

Vergaderjaar 2015–2016

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 323

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 december 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 11 november 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Dijkema van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 september 2015 inzake de Actieagenda Schiphol mainport 2016–2025 (Kamerstuk 29 665, nr. 219);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 september 2015 houdende de Aanbieding van het rapport van de commissie-Vreeman inzake de Luchtverkeersleiding Nederland (Kamerstuk 31 936, nr. 295);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 oktober 2015 over de opvolging van het onderzoek naar de havenaanloop en doorvoerkosten in Noordwest-Europese zee- en luchthavens (hoogste inspectietarieven) (Kamerstuk 29 862, nr. 29);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 oktober 2015 met de reactie op evaluatie Alders eerste fase ontwikkeling Eindhoven Airport en advies voor tweede fase (Kamerstuk 31 936, nr. 298);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 oktober 2015 met een reactie op verzoek van het lid Graus, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 6 oktober 2015, over berichtgevingen over het gevaar dat KLM loopt door toenemende wantoestanden bij Air France (Kamerstuk 31 936, nr. 300);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 oktober 2015 inzake het verzoek om participatie van Nederland aan een onderzoek met piloten met diabetes (ITDM-proef) (Kamerstuk 31 936, nr. 299);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 oktober 2015 inzake overschrijding grenswaarde geluid Schiphol gebruiksjaar 2014 en experimenteerregeling gebruiksjaar 2015 (Kamerstuk 29 665, nr. 220);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 november 2015 inzake besluitvorming transformatie 20Ke (Kamerstuk 31 936, nr. 301);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 november 2015 met nadere informatie over verlening van medische certificaten voor de luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 302).**

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

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Dekken, Graus, Hachchi, Van Helvert, Leenders, Smaling, Van Tongeren en Visser,

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

Aanvang 15.00 uur.

De **voorzitter**: Goedemiddag. Ik heet allen van harte welkom bij dit algemeen overleg. Ik heet ook Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. Zij is nieuw in deze commissie. Tevens heet ik de ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat volgen via het internet of andere vormen van sociale media van harte welkom. Natuurlijk ook een warm welkom aan alle woordvoerders. Wij debatteren tot 18.00 uur en daarom krijgen de woordvoerders een spreektijd van vijf minuten. Ik sta ook twee interrupties toe. Er is reeds een VAO aangevraagd over dit debat over de luchtvaart. De eerste spreker zal de heer Graus zijn. Dit VAO zal vermoedelijk nog voor het kerstreces worden ingepland.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Het is een beetje een rare situatie, want nog voordat het door mij eerder aangevraagde VAO kon plaatsvinden, is er al een nieuw AO, terwijl niemand of vrijwel niemand mijn vele debataanvragen in dezen heeft gesteund. Het is dus een beetje een rare situatie, maar wij zullen ons netjes hierin schikken.

Voorzitter. Ik heet de Staatssecretaris van harte welkom. Ik mis haar nu al bij de vaste commissie voor Economische Zaken, want daar heeft zij daadkrachtig opgetreden. Ik heb daar veel goede dingen met haar kunnen doen. Gelukkig is ze nu bij luchtvaart terechtgekomen. Dat merkten wij ook al meteen, want zij is direct naar Parijs gegaan. Dat heb ik al jaren gevraagd aan Staatssecretaris Mansveld en nu heeft Staatssecretaris Dijksema dat direct gedaan. Wij kennen haar als een pitbull; soms als een labrador, maar ook als een pitbull.

Allereerst wil ik ingaan op de motie-Graus op stuk nr. 297 (31 936) over een onafhankelijk impact assessment naar de gevolgen van de vlucht naar het buitenland van Nederlandse luchtverkeersleiders. Die motie is breed aangenomen. Ik dank mijn collega's daarvoor. Een reden voor het indienen van die motie was ook verkeersveiligheid. Ik wil graag van de Staatssecretaris vernemen hoe zij die motie gaat uitvoeren, want daar is om verzocht, maar dat is ons niet op tijd ter ore gekomen. Wellicht kan de Staatssecretaris daar even op ingaan. Op welk tijdstip denkt zij dit allemaal afgerond te krijgen? De grondigheid moet daarbij zwaarder wegen dan de snelheid. De Staatssecretaris moet hier wel de tijd voor kunnen nemen. Die krijgt zij van mij als indiener zeker ook.

Ik ga even in op Egypte, op Sharm el-Sheikh. Wat daar gebeurd is, is natuurlijk ontzettend, zeker met de MH17 nog dagelijks in ons achterhoofd. Waarschijnlijk is het vliegtuig als gevolg van een bomaanslag neergestort. Laten wij dat even afwachten. Nu blijkt dat er al eerder incidenten in deze regio zijn geweest. Tevens blijkt dat niet alle informatie beschikbaar is geweest voor burgers en luchtvaartmaatschappijen. Er zijn berichten over een Brits passagiersvliegtuig dat in augustus zou hebben moeten uitwijken, omdat vanaf de grond een raket werd afgevuurd. Kan de Staatssecretaris hier al iets over zeggen? Kan zij hierop ingaan namens de regering? Klopt het dat die raket tijdens een oefening is afgeschoten? Zijn er maatregelen getroffen om herhaling te voorkomen? Waarom werden enkele maatschappijen, waaronder bijvoorbeeld Corendon, wel gewaarschuwd door inlichtingendiensten, maar niet alle maatschappijen?

Waarom heeft het Ministerie van Buitenlandse Zaken niet hetzelfde advies gegeven aan onze burgers? Waarom zijn de burgers niet gewaarschuwd? Ik geloof de airlines die zeggen dat ze door de inlichtingendiensten gewaarschuwd zijn. Die mensen liegen niet. Dat zijn zeer integere mensen. Ze hebben ook geen reden om te liegen. Ze willen dit zelfs onder ede verklaren. Die mensen liegen dus niet. Als er in de toekomst mogelijk een parlementaire enquête gehouden zal worden, zullen zij ook allemaal opgeroepen worden. Waarom zijn onze burgers niet gewaarschuwd? Het is heel leuk dat er wordt gezegd dat Egypte geen Ameland is. Ja, dat weet mijn tante ook wel, maar dat kan natuurlijk niet. Hoe worden de Nederlandse burgers geïnformeerd? Zouden niet alle veiligheidsadviezen moeten kunnen worden ingezien om burgers zelf te laten bepalen of ze überhaupt die kant op willen? Waarom kwam het Ministerie van Buitenlandse Zaken pas zo laat met een reisadvies, terwijl Corendon al besloot om niet meer op Sharm el-Sheikh te vliegen na eerdere waarschuwingen? Nu ga ik naar iets heel belangrijks, naar Air France-KLM en Transavia. In dit verband staat ook een plenair debat geagendeerd, door mij aangevraagd. Ik ga het er nu toch ook al over hebben, anders wordt mij ook hier de kaas van het brood afgegeten, terwijl ik de eerste was die dit onder de aandacht heeft gebracht. Daarom breng ik dit nu in. De rest bewaar ik voor het plenaire debat, omdat dat te veel is om nu in te brengen. Kijk, niet De Juniac, zoals het CDA weleens heeft gezegd, maar de Franse regering zit hierachter. De Staatssecretaris is naar Parijs gegaan. Wij hebben daar ook een briefje over gekregen, maar daar kunnen wij niet alles uithalen. KLM heeft keer op keer gesneden in de salarissen. Het grondpersoneel is al twee keer akkoord gegaan met een inlever-cao. Ook piloten en het management gaan inleveren. Wat doet Air France aan bezuinigingen? Hoe ziet de kersverse Staatssecretaris voor luchtvaart de toekomst van Air France-KLM, zeker die van KLM, nu blijkt dat Air France niet kan herstructureren? Is de Staatssecretaris wel bereid om, uiteraard namens de regering, 20% uit de opbrengsten van de verkoop van ABN te besteden aan aandelen van KLM? Dat zou heel fijn zijn, want dan hebben wij in ieder geval gelijke machten en krachten. Dat gaat ook niet helemaal op, want door de Florencewet krijgen die dadelijk in plaats van 20% al 40%. Eigenlijk lopen wij dus al achter de feiten aan. Maar ja, ik ben ook al jaren hierom aan het vragen. 20% zou al heel wat zijn. Mogelijk moeten wij zelfs meteen aan 40% denken. Na het schandaal waarbij ...

De **voorzitter**: Mijnheer Graus, ik vraag u om af te ronden.

De heer **Graus** (PVV): Nu al? Zo, zeg.

De **voorzitter**: Ja. Het gaat snel. U mag nog even doorgaan hoor, een halve minuut.

De heer **Graus** (PVV): Is goed. Hoe gaat de Staatssecretaris voorkomen dat Transavia in de handen van Air France valt? Klopt het dat de IT-afdeling van Transavia deels al wordt ontmanteld terwijl de ondernemingsraad de plannen nog niet heeft goedgekeurd? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de huidige situatie waarin De Juniac eigenlijk vleugellam is gemaakt, omdat de Franse regering erachter zit? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de salamitactiek van Air France, dat steeds weer pogingen onderneemt om de zelfstandigheid van KLM te verkleinen? Ik roep de Staatssecretaris op om ervoor te gaan liggen. Wij kennen haar als een krachtige Staatssecretaris. Staatssecretaris, sta dit niet toe, want dit zijn bedrijven van nationaal belang; laat daar niets mee gebeuren, laat daar niets aankomen en houd ze in Nederlandse handen ten behoeve van het nationale belang!

De heer **Leenders** (PvdA): Voorzitter. Ook namens de Partij van de Arbeid heet ik de nieuwe Staatssecretaris welkom. Ik begin met Eindhoven Airport. De tweedefasegroei van Eindhoven Airport naar 43.000 vluchten per jaar staat voor de deur. De basis hiervoor is het besluit van de Staatssecretaris dat in de brief van 28 oktober aan de Kamer staat. Het advies van de heer Alders van eind juni was voor ons niet acceptabel vanwege het geringe draagvlak van de deelnemers aan de toenmalige Alderstafel. Het was ook nog niet acceptabel na het nieuwe rondje van de heer Alders in de zomer, omdat het advies helaas nauwelijks was veranderd. Dat heeft sommige deelnemers aan het overleg in Oost-Brabant en ook ons zeer teleurgesteld. In haar besluit heeft de Staatssecretaris echter rekening gehouden met het geringe draagvlak. Er is iets gedaan aan de vluchten na 23.00 uur. De groei van Eindhoven Airport is aan voorwaarden verbonden. Er wordt meer onderzoek gedaan naar overlastbeperkende maatregelen en naar wat verder in het Alders-advies stond. De beleving wordt periodiek onderzocht. De positie van randgemeenten, omwonenden en de Milieufederatie is in het uitvoerings-overleg geborgd. Is er daarmee voldoende draagvlak? Toentertijd was ons signaal dat er te weinig draagvlak was en dat het dus niet acceptabel was. Ook nu is dat er niet, maar toch hebben wij voldoende vertrouwen om de tweede fase in te zetten, vanwege andere belangen. De geluiden uit de regio zijn namelijk gematigd positief. Een aantal vertegenwoordigers van randgemeenten die het advies niet konden ondersteunen, heeft mij gezegd, blij te zijn dat de Staatssecretaris geluisterd heeft. Zij heeft aanpassingen in het besluit doorgevoerd en daarom gaan zij het overleg in de uitvoeringsfase met vertrouwen in.

