hoop dat dit helder genoeg is.

De heer **Graus** (PVV): Ik val mevrouw Visser bij, want ze is helemaal niet voor groei van Schiphol. Dat is een misverstand. De VVD steunde namelijk geen enkele motie, geen enkel verzoek, gericht op het bereiken van de maximale capaciteit van Schiphol van 600.000 vliegbewegingen per jaar. Zo werden het voorstel voor het simultaan gebruik van start- en landingsbanen, van één plus één naar twee plus twee, en de integrale aanpak toekomst- en concurrentiebestendig luchtvaartplan niet gesteund en is de VVD een heel grote fan van de heer A. Ik begrijp er helemaal niets van. Dit is niet zozeer een interruptie, alhoewel mevrouw Visser mogelijk een reactie hierop wil geven, maar ik wilde tegen mevrouw Hachchi zeggen dat de VVD helemaal niet voor groei van Schiphol is. De feiten heb ik op tafel liggen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het is wel een beetje een bijzonder construct, de één zegt dat ik voor uitbreiding van Schiphol ben en de ander zegt van niet en daarbij baseren ze zich op dezelfde woorden die ik heb uitgesproken. Ik snap wat de heer Graus zegt, want hij heeft in het verleden hierover vele discussies met de heer Elias gevoerd. De heer Graus weet wat het standpunt van de VVD altijd is geweest. Wij zijn voor de groei van vliegbewegingen, niet als doel op zich, maar om de economie te faciliteren. We hebben met elkaar kaders afgesproken waarbinnen wij accepteren dat er gegroeid kan worden. Wij zouden graag een ander spelkader realiseren, maar dat was tot op heden niet mogelijk. Dat is echter altijd het standpunt van de VVD geweest. Daaraan is niets veranderd.

De heer **Graus** (PVV): Dat is een probleem dat ik in verleden met de heer Elias had, maar laten we het niet over hem hebben, want hij is er niet en kan zich dus niet verdedigen. Mevrouw Visser haalde hem echter aan, ik niet, maar ik had het graag gedaan. Er zitten piloten en mensen van KLM

op de tribune en worden hier dingen op een bepaalde manier gezegd, maar straks wordt in een schimmige, stoffige zaal gestemd en blijkt er helemaal niets waar te zijn van wat de VVD hier allemaal zegt. Daarover heb ik me een maand geleden ook in de krant geuit. De democratie klopt voor geen meter meer. Er wordt hier van alles gezegd en beloofd, maar dat blijkt vervolgens niet uit de stemadviezen. Bij de stemmingen zitten geen piloten op de tribune en is er geen sprake van emoties. Stemmingen halen helaas ook nooit de pers. Daar ben ik boos over op de pers. Het verhaal is dat er van alles gezegd en beloofd wordt, maar als er vervolgens verzoeken worden ingediend, worden de beloftes niet gestand gedaan. Ik zou op die manier nooit meer rustig kunnen sterven.

De voorzitter: Er is geen vraag gesteld, maar mevrouw Visser mag kort reageren.

Mevrouw **Visser** (VVD): De plenaire zaal waarin we stemmen is geen schimmige zaal. Die is voor iedereen openbaar. Iedereen kan alles volgen, want iedereen mag op de publieke tribune plaatsnemen. Ik neem in die zin afstand van de woorden van de heer Graus. Er wordt absoluut in alle openbaarheid gestemd. De heer Graus weet welke afwegingen de VVD altijd heeft gemaakt, want daar zijn we altijd open en helder over geweest. We willen de economische groei faciliteren en luchtvaart is een belangrijk element. We hebben echter te maken met een democratie waarbij we spelregels afspreken. Tot nu toe heeft de VVD daar geen meerderheid in gehad. Daar heeft de VVD mee te dealen, net als de PVV. Ik kan me voorstellen dat dat tot frustratie leidt bij de heer Graus, maar zo werkt het nou eenmaal.

De heer **Graus** (PVV): Het is absoluut niet waar wat mevrouw Visser zegt. Op twee schoolklassen na, zitten er bij de stemmingen bijna nooit belanghebbenden op de tribune, want stemmingen gebeuren altijd tussen neus en lippen door, tussen de soep en de aardappelen. De stemmingen halen absoluut nooit de pers en daar is niemand bij betrokken. Dat is dus absoluut niet waar. Ik vind het niet goed dat in de kranten en couranten en in deze zaal met belanghebbenden andere dingen worden gezegd, dan wat vervolgens uit de stemverhoudingen blijkt. Ik zit al negen jaar in deze commissie en ik heb enkel voor KLM en Schiphol gepleit, maar niets wordt gesteund, helemaal niets. Dat kan niet, want mijn voorstellen zijn allemaal hartstikke sympathiek. Vaak vraag ik om een pilot, een onderzoekje, maar zelfs dat wordt niet gesteund. Zelfs als het om veiligheid gaat, worden mijn voorstellen niet gesteund. Dat kan niet. Ik wil dat toch hier gezegd hebben. Daar geef ik graag een tweede interruptie voor op.

De voorzitter: Dit is een opmerking en niet zozeer een vraag, maar mevrouw Visser mag reageren.

Mevrouw **Visser** (VVD): We verkondigen ons standpunt altijd heel duidelijk tijdens het debat. Stemmingen zijn altijd openbaar en het is altijd opvraagbaar waarop de VVD heeft gestemd. De VVD is daarop ook aanspreekbaar. Ik ga graag op de inhoud het debat aan met de heer Graus. Als hij inhoudelijke vragen heeft, hoor ik die graag. Ik hoor nu echter vooral veel opmerkingen en irritatie over het verleden. Laten we kijken naar de toekomst. De heer Graus heeft een aantal terechte vragen gesteld, bijvoorbeeld over de verkeersleiding in Nederland. Laat we bekijken op welke manier we daarmee verdergaan, in plaats van de frustratie over de afgelopen periode uit te spreken.

De heer **Graus** (PVV): Dit is geen irritatie. Dan heeft mevrouw Visser mij nog nooit geïrriteerd gezien. Het is de teleurstelling en de desillusie, die ik als burger heb opgelopen ten aanzien van de wijze waarop de parlemen-

taire democratie werkt. Ik heb daar altijd tegenop gekeken, maar het beeld dat ik had van Ministers, Staatssecretarissen en Kamerleden is totaal in de modder gezakt. Dat meen ik serieus. Ik vind het heel triest dat het daarom gaat, want iedereen weet dat stemverhoudingen de pers niet halen. Dat is gewoon zo. Ik veroordeel de pers op het feit dat het voor hen niet interessant is om te schrijven over een niet aangenomen motie. De VVD weet dat ook. Het bereikt de mensen niet eens dat ik moties indien.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De VVD schetst een soort doemscenario. Of we moeten blijven groeien, en dat betekent dat alle luchthavens moeten blijven groeien, of Nederlands staat stil, of nog erger, andere landen streven ons voorbij. Stel je voor dat in andere landen ook sprake is van een groeiende economie; dat zou pas echt een ramp zijn. Dit wordt gebracht als: there is no alternative, dus het moet wel. Waarom moet het dan? Het moet blijkbaar voor onze economie. De VVD gaat echter geheel voorbij aan de hoge kosten die gepaard gaan met gezondheid, klimaat en milieu. Dat je daarin een balans moet vinden, hoor ik in dit debat überhaupt niet terug. Ik heb de VVD nog nooit betrapt op het doorrekenen van klimaat- en milieukosten in deze analyse. In andere debatten over klimaatzaken gebeurt dat zo nu en dan een beetje, maar zodra het over luchtvaart gaat, heeft de VVD het over een doemscenario: of we moeten uitbreiden of we verliezen de race. Is er bij de VVD ook maar enigszins het groeiende bewustzijn dat klimaatverandering een serieus probleem is, dat fijnstof echt de gezondheid aantast en dat daar ook heel hoge kosten mee gemoeid zijn?

Mevrouw **Visser** (VVD): Mevrouw Van Tongeren schetst nu zelf een doemscenario. Het lijkt net alsof er sprake is van een zwart-witdiscussie. Ik heb duidelijk aangegeven dat Schiphol niet voor niets groot is geworden in de afgelopen 100 jaar. Dat komt doordat men het wonen en het werken met elkaar heeft weten te verbinden. Inmiddels is Nederland een van de meest welvarende landen ter wereld met een van de hoogste levensverwachtingen ter wereld. Vertel mij dus niet dat het hier zo slecht gaat en dat wij het zo slecht doen. Het gaat hier juist hartstikke goed en dat wil ik graag zo houden. GroenLinks pleit ervoor om allerlei overheidsvoorzieningen in stand te houden. Willen wij dat met elkaar kunnen doen, willen wij ervoor zorgen dat onze kinderen en kleinkinderen hetzelfde welvaartsniveau behouden met dezelfde voorzieningen, dan moeten we onze economie drijvende houden. Mevrouw Van Tongeren wil dat tegenhouden, ik wil dat graag faciliteren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat laatste lijkt mij een enorme zwart-witteenstelling, maar laten we niet gaan jij-bakken. In Nederland wonen 300.000 mensen op een te zwaar geluidsbelaste locatie. Dat geeft onmiddellijk economische kosten, want die mensen verzuimen vaker, zijn vaker ziek en doen ook een groter beroep op de gezondheidszorg, waarvan de VVD ook zegt dat de kosten de pan uit rijzen. Er sterven in Nederland 16.000 mensen voortijdig vanwege slechte luchtkwaliteit. Dat komt vooral door het ultrafijnstof, dat ook door luchtvaart veroorzaakt wordt. Daar zitten ook enorme kosten aan. De VVD zegt wonen met werken te combineren. Spreek maar eens met mensen die op die plekken wonen waar vliegen en wonen gecombineerd worden. Als mevrouw Visser het per se over kosten en economie wil hebben, dan moet ze alle kosten in beeld brengen en niet uitsluitend kijken naar... De VVD-achterban woont niet naast de start- en landingsbanen of naast snelwegen. Breng alle kosten in kaart en maak de balans dan nog eens op. Is de VVD bereid om al die kosten mee te nemen? Of kijkt de VVD eenzijdig naar bedrijfsbelang?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik moet even lachen, want ik kom zelf uit Zaanstad en mijn ouders wonen dichtbij een start- en landingsbaan van Schiphol en zij stemmen ook gewoon VVD. Ik weet dat heel zeker, alhoewel ik niet mee ga bij hun stembusgang. Misschien moet mevrouw Van Tongeren zich maar eens verdiepen in de VVD-achterban, want die is misschien groter dan mevrouw van Tongeren denkt. De VVD heet niet voor niets de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie. Misschien kan mevrouw van Tongeren ook de rapporten die we krijgen eens lezen. Dat is ook goed voor het milieu, want dan hoeven we die niet allemaal meer uit te printen. Mevrouw van Tongeren doet een aantal uitspraken over ultrafijnstof, maar het RIVM onderschrijft haar stellingname niet. We hebben ontzettend veel rapporten gekregen van onder meer van het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) over maatschappelijke kosten en baten inclusief gezondheid, milieuvervuiling en dat soort zaken. Er zijn zo veel rapporten dat ik er haast niet doorheen kom. Keer op keer worden die zaken afgewogen. Dat doen we voor het wegverkeer en voor de luchtvaart en laten dat ook een keertje doen voor het stoken van een vuurtje in houtkachels. Hier aan tafel maken we uiteindelijk de keuze voor wat wij willen faciliteren en op wat voor manier. Nee, ik vind niet dat er meer maatschappelijke kosten-batenanalyses moeten komen, want die hebben we al. We hebben daar vele pakken papier over. Die onderzoeken worden iedere keer geactualiseerd en op basis daarvan voeren wij iedere keer het debat en maken wij een afweging.

De heer **Van Helvert** (CDA): Wat mevrouw Visser zei over vliegveld Eindhoven en de omwonenden was heel interessant. Zij interrumpte mij op hoge poten en legde mij enigszins verwijtend woorden in de mond als dat ik zou vinden dat de Kamer blind het Alders-advies moet overnemen als daar draagvlak voor is gevonden. Maar nu de VVD over haar eigen standpunt begint, blijkt dat ze blind het Alders-advies overneemt, ook als er geen draagvlak is. Dat vind ik wel heel apart. Houdt de VVD helemaal geen rekening met de omwonenden, gemeenteraden en burgemeesters die zich gepasseerd voelen, zowel in het proces als op de inhoud? Ik ben ook heel erg benieuwd naar de inbreng van de Partij van de Arbeid straks. Ik wil graag weten hoe de PvdA hierin staat, maar eerst hoor ik graag de reactie van de VVD.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb de heer Van Helvert heel duidelijk horen zeggen dat hij het overnemen van het advies koppelt aan draagvlak. Als er geen draagvlak is, is hij niet bereid om het advies over te nemen. Wij hebben dit traject niet voor niets in 2010 ingezet. Sinds 2010 heeft de Kamer over het Alders-advies voor Eindhoven gesproken. De Kamer heeft de heer Alders kaders meegegeven en die zijn keer op keer in de Kamer besproken. De CDA-fractie is daar keer op keer in meegegaan. Naar aanleiding van het debat van november 2014 over het Luchthavenbesluit, dat de Kamer bij meerderheid heeft aangenomen, is de heer Alders gevraagd om binnen die kaders te zoeken naar een oplossing. Ik constateer dat hij binnen deze kaders is gebleven. Dat is een inhoudelijke beoordeling, zeg ik richting het CDA. Dat zijn de kaders die de Kamer heeft meegegeven. Hij heeft in alle gesprekken nadrukkelijk aandacht gehad voor de bezwaren van omwonenden en gemeenten. Daarom is er ook gekeken naar nieuwe vliegroutes en een nieuw leefbaarheidsfonds en is er geadviseerd om de vliegtijd na 23.00 uur te beperken, het aantal vluchten na 23.00 uur te beperken en het aantal vluchten in het weekend te beperken. Daarmee is volgens de VVD tegemoetgekomen aan de kaders die aan het Alders-advies zijn gesteld. Er is tevens tegemoetgekomen aan de geuite bezwaren. Gaan we iedereen tevredenstellen? Nee. Is het advies voor ons voldoende om ja op te zeggen? Ja.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik constateer dat de VVD het advies van de heer Alders voldoende vindt, omdat hij binnen de kaders gebleven is. Een van die kaders was echter het draagvlak. Dat hebben wij er altijd bij gezegd en de VVD volgens mij ook. Draagvlak betekent niet dat iedereen het met het advies eens moet zijn. Het kan natuurlijk gebeuren dat een gemeente het er niet mee eens is, of zelfs twee. In dit geval zijn echter alle omliggende gemeentes niet blij met het advies. De burgemeesters, daar zijn ook VVD-burgemeesters bij, raadsleden en wethouders zeggen dat ze zich gepasseerd voelen. Er is dus ergens iets mis. Wil dat zeggen dat het CDA tegen de groei van Eindhoven is? Helemaal niet, maar ergens is in het proces van het creëren van draagvlak en misschien ook wel op de inhoud iets misgegaan. Daar moet aandacht voor zijn. Is de VVD het met het CDA eens dat het goed zou zijn als in het proces even wordt teruggepakt? We kunnen bekijken op welk moment de betrokken gemeenten zich niet meer zo betrokken voelden als eigenlijk de bedoeling was, zodat we dat alsnog kunnen rechtzetten.

Mevrouw **Visser** (VVD): Een deel van de gemeenten die nu bezwaar hebben, heeft sinds 2010 aan tafel gezeten. Iedereen mag zijn mening wijzigen. Ik constateer dat dit niet alle gemeenten betreft. Een aantal gemeenten is het met het advies eens. De heer Alders is meerdere malen teruggestuurd om te bekijken of de partijen er alsnog uit konden komen. Uiteindelijk ligt er gewoon een verhaal voor. Zo is er ook discussie over diverse andere infrastructurele projecten en moeten we uiteindelijk gewoon een besluit nemen. Daarvoor zitten we hier aan tafel. Ik stelde de CDA-fractie net een vraag, waarop ik geen helder antwoord heb gekregen en nu wordt de vraag een beetje omgedraaid. Mijn stelling was dat als we op dit punt geen besluit nemen, we daarmee Eindhoven en ook Schiphol op slot zetten. De heer Van Helvert hield net een uitgebreid betoog over het belang van Schiphol en KLM en dat we dat moeten faciliteren, maar dan moet hij ook de consequenties daarvan aanvaarden. Ik ken de bezwaren, ik heb ze gehoord toen ik in de regio was en ik neem ze absoluut serieus, maar ik zie ook dat er in het Alders-advies een poging is gedaan om aan de bezwaren tegemoet te komen. Ik noemde net al voorbeelden als andere routes, een leefbaarheidsfonds en een beperking van het aantal uren. Betekent dat dat iedereen tevreden wordt gesteld? Nee.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Van Helvert voor zijn tweede interruptie. Mijn gevoel zegt mij dat we dit onderwerp nog wat verder gaan uitdiepen.

De heer **Van Helvert** (CDA): De VVD draait een beetje om, omdat ze denkt: verhip, het kabinet is wel erg langzaam wat betreft de voortgang van dit dossier, naar wie kunnen we wijzen? Laten we het CDA even pakken, want dat vertraagt de zaak. Dat is niet waar. We wachten nog altijd op een kabinetsreactie op dit advies. Die moet er eerst komen en die is er nog niet. Dus als het gaat om het op slot zetten en zaken vertragen, iets wat we zeker niet willen, stel ik voor dat de VVD naar het eigen kabinet kijkt en vraagt waar de kabinetsreactie blijft. Ik ben ervan overtuigd dat het kabinet ook vindt dat er draagvlak moet zijn. Is de VVD het met CDA eens dat als je dit advies coûte que coûte doordrukt, je op de lange termijn een groter verzet organiseert?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb geen idee, dat zal de tijd uitwijzen. Het is niet de eerste keer dat we het hierover hebben. We hebben het er al vier jaar over. Ik verwijt het CDA dat het doet alsof het totaal geen zeggenschap heeft gehad over de kaders, terwijl het CDA die kaders ook heeft vastgesteld. Het CDA doet net alsof er geen opdracht is meegegeven aan de Alderstafel, maar die is wel meegegeven. Ik verwijt het CDA dat het

niet bereid is een inhoudelijk standpunt in te nemen. Daarvoor heb je het kabinet niet nodig. Je wordt voor vier jaar gekozen om zelf iets te vinden van voorliggende adviezen. Het CDA kan wijzen naar het kabinet en dat mag. Ik vraag het CDA echter om een inhoudelijk standpunt, want dat hebben we nog niet gehoord. Het CDA gebruikte grote woorden over het faciliteren van groei, maar als puntje bij paaltje komt, is het niet bereid om daarover een standpunt in te nemen. Het CDA verwijst dan naar het proces.