Ik heb wel nog een vraag over de regeling die in de eerste fase bepaalde dat er een boete zou worden opgelegd als vluchten na 00.00 uur zouden binnenkomen. Het lijkt ons voor de hand liggend dat deze regeling meeverhuist naar de tweede fase, maar dan van toepassing is op vluchten die na 23.30 uur binnenkomen. Kan de Staatssecretaris dat vandaag bevestigen?

Nu ga ik in op de Actieagenda mainport Schiphol. Vanwege de grote belangen van de luchtvaart, waaronder de werkgelegenheid, staan wij achter het voornemen van de Staatssecretaris om een actieagenda te maken. De vorige Staatssecretaris heeft ons een dergelijke agenda toegezegd voor begin 2016. De Partij van de Arbeid wil de nieuwe Staatssecretaris dan ook op het hart drukken dat deze afspraak gehandhaafd moet worden. Daarom wil de PvdA een stevige vinger aan de pols houden en de Staatssecretaris vragen om een tussenrapportage in januari 2016. Kan de Staatssecretaris deze tussenrapportage toezeggen?

Mijn buurman zei al iets over Air France-KLM. KLM voert een lastige bezuinigingsmaatregel van 700 miljoen door, maar de Fransen blijven behoorlijk achter. Door buitensporig verzet van de vakbonden bezwijkt het bestuur daar onder de druk en wordt de ontslagronde afgewimpeld. Ondertussen wordt er gesproken over de overgang van een deel van Transavia Nederland naar Air France-KLM. De Staatssecretaris heeft reeds haar zorgen daarover geuit tegen de bazen van Air France-KLM en KLM. Wij hebben zeer veel waardering voor dat adequate gedrag op zo korte termijn. In haar brief van vanmorgen geeft de Staatssecretaris aan dat er gesproken wordt over het overgaan van een minderheidsbelang van Transavia Nederland naar Transavia Company. Ons wordt echter niet duidelijk waarom die overgang wordt overwogen. Zij zegt dat er, voor zover bekend, geen verband is tussen een eventuele afwenteling van de reorganisatieplannen en de samenvoeging van de Transavia's en dat daarom van een eventuele afwenteling geen sprake kan zijn. Juist de zinsnede «voor zover bekend» geeft ons een zeer onaangenaam gevoel en vervult ons met zorgen. Wat is volgens de Staatssecretaris de reden voor het overwegen van deze overgang? Hoe hard is de uitspraak van de

Staatssecretaris dat er van een afwenteling, in de zin die ik net besprak, geen sprake is?

Ten slotte ga ik in op het onderzoek naar de participatie van piloten met diabetes. De Partij van de Arbeid is blij dat de Staatssecretaris wil onderzoeken welke mogelijkheden er voor piloten met diabetes zijn om alsnog te kunnen vliegen. Over de voorwaarden om mee te doen aan een onderzoek is de Partij van de Arbeid minder te spreken. Zo kunnen deze piloten alleen meedoen als derde vlieger en mogen zij niet opstijgen of landen. De Partij van de Arbeid vraagt zich af of dit nodig is, gelet op de goede behandel mogelijkheden van diabetes op dit moment. De Partij van de Arbeid wil dat de Staatssecretaris bekijkt of dit aan te passen valt, zeker omdat deze voorwaarden in Engeland bijvoorbeeld niet gelden. In de lunchpauze had ik een gesprek met de voormalige voorzitter van de Diabetesvereniging Nederland. Ik heb hem dit nog even voorgelegd en hij zei: deze regeling is volstrekt onzinnig. Is de Staatssecretaris bereid tot aanpassing, eventueel op basis van goed onderbouwd medisch advies?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Een nieuwe Staatssecretaris en een nieuw geluid, zo zou ik willen zeggen. Allereerst heet ik haar ook namens D66 welkom. Nog voordat wij met deze Staatssecretaris spraken over de luchtvaart, zagen ook wij dat zij de breed gedeelde zorg over Transavia al had aangekaart bij de topman van Air France-KLM. Ik kan niet vaak genoeg benadrukken dat mijn fractie een dergelijke proactiviteit graag ziet. Tegen de Staatssecretaris zeg ik dan ook: houd die vast! Voorzitter. Bij wijze van introductie wil ik met de Staatssecretaris een drietal punten delen die D66 cruciaal vindt met betrekking tot luchtvaart. Ik denk dat het goed is dat de Staatssecretaris die punten meteen weet. Ten eerste is luchtvaart bij uitstek een sector met een internationaal karakter, waarbij er op Europees en mondiaal niveau nog heel wat te winnen valt. Dat is een cruciaal uitgangspunt. Ten tweede is duurzame groei in de luchtvaart niet mogelijk zonder draagvlak van omwonenden als milieubeschermers. Ten derde moet het tegelijkertijd glashelder zijn dat de mainport Schiphol voor de Nederlandse economie van ongelooflijk groot belang is en dat wij dat belang moeten beschermen. Bij wijze van introductie en kennismaking vraag ik de Staatssecretaris om te reflecteren op deze drie punten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik vraag mij af hoe D66 duurzame groei in de luchtvaart ziet. Dit jaar hebben wij de hoogste concentratie broeikasgassen in de atmosfeer ooit bereikt. Wij weten eigenlijk allemaal dat die concentratie moet afnemen, maar de luchtvaartsector lijkt te doen alsof hij daar weinig mee te maken heeft en alsof daar gewoon doorgegroeid kan worden. Vaak is het antwoord dat de vliegtuigen schoner worden, maar het duurt echt jaren en jaren voordat er een nieuw vliegtuig bij komt. Vliegtuigen gaan namelijk twintig tot dertig jaar mee. Hoe ziet D66 een groei van de luchtvaartsector voor zich, terwijl wij tegelijkertijd afgesproken hebben dat de uitstoot van broeikasgassen, waar het luchtverkeer echt aan bijdraagt, moet afnemen?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het punt van innovatie is zeker een element waar je je op kunt richten als je wilt dat luchtvaart duurzamer wordt. Ik denk dat dit de meest aansprekende voorbeelden zijn waarover ik de afgelopen debatten uitvoerig heb gesproken, ook vandaag in verband met Eindhoven. Het verhaal van Schiphol hangt samen met Eindhoven en de nieuwe luchthaven in Lelystad. D66 hecht ook daar waarde aan het meenemen van omwonenden en belanghebbenden. Wij hebben niet voor niets de Alderstafel ingevoerd. Wij houden die belangen steeds voor ogen. Het gaat niet *coûte que coûte* om groei. Wij onderstrepen het belang van Schiphol, maar wij zien zeker ook de belangen van alle andere partijen die betrokken moeten worden bij zo'n traject van groei. Dat zijn de

concrete voorbeelden waar wij het recentelijk over gehad hebben en waar wij het eigenlijk nog steeds over hebben. Zo zit D66 erin en zo blijft D66 er ook in zitten. Wij willen het maximale doen om al die belangen mee te wegen, zodat wij uiteindelijk tot duurzame groei en draagvlak kunnen komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het lijkt erop dat de cirkel bij D66 vierkant is. De omwonenden zullen opkomen voor hun belangen op het vlak van geluidsoverlast en luchtvervuiling, maar een lokale bewoner zal aan de Alderstafel echt niet spreken over de mate waarin wij de hoeveelheid broeikasgassen in de atmosfeer terugbrengen. Nogmaals stel ik daarom de vraag of D66 denkt dat de luchtvaartsector onbekommerd kan groeien als de vliegtuigen wat stiller stijgen en landen en de tijdslots rond Eindhoven goed geregeld zijn? Of ziet D66 net zoals GroenLinks dat de sector op een gegeven moment niet verder kan groeien, omdat wij de temperatuurstijging op deze aarde in elk geval graag onder de 2°C willen houden?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Mijn eerste punt was «internationaal». Dat zei ik niet voor niets, mevrouw Van Tongeren. Je kunt hier heel mooie woorden spreken over luchtvaart en willen dat de Nederlandse maatschappijen allerlei stappen zetten, maar de sector is per definitie internationaal. Alles wat je op het terrein van duurzaamheid doet, zul je zeker ook op internationaal vlak moeten doen, al moet je beginnen bij jezelf. Ik snap de opmerking van mevrouw Van Tongeren wel; laat ik daar heel helder over zijn. Er is altijd een grens aan groei. Zeker als we kijken naar de huidige situatie, de groei van Schiphol en de cijfers die wij op dit moment zien, ben ik ervan overtuigd dat er een mogelijkheid tot groei is. Daarbij is er nog steeds ruimte om maximaal rekening te houden met alle belangen die daarbij gemoeid zijn, dus ook met de belangen van omwonenden en milieubeschermers. Daar zal D66 oog voor houden.

Ik ga nu over op het blokje internationaal, het eerste punt dat ik aanhaalde. De vervolmaking van de Single European Sky (SES) was altijd een no-brainer voor mijn partij. Dit is echt een thema dat aandacht verdient, omdat het op dat vlak nog veel te langzaam gaat. Het is ook een thema dat wat ons betreft bij het Nederlands voorzitterschap terug zal komen. Ik noem ook een ander internationaal thema, namelijk oneerlijke concurrentie. Denk ook aan het nieuwe Europese luchtvaartpakket dat er eind dit jaar zal komen. Op dit vlak kan Europa zijn toegevoegde waarde natuurlijk ook bewijzen. Ik ben daar benieuwd naar. De Staatssecretaris krijgt meteen een ware vuurdoop. Ze wordt direct voorzitter van haar nieuwe collega's. Hoe gaat de Staatssecretaris het nieuwe voorzitterschap aanvliegen? Laat ik maar een beetje in deze thematiek blijven. Kan de Staatssecretaris ingaan op Single European Sky, oneerlijke concurrentie en het luchtvaartpakket dat er aan zit te komen?

Nu ga ik in op draagvlak, het tweede punt dat ik aanhaalde. Ik kom in dat verband net als de vorige spreker bij Eindhoven Airport. De manier waarop het voorliggende voorstel tot stand is gekomen, verdient geen schoonheidsprijs, maar er zijn stappen gezet met de regio om te bezien of we tot elkaar kunnen komen. Het uiteindelijke voorstel kan mijn fractie steunen, maar ik vind wel dat het Rijk een tegemoetkoming kan verstrakken aan het leefbaarheidsfonds. Dat fonds is gericht op hinderbeperkende maatregelen en innovatie om de combinatie van wonen en vliegen ook in de toekomst voor omwonenden acceptabel te houden. Mij is niet duidelijk hoeveel het Rijk op dit moment in het leefbaarheidsfonds stopt. Ik weet dat provincie er 2 ton in stopt. Als het Rijk daar ook al 2 ton in heeft zitten, vraag ik de Staatssecretaris of zij bereid is om dat bedrag te verdubbelen.