De heer **Van Helvert** (CDA): Het standpunt van het CDA heb ik al gelijk verkondigd. Als er draagvlak zou zijn, zou het een prachtig advies zijn. We hebben kaders opgesteld en die waren goed. Eén van die kaders was echter dat er draagvlak moest zijn en dat ontbreekt. De VVD zegt voor het advies te zijn en dat de toekomst maar moet uitwijzen of dat problemen oplevert. Dat vind ik geen goede basis om verder te werken aan zo'n belangrijk stuk infrastructuur in Nederland. Ik ben ook benieuwd naar de reactie van Staatssecretaris hierop. Wil de VVD meer doen dan alleen kijken wat de toekomst brengt?

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer Van Helvert draait mijn woorden om. Ik heb gezegd dat wij uiteindelijk een besluit moeten nemen. De heer Van Helvert zegt dat hij alleen een besluit wil nemen als er 100% draagvlak is. Ik constateer dat dat er nooit komt.

De heer **Van Helvert** (CDA): Nee, dat heb ik nooit gezegd.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het CDA moet nu gewoon een besluit nemen. Het CDA durft echter geen besluit te nemen. De heer Van Helvert mag zeggen dat hij dat niet wil, maar hij is als Kamerlid gekozen om besluiten te nemen. De heer Van Helvert vraagt de VVD om klare wijn te schenken en dat doen wij. Het kan zijn dat hij het daar niet mee eens is en dat mag ook. Wij praten echter al vier jaar over dit onderwerp en wij vinden dat wij dit moeten doorzetten. Wat ons betreft is er voldaan aan de kaders die de Kamer heeft meegegeven. Er zullen altijd problemen met draagvlak zijn en we moeten zien waartoe dat in de toekomst leidt. Dat weet ik ook niet; dat zullen wij gaan zien. Wij zijn echter wel bereid om een besluit te nemen. En dat is wat nu voorligt.

De **voorzitter**: Ik denk dat jullie het niet eens worden, maar de interruptie zit erop. Ik vraag mevrouw Visser om haar betoog te vervolgen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb het bij dezen over Eindhoven Airport gehad, dus daar hoeft ik het verder niet meer over te hebben. Ik was gebleven bij het Hamburgse model en de concurrentiepositie en internationale positie van Schiphol. De Staatssecretaris is begonnen aan een actieagenda voor begin 2016. Kan zij daarin ook de vraag meenemen of wij concurrerend zijn wat betreft de kostenniveaus? Een aantal collega's noemde het voorbeeld van security, maar wat de VVD betreft is deze vraag breder. Kan bijvoorbeeld een organisatie als het Adviescollege toetsing regeldruk (Actal) meekijken naar de positie van Nederland in relatie tot andere luchthavens? Loopt de Nederlandse overheid, met onze wettelijke kaders en normen, niet een stapje te ver voorop? Ik wijs in dat kader op het rapport over toezichtskosten in de havens en luchthavens. Daarmee zetten we onze eigen luchtvaart economie een stap achteruit ten opzichte van de internationale concurrentie. Wat ons betreft bespreken we de bereikbaarheid van Schiphol, te land en ter spoor, bij het MIRT. Het is belangrijk dat we daarover spreken. Het vervoer door de lucht is ook essentieel. Een aantal collega's heeft al gewezen op de Single European Sky. Het is een goede stap dat de Staatssecretaris met haar collega's de tik op de vingers van de Europese

Commissie aanvecht en bekijkt waartoe wij kunnen komen. Wij steunen haar daarin.

In het vorige debat hebben we het uitgebreid gehad over oneerlijke concurrentie. Wij hebben daar samen met de PvdA een motie over ingediend, waarin wij stellen dat Nederland wel de voordeur dicht kan zetten, maar dat dat niet zo veel nut heeft als de rest van Europa de achterdeur laat openstaan. In haar brief geeft de Staatssecretaris aan dat zij met haar collega's heeft gesproken, maar lezen wij nog geen uitkomsten. Licht er een onderhandelingsmandaat? Spreken we dan ook af dat geen enkel land in Europa de landingsrechten uitbreidt? Als we dat niet doen, zetten we onszelf op achterstand.

We hebben het kort over de regionale vliegvelden en de luchtverkeersleiding gehad. De marktverkenning moet nu starten. Ik roep de Staatssecretaris op om die te starten. Mocht blijken dat er ergens problemen ontstaan, dan wil ik dat ze ons daar nadrukkelijk over informeert, zodat we kunnen bekijken wat die betekenen.

Begin september hebben we een algemeen overleg over drones gehad. We zouden daar nog een brief over krijgen. Er is echter een beetje gekke situatie ontstaan. Particuliere gebruikers kunnen een winkel inlopen om voor € 80 een drone te kopen en kunnen vervolgens met 120 km/u op ooghoogte met dat ding vliegen. Als je een drone professioneel wilt gebruiken, moet je eerst drie dagdelen een cursus doen voor € 1.100 per dagdeel. Tel het bij elkaar op en je bent € 20.000 en een paar maanden verder. Ik krijg het signaal dat sommige ondernemers al vier maanden op hun vergunning wachten. Dat is een beetje een gekke situatie, omdat we aan de ene kant veiligheid in het luchtruim niet helemaal goed geregeld hebben, terwijl we dat op de weg wel hebben gedaan, en we aan de andere kant zeggen dat bedrijfsleven aan allerlei regels is gebonden. We leggen het bedrijfsleven heel veel spelregels op en dat moet lang wachten op duidelijkheid. Herkent de Staatssecretaris het signaal dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) achterstanden heeft en dat ondernemers heel lang moeten wachten op een vergunning? Hoe staat het met spelregels om de veiligheid te garanderen, zoals we die ook hebben op de weg?

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Vorige week hebben we een prima rondetafelgesprek gehad met een interessant palet van tegengestelde belangen, van insiders en outsiders, van mensen die protectionisme bepleiten en mensen die vergaande liberalisering bepleiten. We hebben gisteren ook een goede petitie gekregen van de ondernemingsraad van KLM, die nogmaals de betrokkenheid van het personeel bij haar bedrijf onderstreept. Misschien wel in het verlengde daarvan, of hij was al in aantocht, hebben we gisteren ook een brief gekregen waarin de Staatssecretaris schrijft dat de Luchtvaartnota moet worden aangepast. In het rondetafelgesprek werd er door sommigen nog wel omheen gedraaid en zeiden anderen dat er nog genoeg uitgevoerd moet worden. Uit de brief van de Staatssecretaris blijkt echter dat de Luchtvaartnota, in ieder geval wat betreft de mainport, niet meer afdoende is. Wij steunen dit. Er zijn zo veel nieuwe vragen en nieuwe ontwikkelingen gekomen, dat er een aangepaste visie moet komen.

Op dit moment wordt er veel gesproken over de wijze waarop we verder gaan met de woningbouw. Tijdens het rondetafelgesprek is er ook over gesproken. De Staatssecretaris zegt dat ze in 2016 met een aangepaste visie komt. Betekent dat dat we tot die tijd stoppen met het nemen van beslissingen op dit punt? Ik vind begin 2016 prachtig, want ik houd wel van aanpakken, maar bij Eindhoven zien we hoe moeilijk het is om iets voor elkaar te krijgen. Stopt de Staatssecretaris iedereen in de bunker om hen er pas begin 2016 weer uit te halen? Ongeveer alle belangen komen bij elkaar en zijn tegengesteld. Hoe gaat de Staatssecretaris dit in de

pressure cooker stoppen? Alle steun van onze kant, maar ik hoop dat dit realistisch is.

In het rondetafelgesprek werd vaak gezegd dat het kabinetsbeleid te versnipperd is. Dat sluit aan bij een onderwerp dat ook in die mainportnotitie aan de orde moet komen. Wij kunnen proberen de afhandeling zo efficiënt mogelijk af te wikkelen via het nieuwe veiligheidssysteem, maar vervolgens heeft de Koninklijke Marechaussee, zonder dat daar kritiek op werd geuit, onvoldoende capaciteit om de snelle afhandeling door te geleiden. Dat is toch wel een *cri du coeur*. Omwille van de tijd zal ik geen andere voorbeelden noemen. Hoe gaat de Staatssecretaris dit probleem de nek omdraaien? Ik weet zeker dat de Staatssecretaris dat ook wil. Misschien kan de Minister-President een rol spelen, want als hij schilderijen in New York kan regelen, kan hij misschien ook wat coördinatie op Schiphol toepassen.

Voordat ik in deze commissie kwam, is er uitvoerig gesproken over de concurrentiepositie en onze opstelling richting Turkije en de Golfstaten. De Staatssecretaris schrijft dat we de vinger aan de pols moeten houden en dat er een onderhandelingspositie is bepleit bij de Europese Commissie. «De vinger aan de pols houden» klinkt wat zwakjes. «Handen aan de stuurknuppel» zou misschien beter zijn. Wat is de stand van zaken? Gaat de Europese Commissie dit overnemen?

Wij hebben verblijd, nou ja verblijd, we hebben in ieder geval kennis genomen van de komst van de nieuwe voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol. De heer A is dit debat al diverse keren langsgekomen. In de procedurevergadering hebben sommigen aangegeven dat de Kamer niet bepaald gecharmeerd was van zijn afwezigheid bij het rondetafelgesprek. Hij zal opnieuw uitgenodigd worden. Als je het te druk hebt met 21 bijbanen, moet je maar wat minder bijbanen hebben. Misschien moet het kabinet hem ook maar wat minder banen aanbieden. Als de Kamer vraagt om de voorzitter van de ORS, hoort hij gewoon te komen.

Ik kom op de handhaving van de passagiersrechten. Er wordt gezegd dat de ILT niet zozeer op individuele gevallen in kan gaan, maar veel meer een systeemrol heeft en waarschuwingen en sancties kan uitdelen. Kan de Minister daar wat meer over vertellen? De afgelopen week is er veel berichtgeving over geweest. Een luchtvaartmaatschappij, beter bekend als Ryanair, lijkt de rechten nogal aan zijn laars te lappen. Zijn er luchtvaartmaatschappijen aangesproken? Zijn er straffen uitgedeeld? Zijn er bestuurlijke gesprekken geweest? Kortom, ik krijg graag een toelichting. Het gaat nu steeds over luchtvaart, maar er staat ook een indrukwekkend stuk over het nationale zeehavenbeleid op de agenda. Kunnen we dat hier behandelen?

De **voorzitter**: Het staat inderdaad geagendeerd.

De heer **Monasch** (PvdA): Het stuk gaat ook in op luchthavens, maar het gehele stuk gaat over de havens.

De **voorzitter**: Een luchthaven is ook een haven.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik hoop niet dat de luchtvaart dat te letterlijk neemt.

Ik ga er toch op in en hoor de reactie van de Staatssecretaris wel. Er is bekeken of er een level playing field voor de havens is. Nogmaals, het stuk gaat met name op de havens in. De cijfers die worden gemeld, lijken niet aan te sluiten bij de conclusies. Er zijn heel grote verschillen in het doorberekenen van de directe kosten. Desalniettemin is de conclusie dat het niet zo veel uitmaakt, want zegt men, in andere landen is sprake van meer bredesectorheffingen, dus *grosso modo* valt het wel mee. Die conclusie wordt echter nergens gestaafd. Er wordt wel naar verwezen dat dat speelt, maar het is helemaal niet uitgezocht hoe dat bijvoorbeeld in

een land als België zit. Is dit onderzoek wel afdoende? Individuele ondernemers, bedrijven, hebben problemen met directe doorberekening. Op basis van hun zorg is het onderzoek gedaan. Ik krijg op geen enkele manier het gevoel dat er een serieuze vergelijking is gemaakt. Hoe kan je tot die conclusie komen als je vervolgens zegt dat je niet gekeken hebt naar de brede heffingen in België? We weten helemaal niet hoe dat uitwerkt. Men zegt dat men niet ziet dat bedrijven om die reden uitwijken naar andere landen. Dat kan waar zijn, maar ik wil ook antwoord op de vraag of er bedrijven zijn die vanwege die heffingen niet naar ons toegekomen zijn.

Wat betreft de Single European Sky verwijst ik naar de vragen die hier al over zijn gesteld. Hoe zorgt de Staatssecretaris dat Nederland succes behaalt op die prachtige conferentie die begin 2016 op Schiphol wordt georganiseerd? Hoe gaat het met de diplomatieke voorbereidingen op weg naar die top?

Ik steun het advies-Vreeman ten aanzien van de luchtverkeersleiding in Nederland. Ik vind het prima om het langs deze lijnen uit te werken. We wachten het voorstel voor Eindhoven Airport af. We zijn teleurgesteld dat Alders niet is teruggekomen met een advies dat op een breed draagvlak kan rekenen. We zullen het voorstel van het kabinet op dat evenwicht beoordelen en dus ook op het draagvlak in de regio. Dat hebben we ook altijd gezegd.

Er zijn verontrustende cijfers over medische keuringen. Er zijn 99 gevallen bekend van ongeldige certificaten voor vliegend personeel. Het Openbaar Ministerie heeft strafrechtelijk onderzoek aangekondigd. Wat is de aard van die overtreding? Is de veiligheid van de passagiers in het geding geweest? Ik krijg graag een toelichting, want het zijn nogal hoge cijfers. Anderen hebben er ook naar gevraagd: is er eenheid in de medische keuringen? Worden piloten met een lichte vorm van diabetes niet achtergesteld ten opzichte van anderen? Ik krijg graag een toelichting. Goed dat het RIVM-onderzoek voortgezet wordt. De zorgen delen we. In 2016 weet het RIVM ineens veel meer. Hoe kan dat in vier maanden tijd? Wat denkt de RIVM in de komende vier maanden te weten te komen wat ze nu nog niet weet?

Mijn slotvraag gaat over OGA. Het kabinet heeft een advies gekregen van de heer Rüpp en wil overgaan tot een marktverkenning. Op zich hebben wij daar geen bezwaar tegen, maar het verbaast ons dat de Staatssecretaris meteen een advies over de aanbesteding wil. Is die beslissing dan al genomen? Is het wel verstandig om over te gaan tot meerdere aanbieders van luchtverkeersleiders in ons luchtruim? We hebben een klein luchtruim en dit kan leiden tot versnippering. Luchtverkeersleiding is naar onze mening een strategische taak. Is het verstandig om nu al een besluit over een aanbesteding te nemen? Is het niet verstandiger om eerst de marktverkenning af te wachten en dan pas deze toch wel zware beslissing te nemen? In het verleden hebben we weleens de beslissing genomen om iets uit publieke handen te geven, waar we achteraf iets minder gelukkig mee waren, denk aan het loodswezen in de haven van Rotterdam.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De Partij van de Arbeid deelt met GroenLinks dat je heel goed moet bekijken wat je publiek regelt en wat je aan de markt overlaat. Ik ben benieuwd naar de appreciatie van de PvdA van het functioneren van de publieke luchtverkeersleiding. Ik doel op de pensioensleeftijdsgrens, wat mislukte avonturen met investeringen in Amerika en het feit dat er standaard een bedrag op de begroting staat om de boetes voor mensen die te vroeg met pensioen gaan, te compenseren. Misschien moet verkeersleiding een publieke taak zijn, maar moeten wij dan niet veel strakker managen op de afspraken die wij met z'n allen hebben gemaakt?

De heer **Monasch** (PvdA): Het is ook het advies van de heer Vreeman om daar strakker en strenger in te zijn en een aantal bevoorrechte posities niet langer door te laten gaan. Met de opgebouwde rechten moet, conform het arbeidsrecht, zorgvuldig worden omgegaan. Er moet echter bekeken worden of nieuwe intreders onder een ander regime kunnen vallen. Het is duidelijk onderdeel van het advies van Vreeman om een knip te maken tussen de luchtverkeersleiders en degenen die niet die taak hebben. Volgens mij sluit dit aan bij de teneur van de vraag van mevrouw van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Er is daar een flinke hoeveelheid mensen die net boven of net onder de grens van de WNT zitten. Vindt de PvdA ook dat die wet strak toegepast moet worden op de luchtverkeersleiding, zeker als we het als publieke taak houden?

De heer **Monasch** (PvdA): Ja, dat is voor mij ook het uitgangspunt, maar ik vind dat we wel beide benen op de grond moeten houden. Luchtverkeersleiding is, om het oneerbiedig te zeggen, een bijzondere tak van sport. Het is ook een tak van sport die voornamelijk gefinancierd wordt uit de opbrengsten van de luchthavens. Ik hoop niet dat andere partijen daar misbruik van maken, maar we moeten ervoor waken – om het even populair te zeggen – dat er te gekke dingen gebeuren. De groep verkeersleiders is namelijk cruciaal voor een goede begeleiding van het luchtverkeer naar ons land toe en over ons land heen. Ik heb daar veel waardering voor.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De SP-fractie zou graag zien dat de Luchtvaartnota binnenkort wordt herzien. Vorige week hebben we een uitgebreid rondetafelgesprek hierover gehad. Hoewel de verschillende gasten allemaal een andere insteek hadden, is het wel duidelijk dat het beeld ten aanzien van luchtvaart moet worden aangescherpt. We ontvangen bijvoorbeeld verontrustende berichten over KLM, maar ook over de positie van Schiphol als belangrijke Europese luchthaven. Daarnaast speelt het verduurzamingsvraagstuk van de luchtvaart en het beperken van overlast. Er is wel sprake van een actieagenda voor Schiphol, maar er wordt vastgehouden aan de bestaande Luchtvaartnota. Volgens de SP-fractie komen we daar niet veel verder mee, omdat de basis van de Luchtvaartnota nog steeds bestaat uit cijfers en afspraken uit 2008. Iedereen is het er inmiddels over eens dat de Luchtvaartnota toe is aan een actualisatie.

Onerlijke concurrentie blijft een groot probleem. Sommige airlines, ook in Europa, zoeken de randen van hun personeelsbeleid op. Denk daarbij aan het werken met tijdelijke contracten, mensen tegenwerken om lid te worden van een vakbond, moeilijk doen over ouderschapsverlof en het ontslaan van personeel dat zwanger wordt. Maatschappijen die hun personeelsbeleid wel netjes hebben georganiseerd, met vaste contracten, lijden hieronder. Het gevolg is dat er een glijdende schaal ontstaat. Neem als voorbeeld Norwegian, die al het personeel van buiten de Europese Unie inhuurt. Hoe lang gaat Nederland hiermee akkoord? Hoe lang kijken we nog de andere kant op?

De SP wil nog steeds een helder antwoord over de concurrentie van de Golfstaten. Het is ons ondertussen duidelijk geworden dat deze luchtvaartmaatschappijen direct of indirect door de eigen overheid gefinancierd worden. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Bashir/Elias waarin gevraagd wordt om binnen Europa verder te zoeken naar maatregelen om dit een halt toe te roepen? Nu zijn er alleen nog de onderzoeken van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Er zijn ook nog geen maatregelen genomen om te zorgen dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op een eerlijke manier kunnen concurreren met de Golfstaten. Welke

mogelijke oplossingen, al dan niet in Europees verband, zijn er mogelijk op dit punt te nemen?

Er is een heel goede samenwerking nodig tussen Schiphol, de netwerkvervoerder en de overheid. De rol van de overheid is om te zorgen dat die samenwerking optimaal is, zodat de netwerkvervoerder optimaal kan concurreren. Hoe gaat de overheid die samenwerking bevorderen? Om het een beetje concreter te maken: denk bijvoorbeeld aan de huurprijzen. Als je de huurprijzen vergelijkt met die in andere landen, zie je dat ook op die manier sprake kan zijn van oneerlijke concurrentie. Dus niet alleen door subsidiëring van luchtvaartmaatschappijen door de overheid, maar ook door minder geld te rekenen voor de huur van kantoorruimten en van opslagplaatsen, kun je je eigen luchtvaartmaatschappijen voordeel geven. KLM en andere maatschappijen die vanuit Schiphol opereren, hebben die voordelen dus niet.

Ik kom op het naleven van passagiersrechten. Ook op dit punt zoeken de goedkope maatschappijen continu de grenzen op om zo min mogelijk compensatie uit te betalen. Dit wordt iedere keer ontkend. Er wordt ook ontkend dat de ILT geen goed beeld zou hebben van maatschappijen die zich niet houden aan de passagiersrechten. Zou dit te maken kunnen hebben met het feit dat veel passagiers de weg naar de ILT niet kunnen vinden en dat daarom afzien van de procedure? Zo niet, wat is dan de verklaring voor het feit dat we keer op keer signalen krijgen, niet alleen vanuit de media maar ook van de gedupeerde burgers zelf, dat ze hun recht niet kunnen halen? Op dit punt is actie nodig. Zowel de ILT als de overheid moet ervoor zorgen dat mensen weten waar ze recht op hebben en ook krijgen waar ze recht op hebben. Nu betalen de grotere luchtvaartmaatschappijen, de netwerkvervoerders in ieder geval, netjes compensatie uit en hebben de kleine luchtvaartmaatschappijen op deze manier weer een oneerlijk concurrentievoordeel.

De luchtverkeersleiding valt straks onder de WNT. De SP is hier zeer voor, maar het beroep van luchtverkeersleider is heel bijzonder. Maar heel weinig mensen zijn geschikt om luchtverkeersleider te worden. Daarnaast zijn de opleidingskosten gigantisch, 1 miljoen per opgeleide. Als we mensen hier opleiden tot luchtverkeersleider, met bijbehorende kosten, kan het zijn dat we ze indirect opleiden voor het buitenland, want op het moment dat mensen onder de WNT komen te vallen, kunnen ze heel snel worden weggekaapt door bijvoorbeeld de Golfstaten. Dan kost het ons geld om ze op te leiden en gaan ze vervolgens de grens over en zijn we ze kwijt. Hoe zorgen we ervoor dat de luchtverkeersleiders die onder de WNT vallen niet massaal het land ontvluchten?

Ik sluit af met de Omgevingsraad Schiphol. Deze vervangt de eerdere Alderstafel. Het verbaast mijn fractie dat de heer Alders als voorzitter wordt aangesteld. Zat de heer Alders heel erg verlegen om nog een baan? Als ik het goed begrijp, heeft hij al 21 banen. Waarom moet hij hier weer voorzitter van worden? Op welke wijze worden bewonersorganisaties op een goede manier vertegenwoordigd? We weten dat de heer Alders aan zijn eigen Alderstafels alleen maar jaknikkers wilde.

De vergadering wordt van 13.01 uur tot 13.52 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik hoop dat de Kamerleden nog binnendruppelen, maar ik geef alvast het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Luchtvaart staat zeer in de belangstelling en dat is ook terecht. Mevrouw Hachchi had het al over de nationale, Europese en mondiale speelvelden. We moeten goed bekijken hoe die speelvelden zich tot elkaar verhouden. We hebben met Schiphol een belangrijke speler met een omvangrijk netwerk van verbindingen, mede door inzet van de KLM en anderen. Deze hoge netwerkkwaliteit is

van groot belang. Straks hebben we het natuurlijk nog over de concurrentie. Ik ga in een aantal hoofdstukken door de vragen. Afgelopen week is er tijdens een hoorzitting van de Tweede Kamer over het luchtvaartbeleid gesproken. Naast internationale ontwikkelingen en uitdagingen kwamen er ook andere vraagstukken aan de orde. Hoe gaan we om met de beschikbare capaciteit? Hoe gaan we om met kosten voor de luchtvaart, zoals de securitykosten en de maatschappelijke kosten die verband houden met de relatie tussen wonen en vliegen? Die dossiers houden ons allemaal bezig en moeten in samenhang worden gezien. Op een aantal dossiers kom ik zo terug. Ik kom zo ook terug op de actieagenda die ik voorsta voor de luchtvaart, want de heer Graus, mevrouw Hachchi en de heer Bashir hebben daarnaar gevraagd. De centrale strategie van de Luchtvaartnota staat en die houd ik vast. De centrale strategie luidt letterlijk: «Een optimale netwerkqualiteit en een concurrerende en duurzame luchtvaart zijn maatschappelijk van belang. Om die doelen te realiseren is een gezamenlijke inzet nodig van alle partijen in de luchtvaartketen. Ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, maar ook vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid voor het maatschappelijk belang.»

De implementatie van de hoofdbestanddelen ligt op koers, bijvoorbeeld het tot stand brengen van de regionale capaciteit, conform de Luchthavenbesluiten Lelystad en Eindhoven. Ik kom zo apart terug op Eindhoven. Verder worden Schiphol en de omgeving klaargemaakt voor de toekomst met een ingediend wetsvoorstel voor het nieuwe norm- en handhavingstelsel. Van tijd tot tijd moet je punten aanscherpen vanwege gewijzigde omstandigheden. Daarmee hoeft je het frame, de visie, het bouwwerk niet te veranderen. Ik vind dat we met de actieagenda veel duidelijker neer moeten zetten welke acties we willen doen en welke we daadwerkelijk gaan doen.

De heer Van Helvert zegt dat de actieagenda pas in 2016 komt. Ik heb gezegd dat het begin 2016 wordt. Dat komt door de complexiteit van Schiphol en de vele partijen waarmee we moeten omgaan. De heer Van Helvert heeft draagvlak hoog in het vaandel staan. Dat heb ik ook, maar dat is niet altijd gemakkelijk. Het proberen draagvlak te krijgen leidt af en toe tot Poolse landdagen en in ieder geval in zijn algemeenheid tot veel discussie. Ik vind het belangrijk dat de discussie over de actieagenda geen Poolse landdag wordt. Er komt een aantal dingen in te staan waarover we het ongetwijfeld allemaal direct eens zijn. Het is niet zo dat 20 à 30 partijen mogen meeschrijven. Het is wel belangrijk dat partijen op de hoogte zijn van de actieagenda en dat ik van een aantal partijen hoor wat zij vinden dat erin moet en waarom. Dan heb ik het over de gemeenten, die iets met woningen willen, en over de provincie, die graag wil weten hoe het ruimtelijk beleid ten opzichte van wonen is, maar daar wellicht anders in staat dan de gemeenten. Dan heb ik het ook over omwonenden, want zij zijn gehinderden, maar zij werken daar soms ook. Een omwonende kan in die zin verschillende rollen vervullen.

De heer Van Helvert vraagt zich terecht af hoe het op Schiphol zit met de hubfunctie in relatie tot de point-to-pointfunctie. Ik ben op zoek naar een balans tussen verschillende actiepunten. Ik weet dat de Kamer heel graag daadkracht ziet, maar het is belangrijk dat we eerst weten welke actiepunten we gaan uitvoeren en wie zich daaraan verbinden. De Luchtvaartnota is niet achterhaald, maar gezien de actualiteit van het afgelopen halfjaar moeten we een actieagenda in de benen helpen. Een aantal punten die in de hoorzitting naar voren kwamen, kunnen daarin meegenomen worden, zoals het aspect van de kosten, de maatschappelijke kosten en de luchtvaartkosten.

Er werd gezegd dat er sprake is van versnippering. Dat klopt. Daarom wil ik ook een actieagenda, want ik wil niet alleen graag met de mensen van buiten, maar ook met de verschillende ministeries op een intensievere manier samenwerken aan een integrale aanpak voor Schiphol. Daarom

start ik de actieagenda in ieder geval op met Minister Kamp, de Minister van Economische Zaken. Ik vind het ook belangrijk dat het Ministerie van Defensie meekijkt naar bijvoorbeeld security. Versnippering mag er niet voor zorgen dat zaken vertragen, mensen langs elkaar heen praten of er tegengestelde besluiten genomen worden. Helaas kan ik dat niet uitsluiten, maar we moeten het maximale doen om dat te voorkomen. Waaraan moet de Kamer denken bij de actieagenda? Bijvoorbeeld aan een gelijk speelveld voor wereldwijde markttoegang – de Kamer weet wat mijn rol daarin is – netwerkkwaliteit, het reduceren van kosten en de bereikbaarheid van Schiphol door de lucht en over land. Het is terecht dat een aantal leden over station Schiphol heeft gesproken. Ik heb ter invulling van de Luchtvaartnota het afgelopen jaar regelmatig met de Kamer van gedachten gewisseld en mijn inzet duidelijk gemaakt, bijvoorbeeld in het debat over Air France-KLM dat ik recentelijk met de Kamer heb gehad, maar ook in het kader van de EU luchtvaartstrategie en het EU-voorzitterschap. We gaan nu de acties voor de korte en de middellange termijn formuleren, zodat het een duidelijke actieagenda wordt. Er komt in te staan wat we morgen gaan doen en wat we binnen twee jaar gaan doen en ik geef een doorkijkje naar de komende tien jaar. Ik denk dat de actieagenda begin 2016 is afgerond. Natuurlijk houd ik de Kamer hiervan op de hoogte en ga ik hierover met de Kamer in debat. De heer Van Helvert vraagt zich af of dat niet wat sneller kan. Ik krijg nu eenmaal niet alle partijen binnen twee weken aan tafel om over al die onderwerpen te spreken. Dat kost enige doorlooptijd. Ik ben het echter met de heer Van Helvert eens dat het niet zo moet zijn dat de Kamer pas in 2017 een actieagenda van mij krijgt. Als we elkaar daarin vinden, dan komt het vast weer helemaal goed tussen de heer Van Helvert en mij.

De voorzitter: We hebben twee interrupties afgesproken.

De heer **Van Helvert** (CDA): Twee interrupties op al die stukken is wel heel weinig. We hebben voor dit debat vier uur uitgetrokken.

De voorzitter: Ik houd het voorlopig op twee interrupties en we bekijken hoe dat gaat.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dan laat ik de Staatssecretaris even verdergaan.

De voorzitter: Dan laten we deze even lopen. Dat is heel verstandig.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik kan er altijd nog terugkomen.

De voorzitter: Zeker.

Staatssecretaris **Mansveld:** Wordt er in de actieagenda naar het kosten-niveau gekeken? Ja.

Een aantal partijen heeft gevraagd hoe het gaat met de groei van Schiphol. Na zeven jaar ligt er een norm- en handhavingssysteem voor. Daar zijn we lang mee bezig geweest. We komen vanuit een handhavingssysteem dat niet meer voldeed aan de planning zoals Schiphol die graag wilde. We hebben nu een norm- en handhavingssysteem waarmee drie jaar geëxperimenteerd is en waarin we preferent vliegen hebben toegepast met een aantal vrijheden om het zo in te vullen dat de mensen die gehinderd kunnen worden het minst gehinderd worden. Het wetsvoorstel ligt hopelijk binnenkort voor in de Kamer. Daarmee verankeren we de manier waarop we kijken naar preferent vliegen. De belasting van de verschillende punten is niet meer het uitgangspunt.

Ik vind het belangrijk dat bij dat norm- en handhavingssysteem ook gekeken is naar de groei naar 500.000 vliegbewegingen. Die aantallen staan in het

norm- en handhavingssstelsel zelf, maar niet in de wet. Die zijn op andere manieren verankerd. Dat is ook belangrijk, want we moeten in de toekomst bekijken of het systeem op deze manier voldoet en op welke manier we er dan tegenaan kijken. De discussie over de 510.000, nu 500.000, vliegbewegingen heeft lang geduurd. Het is goed dat het voorliggende norm- en handhavingssstelsel verankerd wordt. We moeten ook bij de actieagenda bekijken op welke wijze we steeds weer de perfecte balans krijgt tussen wonen, werken, vliegen en gehinderden. Dat is mijn belang en na zeven jaar debat hierover weet ik dat het ook het belang van de Kamer is. In het debat over Eindhoven in de Kamer hoor ik precies diezelfde vraagstukken. Hoe weeg je de verschillende belangen? Hoe ga je om met het woord «draagvlak»?

Mevrouw van Tongeren gaf aan dat de groei op Schiphol achterblijft bij de verwachtingen. In de marktanalyse 2014, die in juni met de Kamer is gedeeld, is heel helder aangegeven dat de luchtvaartsector ervan uitgaat dat zich de komende jaren een verder herstel van de luchtvaartmarkt zal voordoen, ervan uitgaande dat de verwachting van algemene economische verbeteringen zich manifesteert. Men verwacht een gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal vliegtuigbewegingen van 1,5% à 2,2%. Uit recente documenten, zoals het jaarbericht van Schiphol en de Gebruiksprognose 2015, blijkt dat de groei in 2014 en 2015 daar ruim boven ligt, namelijk rond 3%. De ontwikkelingen gaan daarmee nog sneller dan in de marktanalyse werd verondersteld. We zitten inmiddels op 450.000 vliegtuigbewegingen. Er werd gesuggereerd dat er nog veel ruimte is op Schiphol. Die suggestie deel ik niet.

De heer **Graus** (PVV): De directeur van Schiphol zal toch wel weten wat de maximale groei van Schiphol is. Hij heeft het over 600.000 vliegtuigbewegingen en dan is dat een feit. Die man kletst toch niet uit zijn nek? Of vindt de Staatssecretaris dat de directeur van Schiphol uit zijn nek kletst?

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Graus doelt nu op de maximale groei die Schiphol heeft genoemd. Ik heb het over de 450.000 vliegbewegingen waarop we nu zitten. Ik zei daar achteraan dat de suggestie wordt gewekt dat er op dit moment nog veel ruimte op Schiphol is, maar dat ik die suggestie niet deel. Ik denk dat de heer Graus en ik het eens zijn en dat is goed nieuws.

De heer Bashir heeft gezegd dat de gegevens van de Luchtvaartnota gedateerd zijn en dat de onderbouwing ondeugdelijk is. Er wordt niet alleen maar rekening gehouden met de informatie die voor 2008 is verzameld. Na publicatie van het Alders-advies in 2008 zijn er op verzoek van mijn voorgangers en mijzelf nadere verkenningen uitgevoerd naar de ontwikkeling van Schiphol. Dan doel ik op de actualisatie van de marktprognoses, vierjaarlijkse evaluaties van de afspraken uit het akkoord van 2008, onderzoek naar de haalbaarheid van de 510.000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol binnen de milieugrenzen en de notitie Verkenning Marktentwikkelingen Luchtvaart van vorig jaar. Deze actualisaties zijn steeds uitgevoerd op basis van de door Schiphol en luchtvaartmaatschappijen verstrekte scenario's waarin steeds de meest actuele gegevens van de markt worden gehanteerd en ook de vlootvernieuwingen die op Schiphol plaatsvinden worden meegenomen. De actualisaties hebben de mogelijkheid geboden met de meest recente inzichten over bijvoorbeeld dienstregelingen, technologische ontwikkelingen en mogelijkheden in het luchtruim rekening te houden en dat is ook gebeurd. Er vindt een continue actualisatie plaats van de gegevens in de Luchtvaartnota.