Wat betreft de boeteregeling sluit ik mij aan bij collega Leenders. Die zat erin. De tijden zijn in het nieuwe voorstel iets verschoven, maar het is

logisch dat de boeteregeling ook nu geldt als vliegtuigen niet op tijd vliegen. Graag krijg ik een reactie hierop. Ik wil hier nog een punt aan toevoegen, namelijk het monitoren van hinderbeperking. Die last ligt helemaal bij de regiogemeentes. Ik vraag de Staatssecretaris of zij bereid is om op dat vlak ook extra bij te dragen.

Mijn derde punt is Mainport Schiphol. De eerste brief van de Staatssecretaris die wij in dat verband hebben gekregen, was meteen een uitstelbrief. Dat was een valse start, maar ik begrijp dat wel, omdat de Staatssecretaris er net zit. Het kabinet is behoorlijk verdeeld over de transformatie van de 20 Ke-zone, oftewel het bouwen rondom Schiphol. De VVD-Ministers die zich bezighouden met Wonen en met Infrastructuur en Milieu stonden in dezen tot nu toe tegenover de luchtvaartsector. Ik zou toch graag benadrukken dat stilstand achteruitgang betekent. Het is tijd voor duidelijkheid. Er moeten besluiten genomen worden over die zone en het bouwen daar. Ik nodig de Staatssecretaris uit om zelf zo spoedig mogelijk die stap te zetten, zodat het kabinet met besluitvorming komt. Kan de Staatssecretaris alvast zeggen wanneer wij dit kunnen verwachten? Daar staat niets over in het uitstelbriefje. Ik zou met de Staatssecretaris duidelijk willen afspreken dat er tijd wordt ingeruimd om met de Kamer hierover van gedachten te wisselen, voordat het besluit definitief wordt ingevuld. Kan de Staatssecretaris hierover een besluit nemen en dat zo snel mogelijk met de Kamer bespreken?

De **voorzitter**: Kunt u afronden?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Jeetje, het gaat snel. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken in de aandelendiscussie rond Schiphol. Daar loopt een onderzoek naar. Ik zou ook willen weten hoe het verdergaat met Transavia, omdat ik begrepen heb dat de gesprekken nog lopen en de afspraken nog niet rond zijn. Daarover krijg ik graag een update.

Ik sluit af met twee korte punten. Het eerste is het vliegen over conflictgebieden. Wij hebben daar een brief over ontvangen. Ik begrijp de maatregelen en de stappen die gezet zijn in verband met de situatie in Egypte, maar dit is gebeurd naar aanleiding van het neerstorten van een vliegtuig. Dit roept bij mij de vraag op hoe goed wij zijn voorbereid om zaken te voorkomen in conflictgebieden. Wij zien namelijk dat dit helaas niet alleen in Egypte het geval is, maar ook elders. Als het eenmaal fout gaat, worden er achteraf wel stappen gezet, maar ik wil weten hoe veilig het is en hoe goed wij qua veiligheid hierop zijn voorbereid.

De **voorzitter**: Wilt u afsluiten, mevrouw Hachchi?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik eindig met drones. Ik toon even een flyer over drones. Deze flyer is niet van het Ministerie van I en M. Ik mis een visie van het Ministerie van I en M over drones en de regels en regelgeving daaromtrent. De wereld staat niet stil. Andere partijen gaan zelf maar aan de slag met regels voor het gebruikmaken van het luchtruim met drones. Ik nodig de Staatssecretaris uit om dit dossier voortvarend op te pakken.

Dank u wel voor uw geduld, voorzitter.

De **voorzitter**: Ik dank u ook zeer voor uw bijdrage.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb een punt van orde. D66 laat u anderhalve minuut langer spreken dan ik, terwijl ik ook nog tal van vragen had die ik niet heb kunnen stellen. Ik vind dat hier geldt: gelijke monniken, gelijke kappen.

De **voorzitter**: Absoluut, mijnheer Graus. U kent mij als een flexibele voorzitter.

De heer **Graus** (PVV): Dan had u mij ook moeten laten spreken.

De **voorzitter**: Misschien is er nog wel een kans voor u. Ik zou me daar niet zo veel zorgen over maken. Bovendien valt mij op dat iedereen toch minstens een halve minuut of nog meer tijd besteedt aan het welkom heten van de nieuwe Staatssecretaris. Dus ik dacht: ik treed her en der flexibel op in het kader van de fatsoenlijke verhoudingen in deze commissie. Dat leek mij redelijk. Mevrouw Hachchi had inderdaad wat korter moeten spreken.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Excuus, mijn fout!

De **voorzitter**: Wij gaan het proberen bij mevrouw Van Tongeren. Zij spreekt zo meteen namens GroenLinks. Het spijt mij heel erg voor mijnheer Graus, maar mevrouw Hachchi wordt nog meer tijd gegund, omdat er een vraag is van mevrouw Visser, namens de VVD. Ik zie dat ook de heer Van Helvert iets wil zeggen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ja, ik heb ook een punt van orde. Kunt u misschien de Staatssecretaris namens alle partijen hartelijk welkom heten?

Staatssecretaris **Dijkema**: Daar heb ik echt geen enkel probleem mee. Als u dan al uw standpunten ook op die wijze naar voren brengt, komt het goed!

De **voorzitter**: Daarmee hebben we het probleem van ongelijkheid nog steeds niet opgelost. Dat is een beetje de ellende. Ik ga dat wel proberen in het vervolg van dit debat.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik wachtte even af tot mevrouw Hachchi klaar was, omdat ik op verschillende punten wilde ingaan. Die staan vandaag allemaal op de agenda. Ik hoor mevrouw Hachchi vooral vragen stellen aan de Staatssecretaris over de transformatie rond Schiphol, over de mainportontwikkeling en in dat kader ook over het draagvlak. Ik ben benieuwd wat D66 daar nu zelf van vindt. Vindt D66 dat transformatie rondom Schiphol, dus de bouw van kantoren en woningbouw, op korte termijn mogelijk moet zijn?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Deze commissie heeft een uitstekend rondetafelgesprek gevoerd met verschillende partijen en lokale wethouders die heel concrete voorbeelden noemden. Om die reden vraag ik in dit debat – want ik doe het natuurlijk stap voor stap – aan het kabinet, dus ook aan de VVD-bewindspersonen, om een besluit te nemen. Dan kunnen wij hierover spreken. Ik ben er voorstander van om ook de lokale partijen hierbij te betrekken en hen verantwoordelijkheid te laten nemen. Als je gaat bouwen waar hinder kan ontstaan, moet je ook de verantwoordelijkheid nemen als lokale partij. Dat zal vanachter de onderhandelingstafel waaraan de bewindspersonen zitten, moeten gebeuren. Op basis daarvan kan de Kamer daarover spreken. Ik ben voorstander van meer ruimte om te bouwen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dit is geen antwoord op de vraag. Uiteindelijk staan de partijen tegenover elkaar. Ergens moet er een besluit worden genomen. Wij hebben juist heel duidelijk gehoord dat de heer Alders in het rondetafelgesprek over het besluit zei: wij kunnen alles binnen de kaders die de politiek ons geeft. Het gaat dus om de kaders die de politiek geeft. Volgens mij is de vraag dus welke kaders wij geven. Gaan wij voor een duurzame ontwikkeling van Schiphol? Dat betekent wonen en werken, dus het mogelijk maken van transformatie en vliegtuigbewegingen. Ik ben

gewoon benieuwd naar de positie van D66 in dezen. Wat zegt D66 anders dan: er moet draagvlak zijn? Dat klinkt prachtig en daar zal iedereen het mee eens zijn, maar ergens moet je wel een besluit nemen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik begrijp deze vraag niet, want het kabinet moet op dit vlak een besluit nemen. Wat D66 vindt, heb ik net ook al gezegd. Wij hebben partijen van de lokale overheid recentelijk horen zeggen dat zij bereid zijn om verantwoordelijkheid te nemen. Zij zien ook echt de praktische problemen. Ik vind dat je dat maximaal moet benutten. Ik zit graag aan die onderhandelingstafel, maar misschien moeten wij de volgende verkiezingen afwachten voordat er een coalitie is met D66 die besluiten kan nemen. Ik blijf erbij dat men op dit vlak moet bewegen aan de onderhandelingstafel. Ik zou graag zien dat er ruimte wordt gegeven aan de lokale partijen om verantwoordelijkheid te nemen als ze willen gaan bouwen binnen die kaders. Volgens mij zijn de kaders tot nu toe helder geweest, maar er moeten in dezen gewoon afspraken gemaakt worden op het niveau van de bewindspersonen. Straks moet er ook een debat met de Kamer plaatsvinden, zeker als wij het niet eens zijn met het besluit van de bewindspersonen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. We zitten nu drie weken voor een van de belangrijkste conferenties over het tegengaan van klimaatverandering te Parijs. De luchtvaart is een sector die daar fors aan bijdraagt. Tot nu toe hoor ik daar in dit debat heel weinig over van mijn collega's. Ik heb mijn hoop daarom gevestigd op de Staatssecretaris. In Nederland is namelijk een energieakkoord gesloten waarin ook de vervoersector staat. Nederland heeft zich meermaals gecommitteerd om in elk geval onder de 2°C-grens te blijven. Er zal dus iets moeten gebeuren met de luchtvaart.

Ik doe de Staatssecretaris een aantal suggesties die gewoon binnen Nederland gerealiseerd kunnen worden. Het taxiën geeft bijvoorbeeld veel meer luchtvervuiling dan het slepen van vliegtuigen. Het gewone benzinevervoer op de luchthaven geeft veel meer vervuiling dan e-vervoer. Dit is iets wat wij zelf kunnen veranderen. Daar hebben wij geen andere landen voor nodig. Zou de Staatssecretaris daar werk van willen maken?

Nog iets wat wij zelf kunnen en waar wij geen andere landen wereldwijd voor nodig hebben, zijn de glijvluchten. Die zaten in het Aldersakkoord, maar er volgden allerlei moeilijke verhalen. Men zei dat dit bijna niet kon en ingewikkeld was. Ik heb met verschillende piloten gesproken. Zij zeggen dat het heel goed te doen is, maar dan moet de luchtverkeersleiding daar wel ruimte voor geven. Zou de Staatssecretaris daarnaar willen kijken?

Starts en landingen geven de meeste luchtverontreiniging, geluids-overlast en uitstoot. Hoe noodzakelijk is het om binnen een klein land als Nederland nog steeds meer binnenlandse landingen en starts toe te staan?

Wat kunnen wij zelf doen aan het tegengaan van klimaatverandering? In hoeverre is deze Staatssecretaris bereid om een gelijk spelveld te realiseren tussen kortetermijntreinvervoer en kortetermijnluchtvaart? Er is weleens gezegd dat er zes Nederlanders waren die het vorige geluidssysteem in Nederland begrepen. Ik denk dat er van die zes nog drie over zijn die het huidige systeem volledig doorgronden en begrijpen. Er schijnen overschrijdingen te zijn. Er wordt op de een of andere manier gecorrigeerd of niet. Graag krijg ik een uitleg van de Staatssecretaris. Hoe zit dat? Ik wil niet zeggen dat er ook vliegtuigen zijn met sjoemeldiesel die voor vervuiling zorgen, net zoals voertuigen met dit soort diesel op de weg. Toch adviseert GroenLinks dat je deze dingen moet meten, want dan weet je ten minste zeker hoe de situatie is. Moet er niet weer wat meer

gemeten worden rond Schiphol? Als het inderdaad meevalt, kunnen wij de omwonenden ook geruststellen.