De VVD-fractie heeft gevraagd of ik bereid ben naar een nieuwe benadering van geluidshinder te gaan. Ik wil heel graag op korte termijn met de Kamer praten over het experiment en de nu voorliggende nieuwe regelgeving, die we in de praktijk hebben getoetst. We moeten bekijken hoe we kunnen borgen dat het gaat om objectieve regels en normen die

transparant gehandhaafd kunnen blijven worden. Met het wetsvoorstel wordt, met het oog op de bescherming van de omgeving, extra groei-ruimte tot 500.000 vliegbewegingen op Schiphol gecreëerd, met draagvlak van alle partijen, bewoners, regionale bestuurders en de sector. De Kamer heeft waarschijnlijk tijdens de rondetafelbijeenkomst de oproep van de heer Nijhuis gehoord. Hij zei dat als de Tweede Kamer Schiphol wil helpen, het zaak is om het nieuwe stelsel zo snel mogelijk te implementeren. Het is namelijk een goed stelsel omdat het uitgaat van preferent vliegen en het oude stelsel niet. Ik wil als het kan graag een spoedige bespreking van het wetsvoorstel. Hiermee kan ook duidelijkheid worden verschaft naar de omgeving over het formeel geldende kader voor bescherming en tevens ruimte worden gecreëerd voor de luchtvaartsector om zich verder te ontwikkelen. Dat laat onverlet dat we de discussie moeten aangaan, steeds weer opnieuw, over de vraag of de regels voldoen en of hetgeen waarmee we bezig zijn voldoet. Het is niet dat we het nieuwe stelsel verankeren en het er dan niet meer over hebben. Nee. Ik heb net al betoogd dat de groei van Schiphol harder gaat. We zullen snel tegen grenzen aanlopen. Lelystad en Eindhoven – ik kom zo terug op Eindhoven – zijn van groot belang om de groei van Schiphol te faciliteren. Dat betekent niet dat het bij de totale 580.000 bewegingen van de drie luchthavens ophoudt. We moeten nadenken over de wijze waarop we daarna verdergaan. Dat moeten we op tijd doen, want het zijn heel complexe vraagstukken. Dat blijkt ook weer als we hier praten over Schiphol en Eindhoven. Er zijn heel veel verschillende belangen. Hoe faciliteren we economische ontwikkelingen en passen we die goed in in de leefomgeving? Hoe verhouden die belangen zich tot elkaar? Hoe zorgen we dat we geen economisch verlies lijden door belangen verschillend te wegen, maar ook dat we geen onnodig gehinderden hebben als blijkt dat de sector daaraan tegemoet kan komen? Die balans moet steeds weer gezocht worden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Zit er wat de Staatssecretaris betreft een maximum aan het aantal vliegbewegingen dat in Nederland geacommodeerd kan worden? Denkt zij dat er op enig moment een top bereikt is, waarna we terug moeten in het gebruik van vliegtuigen? Dat zou alleen vanwege de klimaatveranderingen het geval kunnen zijn. De uitstoot van vliegtuigen op hoogte heeft veel meer effect op de klimaatverandering dan dicht bij de grond.

Staatssecretaris **Mansveld**: Toen ik mevrouw Van Tongeren hoorde spreken over de CO₂-uitstoot en de luchtvaart, bedacht ik mij dat ik iemand sprak die in september volgend jaar de onderhandelingen gaat doen voor de International Civil Aviation Organisation (ICAO). Daarin wordt gesproken over een Emissions Trading Scheme (ETS) voor de luchtvaart. Die meneer zei dat hij volgend jaar zomer geen vakantie plant, omdat hij denkt heel druk te zijn met de voorbereiding van die septembermaand. We moeten niet alleen regionaal of Europees bekijken hoe we omgaan met de uitstoot van vliegtuigen, maar ook mondiaal. Dat moet in samenhang gebeuren. Want als vliegtuigen doorvliegen als ze over Nederland vliegen, vliegen ze in één minuut van oost naar west en in anderhalve minuut van zuid naar noord. Vliegtuigen gaan hard en Nederland is klein. Ik vind het van groot belang dat we de beperking van de uitstoot internationaal oppakken. Ik vraag me dus ook af of ik moet uitspreken dat er een top zit aan de groei en aan wat Nederland kan behappen. Met de mainport Schiphol, en straks ook met Lelystad en Eindhoven, wordt een economisch belang gediend. Ja, ik wil bekijken hoe het zit met CO₂-uitstoot in de luchtvaart, maar dat wil ik op een ander veld nadrukkelijk bespreken voordat we gelijk de conclusie trekken dat er in Nederland een top aan de vliegbewegingen moet zitten. Ik ben bovendien benieuwd hoe de vliegbewegingen zich ontwikkelen en of er bijvoorbeeld

een fase van stabilisatie volgt. Daarvoor heb ik eerst meer informatie van de sector nodig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): In alle landen zit een Staatssecretaris Mansveld of een Minister Mansveld en die zeggen allemaal dat ze in hun eigen land geen maximum aan de groei willen en dat het een Europees en een wereldwijd probleem is. De Staatssecretaris weet ook dat als alle Mansvelden van alle landen dit blijven zeggen, we dit probleem niet oplossen. De Staatssecretaris heeft ook klimaat in haar portefeuille. Ze weet ook dat het over het algemeen een kopgroep is die veranderingen teweegbrengt. Moet een kopgroep van Staatssecretarissen en Ministers Luchtvaart niet heel serieus kijken naar dit probleem en de sector waarschuwen? Er is nu bijvoorbeeld sprake van kolencentrales die niet meer draaien. Krijgen we straks vliegvelden die leegstaan omdat er een einde komt aan de groei van het luchtverkeer, vanwege kerosine, vanwege klimaatverandering?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ten eerste loopt KLM voorop in de wereld als het gaat om duurzaamheid en het onderzoeken van de mogelijkheid om een andere brandstof dan kerosine te gebruiken. Ten tweede is het maar de vraag of en hoe je de vliegmarkt in die zin kunt beïnvloeden. Als ik zie hoe het aantal vliegbewegingen in Azië, Afrika en Zuid-Amerika toeneemt, is het maar de vraag welk signaal je afgeeft op een moment dat je met een aantal koplopers zegt dat we in Nederland een top zetten op het aantal vliegbewegingen en een aantal vliegvelden sluiten. Ik weet niet of je daarmee invloed uitoefent op een consumentenmarkt die op een heel andere manier in ontwikkeling is. Ik denk eigenlijk dat de kans nihil is dat we die drie werelddelen, die qua groei van de luchtvaart echt in een heel andere fase zitten, daarmee beïnvloeden. Ik zie liever dat we kijken naar de mogelijkheden om het vliegen veel schoner te krijgen. We kunnen bijvoorbeeld kijken naar ETS voor de vliegsector. Ik zie meer kansen in een wereldwijd CO₂-systeem.

Er ligt nog een intrigerende vraag van de VVD-fractie. Wordt de sector wel beloond voor innovaties? Die prikkel zit zeker in het stelsel. Kijk bijvoorbeeld naar wat de sector gedaan heeft om de geluidshinder te verminderen. De wens was 5% minder geluidshinder. De sector heeft het inmiddels gebracht tot 20% minder geluidshinder. Daarmee hebben we het laaghangend fruit wel gehad. De sector zal nu aan de bak moeten om te bekijken of de geluidshinder door innovaties verder kan verminderen. De prikkel zit in het stelsel, want om het volume van 500.000 vliegbewegingen te kunnen bereiken, is innovatie onontkoombaar. Met de vloot en het hinderprofiel van 2008 zal het bijvoorbeeld niet lukken. Na 2020 kan Schiphol verder groeien dan de 500.000 vliegbewegingen, maar dan moet er ook milieuruimte ontstaan. Uit de onderhandelingen is gekomen dat als de sector door innovaties zorgt voor milieuruimte, de sector kan groeien. Uit de hoorzitting heb ik meegekregen dat dit ook gesteund wordt door de sector.

De heer Bashir vroeg of de tarieven van Schiphol concurrerend zijn in internationaal verband. Hij suggereerde dat de huurprijzen van kantoren en loodsen daarin een rol kunnen spelen. We hebben een jaarlijkse benchmark van luchthavengelden en overheidsheffingen en daaruit blijkt dat de tarieven van Schiphol concurrerend zijn met die van andere grote luchthavens. Schiphol is dus zeker niet duurder dan andere luchthavens. De heer Graus had het over de 600.000 vliegtuigbewegingen. We hebben het al verschillende malen gehad over het pleidooi van de heer Graus om het volumeplafond van Schiphol af te halen. We hebben in de Kamer uitgebreid gesproken over de 500.000 vliegbewegingen. Er bestaat nu draagvlak voor de doorgroei en doorontwikkeling van Schiphol bij alle partijen. Als we nu de cap op vliegtuigbewegingen loslaten, verliezen we zeker draagvlak van een groot aantal partijen. In het huidige stelsel

betekent dat dat we niet verder kunnen groeien. Er zit ook nog een ander belangrijk aspect aan. De voorzitter van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) gaf tijdens het rondetafelgesprek aan dat we heel voorzichtig moeten zijn met die capaciteitsuitbreiding, omdat het steeds heel gebalanceerd moet gebeuren. Ik deel die mening.

De heer Graus en de heer Van Helvert vroegen wat ik ga doen om de infrastructuur te verbeteren. Dat is een belangrijk punt. Dat zeg ik niet alleen met deze pet op, want ik heb natuurlijk nog een andere pet op. Ik zie daardoor bijvoorbeeld op welke wijze de bereikbaarheid van Schiphol zich via het openbaar vervoer ontwikkelt en wat er nodig is om die bereikbaarheid te verbeteren. Er lopen een aantal projecten, zoals de Zuidasdok en het project Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere (OV SAAL). Recentelijk zijn de A2 en de A4 uitgebreid. Door de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor en HSL Zuid zal ook de bereikbaarheid via het spoor toenemen. Alle vervoersstromen op Schiphol moeten beter worden geaccommodeerd. We hebben een MIRT-onderzoek Schiphol uitgevoerd. Er is een langetermijnvisie voor het station gemaakt, waarbij no-regretmaatregelen zijn bedacht om de capaciteit en kwaliteit van het station op korte termijn te vergroten en te verbeteren. Ik zeg het al: «op korte termijn». We moeten ook heel goed bekijken wat we op lange termijn nodig hebben. Dat zijn geen makkelijke vraagstukken. Ik ben op dit moment met Schiphol, ProRail, NS en de gemeente Amsterdam in gesprek om tot een verbeteraanpak te komen. We hebben al een aantal zaken op dit punt gedaan. Wat kun je op korte termijn, wat kun je nu? Wat hebben we nodig op de middellange termijn? Wat is ons uiteindelijke doel? Op de korte termijn moet Schiphol gewoon goed bereikbaar zijn. De noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden worden zo uitgevoerd dat Schiphol in 2016 weer alle nachten bereikbaar is. Er is steeds een heel fragiel evenwicht tussen het noodzakelijke onderhoud en de bereikbaarheid van Schiphol voor de stromen mensen die daarnaartoe moeten. De tunnel heeft een aantal grote problemen gekend. Het gaat de goede kant op, maar er blijven vraagstukken liggen. We bekijken die vraagstukken met de partijen. We kijken ook naar de financiering, want zoals de Kamer weet is de vrije ruimte, de 11 miljard investeringsruimte tot 2028, vrijwel volledig belegd binnen het spoor. Die wordt gebruikt voor ontzettend goeie dingen. Ik heb weleens voor de grap gezegd dat als ik een rondje MIRT doe, de eerste termijn pakweg 7 miljard kost. Ik heb met de sector en alle regio's gekeken naar wat er nodig is op het spoor. Er is uiteindelijk heel veel nodig, maar Schiphol staat hoog bovenaan qua importantie. We hebben echter beperkte middelen. We moeten het met de Kamer hebben over de spanning die daardoor ontstaat. Op dit moment is het geld er gewoon niet.

NS, ProRail en Schiphol communiceren beter met elkaar over het onderhoud. De reizigers worden beter geïnformeerd over bijvoorbeeld onderhoud en storingen en de bewegwijzering wordt beter. Station Schiphol wordt overzichtelijker en veiliger gemaakt. Er wordt gewerkt aan de verstoringen in de Schipholtunnel, de onterechte brandmeldingen, waarop je natuurlijk altijd moet ingaan. Er wordt gekeken of er sneller gesignaleerd kan worden of er iets serieus aan de hand is. Het is goed dat de partijen structureel bij elkaar komen om over een aantal zaken te praten. De infrastructuur zal ook op andere momenten met de Kamer besproken worden, zoals in het algemeen overleg over MIRT.

De heer Bashir vroeg waarom de heer Alders voorzitter van de ORS is geworden. Ik vind het in de opstartfase van de ORS van belang dat er kennis, ervaring en een groot draagvlak bij partijen aanwezig is. De heer Alders is tot 1 juli 2017 benoemd om met zijn kennis en ervaring en het draagvlak dat hij bij partijen bereikt heeft, de opstartfase van de ORS te begeleiden. Er wordt nog bekeken op welke wijze verder moet worden gegaan met het voorzitterschap na 1 juli 2017.

De heer Van Helvert vroeg naar hub en point-to-point. Het is belangrijk dat er op Schiphol een goed netwerk van hoge kwaliteit is. Dat is van belang voor Schiphol maar ook voor de consumenten. Voor het uitgebreide netwerk van Schiphol hebben we een substantiële hoeveelheid transferpassagiers nodig. Zoals de Kamer weet heeft Nederland een relatief kleine thuismarkt. KLM is als hubairline ook de grootste point-to-pointvervoerder van passagiers van Schiphol. Ook andere luchtvaartmaatschappijen leveren daaraan een belangrijke bijdrage. Er moet een evenwicht zijn tussen hubpassagiers en point-to-pointpassagiers. Om te blijven groeien is transfer heel belangrijk, maar point-to-point vindt in feite veel meer plaats. EasyJet vliegt bijvoorbeeld uitsluitend point-to-point.

De heer **Van Helvert** (CDA): Hoe vinden we die balans? Bij het rondetafelgesprek hoorden we dat point-to-pointairlines vinden dat er te weinig ruimte is voor point-to-point en dat KLM, Schiphol en ORS vinden dat er meer ruimte moet zijn voor transfer. Hoe lossen we dat op?

Staatssecretaris **Mansveld**: We hebben natuurlijk een visie neergelegd waarin staat dat Schiphol Eindhoven Lelystad nodig heeft om te groeien. Wat gaat na de uitbreiding vliegen vanaf Eindhoven? Wat gaat vliegen vanaf Lelystad? Daarin moeten we de balans vinden, zodat de transferfunctie op Schiphol kan groeien.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik ben het eens met de Staatssecretaris dat er een balans gevonden moet worden. Dat vind ik ook heel belangrijk. Welke rol is voor het ministerie weggelegd om daartoe te komen als de gezichtsvelden van de airlines die daar gebruik van maken lijnrecht tegenover elkaar staan?

Staatssecretaris **Mansveld**: In eerste instantie ligt daar een heel belangrijke rol voor Schiphol om te kijken op welke manier het dat gaat faciliteren en daarin verder wil gaan. Ik kan me voorstellen dat een punt van de actieagenda is dat we bekijken hoe die balans eruit kan zien en of we invloed moeten uitoefenen op het verdelingenbeleid. Die vraag wil ik mezelf stellen en zal ik via de actieagenda agenderen. Daarmee heb ik echter het antwoord nog niet. Ik wil er ook met Schiphol over spreken om te bekijken wat de strategie is als het gaat om Schiphol versus Lelystad. Ik kom op het vraagstuk wonen versus vliegen. Ik heb daar heel veel tekst over, want er zijn veel vragen over gesteld. Mevrouw Hachchi, de heer Van Helvert, de heer Monasch en mevrouw Visser hebben daar wat over gezegd. Ik heb gisteren samen met collega Blok met de betrokken partijen gesproken over wonen versus vliegen. Ik heb alle partijen tegelijkertijd aan tafel gehad en gezegd dat ik heel graag van hen wilde horen hoe zij daartegenaan kijken. Hoe krijg je een goede balans tussen wonen en vliegen? Hoe doe je dat zo, dat aan de bouwvraag, de transformatievraag voor een deel, voldaan worden en er tegelijkertijd afspraken gemaakt worden over het voorkomen van klachten?

De luchtvaartsector zit niet te wachten op nieuwe klagers en vindt dat hij heel erg investeert in hinderbeperkende maatregelen. Ik geef maar één voorbeeld, waar we in de Kamer al vier of vijf keer over gesproken hebben: de wijk Floriande. De lokale overheden zeggen dat Floriande geen onderwerp is voor de Kamer en vragen mij de klagers naar hen door te sturen. Aan dit voorbeeld zie je de spanningen. We hebben vier keer opnieuw naar dit onderwerp gekeken, er wordt maximaal zuiver eroverheen gevlogen om zo min mogelijk gehinderden te hebben, maar er zijn gehinderden in de woonwijk.

VNO-NCW mengt zich ook in deze discussie en heeft de Nederlandse overheid opgeroepen om de Nederlandse luchtvaartsector te ondersteunen: bouw geen nieuwe woningen binnen de contouren van Schiphol.