De Single European Sky werd al eerder genoemd. Dit is enigszins ingewikkeld, maar de Single European Sky helpt ook enorm bij het tegengaan van de uitstoot van broeikasgassen. Ik weet niet welke Minister er was toen dit voor het eerst geopperd werd, maar het is veertien of vijftien jaar geleden. Met een beetje mazzel gaat deze Staatssecretaris dit dossier beëindigen en krijgen wij een Single European Sky. Dat scheelt 10% brandstof op alle vluchten binnen Europa. Het is dus echt de moeite waard om daaraan te trekken.

Ik heb met regelmaat vragen gesteld over de luchtverkeersleiders. Ik heb het advies proberen te doorgronden, maar ik heb daar nog een aantal vragen over. Ik begrijp nog steeds niet zo goed hoe het zit met de knip tussen operationeel en niet-operationeel. Zit die er echt hard in? Zo ja, waarom is dat nooit eerder gedaan? Waarom zouden niet-operationele mensen in hun cao meeliften op de operationelen? Wat wij ook niet helemaal begrijpen zijn de arbeidsvoorwaarden van de CEO. Die is net herbenoemd op grond van het overgangsrecht van de Wet normering topinkomens, maar dat is toch niet iemand die eigenhandig vliegtuigen van en naar de grond loodst? Die beslissing begrijpen wij niet zo goed. Dat is niet iemand die operationeel meedoet. Waarom moet zijn beloning zo veel hoger zijn dan het salaris dat wij aan onze Minister-President geven?

Nu kom ik op de uitzondering in het advies. Onder welke omstandigheden moet kunnen worden afgeweken van de in de WNT2 of in de WNT3 gestelde maximum beloningsnormen? Waarom zou je überhaupt moeten afwijken? 100% salaris op de balkenendenorm plus 30% onregelmatigheidstoeslag voor een belangrijke functie, want dat is het, waar levens van afhangen. Er zijn meer van dergelijke functies in Nederland en toch zitten die niet op dat beloningsniveau. Rond hun 50ste of 55ste zijn luchtverkeersleiders eigenlijk niet meer in staat om hun functie uit te oefenen. Hoe zit het met hun omscholing om de rest van hun werkzame leven nuttig in te kunnen vullen? Of gaan zij nog steeds tegen de Nederlandse regels in ergens tussen 50 en 55 jaar met pensioen?

Mijn laatste punt gaat over Eindhoven. Kan de Staatssecretaris daarover uitleg geven? Hoe zit het daar nou? Wij krijgen van alle kanten tegenstrijdige verhalen, uitleggen en geruchten te horen. Ook horen wij dat Alders in tegenstelling tot wat wij hier en daar horen en lezen, eigener beweging een advies heeft gegeven dat niet gedragen wordt. Dat sluit een beetje aan bij de inbreng die eerder gegeven is. Als je binnen de periode dat normale mensen willen slapen, toch overlast geeft, moet je dat in elk geval fatsoenlijk overlegd hebben en bovendien moet dit gedragen zijn. Is het echt nodig voor de Nederlandse economie om de mensen daar uit hun slaap te houden?

De voorzitter: Dank u wel. U helpt mij om problemen met de heer Graus te voorkomen. Dat is mooi.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik heet de Staatssecretaris welkom in deze commissie. Ik ga meteen over op de inhoud, want er ligt heel veel voor. Het is goed dat wij nog een AO hebben, vooral met het oog op de toekomst. Het bouwwerk binnen de luchtvaart dat wij in Nederland hebben opgebouwd, Schiphol, mag binnenkort zijn honderdjarig bestaan vieren. Dat is heel belangrijk, maar het is een heel precair bouwwerk. Als je kijkt naar hoeveel mensen er wonen, is het geen vanzelfsprekendheid dat wij toch een grote luchtvaartsector hebben weten te bereiken. Wat ons betreft behouden wij die de komende honderd jaar ook. De economie en het wonen daar rondom Schiphol, moeten daarom goed met elkaar gemengd worden. Daarvoor is er nog wel wat nodig. Wat ons betreft is dat het uitgangspunt bij de mainportagenda. Hoe zorgen wij ervoor dat

wij het wonen en werken, dat wij tot heden hebben weten te bereiken, ook de komende honderd jaar toe gaan staan? Wat ons betreft zit daar ruimte in, maar om dat mogelijk te maken moeten wij wel op een andere manier naar bijvoorbeeld de geluidswetgeving kijken. Daar hebben wij tijdens het vorige debat met Staatssecretaris Mansveld ook al vragen over gesteld. Is de Staatssecretaris bereid om te kijken naar nieuwe modellen, zoals het model in Hamburg, waar men wonen en werken op een industrieel gebied wel met elkaar weet te mengen? Daardoor kun je wel woningbouw toestaan. Dat soort modellen moeten wij dan gaan ontwikkelen. Volgens mij moeten wij dat soort oplossingen zoeken, want als wij binnen de bestaande kaders blijven denken, zitten wij hier over honderd jaar nog steeds te bekijken wat de Alderstafel of een commissie met een andere naam besloten heeft en of wij daaruit komen.

De **voorzitter**: Ik weet niet hoe het er zou uitzien als wij hier over honderd jaar nog zitten. Ik constateer wel dat mevrouw Hachchi een vraag heeft.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ditzelfde onderwerp werd zo-even besproken in een interruptie. Ik hoor mevrouw Visser spreken over modellen en kaders. Is het niet veel eerlijker om heel duidelijk te zijn en te zeggen dat de coalitie faalt op dit dossier? Zij wacht veel te lang. Er wordt maar geen besluit genomen. Wij weten allemaal welke bewindspersonen hierbij betrokken zijn. Die staan gewoon lijnrecht tegenover elkaar. Als mevrouw Visser over modellen en kaders begint, voelt dat een beetje als een tactiek. Zij interrumpeert collega's daarover, terwijl de coalitie gewoon geen besluiten neemt.

Mevrouw **Visser** (VVD): Volgens mij moet mevrouw Hachchi deze vraag aan het kabinet stellen. De VVD is vrij helder geweest in haar principes. Die heb ik net uiteengezet, in tegenstelling tot D66. Van de inbreng van D66 is bij mij alleen het woordje «draagvlak» blijven hangen. De rest van de inhoud is mij ontgaan.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dan zou ik zeggen dat mevrouw Visser beter moet luisteren naar de punten die ik heb gemaakt, ook ten aanzien van Mainport Schiphol, de groei, het draagvlak en zeker het bouwen rondom Schiphol. Ik ga niet alles herhalen, maar het is gewoon zonde dat mevrouw Visser dat niet hoort. Ik blijf erbij dat ik die vraag natuurlijk aan de coalitie kan stellen. Als de VVD zo'n duidelijk verhaal heeft, vind ik dat de VVD ook een duidelijk signaal moet afgeven aan de coalitie, in plaats van te komen met modellen en kaders. Ik verwacht dan ook duidelijke taal en dualisme: de VVD-fractie tegenover de coalitie. De VVD-fractie moet tegen de coalitie zeggen: u bent degene die geen stappen zet in dezen. Het zou de VVD-fractie meer sieren als ze die lijn duidelijk doortrekt. Graag krijg ik een reactie.

De **voorzitter**: Even voor de helderheid: ik hoor geen vraag, maar wel een opdracht aan de VVD.

Mevrouw **Visser** (VVD): De VVD heeft de vorige keer al duidelijk het Hamburgse model voorgesteld. Ik begrijp dat mevrouw Hachchi bereid is om achterop de fiets van de VVD te springen om daaraan te werken. Zo kunnen wij bekijken hoe wij wonen en werken in deze omgeving mogelijk kunnen maken. Dat is alleen maar goed nieuws.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als we toch aan het interrumperen zijn ... De VVD zegt: wij willen graag een helder verhaal. Laat de VVD dan helder zeggen dat zij meer geluidsoverlast en meer vervuiling prima vindt en dat de broeikasgastoeename de VVD eigenlijk niet zo boeit. Laat de VVD dat dan uitspreken.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat is echt onzin. Ik zei aan het begin van mijn betoog dat we binnenkort het 100-jarig bestaan mogen vieren. Wij hebben wonen en werken altijd op een goede manier weten vorm te geven door economie, duurzaamheid en leefbaarheid samen te laten gaan. Laten wij nu niet doen alsof Nederland een raar land is waarin we geen regels hebben en geen afspraken met elkaar maken. Wij hebben wel regels en wij hebben daar ook heel duidelijke afspraken over gemaakt. Ik ben heel blij dat ik alleen maar meer innovatie zie, juist in die sector. Mevrouw Van Tongeren vindt dat niet voldoende, dat kan, maar ik zie juist dat vliegtuigen steeds schoner en stiller worden. Wat ons betreft geeft dat ruimte voor zowel economie als wonen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De VVD geeft in enigszins eufemistische bewoordingen gewoon toe dat zij het prima vindt als de normen rond Schiphol nog wat verder naar beneden gaan, dus dat daar meer geluid komt en meer vervuiling. Want ofwel Schiphol kan niet verder groeien, ofwel je staat verdere vervuiling, geluidsoverlast en toename van de toevoeging van broeikasgassen aan de atmosfeer toe. Het is of het een of het ander. Je kunt dit wel eufemistisch het «Hamburgse model» noemen. Dat doet de VVD steeds. Als het oude systeem bijna vol gevlogen is qua geluid of vervuiling, komt er een nieuw systeem. Daar zijn wij nu bijna weer aan toe en dat wordt dan nu het «Hamburgse model» genoemd. Geef dat nou gewoon eens toe.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik probeer te begrijpen wat mevrouw Van Tongeren mij in de schoenen probeert te schuiven, maar ik begrijp haar nog steeds niet. Blijkbaar spreken wij niet dezelfde taal. Ik zal het nog eens herhalen. Het gaat ons om dit bijna 100-jarige bouwwerk. Dat hebben wij met elkaar vastgelegd. Wij verdienen daar allemaal ons brood mee en vervolgens zorgen wij er met ons belastinggeld – want wij betalen allemaal fors belasting – voor dat wij een bepaald voorzieningenniveau hebben in Nederland. Dat willen wij graag behouden, ook voor de toekomst. Als ik mevrouw Van Tongeren hoor, hebben wij in Nederland hel en verdoemenis. Dan is dit ongeveer het slechtste land ter wereld. Maar ik constateer dat Nederland het land is waar de mensen ongeveer het gelukkigst zijn en waar de levensverwachting het hoogst is, ondanks alle bezwaren die mevrouw Van Tongeren ziet. Ik zie daar kansen in. Misschien hebben wij een verschillend mensbeeld. Dat kan gelukkig. Wat ons betreft gaan wij dus juist kijken naar innovatie en naar de mogelijkheden die die biedt. Ik zie inderdaad mogelijkheden in het Hamburgse model. Mevrouw Van Tongeren ziet dat anders; dat kan. Als ik daar een voorstel over zal indienen, weten wij nu al dat GroenLinks daar afstand van zal nemen. Dat hebben wij dan ook geconcludeerd. Ik ga door met mijn betoog en zet direct de stap naar het geven van ruimte aan Schiphol. Wij moeten kijken naar innovaties. Wij hebben een motie ingediend bij de begrotingsbehandeling om de regelgeving rond Schiphol te veranderen. Gelukkig werd die motie door veel collega's gesteund. Wat kan anders, waardoor Schiphol innovatief kan blijven? Nu kom ik op Eindhoven, omdat Eindhoven, Lelystad en Schiphol communicerende vaten zijn. Als je op Eindhoven iets beperkt, heeft dat gewoon invloed op de hele werking van het systeem dat wij met elkaar hebben afgesproken. Daarom ben ik ook teleurgesteld in de brief over Eindhoven Airport. Vorige keer heb ik al duidelijk namens de VVD gezegd dat het Aldertafelsverhaal een compromis van een compromis is. Wij zien dat er in 2010 en in 2012 afspraken zijn gemaakt, dat alle afspraken zijn nagekomen en meer dan dat. Vervolgens ligt er een brief, waarmee het kabinet er toch weer een deel vanaf snoept. Als dit de voorbode is, baart ons dat grote zorgen. Dit voorspelt weinig goeds. Wij moeten immers nog een traject rondom Lelystad aangaan en wij moeten het hebben over de mainportontwikkeling van Schiphol. Je kunt dus blijkbaar vijf jaar met