Tegelijkertijd weten we dat er een enorme opgave ligt, omdat we de mensen die daar werken ook huisvesting willen bieden. Er is ook nog terrein te winnen op het gebied van informatieplicht aan de omwonenden. De heer Bashir heeft dat onderwerp meerdere malen op de agenda gezet. Hoe gaan makelaars daarmee om? Je kunt mensen nu eenmaal niet via de juridische weg het recht op klagen ontnemen. Als er klachten zijn, dan mogen ze daar wat mee. Ik vind het een complex vraagstuk. We moeten zoeken naar de juiste balans. Ik ben bereid tot transformatie in de 20 Ke-zone, in die binnenste zone, maar dan moeten we dat onder strikte voorwaarden doen. Er is mij gevraagd of ik snel een besluit kan nemen. Ik zal dat samen met de heer Blok doen. Ik zeg de Kamer toe dat ik dat besluit snel ga nemen, zeker nu ik gisteren de partijen gehoord heb. We moeten bekijken wat we dan op korte termijn en op de middellange en lange termijn n voor transformatie kunnen doen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik wachtte het antwoord van de Staatssecretaris af, omdat het faciliteren van de groei op Schiphol en het faciliteren van woningbouw bij elkaar horen, ook wat de toekomst en het voorkomen van geluidshinder betreft. Ik hoor in de beantwoording heel veel over het hier en nu. Een aantal zaken wordt meegenomen in de actieagenda, maar mijn oproep is om te kijken naar een nieuw stelsel voor geluidshinder. Een aantal partijen heeft aangegeven dat het ook anders kan en dat daarbij zowel de economie als het wonen wordt gefaciliteerd. Ik roep de Staatssecretaris op om dit mee te nemen in de actieagenda. Laten we vooruitstrevend zijn en dit oppakken. De Staatssecretaris heeft het over de korte termijn, maar wat is de korte termijn? We praten hier al langer over het besluit. Ik weet dat heel veel partijen erop wachten. Wanneer kunnen wij het tegemoet zien?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al gezegd dat ik op korte termijn een besluit neem over de transformatie in de 20 Ke-zone, wat betreft de kleine transformatie. Dat besluit zal zo snel mogelijk naar de Kamer komen. Ik vind het terecht dat mevrouw Visser vraagt om dit punt te agenderen in de actieagenda. Dat zal ik ook doen. We hebben natuurlijk ook nog de ORS. Nog even voor de volledigheid, want ik ben er niet altijd even duidelijk in geweest: de ORS bepaalt geen zaken, maar adviseert. Het voordeel van de ORS is dat alle partijen daar aan tafel zitten en gezamenlijk komen tot een gedegen advies. Ik heb de ORS om een advies op dit punt gevraagd. De Kamer krijgt van mij een dubbele toezegging: als het ORS-advies er is, deel ik dat met de Kamer en ik zorg dat de kleine transformatie geagendeerd wordt.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik ben dan wel benieuwd welke opdracht de Staatssecretaris mee gaat geven voor zowel de kleine transformatie op korte termijn als de transformatie op lange termijn. Het klinkt nog erg onbestemd. Het is niet duidelijk binnen welke kaders hierover nagedacht wordt. Juist omdat we er al wat langer over hebben nagedacht, vraag ik me af welke opdracht de Staatssecretaris meegeeft.

Staatssecretaris **Mansveld**: Welke opdracht ik ga meegeven, weet ik op dit moment nog niet. Het besluit over de kleine transformatie zal ik op korte termijn nemen. Ik kan mij voorstellen dat dat binnen vier weken gaat lukken. De transformatie op de lange termijn betreft de grotere vraagstukken, zoals het aantal gehinderden. Er wordt op een aantal plekken gebouwd en er zal binnenkort weer een meting van of een verslag komen over het aantal gehinderden. Ik weet niet precies wanneer, dat moet ik even checken. Dat soort informatie moeten we meenemen, want zonder de feiten kunnen we niet naar de toekomst kijken. Het onderwerp zal geagendeerd worden. Ik heb al gezegd dat ik onderweg naar de actie-

agenda met een aantal partijen zal praten. Ik weet op welke partijen mevrouw Visser doelt en ik zal zeker met hen spreken. Ik zorg dat de formulering van de actieagenda niet vaag is, want dat is wel het laatste dat past bij een actieagenda.

Ik ken het Hamburgse model. Ik woon niet ver van Hamburg vandaan. Het is een prachtige ontwikkeling die als inspiratie voor een nieuwe aanpak kan dienen.

Eind 2014 berichtte TNO dat Schiphol een aanzienlijke bron van ultrafijnstof is. Ik heb dat heel serieus genomen. Een deel van de Kamer was daar erg blij mee. Omdat ik het ook erg belangrijk vind, heb ik het RIVM opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de concentraties en de gezondheidseffecten. Het onderzoek is uitgevoerd en het blijkt inderdaad dat Schiphol een bron van ultrafijnstof is. De bijdrage van het vliegverkeer aan de ultrafijnstofconcentratie in woonlocaties dichtbij Schiphol is grofweg vergelijkbaar met de bijdrage van het wegverkeer in een binnenstad. Het lijkt dus geen exclusief luchtvaartprobleem te zijn, want de concentratie verdunt snel. Er is echter in de vakliteratuur niet veel bekend over dit onderwerp en het is onduidelijk welke effecten er in welke mate optreden. Daar moeten we duidelijk over zijn. Ik wil dat op dit eerste onderzoek voortgeborduurd wordt en dat er extra onderzoek verricht wordt naar de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof in het algemeen, dus niet alleen toegespitst op vliegtuigen. We moeten de effecten breed bekijken en mogelijk levert dit onderzoek aanvullende informatie over de gezondheidseffecten op. Begin 2016 wordt de Kamer verder over dit punt geïnformeerd. Ik kan de Kamer verzekeren dat dit onderwerp op de agenda blijft. Ik vind het belangrijk. Aanvankelijk kwam het als een nieuw punt op de agenda met de vraag: wat is eigenlijk ultrafijnstof en hoe gaan we ermee om? We moeten consequent blijven kijken naar wat ultrafijnstof betekent en wat we eraan kunnen doen. Vandaar dat we deze stap nu zetten. Ik hoop dat ik begin 2016 meer weet naar aanleiding van het onderzoek.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): In de literatuur is al heel veel te vinden over de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijnstof, zoals aantallen doden en mensen die daar ernstig ziek van worden. Wij hebben steeds afspraken gemaakt over wat er in Nederland toelaatbaar is, oorspronkelijk in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Recentelijk hebben we een nieuwe bron van ultrafijnstof ontdekt, namelijk de sjoemeldiesels, en we weten al dat de luchtvaart eraan bijdraagt. Wanneer wordt er serieus gekeken of er plafonds overschreden worden? En dan bedoel ik niet pas ergens in 2016. Wordt er ook gemeten, in plaats van alleen berekend? Op hoeveel plekken wordt er gemeten wat de concentraties in de lucht zijn? In hoeverre overschrijden die metingen de Europese normen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik deel de mening van mevrouw Van Tongeren niet dat er in de vakliteratuur veel bekend is over ultrafijnstof. Er is daarover nog helemaal niet zo veel bekend. Toen TNO berichtte dat Schiphol een aanzienlijke bron was van ultrafijnstof, heb ik daarom gezegd dat ik wil dat het RIVM onderzoekt hoe dat zit bij Schiphol. Gezondheidseffecten door blootstelling aan ultrafijnstof kunnen niet worden uitgesloten, maar het is niet bekend welke effecten dit zijn en in welke mate die optreden. Hierover wil ik duidelijkheid hebben. Het gaat hier specifiek over ultrafijnstof. In het vorige AO heb ik gezegd dat nu dit nieuwe thema «ultrafijnstof» bovenkomt, ik wil dat we daarop voortboreduren. Zoals ik het nu hoor, lopen er een aantal dingen door elkaar. Ik wil eerst dat brede vervolgonderzoek naar ultrafijnstof in zijn algemeenheid, dus niet alleen naar vliegtuigen, en daarover meer duidelijkheid krijgen van het RIVM. Begin 2016 kan ik de Kamer daarover informeren en kunnen we specifiek verder spreken over ultrafijnstof. Dit is niet helemaal

het overleg om over het NSL te spreken, volgens mij hebben we daar morgen een AO over. Ik heb met alle partijen gesproken, ook met de gemeenten waar een aantal problemen zijn, en ik heb daar afspraken over gemaakt. Ik weet niet of die brief inmiddels naar de Kamer is en ik denk dat mijn ambtenaren hier aanwezig dat ook niet weten, maar anders komt die er op zeer korte termijn aan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ultrafijnstof, heel klein fijnstof en fijnstof hangen met elkaar samen. Je hebt geen bron die alleen maar ultrafijnstof maakt en geen bron die net iets groter fijnstof maakt. Het zit natuurlijk in dezelfde uitstoot. Dus nogmaals mijn vraag: op hoeveel plekken wordt er daadwerkelijk gemeten wat de uitstoot van ultrafijnstof en van fijnstof is? Zitten wij op die plekken boven de Europese norm? Dit debat gaat over luchtvaart en het gaat mij dus vooral om de buurt rond de luchthavens.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voor zover ik weet zijn er op dit moment geen normen voor ultrafijnstof. Ik zal de Kamer schriftelijk berichten over de plekken in de buurt van luchthavens waar wordt gemeten. Ik moet dat checken.

De heer Monasch vroeg hoe het kan dat het RIVM in de komende vier maanden opeens zo veel te weten komt over fijnstof. Het effect van de langdurige blootstelling aan ultrafijnstof kan worden onderzocht door bijvoorbeeld sterftestatistieken in de regio van Schiphol te koppelen aan de berekende ultrafijnstofbijdrage. Dit wordt in samenspraak gedaan met de internationale wetenschap. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de kennis die nu nog in ontwikkeling is. Dat stukje onderzoek kan begin 2016 zijn afgerond.

Er zijn enkele vragen gesteld over Air France-KLM. Mevrouw Van Tongeren heeft een vraag gesteld over het cao-akkoord. Belangrijk is dat er nu een snel akkoord komt bij Air France. Ik weet niet wat de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen is, want daar zitten ze middenin. De Kamer weet dat KLM haar cao inmiddels heeft afgesloten. Ik ben ook erg benieuwd wat de stappen in Frankrijk zijn. Ik heb er niet veel over gehoord in de media. Ik ben van mening dat bij cao-onderhandelingen geen bericht vooralsnog goed bericht is, maar ik hoop de Kamer daar snel over te kunnen berichten.

De heer Graus vroeg naar de terugkoopoptie. Achteraf voorwaarden bedingen is een ingewikkelde zaak bij onderhandelingen. Ik denk dat dat niet mogelijk is. De Staat had voor de fusie circa 14% van de KLM-aandelen in handen. Het terugkopen van dat deel van de aandelen zou de Staat niet meer mogelijkheden geven dan nu het geval is, nu we circa 6% van de KLM-aandelen hebben. Het is ook niet nodig, omdat de overheid op verschillende manieren invloed heeft op het borgen van publieke belangen. De overheid kan dat doen vanuit verschillende rollen, zoals aandeelhouder en vergunningverlener van onder andere de landingsrechten en exploitatievergunningen van KLM. We hebben ook invloed via het benoemingsrecht van de commissaris bij Air France-KLM en via het overleg met de directies van Air France-KLM en KLM met de Franse staat. Ook is de kern van de staatsgaranties behouden bij de verlenging in 2010 en treed ik, zoals de Kamer weet, samen met de Minister van Financiën regelmatig in overleg met Air France, KLM en de Franse overheid.

Ik weet niet of de € 3 per vlucht marge klopt, maar ik weet dat de marges laag zijn. Daarom is het kostenniveau van zowel Schiphol als KLM zo belangrijk.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of het Franse personeel net zo voortvarend aan de slag gaat als het KLM-personeel. O, dat heeft ze niet gevraagd. Ja, ik heb de vraag over Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) meegekregen, maar daar kom ik nog op terug.

Ik kom op de Golfstaten. De heer Monasch en mevrouw Visser hebben gevraagd naar het onderhandelingsmandaat. Mevrouw Hachchi vroeg naar de hardheid van de afspraken met de collega-ministers. De heer Bashir vroeg naar de uitvoering van de motie-Bashir/Elias. Ik hecht aan eerlijke mondiale concurrentie. Het zou mooi zijn als we het wereldwijd eens zouden zijn over begrippen als «eerlijke concurrentie» en «level playing field». Dat is op dit moment niet het geval. We moeten dit wel nastreven en het gesprek hierover voeren, onder andere binnen ICAO. Dat is echter een kwestie van de lange adem. Ik wil op kortere termijn resultaten boeken. De Kamer heeft meegekregen hoe ik me daar eerder over heb uitgelaten.

Het punt van oneerlijke concurrentie speelt niet alleen in relatie tot de Golfstaten, maar de vermoedens van oneerlijke concurrentie en de zorgen die daarover leven betreffen wel met name de Golfstaten. De beste manier om dit in relatief korte tijd aan te pakken, is het vastleggen van afspraken over eerlijke concurrentie met de Golfstaten. Dat zou moeten gaan via een luchtvaartverdrag tussen Europa en de Golfstaten. Daar zet ik op in. Het is goed dat de Europese Commissie een verzoek heeft gedaan voor een onderhandelingsmandaat en dat ook voorbereidt. Ik heb in Brussel meerdere malen de urgentie van een dergelijk mandaat benadrukt en ik blijf dat doen. De vertraging komt door het impactassessment. Ik vind het belangrijk dat afspraken worden gemaakt over graduele marktopening in ruil voor afspraken over andere zaken, zoals eerlijke concurrentie. Om de onderhandelingspositie van de EU zo sterk mogelijk te houden, is het niet verstandig om voorafgaand aan de onderhandelingen bilaterale afspraken te maken. Dat doet Nederland dus ook niet. Ik heb op nadrukkelijk verzoek van de Kamer de andere lidstaten actief opgeroepen om dat ook niet te doen. Ik heb contact gehad met mijn Franse, Duitse en Britse collega's en hen verzocht onze lijn te volgen en benadrukt dat we druk op het proces moeten houden. Ik heb ook contact met de Europese Commissie hierover. Hoe eerder het mandaat er is, hoe beter. Ik wil heel graag dat het mandaat er zo snel komt, dat het tijdens ons voorzitterschap door de lidstaten aangenomen kan worden. Volgende week zie ik mijn collega's weer bij de Transportraad en dit zal wederom een onderwerp in de bilaterale gesprekken zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD): In de brief konden we al lezen dat de Staatssecretaris met haar collega's heeft gesproken, maar wat was hun antwoord? Dit onderwerp is eerder aan de orde geweest. Wij hebben het er in juni ook uitgebreid over gehad. Toen heeft Staatssecretaris ook dit gesprek met haar collega's gehad, maar vervolgens was hun handelen een andere, ondanks dat in Europa gezegd is dat men gezamenlijk op zou trekken. Wat hebben de collega's van de Staatssecretaris geantwoord op de vraag om samen op te trekken om zo snel mogelijk tot het mandaat te komen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Om te beginnen delen zij de mening dat wij zo snel mogelijk een Europees onderhandelingsmandaat moeten hebben. Het is ook de oproep van Duitsland en Frankrijk geweest om dit initiatief te nemen. Ik spreek met mijn collega's hierover en zij erkennen het belang ervan. Ik denk dat het wel duidelijk is dat niemand zich daar schriftelijk aan committeert. Ik ga nog steeds uit van de stand van zaken op dit moment en dat is dat we elkaar erkennen in het belang ervan en dat ik daar ook volgende week weer met mijn collega's over zal praten.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het bijzondere is inderdaad dat dit de oproep was van de Fransen en de Duitsers, maar dat de Fransen vervolgens op een aantal andere vliegvelden alsnog overgingen tot uitbreiding van de landingsrechten. Wat hebben de Fransen nodig om hiertoe te komen? Wat is hun inzet tijdens de Transportraad volgende week? De Staatssecretaris zei net dat een impactassessment nog ontbreekt. Wat houdt dat in? Wat

betekent dat? Wat betekent dat voor het standpunt van de Nederlandse overheid wat betreft verzoeken tot uitbreiding van landingsrechten? Er is altijd gezegd dat we dit binnen Europa doen. De Staatssecretaris heeft in een eerder debat aangegeven, dat zij vasthoudt aan de lijn van vooralsnog geen uitbreiding. Wat gebeurt er als de Europese lidstaten niet meer bewegen en het onderhandelingsmandaat niet wordt gesloten? Wat betekent dat voor de positie van Nederland?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het impactassessment voor het onderhandelingsmandaat ligt op schema, dus dat komt er. Mevrouw Visser doelt op de twee vliegvelden Nice en Lyon. Die twee vliegvelden zijn echter inmiddels geprivatiseerd. Dat was al langer in aanloop. Het gaat natuurlijk om de twee andere vliegvelden, Frankfurt en Parijs. Frankrijk en Duitsland hebben tot op heden geen stappen genomen om de landingsrechten op die vliegvelden uit te breiden. Mijn inzet is om wederom te spreken over de stand van zaken van het onderhandelingsmandaat, het belang ervan en de termijn waarop we het kunnen verwachten. Kunnen we dat tijdens het voorzitterschap vaststellen? Die druk moet er wel op blijven. Ik zal wederom met mijn collega's praten over het belang dat er geen nieuwe landingsrechten worden afgegeven.

De heer Graus vroeg hoe het zit met concurrentie van een land als Turkije. Ja, de Turkse luchtvaartsector groeit snel, maar er zijn geen concrete verdenkingen van mogelijke staatssteun door de Turkse overheid. Ik heb de Europese Commissie wel gevraagd om een Amerikaans onderzoek te valideren. Dat is nog niet gebeurd. Ik zal volgende week naar de stand van zaken vragen.