elkaar aan tafel zitten polderen en dan kan er toch nog met één streep besloten worden om het totaal anders te doen. Wij zijn dus niet blij met de brief. Ik heb vorige keer al uitgesproken dat het vorige al een compromis van een compromis was. Wij zullen hierop terugkomen bij het VAO om in ieder geval wat meer ruimte te geven aan Eindhoven Airport.

Nu ga ik op de motie-Graus over de Luchtverkeersleiding Nederland. Dat is een terechte motie. Wij hebben in de tussentijd signalen gekregen dat belangrijke projecten onder druk komen te staan vanwege capaciteitsgebrek bij de Luchtverkeersleiding Nederland. Een aantal collega's heeft al projecten genoemd om Nederland innovatief te laten zijn, zoals Single European Sky, de ontwikkeling van Eindhoven Airport voor militair gebruik en civiel medegebruik en de ontwikkeling van Lelystad. Het zwaard van Damocles in de vorm van WNT3 hangt ook nog boven het hoofd van Luchtverkeersleiding Nederland. Volgens mij is het van belang dat wij de operationele capaciteit op Schiphol waarborgen, maar wij moeten ook deze drie heel belangrijke projecten voor de toekomst van de mainportfunctie weten veilig te stellen. Ik roep de Staatssecretaris op om het zwaard van Damocles niet al te lang te laten hangen, maar snel een besluit te nemen. Het besluit moet zijn dat ze concurrerend kunnen blijven en dat de luchtverkeersleiders dus niet naar het buitenland uitstromen, want de veiligheid en de economie zijn van groot belang.

Nu ga ik in op Transavia. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording op korte termijn. Die roept nog wel vragen op. Wij zijn nog niet gerustgesteld. In de beantwoording wordt met name verwezen naar Transavia Frankrijk. Er wordt vooral gesteld: we weten het nog niet. Dat «wij weten het nog niet» baart ons wel zorgen, want wij hebben gezien waar de problemen mee begonnen zijn. Een jaar geleden had Transavia nieuwe plannen. Vervolgens was er een volksoptstand in Frankrijk. Daar werd alles kaltgestellt, maar KLM is doorgegaan. Nu zien wij eigenlijk hetzelfde doemscenario opduiken en dat willen wij niet. Wij zijn dus blij dat de Staatssecretaris direct naar Frankrijk is afgereisd, maar we hebben wel behoefte aan meer duidelijkheid. Wat zijn nu de afspraken met de Fransen? Ik kom in dit verband toch ook weer terug op het bouwwerk, want Transavia Nederland is wel de homecarrier van Eindhoven Airport. Als je iets doet met Transavia, betekent dat vervolgens iets voor Eindhoven Airport. Dan trek je de businesscase daar weg en vervolgens ook van Schiphol Airport. Wij willen ons niet bemoeien met de bedrijfsvoering van KLM of Air France, maar dit gaat wel om de functie van Schiphol. Wij willen de mainportfunctie behouden, inclusief de zelfstandige positie van KLM. Daar hebben wij afspraken over gemaakt. Wij lezen dat die worden aangetast. De beantwoording stelt ons niet gerust. Wij willen daar graag duidelijkheid over van de Staatssecretaris.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb een korte vraag. Ik had diezelfde vraag namelijk ook aan de Staatssecretaris willen stellen, mevrouw Visser. De positie van Schiphol wordt op de langere termijn bedreigd door opkomende luchthavens zoals Dubai, Qatar en Istanbul. De PVV zou graag zien dat er een toekomst- en concurrentiebestendig luchtvaartplan komt, waarin staat dat Schiphol kan groeien tot 600.000 vliegtuigbewegingen. Dat kan namelijk volgens de directeur van Schiphol. Je zou ook van een-plus-een simultaangebruik van de start- en landingsbanen naar twee-plus-twee simultaangebruik kunnen gaan. Zal de VVD onze verzoeken daaromtrent in de toekomst gaan steunen?

Mevrouw **Visser** (VVD): Dit is een als-danvraag. De heer Graus heeft een terecht punt. Die zorg deel ik; vandaar ook mijn oproep. Volgens mij moeten wij kijken naar andere methodes en gebruiken. Mevrouw Van Tongeren noemde het voorbeeld van het taxiën. Juist het feit dat wij heel veel dingen via de Polderbaan doen, zorgt ervoor dat de vliegtuigen langer moeten taxiën. Het een hangt met het ander samen. Als je iets aan

de CO₂-uitstoot doet, heb je vervolgens misschien wel meer geluid. Je hebt verschillende soorten overlast die je naast elkaar moet zetten. Wij zullen absoluut met een positief oog kijken naar het faciliteren van de groei van Schiphol in combinatie met de wil van heel veel gemeenten om wonen en werken rondom Schiphol mogelijk te maken. Daarom hebben wij bijvoorbeeld behoefte aan snelle duidelijkheid over de 20 Ke-contouren en het transformatiebesluit. Wat ons betreft is het en-en en niet of-of. Ik ben dus heel benieuwd naar de voorstellen van de heer Graus daarover.

De heer **Graus** (PVV): Dit is het verhaal. Wij zouden het liefst 600.000 vliegtuigbewegingen zien, maar daar is geen draagvlak voor. Daarom zeg ik: wij zouden al van een-plus-een simultaangebruik van de start- en landingsbanen naar twee-plus-twee kunnen gaan. Kan de VVD ons daarin steunen? Misschien kan de Staatssecretaris daar zelf op ingaan, maar anders kunnen wij wellicht samen een motie indienen.

De **voorzitter**: U kijkt naar mij, maar het is een vraag aan mevrouw Visser.

De heer **Graus** (PVV): Ja, maar ik hoop dat de Staatssecretaris heeft meegeluisterd.

Mevrouw **Visser** (VVD): Volgens mij gaat het om het totaalpakket. De heer Graus doet een specifiek voorstel. Mijn voorstel zou zijn om naar het totaal te kijken en te bezien wat daarin mogelijk is. De VVD is absoluut bereid om te kijken naar de groei van Schiphol en die te faciliteren. Dat doen wij graag in combinatie met wonen en werken. Dat is de randvoorwaarde. Dan moeten er wel heldere afspraken worden gemaakt. De discussie over het transformatiebesluit gaat ook daarover. Ik snap de zorg van de luchtvaartsector, want als daar woningen komen en de luchtvaartsector vervolgens alleen wordt afgerekend op het aantal woningen, heeft de sector een groot probleem. Ik vind dat wij die zorg zo snel mogelijk moeten wegnemen. Daarbij hoort ook de vraag hoe je het baangebruik beter kunt faciliteren. Zorg ervoor dat er in de omgeving ook een beetje leefbaarheid blijft, want daar wonen gewoon heel veel mensen. Heb ik nog spreektijd, voorzitter?

De **voorzitter**: Nee, maar u hebt wel nog een tweede termijn.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Leuk hoor, de Staatssecretaris is weer terug. De megastal uit, de hangar in; het is eigenlijk wel vergelijkbaar in grootte. Ik heb een beetje een lekkend oog. Dat is deels emotie omdat ik de Staatssecretaris terugzie, maar deels is het een gevolg van beginnende ouderdom. Dan weet u dat als u mij met een papiertje ziet deppen. Voorzitter. Ik wil eerst ingaan op de vliegveiligheid. Er is net een brief binnengekomen. Die heb ik snel nog kunnen lezen. Ik dank de Staatssecretaris ervoor dat dit allemaal zo snel is gerealiseerd. In Egypte is een verschrikkelijk ongeluk gebeurd. Mijn vraag is of de focus nu op Egypte is gericht. Ik heb ook gelezen dat KLM nu zelf de bagage op de luchthaven in Caïro controleert. Moet dit groter aangepakt worden? Is de Staatssecretaris in contact met collega's om te bezien of de vliegveiligheid op luchthavens die een potentieel gevaar van deze orde kunnen zijn, in orde is? Zo niet, moeten er dan maatregelen genomen worden? Dit is wel een beetje reageren op een incident, maar ja, dat incident is natuurlijk dermate afschrikwekkend dat het die inspanning misschien toch rechtvaardigt. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording van diverse vragen, ook van collega's, over Transavia. Ik zou het standpunt van de SP zo willen samenvatten: handjes af van Transavia. Er is sprake van drie A-merken, namelijk Mainport Schiphol, KLM en Transavia. Ik zeg dit niet alleen

omdat ik zo dol ben op de luchthaven of op die vliegtuigen, maar omdat er een enorme hoeveelheid werkgelegenheid mee gemoeid is voor hoogopgeleiden, laagopgeleiden en iedereen die daar tussenin zit. Het zijn ook echt iconen van Nederland. Ik vind dat wij daar heel voorzichtig mee moeten zijn. De samenwerking tussen KLM en Air France staat nu enigszins onder druk, omdat KLM de zaken iets beter op orde heeft dan Air France. Dat weten wij allemaal. Als wij nu gaan schuiven met delen van Transavia, is de SP bang dat wij op een glijdend vlak terechtkomen. In de beantwoording van de vragen van de heer Van Helvert zie ik aan het eind nog een muizengaatje. De Staatssecretaris zegt: ja, een minderheidsaandeel van Transavia Nederland kan eventueel naar de poot Transavia die onder de holding op gelijke hoogte staat met KLM en Air France. Wij maken ons daar zorgen over, want dit kan het begin zijn van het toch langzaam maar zeker uit beeld raken van Transavia als echte Nederlandse lowbudgetmaatschappij.