Het thema «eerlijke concurrentie» is momenteel geen specifiek onderwerp van gesprek met Turkije. In algemene zin geldt wel dat EU-lidstaten al geruime tijd afspraken over concurrentie en het beperken van overheidsbemoeienis opnemen in hun luchtvaartverdragen met derde landen. Dat geldt ook voor Turkije. Ik verwacht dat de Europese Commissie begin december een verzoek presenteert tot een onderhandelingsmandaat voor een EU-luchtverdrag met Turkije.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een vraag over het punt van de oneerlijke concurrentie. Ik heb erop gewezen dat de glijdende schaal gevolgen heeft voor de Europese luchtvaartmaatschappijen. We zien dat Europese luchtvaartmaatschappijen kopiëren wat andere vaartmaatschappijen van buiten Europa doen met betrekking tot het personeelsbeleid. Denk bijvoorbeeld aan het inhuren van mensen uit Indonesië, Sri Lanka en de Filipijnen, met als gevolg dat de arbeidsvoorwaarden van in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen er ook op achteruit gaan. Hoe lang blijven we wegstaren? Als we er niets aan doen, opereert straks een Norwegian vanuit Schiphol met buitenlands personeel, waardoor men goedkope vluchten kan aanbieden en daarmee fatsoenlijke luchtvaartmaatschappijen in de weg zit.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit is een heel terecht punt. Ik heb het ook Europees aangekaart. Ik pleit er ook bij de Europese Commissie voor dat we goed moeten kijken naar die constructies. Het punt is alleen dat het niet alleen op het terrein van het luchtvaartbeleid ligt, maar voor een deel ook op het terrein van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Daarom heb ik dit punt ook met mijn collega Asscher besproken. Ik bekijk ook of dit in een ander punt in Europa ingebed kan worden. Ik vind namelijk dat er sprake moet zijn van een fair deal. Personeelsbeleid moet netjes zijn en mensen moeten goed behandeld worden. Norwegian vliegt nog niet met personeel uit Azië. Het overgrote deel van de Europese piloten, 80%, heeft een vast contract voor onbepaalde tijd, 16% werkt zelfstandig en 5% werkt via een uitzendbureau. Ik zou het niet goed vinden als deze cijfers een andere kant opgaan. Op dit moment zijn er nog geen tekenen van sociale

dumping, maar ik deel volledig de mening van de heer Bashir. Ik heb dit punt ook meerdere malen via andere wegen proberen te adresseren. Zoals ik al zei, is dit op de transporttafel een ingewikkeld onderwerp, maar waar het gaat om werkgelegenheid, moet het op die tafel Europees aangekaart worden. Daar heb ik het ook naartoe doorgesluisd. Dan verdwijnt het een beetje uit mijn blikveld, maar ik deel de uitgangspunten volledig. Het moet gewoon netjes en chique gebeuren.

De heer **Bashir** (SP): Het is in ieder geval positief dat het kabinet het met de SP-fractie eens is. Het gaat er uiteindelijk om dat te luchtvaartmaatschappijen die Nederland aandoen, of ze nu Europees zijn of niet, fatsoenlijk met personeel omgaan. Op het moment dat we signalen krijgen en berichten lezen over personeelsleden die ontslagen worden op het moment dat ze zwanger zijn, dan gaat dat heel veel stappen te ver. Kunnen we bekijken welke opties er zijn om in dit soort gevallen in te kunnen grijpen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zei al dat ik het niet chique vind als de randen van het personeelsbeleid worden opgezocht. Binnen het luchtvaartbeleid kan ik er heel weinig mee. Ik kan de heer Bashir wel toezeggen dat ik zal kijken of ik het een plek kan geven in de Aviation Strategy, zodat het daar geadresseerd wordt en er ook een link is richting de sociale commissie en de onderwerpen die daar thuishoren. Die inspanning wil ik zeker doen, want ik vind dit een terecht onderwerp op de agenda.

De **voorzitter**: De heer Graus heeft een vraag, maar ik zie ook een antwoord liggen op zijn vraag dus ...

De heer **Graus** (PVV): Mijn probleem is dat ik weg moet. Dat had ik ook bij u gemeld een paar uur geleden. Mijn tweede termijn is weg, maar er zijn nog een aantal punten die ik echt getrechterd wil hebben. Ik hoop dat de Staatssecretaris fatsoenlijk antwoord kan geven op enkele vragen die ik heb gesteld. Mijn medewerker blijft hier. Ik heb sowieso wat moties in te dienen, die kondig ik nu al aan. Er gaat dus sowieso een VAO komen. Ik heb al moties op hetgeen de Staatssecretaris nu heeft geantwoord. De luchtverkeersleiding is heel belangrijk. Er is toch een soort kruisfinanciering aan de gang. Daar gaat de Staatssecretaris dadelijk op terugkomen, maar dat gebeurt nu al tussen Schiphol, Lelystad en Rotterdam. Ik wil echt een oplossing hebben voor Maastricht Aachen Airport en Lelystad. Ik hoop dat Staatssecretaris dat straks kan toezeggen. Mijn motie over de luchtverkeersleiding heb ik op verzoek van Staatssecretaris aangehouden. Ik ben benieuwd wat ze nog gaat zeggen over de impactassessment, het risicoassessment. Anders breng ik die motie in stemming. Mogelijk kan de Staatssecretaris dat nog tegenhouden. Misschien zegt de Staatssecretaris straks nog iets over de integrale overheidsaanpak, de luchtvaartvisie. Dat zijn punten waarop mijn medewerker echt zal letten. Hij is nu een beetje in slaap gedoezeld, zie ik. Ik zal even een blikje cola voor hem halen. Het antwoord van de Staatssecretaris wordt gevolgd en ik ga sowieso moties indienen over hetgeen nu al gezegd is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb nog een opmerking richting de heer Graus: wat betreft de OGA zal ik geen onomkeerbare stappen nemen voordat ik de Kamer heb gesproken. Ik denk dat dat de heer Graus in ieder geval geruststelt.

Ik heb net de intrigerende discussie tussen de Kamerleden over Eindhoven Airport gevolgd. Ik zie daarin precies terug wat er aan de hand is, ook voor een deel bij Eindhoven Airport. De heer Van Helvert zegt dat er in september een uitspraak zou komen van de Staatssecretaris en dat de Kamer daar nu op moet wachten. Ik heb vanwege het draagvlak nog

geen besluit genomen. Draagvlak is een onderwerp dat de heer Van Helvert hoog op de agenda heeft staan. Ik hoop dat hij niet vindt dat ik daar overheen had moeten stappen en de afspraak van september had moeten nakomen. Ik hoop dat hij die paar weken extra een goede investering vindt.

De **voorzitter**: Ik zie hem knikken.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik ben het helemaal eens met de Staatssecretaris ...

De **voorzitter**: Goed zo.

De heer **Van Helvert** (CDA): Maar ...

De **voorzitter**: Let op, dit kost u wel een interruptie.

De heer **Van Helvert** (CDA): Read my lips, ik ben het helemaal eens met de Staatssecretaris. Ik zei dit omdat de VVD tegen mij zei: als u dit wilt, dan moet u langer wachten. Het kabinet heeft echter nog niet eens een standpunt ingenomen, om dezelfde reden. De VVD kan dus niet zeggen dat het aan de dertien zetels van het CDA ligt dat het wat langer duurt. Vandaar mijn opmerking. Maar voor de derde keer: ik zit op dit punt helemaal op één lijn met de Staatssecretaris.

De **voorzitter**: Dat is fijn, maar dit kost u wel uw interruptie. Ik moet streng zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee, dit was uitlokking.

De **voorzitter**: Ik ben hier de scheidsrechter.

Staatssecretaris **Mansveld**: U bent de voorzitter, maar ik heb de heer Van Helvert expres uitgelokt zodat het hem geen interruptie kostte. Hij krijgt een voorkeursbehandeling vandaag.

Op 21 juli heb ik met de Kamer over het adviesrapport gesproken. Ik heb toen gezegd dat ik er in september op zou reageren. Zoals de leden uit het rapport hebben kunnen opmaken, onderschrijven niet alle partijen dit advies. Er bestaat een verschil van inzicht over het aantal geplande landingen na 23.00 uur 's avonds, op zon en feestdagen en voor 8.00 uur en over de omvang van de groei van de tweede fase. Niet akkoord gaan omliggende gemeenten in de eerste en tweede ring en BOW en BMF, wel akkoord gaan de provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport, de Stichting Brainport Eindhoven en de stad Eindhoven.

Ik hecht zeer aan een gedragen advies. De afgelopen maand is bezien of er nog alternatieven mogelijk zijn en of het kopen van tijd iets op zou kunnen leveren. Ik heb de heer Alders gevraagd om de partijen te benaderen met de vraag of ze in hun standpunt volharden. Hij heeft hen gevraagd of dit is wat ze willen. Dan blijkt dat het inderdaad heel spannend is.

De heer Van Helvert stelde een intrigerende vraag: stel dat we nu een besluit nemen, wat betekent dat dan voor het draagvlak en de communicatie met de regio op de lange termijn? Dat is de reden dat ik op zoek ben naar een eventuele andere mogelijkheid, desnoods tijdelijk. Ik wil dit proces lostrekken en kijken of dit soelaas biedt. Er staat echter niets in het advies dat buiten het kader van de Kamer valt. Op dat punt moet ik mevrouw Visser complimenteren met haar gedegen dossierkennis. Ik heb een aantal argumenten om wel degelijk een besluit te nemen, maar ik vind het verkrijgen van draagvlak heel belangrijk. Ik wil heel ver gaan om te bekijken of ik dat draagvlak in de toekomst kan borgen.

Ik verwacht op korte termijn, uiterlijk medio oktober, een besluit te kunnen nemen. Ik bekijk in de komende weken waar mogelijk nog ruimte is en op welke wijze ik met het draagvlak in de regio kan omgaan. Ik kom daar bij de Kamer op terug. Ik vraag van de Kamer geduld en vertrouwen, zodat ik kan bekijken of ik met name op het thema «draagvlak» nog iets kan doen. Als dat zo is, ben ik daar blij mee. Of het genoeg is, weet ik niet. Ik weet niet of ik op het punt kom dat het genoeg is voor alle partijen. Uiteindelijk zal ik een besluit nemen. Dat besluit zal gebaseerd zijn op de vraag of er binnen de lijntjes van het Kader van de Tweede Kamer wordt gekleurd. Op basis daarvan neem ik uiteindelijk een besluit. Ik heb draagvlak echter een groot gewicht gegeven in dit proces en dat zal ik de aankomende tijd ook doen. Als ik gezocht heb naar draagvlak en uiteindelijk een besluit neem, dan hoop ik dat de Kamer dat besluit steunt.

Mevrouw Hachchi en de heer Van Helvert hebben enkele inhoudelijke vragen gesteld. Op welke wijze zijn de bewoners betrokken? Is het alternatieve voorstel van de bewoners in Eindhoven wel serieus overwogen? Kan ik vliegroute 1b aanpassen? Over die laatste vraag kan ik heel kort zijn. Er kan op korte termijn opnieuw gekeken worden naar vliegroute 1b en ik zal daar in mijn standpunt ook nader op ingaan. Zijn de bewoners voldoende betrokken? Betrokkenheid is ook een stukje emotie. Heb je die betrokkenheid ook daadwerkelijk ervaren of was je zo boos over de inhoud dat je die minder ervaren hebt? Dit is een subjectieve vraag. Iedereen is bij dit proces betrokken. Een aantal mensen zegt niet betrokken te zijn, een aantal zegt niet gehoord te zijn en een aantal is het niet eens met het besluit. Ik zal ook ingaan op wat ik de komende twee weken denk te doen om te zorgen voor betrokkenheid bij het besluit dat ik uiteindelijk neem. Ik denk dat iedereen goed betrokken is. Ik denk echter dat niet iedereen zich gehoord voelt en dat een aantal mensen vragen over het draagvlak heeft. Die punten wil ik in de aankomende weken nog doornemen.

One Group of Airports is niet nieuw. Het vorige kabinet heeft dit beleid al ingezet. Ik zal kort antwoorden. Er wordt de komende maanden een marktverkenning uitgevoerd met als doel het concretiseren van de mogelijkheden voor het realiseren van kostenbesparing op de regionale luchthavens. We gaan ook kijken naar de condities en de financiële consequenties. De marktverkenning moet objectieve en transparante beslisinformatie voor verdere besluitvorming hierover opleveren. Ik loop niet vooruit op de conclusies. De luchthavens willen ook inzicht in de mogelijke kostenbesparingen. We zullen dit onderzoek doen en vervolgens de uitkomsten in de Kamer bespreken. Ik heb de heer Graus net al toegezegd dat ik op dit punt geen onomkeerbare stappen neem. De heer Van Helvert vroeg mij ook om geen onomkeerbare stappen te nemen, maar me eerst hierin te verdiepen. Dat is precies wat ik van plan ben. Ik weet niet of de Kamer inmiddels een technische briefing op dit punt heeft aangevraagd, maar die zal ik met alle plezier laten verzorgen. De heer Monasch vroeg waarom er nu al wordt gekozen voor aanbesteding en de marktverkenning niet wordt afgewacht. Wat mij betreft wordt de marktverkenning afgewacht. Ik ben het met hem eens dat het heel raar klinkt dat we de aanbesteding voor deze twee luchthavens doen. Er moet gekeken worden hoe de LVNL dit op kan lossen en of dat dit op andere manieren kan. Ik wil echter eerst de marktverkenning afwachten om een scherper beeld van de mogelijke kostenbesparing te krijgen. Het zou heel vreemd zijn als Eelde en Maastricht Aachen Airport behandeld worden als Schiphol, een van de meest complexe luchthavens ter wereld. Heb je daar dezelfde luchtverkeersleiding nodig? Dat soort vragen spelen bij mij. Ik wil eerst de marktverkenning hebben en dan kom ik op dit punt terug.

Ik kom op de luchtverkeersleiding en het rapport van de heer Vreeman. De heer Vreeman heeft een aantal robuuste voorstellen gedaan. De

commissie doet een aantal goede aanbevelingen. Ik neem de uitwerking daarvan ter hand.

De heer Graus heeft gevraagd of ik vooruitlopend op een mogelijke WNT een risicoassessment uit kan voeren vanwege een eventueel tekort aan verkeersleiders. Het blijft een hardnekkig beeld dat er sprake is van uitstroom van Nederlandse verkeersleiders. Uit de cijfers van 2009 tot 2014 blijkt dat slechts twee verkeersleiders vroegtijdig ontslag hebben genomen. Eén daarvan ... Laat ik die details achterwege laten. Er is altijd krapte op de arbeidsmarkt voor luchtverkeersleiders. Uiteindelijk kunnen luchtverkeersleiders altijd ergens anders gaan werken. De WNT3 is een verantwoordelijkheid van de Minister van BZK. Hij werkt nu aan dit voorstel. Zodra dat er is, zal ik dat verder betrekken bij verdere implementatie van de uitkomsten van commissie-Vreeman. Ik onderken de speciale arbeidsmarktpositie voor verkeersleiders. De heer Vreeman zegt dat ook. Hij schrijft dat we moeten kijken naar de internationale markt en dat we, omdat er geen sprake is van een nationale markt, de continuïteit moeten borgen. Tegelijkertijd gaat het om uitoefening van een publieke taak, dus valt luchtverkeersleiding onder de WNT. We moeten bekijken of de luchtverkeersleiders een speciale positie in de WNT kunnen krijgen. Ik denk dat de heer Bashir daar ook op doelde. Ik kan nog niet vooruitlopen op het voorstel, maar daar wordt in ieder geval naar gekeken.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar de boetes voor het prepensioen en waarom luchtverkeersleiders niet omgeschoold worden. Ik heb de commissie-Vreeman gevraagd onderzoek naar deze onderwerpen te doen. De heer Vreeman doet ook aanbevelingen op deze punten. Hij stelt bijvoorbeeld voor om te kijken naar een aparte beloningsstructuur voor het overige personeel, die niet meer afgeleid is van die van verkeersleiders. Ik denk dat mevrouw Van Tongeren daarop doelt. Als zij het rapport van Vreeman leest, zal zij zien dat hij over een aantal punten waar zij zich al een tijdje boos over maakt, zegt: so be it voor de huidige mensen, maar voor nieuwe mensen moet geen Regeling Functioneel Leeftijdsontslag Non-activiteit (FLNA) bestaan. Dat moet op andere manieren opgelost worden. Die weg willen we bewandelen. Ik wil dat de LVNL aan het werk gaat om te kijken hoe zij het advies van Vreeman kan implementeren in de organisatie.

Mevrouw Van Tongeren vroeg hoe het zit met de aansturing van de LVNL. De LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Dat houdt in dat de organisatie op afstand staat van I en M, een eigen bestuur en raad van toezicht heeft en ook verantwoordelijk is voor de dagelijkse gang van zaken. De Kamer weet dat ik daarin een aantal bevoegdheden heb. Er is regelmatig en op verschillende niveaus overleg met de LVNL. Ik las dat er een speciaal AO gepland staat over de aansturing van zbo's. Ik kan mij voorstellen dat mevrouw Van Tongeren een deel van haar vragen over zbo's daar agendeert. Voor mij is het van belang dat het advies-Vreeman en de WNT samen hun weg vinden in de LVNL en dat de LVNL een robuust arbeidsvoorwaardensysteem krijgt.

De heer Monasch en de heer Bashir hebben gevraagd naar de passagiersrechten. Een langdurige vertraging of annulering is een vervelende gebeurtenis voor passagiers. Ik heb de vragen van de heer Bashir en de heer Leenders over de naleving en meer specifiek over de compensatieplicht beantwoord. Het aantal klachten dat de ILT hierover ontvangt, laat al een aantal jaren een dalende trend zien. De ILT geeft daarbij aan dat terechte klachten altijd leiden tot uitbetaling van compensatie. Dat geldt ook voor de low cost maatschappijen. Dit goede nalevingsbeeld is echter geen reden om achterover te leunen. Op 17 september heeft het Europese Hof geoordeeld dat technische mankementen slechts in zeer uitzonderlijke gevallen een uitzondering op de compensatieplicht vormen. Deze direct bindende uitspraak biedt uiteindelijk de al zo lang gewenste duidelijkheid in heel Europa. Ik ben er blij mee, want het betekent dat de ILT niet in gesprek hoeft met ander bevoegd gezag in andere landen om te bekijken

hoe ze het moet gaan doen en daar zelf een keuze in kan maken. Deze bindende uitspraak geeft namelijk de gewenste duidelijkheid. ILT zal intensief systeemtoezicht instellen om het hoge niveau van consumentenbescherming te kunnen blijven garanderen en te garanderen dat de uitspraak van het Hof wordt nageleefd. Een actie die de ILT in gang heeft gezet, is een breed onderzoek naar de naleving bij luchtvaartmaatschappijen. Dat is soortgelijk aan wat de Engelse toezichthouder heeft gedaan in Engeland.

Vueling en Onur Air vallen onder het verscherpt toezicht door de ILT. Vueling is gevraagd om een actieplan op te stellen en er is interactie met de Spaanse toezichthouder om te kijken of er maatregelen getroffen kunnen worden.

De heer Bashir heeft gevraagd hoe we zorgen dat passagiers van het bestaan en de rol van de ILT op de hoogte zijn. Daar hebben we het al eerder over gehad. Ik vind het belangrijk dat op de website en in de informatievoorziening duidelijk is dat men bij de ILT terecht kan. Er wordt nauw samengewerkt met de Board of Airline Representatives in the Netherlands (BARIN), ANWB en de Consumentenbond. Mensen kunnen tot twee jaar na hun vlucht nog aanspraak op de compensatieregeling maken. Gelukkig hebben mensen voldoende tijd, ook als ze pas na een jaar bedenken dat ze dit kunnen doen.

Wat de informatievoorziening door airlines betreft, heeft de ILT besloten het toezicht te intensiveren, zodat passagiers concreet geïnformeerd worden over hun rechten. Dat is belangrijk, omdat passagiers die iets willen claimen eerder aan de luchtvaartmaatschappij denken dan aan de ILT. De luchtvaartmaatschappij moet dus ook duidelijk en transparant zijn over waar de passagiers terecht kunnen.

Ik kom op Single European Sky en FABEC. Vier fracties hebben vragen hierover gesteld. Single European Sky vind ik belangrijk, omdat het tot nu toe voordelen heeft opgeleverd. Ook de implementatie van FABEC en de samenwerking daarbinnen is belangrijk. De Europese Commissie vindt dat FABEC als geheel nog niet genoeg voortgang heeft geboekt en heeft daarom een infractieprocedure tegen de individuele lidstaten lopen. Vier andere luchtruimblokken zijn ook onderwerp van de procedure van de Commissie. We hebben tot 17 oktober de tijd om op de Commissie te reageren. Ik zie die infractie als een aansporing om op voortvarende wijze verder invulling te geven. Dat is niet gemakkelijk, omdat een aantal landen op een andere manier zal moeten gaan werken. Dat kan impact hebben op de luchtverkeersleiding. De samenwerking binnen het gebied waar Nederland in zit, is in die zin niet altijd eenvoudig. Op 8 oktober hebben de bewindspersonen afgesproken om bij elkaar te komen. Dat is belangrijk, omdat we ook op dat niveau een extra impuls moeten geven. Ik zal de Kamer na 8 oktober verder informeren.

Tijdens het Nederlandse voorzitterschap wil ik heel graag de Single European Sky verder brengen. De Kamer weet dat we daarbij een klein, maar niet eenvoudig probleem hebben. Er is sprake van een patstelling tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk wat betreft de clause van Gibraltar. Hierdoor is het dossier bevroren. Er is op dit moment geen voortgang mogelijk. Hoe graag ik ook wil, wat ik ook roep, we zullen voor een deel moeten afwachten tot er weer verkiezingen hebben plaatsgevonden. Misschien heeft dat nog enige invloed. Ik hoop dat ik in de EU Aviation Strategy de winst van de Single European Sky een plek kan geven. Ik verken daarnaast met de Commissie de mogelijkheid om tijdens het voorzitterschap een speciale bijeenkomst te organiseren ter afsluiting van de eerste succesvolle periode van het onderzoeksprogramma Sesar (Single European Sky ATM Research) Joint Undertaking. We moeten op een of andere manier in gesprek blijven over Single European Sky, totdat het kleine, maar tot nu toe onoverkomelijke probleem is opgelost. Ik zal mij inzetten om FABEC verder te brengen, maar daarbij heb ik ook te maken met een aantal collega's. Op 8 oktober

zullen wij elkaar opnieuw in de ogen moeten kijken en bekijken of bepaalde problemen overkomelijk zijn en bespreken wat de oplossingen zijn om de infractieprocedure een halt toe te roepen. We moeten de Commissie transparant en open tegemoet treden.

Ik ben bij het kopje «overige». Daar kwam ik de drones tegen. We hebben een aantal weken geleden een apart algemeen overleg over drones gehad. Er zijn drie vragen gesteld over drones. Ik heb in dat debat toegezegd dat ik de Kamer nader zou informeren over de regels, de communicatie en de wijze waarop we de drones in de Aviation Strategy meenemen. Met name de communicatie is belangrijk. Ik krijg af en toe signalen van ongelukken met drones en elke keer schrik ik weer. Ik heb in dat algemeen overleg al gezegd dat we een heel veilig luchtwegennet hebben. Zo noem ik de wegen in de lucht. Als er iets veilig is, dan is het de luchtvaartsector. Het lijkt alsof we voor de drones nu een speeltuin zonder hekken eromheen creëren. Dat mag natuurlijk niet gebeuren. Ook die moet heel veilig zijn. Er is een update, namelijk dat aanpassingen in de regels de inzet van drones door de brandweer beter mogelijk maken. In 2016 zullen we nationale regels formuleren die in lijn zijn met Europese regels die 2 december worden gepubliceerd. Vooruitlopend op het voorzitterschap is Nederland effectief bezig om het beleidsvoornemen van 30 april in die Europese voorstellen te krijgen. Wat mij betreft is de prioriteit voor het voorzitterschap dat de drones een hoge prioriteit krijgen. Ik streef naar accordering in de Raad en start de onderhandelingen met het Europees parlement.

Het onderscheid tussen particulier en beroepsmatig vliegen met drones zal komen te vervallen. Daarvoor moet een AMvB worden aangepast. Dit proces is inmiddels in gang gezet. Het beleidsvoornemen van 30 april geeft aan op welke wijze we die willen aanpassen. Voor lichte drones zullen er minder beperkingen gelden. Hoe zwaarder een drone, hoe meer eisen er gelden. Er wordt daarbij geen onderscheid tussen professioneel en particulier gebruik gemaakt. Ik heb de Kamer al een brief toegezegd over de regels voor dronegebruik specifiek rondom Schiphol.

Per 1 juli is een nieuw vergunningstelsel voor drones in werking getreden. Dat heb ik al in het andere AO gezegd. Onder het oude regime zijn in één keer een heleboel aanvragen ingediend. Daar is men mee bezig. Ik ga ervan uit dat binnen zes weken de gehele achterstand is weggewerkt en alle vergunningen zijn geregeld.

Ik was ook verrast dat er een stuk over de havens op de agenda stond. Ik heb veel onderwerpen in mijn portefeuille, maar de havens horen daar niet bij. Ik kan de Kamer het antwoord geven dat ik heb gekregen. Ik hoor dat dit agendastuk ook geagendeerd is voor het algemeen overleg over NVWA op 6 oktober met de Minister. Ik weet niet wat de Kamer wil. Wil de Kamer mijn antwoord horen? Als de leden doorvragen, kijk ik vriendelijk maar ga ik waarschijnlijk horten.

De heer **Monasch** (PvdA): Het is altijd leuk om de consistentie tussen de twee antwoorden te toetsen, maar als het beter is om het 6 oktober te doen is dat goed. Kan de Minister misschien alvast schriftelijke antwoorden aan ons toesturen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat zal ik vragen.

De heer **Monasch** (PvdA): Wij hebben het gevoel dat de conclusies veel te kort door de bocht zijn. Als wij daarin meegenomen kunnen worden, heel graag.

De **voorzitter**: We zullen dit punt toevoegen aan een AO Scheepvaart.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Monasch vroeg of bij de situatie met de medische dossiers de veiligheid in het geding is geweest. Naar

aanleiding van de schorsing en de geconstateerde gebreken heeft de ILT alle medische dossiers bij het European Aviation Medical Center (EAMC) in onderzoek laten nemen. Er is gekeken of er een juiste afgifte van certificaten is geborgd. Toen is gebleken dat er bestuursrechtelijk voldoende aanwijzingen waren dat 100 gevallen onvoldoende geborgd waren. In 99 gevallen heeft de ILT de certificaten voor de luchtvaardenden ingetrokken en in 1 geval heeft de ILT het certificaat van een luchtverkeersleider op basis van de Wet luchtvaart geschorst. De ILT heeft alle betrokkenen geïnformeerd. Nader onderzoek door de inspectie heeft geleid tot strafrechtelijk onderzoek. Twee verdachten zijn gedagvaard om op 26 november voor de rechtbank te verschijnen. Alle benadeelde personen zijn in korte tijd opnieuw gekeurd, dus ze hebben allemaal weer een juist certificaat. Ze zijn op een andere plek opnieuw gekeurd en de veiligheid is niet in het geding geweest.

De heer **Monasch** (PvdA): Het is in ieder goed om te weten dat de veiligheid van de passagiers nooit in het geding is geweest. Dit misbruik van certificaten of onjuist verstrekken van certificaten heeft aanleiding gegeven tot strafrechtelijk onderzoek. Kan de Staatssecretaris daar iets meer over zeggen, ondanks dat het onder de rechter ligt? Hebben mensen willens en wetens de boel opgelicht? Kan de Staatssecretaris dit meer inkleuren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Deze zaak is onder de rechter. Het is niet verstandig als ik hier meer uitlatingen over doe. Als de zaak uiteindelijk niet meer onder de rechter is en er een uitspraak is, dan kan het misschien goed zijn dat de Kamer wordt geïnformeerd over de feiten die ik nu niet kan zeggen. Ik vind het lastig om een inkleuring te geven als ik weet dat de verdachten op 26 november voor de rechtbank moeten komen.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik begrijp die formele beantwoording, maar het is wel een zorgelijk bericht. Ik moet aan de ene kant geloven dat de veiligheid van passagiers niet in het geding is geweest. Tegelijkertijd hebben er kennelijk zulke overtredingen plaatsgevonden dat er strafrechtelijk onderzoek is gedaan. Dat kan strafrechtelijk onderzoek zijn naar valsheid in geschrifte, maar het kan veel verder gaan. Over dat laatste maak ik me met name zorgen, al is het eerste erg genoeg. Geeft het strafrechtelijk onderzoek, de reden daarachter, aanleiding om het beleid of de certificeringseisen in dezen verder aan te scherpen?

Staatssecretaris **Mansveld**: De informatie die mij op dit moment bekend is, betekent niet dat we het beleid moeten veranderen. Ik wil het uiteindelijke onderzoek van de ILT en de uitspraak van de rechter afwachten om daar een definitief antwoord op te geven. Ik weet wel zeker dat alle mensen die een onjuist certificaat hadden, in heel korte tijd door een daartoe bevoegde instantie zijn herkeurd. Ze zijn vervolgens allemaal weer met een certificaat aan het werk gegaan.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik zet de joker dan nu maar in. Is dat strafrechtelijk onderzoek gericht op degenen die zo'n certificaat hebben ontvangen of op degenen die de certificaten hebben verleend?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat laatste.

De heer **Monasch** (PvdA): Aan welke partijen moet ik dan denken? Zijn dat bureautjes of officiële instellingen?

Staatssecretaris **Mansveld**: In dit geval een keuringsinstantie.

De heer **Monasch** (PvdA): Vallen die onder het publiekrecht? Zijn dat private partijen met een publiekrechtelijke licentie?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik krijg nu vragen die ik niet kan beantwoorden, omdat ik het niet weet. Ik heb al eerder een brief naar de Kamer gestuurd waarin ik tot een bepaalde grens ben gegaan. Ik heb aangegeven dat ik op dit moment niet meer informatie kan geven. Naar aanleiding van de vragen ben ik bereid om te kijken of ik verder nog wat met de Kamer kan delen. Als dat niet zo is, zal ik dat ook schriftelijk melden. Dan moeten we bekijken op welk moment ik dat wel volledig met de Kamer kan delen. Ik kan me heel goed voorstellen dat de leden op de hoogte willen blijven. Het gebeurt soms dat de ILT de Kamer vertrouwelijk informeert. Als daaraan behoefte is, hoor ik dat graag. Ik kom op diabetes bij piloten. EASA maakt een proef mogelijk en de ILT wil bezien hoe Nederland hieraan kan deelnemen. Ik vind het belangrijk dat we kijken of daaraan deelgenomen kan worden. Ik zal de ILT het signaal geven dat ik graag op korte termijn hoor of dat het geval is. Ik heb begrepen dat het maar enkele piloten hieronder vallen.

De **voorzitter**: Dat was een uitvoerige beantwoording. Dat betekent dat de tweede termijn wat is ingekort. Ik sta in de tweede termijn één, maximaal twee minuten spreektijd per fractie toe.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik denk dat de luchtvaartsector tevreden is met de Staatssecretaris voor Luchtvaart, maar dat alle mensen die het klimaat een warm hart toedragen teleurgesteld zijn in de Staatssecretaris voor Klimaat. Ik hoor toch dat de groei ongebreideld door kan gaan en dat de Staatssecretaris vooral hoopt dat er heel snel een soort CO₂-vrije luchtvaart komt en dat we dan magisch door een nieuwe techniek gered gaan worden. De Staatssecretaris weet natuurlijk ook dat de ontwikkelingen op CO₂-vrije luchtvaart zo ongelooflijk klein zijn, dat zelfs de sjoemeldiesel van Volkswagen daarbij een toonbeeld van schoon vervoer is. Ik heb de Staatssecretaris, die ook treinen in haar portefeuille heeft, er niet over gehoord dat je luchtvaart op de kortere afstanden kan vervangen door een fatsoenlijk netwerk met snelle treinen. Die balans mis ik heel erg in dit debat. Het lijkt net alsof we in elk debat een compartiment krijgen van dit kabinet, maar dat die overallvisie, waar moeten we naartoe, mist. Ik hoop toch echt op een update van de Luchtvaartnota waarin deze elementen wel verwerkt zitten. In Nederland was eerst het idee dat CO₂ via ETS Europees aangepakt moest worden. KLM heeft dit ook in het jaarverslag van destijds staan. Daartoe is toen ook een poging gedaan. Nu zegt de Staatssecretaris dat we CO₂-uitstoot eigenlijk pas goed onder controle kunnen krijgen als dat wereldwijd gebeurt. Met andere woorden, we laten het voorlopig maar even lopen. Dat vind ik heel erg jammer. Ik weet dat ik op dit punt niet meer antwoord van de Staatssecretaris ga krijgen. In deze kabinetsperiode, met de VVD als coalitiepartner, lukt dat niet. Toch hoop ik de Staatssecretaris in Parijs te zien als de Staatssecretaris van Klimaat, want het klimaat is een van de grote uitdagingen van deze tijd.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de heldere beantwoording. Ik kom allereerst op de actieagenda. Ik begrijp heel goed dat de Staatssecretaris niet heel snel, binnen twee weken, een actieagenda op poten heeft gezet. Mijn oproep betrof echter het laaghangend fruit, de zaken die wel snel kunnen. Daar hoeven we in principe niet mee te wachten tot de gehele actieagenda op papier staat. Als er dingen zijn waar we eerder mee kunnen aanvangen en waarvan we allemaal weten dat we dat willen en dat dat de goede kant op gaat, dan kunnen we dat doen.

Ik was Air France-KLM bijna vergeten. In de board wordt een Nederlandse meneer vervangen, naar ik heb begrepen door een Fransman. Wat is de verhouding tussen de nationaliteiten? Klopt het dat hij vervangen wordt door een Fransman? Blijft de verhouding tussen Fransen en Nederlanders in de board nog wel goed? De Staatssecretaris zegt dat geen nieuws goed nieuws is. Moeten we de staking van de vliegeniers van Air France die is uitgeroepen voor 5 oktober als slecht nieuws interpreteren? Dat zou een vertraging van de onderhandelingen betekenen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik ga er heel snel doorheen. Morgen hebben we nog een algemeen overleg over de Transportraad. Wat mij betreft kan mijn vraag voor morgen al meegenomen worden, want ik ben het zicht kwijt. De Staatssecretaris zegt dat er nog geen voortgang is wat betreft het Europese onderhandelingsmandaat, omdat er nog geen impactassessment heeft plaatsgevonden. In antwoord op mijn tweede vraag trok de Staatssecretaris dat recht. Wat hebben de partijen nu gezegd? Wat is daadwerkelijk de planning? De Staatssecretaris zegt dat de besluitvorming opschuift naar het voorzitterschap van Nederland. Dan hebben we het dus over 2016, terwijl de bedoeling was om het in het najaar van 2015 klaar te hebben. Ik heb niet helder gekregen wat de inzet van Nederland is met betrekking tot de Golfstaten voor de huidige situatie en voor de toekomst.

De Staatssecretaris heeft aangegeven dat ze met de actieagenda wil beginnen. Ik heb er behoefte aan dat de Kamer iets van een richting kan meegeven. Ik heb de Staatssecretaris in haar antwoord gehoord over wonen en werken. Wat ons betreft moet beide kunnen. Dat betekent op zoek gaan naar mogelijkheden voor zowel het wonen als het werken. Met werken heb ik het dan over de luchthavenontwikkeling. Ik heb een verhaal gehoord over de huidige situatie vanuit de Alderstafel en vanuit de ruimtelijke ontwikkeling met betrekking tot woningbouw. Ik roep echter op om te kijken naar een nieuw geluidsstelsel. Ik ben blij dat de Staatssecretaris het Hamburgse model kent en ook bereid is daar verder naar te kijken. Ik zou er ook iets meer van willen weten. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij dit punt gaat aanpakken en wat de betrokkenheid van de Kamer bij de actieagenda kan zijn? Ik neem aan dat iedereen hier aan tafel zegt dat we zo snel mogelijk aan tafel moeten om die te realiseren.