Daarnaast zien wij dat KLM wel maatregelen neemt om kosten te besparen, terwijl Air France dat wat minder doet. Dat brengt mij ook meteen op het punt van al die «cowboys» – ik noem ze maar even zo – en Golfcarriers die ervoor zorgen dat het speelveld op de internationale luchtvaartmarkt natuurlijk allesbehalve gelijk is. Er is sprake van staatssteun. Kijk ook maar eens naar Ryanair. Ryanair heeft nog steeds geen verbetering aangebracht in wat de maatschappij twee jaar geleden bij Reporter al voor de voeten werd geworpen. Het personeel mag geen lid zijn van een vakbond. De drempel om je ziek te melden is hoog. Het wordt, zegt men, gestimuleerd om met zo weinig mogelijk brandstof te vertrekken. Op die manier tast je niet alleen de veiligheid aan, maar wordt het ook moeilijk voor KLM en voor de holding Air France-KLM om concurrerend te zijn en te blijven. Is de Staatssecretaris bereid om te bekijken of de slotcoördinator ook zaken als wederkerigheid, staatssteun, eerbiediging van fundamentele mensenrechten en arbeidsrechten kan meenemen in de afweging om slots op Schiphol toe te kennen? Schiphol is namelijk tamelijk ruimhartig bij het toekennen van slots aan de maatschappijen waar ik het net over had. Emirates en Qatar vallen daar ook onder.

De SP is evenals een aantal andere partijen erg verbaasd over het feit dat de heer Alders uiteindelijk niet in staat is gebleken om met een advies te komen voor Eindhoven Airport dat ook bij de gemeenten en de bewonersorganisaties in goede aarde is gevallen. Naar onze mening hebben die in het belang van de luchthaven veel water bij de wijn gedaan. De bewoners zijn niet tegen de luchthaven. Ze vragen alleen om ook rekening te houden met omwonenden en hun nachtrust. Wat vindt de Staatssecretaris van de vraag van de regio om de boeteregeling niet om 00.00 uur in te laten gaan, maar om 23.30 uur, met een maximum van vier vluchten na 23.00 uur? Naar onze mening is dit geen onredelijke eis. Dan kom je ook dicht bij de wensen van de bewoners. Ook vraagt de SP zich af of het mogelijk is om binnen enkele jaren – nu citeer ik mijn medewerker – de lawaai bakken van de C-categorie uit te faseren?

De voorzitter: Ik weet niet wat uw medewerker nog meer heeft genoteerd, maar misschien is het goed om rekening te houden met uw spreektijd. U zit ongeveer op vijf minuten. Wilt u afronden?

De heer Smaling (SP): Ik ben praktisch klaar. Ik heb nog een punt over een brief van eind september, geschreven door Staatssecretaris Mansveld. Die gaat over de evaluatie van het Schipholbeleid. Die roept bij ons vragen op, want daar wordt sinds 2012 al geëxperimenteerd met het nieuwe normen- en handhavenstelsel. Dat stelsel levert per saldo minder geluidshinder op, zo staat in de brief van 25 september. Wij struikelen een beetje over de term «per saldo». In hoeverre betekent dit dat een kleinere groep juist meer overlast krijgt te verduren? Kan er per handhavingspunt

inzichtelijk worden gemaakt wat de effecten zijn ten opzichte van het oude stelsel? Dit doet een beetje denken aan de Wet basisnet: een heleboel mensen hebben geen overlast meer, maar een kleine groep heeft alle overlast. Zie ik dat goed of niet?

De heer **Leenders** (PvdA): Ik ben enigszins verbaasd over wat de heer Smaling van de SP zegt over Eindhoven Airport, vooral over het belang van de omwonenden. Dat omwonenden niet zo blij waren met wat daar aan het gebeuren was, was al vrij snel duidelijk in het voorjaar, in mei of juni. De Partij van de Arbeid heeft toen een motie ingediend waarin zij de regering heeft gevraagd om extra aandacht te besteden aan het draagvlak. Die motie was bedoeld als een signaal vanuit de Kamer en om dat proces bij te sturen. Wij zeiden daarmee tegen de heer Alders, de regio en alle partijen die aan het Aldersoverleg meedoen: weet wel dat wij meekijken en ons zorgen maken; zorg er dus voor dat er een compromis komt waar iedereen blij mee is. Tot onze grote verbazing heeft de SP tegen die motie gestemd. Hoe moet ik die twee dingen met elkaar rijmen?

De heer **Smaling** (SP): In mijn tweede termijn kan ik een adequaat antwoord geven op deze vraag van de heer Leenders, omdat ik pas sinds vandaag weer woordvoerder Luchtvaart ben. Ik heb dit dus niet onmiddellijk paraat, maar ik hoop dat ik even ruggenspraak kan houden en dat ik in tweede termijn een bevredigend antwoord op die vraag kan geven.

De heer **Leenders** (PvdA): De heer Bashir was destijds woordvoerder. Dan weet de heer Smaling bij wie hij terecht kan.

De heer **Graus** (PVV): Ik weet dat de SP graag pleit voor het behoud van onze KLM en Transavia. Wij hebben een motie ingediend waarin wij de regering gevraagd hebben om aandelen te kopen in de bedrijven. Voor een dekking hadden wij ook gezorgd. De financiële dekking moest namelijk komen uit de opbrengst – die viel gunstiger uit dan gedacht – van de verkoop van ABN AMRO. Waarom steunt de Socialistische Partij dat soort moties niet? Wij zouden de motie ook zo kunnen veranderen dat wij verzoeken of onderzocht kan worden of dat kan. Wij kunnen de motie dus iets anders opstellen en nogmaals indienen.

De heer **Smaling** (SP): Het is een beetje flauw, maar ook hier laat ik de bezemwagen even in actie komen. Dan kan ik de heer Graus hier een adequaat antwoord op geven. Anders wordt het giswerk.

De **voorzitter**: Dat is u vanzelfsprekend gegund in tweede termijn.

De heer **Graus** (PVV): Dat begrijp ik en dat vind ik geen probleem, maar het valt mij op dat wij al jaren roepen dat er iets moet gebeuren, dat wij moeten ingrijpen, maar wij doen niets. Het enige wat wij kunnen doen, is aandelen pakken, zoals de Fransen ook hebben. Gelijke macht en kracht, want daar ligt de macht ook. Dat is het verhaal. We kunnen hier nog jaren roepen wat we allemaal moeten doen, maar er gaat niets gebeuren, want de Fransen eten ons de kaas van het brood. Daarom vraag ik om een onderzoek naar het kopen van aandelen te steunen. Er is helemaal niets mis mee om dat te onderzoeken.

De **voorzitter**: Ik denk dat ik het antwoord van de heer Smaling wel weet, namelijk dat hij dat gaat geven in tweede termijn.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Bij wijze van welkom begin ik met een compliment aan de nieuwe Staatssecretaris. Ik had de vragen over Transavia nog niet ingediend of de Staatssecretaris was al in Parijs. Dat vind ik hartstikke goed. Dat is een houding die wij graag zien bij het

kabinet. Dat mag ook weleens gezegd worden. Ik denk dat het heel juist is om als overheid aan te geven dat we dat niet willen. Dat mag je best tegen Frankrijk zeggen. We weten allemaal dat het bedrijfsleven en de overheid in Frankrijk wat nauwer met elkaar verbonden zijn dan in Nederland. Het is hartstikke goed dat daar meer op wordt gelet. Ga zo door, zou ik zeggen.

Daarnaast moeten we wel de vinger aan de pols houden. Ik heb al eerder vragen gesteld over de salamitactiek die wordt toegepast door Air France, de Franse overheid of door allebei samen. In het voorjaar heb ik een vraag gesteld aan de voorganger van deze Staatssecretaris omdat een Fransman Hoofd Communicatie werd in Parijs in plaats van een Nederlander in Amstelveen. Ik heb gevraagd of dit echt de laatste keer was dat er een plakje salami werd afgesneden. Het antwoord op die vraag was ja, maar inmiddels weten we dat er nog een Nederlands lid van de Supervisory Board is vervangen door een Fransman. Nu zien we dat Transavia naar de holding in Frankrijk gaat in plaats van onder KLM. Bij elk plakje dat wordt afgesneden, moeten we duidelijk maken dat we dat niet willen, hoe klein het ook lijkt, want zo gaat het steeds verder. De start was in ieder geval heel goed, maar ik ben zeer benieuwd naar het vervolg.

We hebben aan de voorganger van deze Staatssecretaris gevraagd om haast te maken, zodat er snel duidelijkheid is voor omwonenden en gemeenten over het wonen en werken rondom Schiphol. Men is zelf met goede ideeën gekomen, waarvan een aantal al is genoemd. In verband met de tijd sluit ik mij aan bij de ideeën die zijn genoemd door voorgaande sprekers.

Ik wil toch aandacht vragen voor Eindhoven Airport. De gemeente en de omwonenden zijn nooit tegen dat vliegveld geweest. Zij weten ook dat dit vliegveld belangrijk is voor de regio, maar ergens in het proces is iets misgegaan met de communicatie. We hebben de heer A., voorzitter van de Alderstafel, hier op bezoek gehad. Hij heeft gezegd dat het allemaal perfect is gelopen, een prima proces. Ook de VVD zegt dat iedereen zich heeft gehouden aan de afspraken die op papier staan. Toch is de beleving in de regio totaal anders. Juist daarvoor hadden we aan de heer A. gevraagd om daarnaartoe te gaan. Blijkbaar is dat niet gelukt. Dat moeten we gewoon erkennen. Als we nu klakkeloos akkoord gaan met het doordrammen van een stuk dat niet gepruimd wordt door de regio, is dat vragen om verzet in de toekomst.

Ik wil hierover een aantal opmerkingen maken. De voorganger van deze Staatssecretaris heeft al een ultieme poging gewaagd, waarvoor alle lof. De CDA-fractie wil toch weten hoe deze Staatssecretaris ertegenover staat. Er wordt gevraagd om regie in de regio zelf. De regio mag mee blijven praten over de groei van het vliegveld, samen met groei van leefbaarheid in de regio. De hinderbeleving mag niet toenemen, ook gezien het GGD-rapport dat hierover op tafel ligt. Over de andere vliegroutes, waarover de Staatssecretaris in het verleden heeft gezegd dat zij daarnaar wilde kijken, zoals rechtdoor vliegen in plaats van meteen een scherpe bocht maken, wil ik graag weten wat haar opstelling is. Dat is van belang voor het standpunt van het CDA in dezen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik probeer te achterhalen wat het standpunt is van de CDA-fractie over Eindhoven Airport. Neemt het CDA het voorliggende kabinetsadvies over, met de voorwaarden die daarin worden geschetst? Of is het CDA daar niet tevreden mee en wil het een stapje verder gaan?