De VVD wil snel duidelijkheid over de ontwikkeling van Eindhoven in combinatie met de ontwikkeling van Schiphol. In het Alders-advies staan zaken over het verbeteren van de leefbaarheid, zowel via de routes die ik in mijn eerste termijn noemde als ook het leefbaarheidsfonds. Dat zijn twee belangrijke punten bij het realiseren van draagvlak in de regio. Deze punten staan in het Alders-advies, maar het kan heel erg helpen als in de regio meer duidelijkheid komt, bijvoorbeeld over dat leefbaarheidsfonds. De heer Graus is weg, maar zijn medewerker is er nog. Hij luistert dus mee. De heer Graus had een terecht punt met betrekking tot de luchtverkeersleiding in Nederland, ook met zijn motie. Ik snap het antwoord van de Staatssecretaris, maar wij weten uit de afgelopen periode, bijvoorbeeld toen er voor Sail verzoeken voor ontheffingen van bedrijven kwamen, dat er bij de luchtverkeersleiding capaciteitsproblemen zijn. Er is nog wel voldoende personeel, maar het wordt steeds krappere. Misschien zijn er nu nog geen mensen weggegaan, maar dat zou zomaar kunnen gebeuren. Wij vragen de Staatssecretaris niet om terug te kijken op wat er gebeurd is, maar om juist vooruit te kijken naar wat er nodig is. Het betreft niet alleen Schiphol, maar de gehele economie daaromheen. Ik noem bijvoorbeeld Sail.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Over veel dossiers zullen we de komende tijd blijven praten. Op zeer korte termijn praten we al verder

over Eindhoven. We delen de inzet, het creëren van draagvlak, maar we moeten nu wel een besluit gaan nemen. Dat is vrij evident. Ik dank de Staatssecretaris voor de toezegging om nader inzicht te geven in de medische keuringen, de achtergrond van het strafrechtelijk onderzoek en wat dat betekent richting de instellingen die de certificaten hebben verleend.

Er waren gisteren wat andere zaken die de aandacht vroegen, maar de brief over de verdere ontwikkeling van mainport Schiphol was een majeure aankondiging. Het is heel goed dat de Staatssecretaris dat besluit heeft genomen. Ze heeft vastgesteld dat we met sommige zaken uit de Luchtvaartnota verder kunnen, maar dat op dit punt echt een stap verder moet worden gezet door zeg maar een Luchtvaartnota 2.0 voor de mainport. Heel goed. Wat betekent dat voor de woningbouw? De Staatssecretaris gaf aan dat ze daar door de transformatie voorlopig mee verder kan. Betekent dat ze, ook met collega Blok, ook andere beslissingen over woningbouw mee wil nemen in het komende voorjaar?

De Staatssecretaris heeft gisteren twee rapporten meegestuurd met de brief over de mainport van Decisio en SEO, met daarin wisselende beelden over Schiphol en de mainportfunctie. We hadden te weinig tijd hiervoor. Ik stel daarom voor dat we deze rapporten meenemen bij een volgende bespreking, want dan kunnen we ze uitvoeriger met elkaar bespreken en meenemen in de besluitvorming.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Mijn punt sluit eigenlijk aan op het laatste punt van de heer Monasch. Als je enerzijds naar het rondetafelgesprek luistert en anderzijds naar de woorden van de Staatssecretaris, dan lijkt het alsof er twee werelden bestaan. Zo is er de wereld van de betrokkenen, die waarschuwen voor de hubfunctie van Schiphol, voor oneerlijke concurrentie en voor een toenemend aanbod van low cost carriers op Schiphol. En dan is er de wereld van de Staatssecretaris, die naar bepaalde zaken wil kijken, maar die verder eigenlijk alles prima lijkt te vinden. Mensen die er verstand van hebben en mensen die weten wat daar aan de hand is en die dagelijks met luchtverkeer te maken hebben, waarschuwen voor de gevolgen voor de Nederlandse economie, voor de luchtvaart, voor Schiphol, op het moment dat de home carrier in de problemen komt. Op het moment dat er niets gebeurt of Schiphol bijvoorbeeld nog meer budgetmaatschappijen aantrekt of zelfs exclusief voor Ryanair een pier H instelt, dan krijgen we met grote problemen te maken. Ooit zal er een parlementaire enquête over dit onderwerp komen en moet de Staatssecretaris zich daarvoor verantwoorden, tenzij er nu iets gebeurt, namelijk dat er gekozen wordt voor de huidige belangen en niet in nieuwe avonturen gestapt wordt. Ik vind het heel teleurstellend dat de Staatssecretaris wegkijkt voor de risico's.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Bij dit laatste sluit ik mij absoluut niet aan. Als we iets op nummer één zetten, is het wel de mainport Schiphol. Als we iets op nummer één zetten, is dat wel het zorgen dat de hubfunctie een plek krijgt en de transferfunctie een plek houdt. We zorgen dat juist dat deel van Schiphol en KLM hoog op onze agenda staat. Zonder transfer, hub en KLM op Schiphol is er geen sprake van een mainport. Mijn werkelijkheid is de werkelijkheid van de bedrijven. Ik vind het belangrijk dat de economische ontwikkeling van Schiphol en de werkgelegenheid die dat met zich meebrengt binnen de kaders van een gezond leefklimaat goed tot stand komen. De overheid zet zich daar via de actieagenda voor in. De Kamer kent het rapport Shared Vision en weet op welke wijze wij de ontwikkeling van Schiphol ondersteunen. Ik deel de conclusie van de heer Bashir dus niet en al helemaal niet dat er sprake is van twee werelden.

Ik ben het met de heer Bashir eens dat er risico's zijn. Er is concurrentie van low cost carriers. Daarnaast maken de Golfstaten ook een ontwik-

keling door en die concurrentie zet Air France-KLM globaal onder druk. Dat betekent dat we moeten kijken naar bijvoorbeeld de verkeersverdeling. In de actieagenda zouden we dat heel goed kunnen bekijken. We moeten het erover hebben. De meningen daarover zullen verdeeld zijn, maar als het gaat om de groei van Schiphol staan alle neuzen dezelfde kant op, ook die van de bewoners. De bewoners vragen alleen of er rekening kan worden gehouden met het leefklimaat. Als we kijken hoe de zaken er nu voorstaan, met de groei tot 500.000 vliegbewegingen die nu mogelijk is, denk ik dat al die partijen wel bij elkaar komen. Ik wil graag een actieagenda om ervoor te zorgen dat de punten waarover we het moeten hebben, ook op de agenda staan en niet zomaar van de agenda gaan. We moeten stappen zetten om ook de punten van de heer Bashir te adresseren. Daarnaast moet Air France-KLM ook zelf een antwoord vinden op de opkomst van de concurrentie door de low cost carriers van de afgelopen jaren. Hetzelfde geldt voor de concurrentie door de Golfstaten en voor de ontwikkelingen die plaatsvinden in Zuid-Amerika, Afrika en Azië. Daar komen nieuwe stromen consumenten vandaan en Air France-KLM kan daarin een rol spelen.

De heer **Bashir** (SP): De Staatssecretaris is het in principe wel met mij eens over de risico's, maar heeft het vervolgens over kijken naar en bespreken van zaken. Laten we naar de realiteit kijken in plaats van eventuele risico's te bespreken. Want daar gebeurt vervolgens toch niets mee. Als je naar de realiteit kijkt, zie je dat Schiphol op dit moment actief Ryanair binnenhaalt. Er wordt een pier H ingesteld, exclusief voor Ryanair. Is dat voor de Staatssecretaris acceptabel? Zo niet, wat gaat ze doen om dat te voorkomen? Schiphol verschuilt zich achter de slotcoördinator en zegt dat het niet zijn schuld is, maar dat Ryanair er zelf voor kiest om te komen. Wat doet de Staatssecretaris om ervoor te zorgen dat niet de rode loper voor Ryanair uitgerold wordt?

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Bashir heeft hier een punt. Er is een vrije markt in Europa en Ryanair kan inderdaad die keuze maken en daarvoor slots aanvragen. De vraag is vervolgens op welke wijze we met de verkeersverdeling omgaan. Dat heb ik net ook tegen de heer Bashir gezegd. Hoe gaan we om met die slots? Naar dat soort zaken moet gekeken worden. Het is niet zo dat de overheid kan zeggen dat er een streep door Pier H gaat en dat Ryanair hier niet mag vliegen. Zo zit de wereld niet in elkaar. De vraag is wel hoe we de balans kunnen vinden. Hoe kunnen we het evenwicht zodanig krijgen dat we de hub en de transfer zodanig in de benen houden dat we een stevige KLM en een stevige mainport Schiphol hebben?

De heer **Bashir** (SP): De Staatssecretaris zou wat kunnen leren van andere landen. Die doen wel andere zaken. Bij onze Duitse burens is het onacceptabel als Ryanair zo groeit als men op Schiphol van plan is. Als de Duitsers het kunnen, kan Schiphol het ook. Het verschuilen achter formaliteiten, regeltjes en een slotcoördinator vind ik slap.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het belangrijk dat we over feiten en de werkelijkheid praten en niet over de suggesties van de heer Bashir. Ik stel voor dat de heer Bashir nog eens kijkt naar hoe de feiten liggen in Duitsland en Frankrijk, zodat we het debat hierover op feiten kunnen blijven voeren.

De **voorzitter**: Dat debat is er zeker, want de heer Monasch heeft ook een vraag op dit punt.

De heer **Monasch** (PvdA): Het verbaast mij enigszins, maar ik wil het ook van de Staatssecretaris horen. Vliegen is gelukkig niet meer voorbestemd

aan mensen met een dikke portemonnee. Door Ryanair is het voor heel veel mensen mogelijk geworden om te vliegen. Hun mobiliteit is toegenomen. Ik hoop dat de Staatssecretaris in haar beleid wil aangeven dat het van belang is dat brede groepen passagiers de mogelijkheid hebben om te vliegen. In het verleden was het duurder. Een duurder KLM-ticket was alleen voor een kleine groep beschikbaar.

Staatssecretaris **Mansveld**: Toen easyJet net op Schiphol kwam, heb ik precies deze argumenten gebruikt. Ik zei toen dat het vliegen voor een aantal consumenten toegankelijker werd. Dat is natuurlijk ook zo. Dat heb ik gezegd toen het ging om de keuze voor easyJet, maar hetzelfde geldt voor de keuze voor Ryanair. Ik heb ook aangegeven dat Schiphol een zelf bepaalt welke maatschappij vanaf welke locatie vliegt. Lelystad speelt daarbij ook een rol. In die zin denk ik dat de heer Bashir vrij beperkt naar de feiten kijkt. Ik ken de heer Bashir echter als iemand die zich dan weer verdiept in het dossier, dus we komen daar zeker nog over te spreken.

De **voorzitter**: Dat is een beetje uitlokking, maar de heer Bashir mag niet meer reageren.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Van Helvert heeft gezegd dat dingen snel kunnen starten, bijvoorbeeld het norm- en handhavingssysteem. Dat kan snel. Dat komt ook niet meer op de actieagenda, want ik hoop dat we dat voor die tijd afgerond hebben. Ik ben het helemaal met hem eens. Wat er is, moeten we gewoon door laten gaan. Het punt over de board zal ik met goedkeuring van de heer Van Helvert neerleggen bij de Minister van Financiën, want hij gaat over de board. Ik heb begrepen dat voor twee Nederlandse leden de termijn afloopt in 2016 en dat er nog geen informatie is over nieuwe leden. Ik zit echter niet in de directe loop. Als de Kamer wil, kan ik de vraag neerleggen bij de Minister van Financiën en vragen of hij daar schriftelijk op reageert. Ik heb nog niet van de staking gehoord en ook niet van besluiten daarover.

Mevrouw Visser vroeg naar het impactassessment. Voordat Europa een onderhandelingsmandaat opstelt, wordt eerst een impactassessment gedaan. Daar is men nu mee bezig. Daarna komt het onderhandelingsmandaat tot stand. De bedoeling is dat het onderhandelingsmandaat in een Aviation Package meegenomen wordt en dat komt nog dit jaar, als het goed is, naar buiten via de Eurocommissaris.

Ik kom op de actieagenda en woningbouw. Het is niet zo dat in de actieagenda de oplossing beschreven wordt of het besluit wordt genomen. Ik zet de actie en degenen die daaraan verbonden worden op papier en vervolgens moet daarover discussie plaatsvinden. Dat gaat verder dan alleen een bouwplan à la Floriande. De actieagenda gaat over 20 Ke, over het binnengebied en over het aantal gehinderden. Dat zal dus een iets bredere discussie zijn. Ik wil die geagendeerd hebben, maar daarna zal die discussie gaan lopen. Ik heb al aan meerdere partijen voorspeld dat dat geen eenvoudige discussie zal worden. Toen ik gisteren het overleg inschatte, dacht ik al dat er veel belangen spelen en dat er ongelooflijk veel mensen veel ideeën en meningen hebben. Woningbouw in relatie tot de mainport komt op de actieagenda.

Van het Eindhoven leefbaarheidsfonds ken ik niet exact de feiten. Ik kom daar schriftelijk op terug. Ik kan me ook niet precies herinneren wat de vraag was.

Mevrouw **Visser** (VVD): Er wordt nadrukkelijk een advies gegeven over een leefbaarheidsfonds, maar dat is nog niet ingevuld. In het kader van draagvlak in de regio is dit een belangrijk element en mijn suggestie was dat de Staatssecretaris daar in haar reactie specifiek op zou ingaan, juist

omdat het open is gelaten. Mijn inschatting is dat de Staatssecretaris zo veel goodwill kan kweken.

Staatssecretaris **Mansveld**: We hebben ervaringen met het leefbaarheidsfonds Schiphol. Mijn ervaring is ook dat daar veel belang aan gehecht wordt. Het is voor mij zeker een belangrijk punt waar het Eindhoven betreft.

Voldoende luchtverkeersleiders vind ik belangrijk. Ik was geïntrigeerd doordat juist de heer Bashir het had over uitzonderingen op de WNT voor salarissen van de LVNL. Het is belangrijk dat we bekijken of het LVNL-personeel de uitzondering zou moeten of kunnen zijn op de WNT, juist vanwege de belangen die de heer Bashir heeft geschetst. Ik heb al eerder gezegd dat de WNT via de Minister van BZK komt. Het is goed om daarop te wachten. Ik heb de heer Bashir gehoord en ik zal het signaal doorgeven.

Kunnen de twee rapporten naar een andere agenda? Ik ga niet over de agenda van de Tweede Kamer.

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd.

- De Staatssecretaris doet de Kamer binnen vier weken het besluit over de kleine transformatie in de 20 Ke-zone toekomen. De transformatie wordt meegenomen in de actieagenda.
- De Staatssecretaris doet het ORS-advies aan de Kamer toekomen.
- Begin 2016 wordt de Kamer verder geïnformeerd over het onderzoek naar ultrafijnstof. Hierin wordt meegenomen op hoeveel plekken metingen plaatsvinden.
- Medio oktober neemt de Staatssecretaris een besluit over Eindhoven Airport en zal zij de Kamer hierover informeren. Hierbij gaat de Staatssecretaris ook in op de vliegroute 1b binnen het draagvlak.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer na 8 oktober over het verloop van de infractieprocedure door de Europese Commissie inzake FABEC.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer voor zover dit mogelijk is over verlening van medische certificaten aan vliegend personeel.

Er is een VAO aangevraagd met als eerste spreker de heer Graus.

De heer **Van Helvert** (CDA): De toezeggingen gingen netjes, maar ook heel snel, dus het kan zijn dat ik iets gemist heb. De Staatssecretaris heeft toegezegd dat zij geen onomkeerbare besluiten zou nemen met betrekking tot luchtverkeersleiderskosten voordat de technische briefing is geweest.

De **voorzitter**: Dat wordt toezegging nummer zeven.

Ik dank de aanwezigen en wens hen een fijne dag.

Sluiting 15.44 uur.

Volledige agenda

1. Verzamelbrief Luchtvaart

Kamerstuk 31 936-296 – Brief regering d.d. 25 september 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

2. Aanbieding onderzoek Hoogte van havenaanloop- en doorvoerkosten in Noordwest Europese zee- en luchthavens

Kamerstuk 29 862-27 – Brief regering d.d. 17 juni 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

3. Inbreng ten behoeve van de EU Luchtvaart Strategie gericht op een concurrerende Europese luchtvaart

Kamerstuk 31 936-289 – Brief regering d.d. 7 juli 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

4. Overleggen met Air France-KLM en Franse regering

Kamerstuk 31 936-288 – Brief regering d.d. 6 juli 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

5. Beleidsadvies Herziening Heffingenbeleid Luchtvaart

Kamerstuk 31 936-258 – Brief regering d.d. 18 februari 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

6. Reactie op verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu inzake het nieuwe heffingenbeleid voor plaatselijke luchtverkeersdienstverlening

Kamerstuk 31 936-287 – Brief regering d.d. 1 juli 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

7. Aanbieding rapport van de Commissie-Vreeman inzake de Luchtverkeersleiding Nederland

Kamerstuk 31 936-295 – Brief regering d.d. 25 september 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

8. Aanbieding evaluatie eerste fase en advies tweede fase Eindhoven Airport

Kamerstuk 31 936-291 – Brief regering d.d. 21 juli 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

9. Aanbieding Werkprogramma 2015–2018 Alderstafel Lelystad

Kamerstuk 31 936-286 – Brief regering d.d. 30 juni 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

10. Aanbieding State Safety Programme (SSP) voor het permanent verbeteren van de veiligheid in de burgerluchtvaart

Kamerstuk 24 804-86 – Brief regering d.d. 24 juni 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

11. Gebreken medische certificaten luchtvaart

Kamerstuk 31 936-290 – Brief regering d.d. 16 juli 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

12. Uitvoering van de motie van het lid Hachchi over de psychologische gesteldheid en het testen van piloten

Kamerstuk 31 936-294 – Brief regering d.d. 7 september 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

13. Onderzoek naar ultrafijnstof concentraties rondom Schiphol

*Kamerstuk 30 175-221 – Brief regering d.d. 23 september 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

*14. Ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit i.v.m. het
vervroegen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures Schiphol
Kamerstuk 29 665-217 – Brief regering d.d. 23 september 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

*15. Laatste ontwikkelingen FABEC en Single European Sky
Kamerstuk 21 501-33-556 – Brief regering d.d. 25 september 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

*16. Actieagenda Schiphol mainport 2016–2025
Kamerstuk 29 665-219 – Brief regering d.d. 29-09-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

*17. Handhavingsrapportage Schiphol 2015-1
Kamerstuk 29 665-218 – Brief regering d.d. 29-09-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*