De heer **Van Helvert** (CDA): De beantwoording van de Staatssecretaris hierover is heel belangrijk voor ons. Wij hebben heel veel begrip voor de gemeenten en de omwonenden. Zij hebben een aantal punten neergelegd die ik even zal herhalen. Een van onze vragen betreft het standpunt van de Staatssecretaris over andere vliegroutes; rechtdoor in plaats van gelijk

een scherpe bocht. Een ander punt is dat de regie daadwerkelijk in de regio moet liggen en gemeentes mogen blijven meepraten. Wat is het standpunt van de Staatssecretaris over de groei van de luchthaven, in samenhang met de leefbaarheid? Hoe staat de Staatssecretaris tegenover het GGD-rapport, waarin staat dat het aantal gehinderden blijft toenemen en dat dit niet te doen is? De antwoorden van de Staatssecretaris op deze vragen zijn voor ons heel belangrijk. Net als de VVD en de andere partijen worstelen wij met de situatie dat dit vliegveld essentieel is voor die omgeving, maar dat de leefbaarheid voor die mensen ook zeer belangrijk is. Daarom wacht ik het antwoord van de Staatssecretaris even af.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik probeer het nog een keer te begrijpen. Blijkbaar heb ik een andere brief van het kabinet gelezen over Eindhoven Airport dan de CDA-fractie. Alle punten die worden genoemd, staan in deze brief, als aankondiging dat deze worden opgepakt. Er staat in dat de provincie de regie gaat nemen over de uitvoeringstafel, dat alle gemeenten participeren, dat er een leefbaarheidsfonds komt, dat er wordt gekeken naar een alternatieve route. Alle voorwaarden die de CDA-fractie nu stelt, heb ik een-op-een teruggelezen in die brief. Aan de ene kant hoor ik de oproep van het CDA om het blauwe gevoel te beschermen, inclusief Transavia. Transavia is de homecarrier op Eindhoven Airport. Dan vind ik het wel essentieel om te horen of de CDA-fractie pleit voor nog meer voorwaarden, waarmee de businesscase van Transavia wordt beperkt. Hoe verhoudt dat zich dan tot dat blauwe gevoel? Of gaat de CDA-fractie akkoord met het kabinetsstandpunt en geeft zij daarmee de ruimte?

De heer **Van Helvert** (CDA): Ook ik heb de brief goed gelezen. Ik noem een ander voorbeeld als reden waarom ik toch de inzet van de Staatssecretaris wil horen. We hadden het net over Transavia. Het kabinetsstandpunt is met het veranderen van de Staatssecretaris niet veranderd, maar toch zie je wel degelijk een verschil. Als er in het verleden iets aan de hand was met KLM of Transavia, moesten wij tien brieven schrijven, in debat, drie keer aandraaien en dan kwam de Staatssecretaris in beweging, met hetzelfde standpunt van het kabinet. Bij deze Staatssecretaris, met exact hetzelfde kabinetsstandpunt, heb ik de vraag nog niet ingediend of de Staatssecretaris zit al in Frankrijk. Dat is een verschil. Daarom zeg ik dat ik heb gelezen wat het kabinet schrijft, maar dat ik van de Staatssecretaris wil weten hoe zij de regie in de regio gaat invullen. Hoe staat zij tegenover dat GGD-rapport? Hoe kunnen wij zien dat de Staatssecretaris de groei van de leefbaarheid daadwerkelijk mee gaat nemen met de groei van Eindhoven Airport? Hoe sterk wil de Staatssecretaris zich maken voor andere vliegroutes; recht door in plaats van met een scherpe bocht rondom Wintelre? Ik vind het heel belangrijk dat de zaken niet alleen op papier kloppen, maar dat de mensen die het uiteindelijk moeten doen, zoals de Staatssecretaris, uitspreken dat zij daarvoor gaan. Ik spreek de Staatssecretaris erop aan als het goed gaat, zoals bij Transavia, maar ook als het niet goed gaat. Dat zou bij Eindhoven Airport ook weleens het geval kunnen zijn. Daarom vind ik de beantwoording van de Staatssecretaris heel belangrijk, wellicht in tegenstelling tot de VVD. Voorzitter. Dank voor de snelle brief die wij hebben gekregen over vliegen boven Egypte. Heel goed. Toch vind ik dat het kabinet duidelijkere taal moet spreken. Ik snap dat het allemaal gevoelig en heel lastig is. Er zijn heel veel belangrijke informatiebronnen. Als je op vakantie gaat in Egypte, zegt het kabinet: voor dat en dat deel is de kleur rood, dus niet reizen, voor het overige deel is de kleur oranje; je kunt wel reizen, maar dat is toch een beetje gevaarlijk. Dan zegt het kabinet dat er in het hele land een verhoogd risico op terroristische aanslagen is. Daarom adviseert het ministerie uit voorzorg om alleen van en naar Egyptische luchthavens te vliegen als de luchtvaartmaatschappij extra veiligheidsmaatregelen neemt. Verder een fijne vakantie toegewenst.

Het is toch wel heel lastig om onderscheid te maken of het nu veilig is om ernaartoe te gaan of niet. Hoe kunnen wij voor Nederlanders die daarheen willen gaan of terugkomen, een duidelijker antwoord geven? Ik krijg ook reacties van reisorganisaties op Twitter of op de mail. Dan zeggen ze: Van Helvert, wat ben je nu aan het zeuren, het is daar hartstikke veilig, want ik ben er vorige week nog geweest. Ik geloof het graag. Ik zou ook heel graag eens een mooie reis naar Egypte maken, maar laten we het omdraaien. Als er straks wat gebeurt met Nederlanders of andere mensen in Egypte die met een Nederlandse reisorganisatie daar naartoe zijn gegaan, dan hebben we in deze zaal en waarschijnlijk ook een paar deuren verder een heel ander debat. Dan zeur ik liever van tevoren even bij de Staatssecretaris dan dat we dadelijk een enquête hebben in de andere zaal.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Helvert, wilt u afronden?

De heer **Van Helvert** (CDA): Op één punt kom ik terug in tweede termijn. Mijn laatste opmerking betreft de laserpen. In 2012 heeft mijn voorganger, de heer De Rouwe, vragen gesteld over het gevaar van laserpennen. Dan heb ik het niet over de gewone laserpen, die ik gebruikte toen ik leraar was, om iets op het whiteboard aan te wijzen, maar over gevaarlijke laserpennen, die sterker zijn. Daarmee wordt in ogen geschenen, niet alleen van keepers die een strafschoep moeten stoppen, maar ook in de ogen van piloten die willen landen bij Schiphol. Dat is heel gevaarlijk. Wij hebben destijds gevraagd om een verbod. De Minister van Veiligheid en Justitie wilde daar toen niet aan. Hij zei dat er lokale maatregelen in verschillende steden zijn genomen, die inhouden dat men niet in de ogen mag schijnen met zo'n laserpen en dat de politie mag ingrijpen. Dat is heel fijn, maar een verbod is toch echt beter. Het is eigenlijk een wapen. Je zegt over een kalasnikov ook niet dat men die wel mag hebben, als men maar niet 's avonds in het donker iemand in het gezicht gaat schieten. Nee, we mogen die kalasnikov gewoon niet hebben, en dat geldt evengoed voor zo'n pen. Is de Staatssecretaris bereid om dit met de Minister van Veiligheid en Justitie te organiseren?

De **voorzitter**: Ik dank alle woordvoerders voor hun bijdrage in eerste termijn. Ik heb met de Staatssecretaris afgesproken dat we tien minuten schorsen, zodat zij haar beantwoording ordentelijk kan voorbereiden.

De vergadering wordt geschorst van 16.05 uur tot 16.20 uur.

Staatssecretaris **Dijkma**: Voorzitter. Het is bijzonder om bij deze commissie te mogen zijn. Sommige dingen kun je niet helemaal aan zien komen in het leven. Ik ben blij dat ik zo snel na mijn aantreden in uw midden mag zijn, over een niet bepaald onbelangrijk onderwerp, de luchtvaart. Ik kijk ook uit naar de samenwerking. Een aantal leden van deze commissie ken ik al goed.

Er staan een hoop dingen op de agenda vandaag. Ik ben gewend om de antwoorden te clusteren in blokken van onderwerpen. Ik denk dat het goed is om te vertellen wat die onderwerpen zijn. Uiteraard zal ik ingaan op de Actieagenda Schiphol en op de vragen die daarbij zijn gesteld over de milieunormen. Vanzelfsprekend zal ik ingaan op het onderwerp Air France-KLM en Transavia. Daarna zal ik ingaan op Eindhoven Airport en op de aanslag in de Sinai. Er is gevraagd hoe om te gaan met de ziekte diabetes bij piloten en met de luchtverkeersleiders. En dan heb ik nog een berucht blok: overig. Daarin komt alles voorbij wat nog niet langs is geweest.

Misschien mag ik nog een paar inleidende woorden spreken. Mevrouw Hachchi en mevrouw Visser hebben gesproken over het voorzitterschap dat eraan komt. Dat is heel snel. Het is ook een kans, omdat Nederland

niet alleen een leidende positie kan innemen in de Transportraad en de Milieuraad. Bij de Aviation Summit die wij zullen hebben, hoop ik dat er bij een aantal dossiers, zoals de Single European Sky of de drones, meer bekeken zal worden wat voor beleid wij willen ontwikkelen, zoals mevrouw Hachchi opmerkte. Dat zijn thema's die ik inderdaad ook voor mij zie om mee aan de slag te gaan.

Uiteraard wil ik ook aan de slag met de Actieagenda Schiphol, waar ik zo meteen uitgebreider op in zal gaan. Die is inderdaad beloofd door mijn voorganger. Uiteraard wil ik mij graag aan die belofte houden. Ik denk dat de meeste leden van deze commissie ook terecht hebben gesteld dat de mainportfunctie ontzettend belangrijk is. De heer Smaling sprak over de werkgelegenheid. Je staat er versteld van hoeveel banen alleen al die mainportfunctie van Schiphol oplevert. Bij KLM werken ruim 30.000 mensen. De heer Elbers heeft het altijd over 35.000 mensen die daar werken. In de regio werken circa 120.000 mensen. Je ziet dus dat er een nog veel grotere spin-off is.

Nederland heeft met Schiphol niet alleen een omvangrijk wereldwijd netwerk van verbindingen, mede door de inzet van KLM en anderen. Het is van groot economisch belang dat we die relatie met de rest van de wereld hebben, met een hoge netwerkkwaliteit. Dat is geen vanzelfsprekendheid, daar heeft mevrouw Visser volstrekt gelijk in. Dat betekent dat we echt moeten inspelen op de internationale ontwikkelingen in de luchtvaartsector, waarover de heer Smaling ook sprak. De lowcostcarriers spelen daarbij nadrukkelijk een rol. Dat heeft ook een relatie met het dossier Transavia, KLM en Air France, waar ik zo meteen over zal spreken. Je ziet dat opkomende luchthavens buiten Europa worden gekenmerkt door dezelfde hubfunctie die Schiphol groot heeft gemaakt. Door andere grote luchtvaartmaatschappijen in de Golf of Turkije is er toenemende concurrentie op het Europese feedernetwerk. We zien de opkomst van de zogenaamde prijsvechters in Europa.

De vraag is dus hoe je de huidige positie van mainport Schiphol kunt behouden en daarnaast ook versterken. Om een glijvlucht te maken naar mijn eerste blokje; daarvoor is de Actieagenda Schiphol zo belangrijk. De positie van de mainport is ook afhankelijk van acties en maatregelen die verschillende partijen gezamenlijk nemen: de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen, de luchtverkeersleiding en de overheid. Er is afgesproken dat we van al deze partijen acties zullen opnemen in de zogenaamde actieagenda, met acties die niet alleen op korte termijn, maar ook op middellange termijn kunnen worden ondernomen. De Luchtvaartnota die deze commissie al heeft besproken, is hierbij natuurlijk het vertrekpunt. Het derde element waar mevrouw Hachchi over sprak, is het draagvlak. Ik zal daar bij Eindhoven op terugkomen, want ik deel de opvatting dat dit zeer belangrijk is.

In de actieagenda kunnen een aantal thema's aan de orde komen: netwerkkwaliteit, gelijk speelveld, concurrerend kostenniveau. Ik voorzie dat die actieagenda in het voorjaar zal komen. De heer Leenders vroeg of ik een tussenrapportage kan maken. Dat vind ik lastig, want dan kun je net zo goed de hele actieagenda aanbieden. Ik kan wel op een wat kortere termijn een agenda toezenden, waarin staat welke thema's in die actieagenda uitgewerkt moeten worden, zodat men wat houvast heeft waar men op kan rekenen qua onderwerpen. Als de heer Leenders dat een goed voorstel vindt, zou ik op die manier willen opereren. Dat zou dan wat eerder kunnen dan het voorjaar.

De voorzitter: Ik zie instemmend geknik.

Staatssecretaris Dijkma: Mevrouw Van Tongeren heeft een aantal technische vragen gesteld over hoe het precies zit met overschrijdingen bij Schiphol. Ik wist dat zij mij hierop ging uitdagen. Het lastige is dat wij in de overgang van een oud naar een nieuw systeem zitten. We hebben

op voorhand afgesproken dat we mensen niet de dupe laten worden van het werken met het nieuwe systeem. Ik denk dat ik het zo goed zeg; er wordt geknikt. Zoals men weet hebben de partijen bij wat voorheen de Alderstafel was, afgesproken dat het nodig is om vooruit te lopen op de definitieve verankering van die nieuwe normen en het stelsel van handhaving in de wet- en regelgeving. De verkeersafhandeling blijft uitgevoerd worden volgens de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. Dat betekent dat die banen worden ingezet die de minste hinder voor de omgeving met zich brengen. Afgesproken is dat bij dreigende overschrijdingen van grenswaarden geen stuurmaatregelen door de luchtvaartsector worden ingezet, omdat dit niet in lijn is met de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. Het middels stuurmaatregelen verplaatsen van verkeer van een preferente naar een minder preferente baan leidt in de praktijk juist tot meer hinder voor de omgeving; dat lijkt me logisch. Dat willen we niet, dat is helder. De wens met betrekking tot preferentieel baangebruik wordt breed gedeeld. Er zijn ook afspraken gemaakt met de omgeving. Er is eerder politiek over besloten. Volgens mij is door mijn voorganger ook een brief aan de Kamer toegezonden over de voortgang bij dit hele verhaal. Totdat er nieuwe normen en een nieuw handhavingssysteem in de Wet luchtvaart en onderliggende regelgeving van kracht zijn, zal er anticiperend gehandhaafd worden op overschrijding van de grenswaarden bij de handhavingpunten. Dat betekent dat als er vanwege het toepassen van die nieuwe regels een overschrijding plaatsvindt, deze niet wordt beantwoord met een maatregel. Hoe lang deze hybride situatie duurt, heeft de Kamer voor een deel zelf in de hand. Dat is totdat de voorgelegde wetgeving wordt aangenomen; dat is een uitnodiging.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp natuurlijk dat de Staatssecretaris niet alle technische details kent. Ik begon mijn blokje dan ook met de opmerking dat er waarschijnlijk nog vier mensen in Nederland zijn die het hele nieuwe en oude systeem doorgronden. De discussie blijft hangen op het punt dat afwijkingen van preferent vliegen maar deels verklaard konden worden door weersomstandigheden. Het systeem waarbij gemeten werd of een punt was gevolgen, waarbij die mensen maximale overlast hadden gehad en er niet meer overheen gevlogen mocht worden, vonden we niet handig. We moesten naar een ander systeem. Ik vind het merkwaardig dat er wordt gezegd dat we nu een hybride systeem hebben en dat er nog steeds overschreden mag worden. We hebben een pilot uitgevoerd die erop was gericht om ervoor te zorgen dat er geen overschrijdingen zouden zijn. Het is alsof iemand 150 km/u rijdt op de A2 en er steeds om een andere reden wordt gezegd dat dit wel mag. Ik verwacht dat de Staatssecretaris ervoor zorgt dat de omwonenden er niet de dupe van worden, zoals zij zei, en dat er linksom of rechtsom niet meer geluidsoverlast is dan we met z'n allen hebben afgesproken.

Staatssecretaris **Dijkema**: Ik begrijp wel dat mevrouw Van Tongeren een beetje probeert terug te onderhandelen, maar dat is niet de bedoeling. Zoals ik het begrijp, is die pilot echt nadrukkelijk gericht op dat preferente baangebruik. Vervolgens gaan we naar een nieuw systeem. Tot die tijd geldt wel de oude handhaving, maar dan kom je in de problemen met die pilot die toewerkt naar dat nieuwe baangebruik. Ik begrijp dat mevrouw Van Tongeren wil dat de situatie zo snel mogelijk weer duidelijk is. De Kamer kan daaraan bijdragen door de voorliggende wetgeving aan te nemen. Dan hebben we de helderheid waar iedereen om vraagt. Dan zijn er ongetwijfeld weer veel meer mensen die snappen hoe het precies zit, en dat lijkt mij heel goed.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat er in deze termijn twee interrupties worden toegestaan, maar ik geef ook de gelegenheid voor een vervolgvraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is hetzelfde als zeggen: het aantal boetes op de A2 gaat naar beneden als je 130 km/u toestaat. Nogmaals, ik vind dat de Staatssecretaris meer moet opkomen voor de omwonenden. Ik begrijp de antwoorden. Ik ben niet terug aan het onderhandelen, maar ik ga ervan uit dat ook de Staatssecretaris vindt dat er een limiet aan zit als het gaat om de geluidsoverlast voor omwonenden. Als er overschrijdingen zijn, moeten deze teruggebracht worden, in plaats van te zeggen dat we daar pas wat aan kunnen doen als de Kamer ruimere wetgeving toestaat. Er is in 2014 geconstateerd dat er overschrijdingen waren. De toezegging was eerst: nee, dat gaan we niet doen, want het nieuwe systeem is beter; dan krijgen we geen overschrijdingen, maar die zijn er nu wel. Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat er geen overschrijdingen komen en dat mensen er niet de dupe van worden, zoals zij zelf zei?

Staatssecretaris **Dijksma**: Volgens mij is er echt een heel zorgvuldig weefwerk opgesteld aan de Alderstafel, waarbij bewoners betrokken zijn, om af te spreken hoe we toe gaan naar een situatie waarbij die hinder ook beperkt wordt. Het was helder dat het daarbij heel belangrijk is dat je overgaat naar dat preferentieel baangebruik. Het is ook helder dat je er dan in de handhaving niet juist een stok voor moet plaatsen, om dat tegen te houden. Bij mijn weten is het zo dat we ons houden aan de afspraken die daar gemaakt zijn. Ik begrijp dat er behoefte is aan dat nieuwe stelsel. De schoonheid van dit alles is dat de Kamerleden daar met elkaar een bijdrage aan kunnen leveren.

Voorzitter. Over de introductie van de zogenaamde glijvluchten, waarnaar mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd, is in 2008 afgesproken dat we dat zouden moeten doen. De uitvoeringsopties die in beeld zijn gebracht, bleken echter niet haalbaar. Om die reden is er een compensatiepakket ontwikkeld met een even groot hinderbeperkend effect. De sector heeft aangegeven ervoor te gaan in de komende periode om waar het verantwoord en uitvoerbaar is, zo veel mogelijk ervaring op te doen met het uitvoeren van glijvluchtlandingen. De elementen die op korte termijn haalbaar zijn, zullen worden uitgevoerd, zoals het vervroegen van de start van de nachtprocedures, waardoor die glijvluchten gedurende de avond kunnen plaatsvinden. Het is weerbarstig, want het is niet allemaal even uitvoerbaar, maar er worden wel pogingen gedaan om daar stappen te zetten.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar het taxiën en het slepen. De verplaatsingen gebeuren deels middels slepen. Dat geldt vooral voor vliegtuigen die na afhandeling tijdelijk op Schiphol blijven en op een parkeerplaats worden gestald. Die vliegtuigen taxiën niet, maar worden gesleept. In het Luchthavenverkeersbesluit zijn regels opgenomen om de uitstoot van stoffen die geurhinder veroorzaken te beperken. Dat houdt in dat de gezagvoerder van een vliegtuig met drie of vier motoren, na de landing met één uitgeschakelde motor van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats taxiëert. Het lastige is dat niet alle toestellen zich ervoor lenen om als zij nog helemaal beladen zijn, gesleept te worden. Daar zitten nog wel een aantal kansen voor de toekomst.

Door verschillende woordvoerders is gevraagd hoe wij omgaan met de transformatie als het gaat om de Actieagenda Schiphol. Hoe gaan we om met wonen en werken in de nabijheid van Schiphol? Er is volop aandacht voor dit vraagstuk. Je ziet ook dat gemeenten vragen om meer eigen afwegingsruimte, om nieuwe woningen te bouwen of leegstaande kantoren te transformeren in woningen. Zij hebben steeds gezegd dat het mogelijk moet zijn om daarover goede afspraken te maken met de luchtvaartsector. Tegelijkertijd is het voor de luchtvaartsector van groot belang om zeker te hebben dat toekomstige klachten worden voorkomen. Dat is het spanningsveld. Aan de ene kant is Nederland een dichtbevolkt land, waar grond schaars is en waar het noodzakelijk is om elke vierkante

meter die je hebt te gebruiken en goed te bestemmen, zeker in de Randstad. Aan de andere kant zie je dat het economisch belang meespeelt en dat die luchthaven ruimte nodig heeft. Er wordt ook zorgvuldigheid gevraagd bij het voorkomen van problemen wanneer ergens wordt gebouwd. Anders weet je straks onmiddellijk dat je klachten binnenkrijgt. Ik kan niet ontkennen dat hier al langer over wordt gediscussieerd. Ik weet ook dat de regio het initiatief heeft genomen om samen met de sector tot een voorstel te komen. Ik heb bedacht dat ik toch wel zelf met alle partijen wil praten. Ik begrijp dat er nu snel een knoop moet worden doorgesneden, maar tegelijkertijd hoop ik dat men het mij niet kwalijk neemt dat ik mij door de betrokkenen op de hoogte laat stellen van wat hun inzet is. Je kunt wel een bepaald voorstel steunen, maar ik wil er zelf ook achter kunnen staan als ik dat aan de Kamer voorleg. Die tijd neem ik nog wel even, in het besef dat het nu actie vraagt. Ik kan mij voorstellen dat het bij de actieagenda terugkomt, maar als het mogelijk is om eerder duidelijkheid te bieden, zal ik dat niet laten. We moeten met de regio en de sector aan de slag, maar op een gegeven moment zijn alle opties verkend en dan weten we wat ieders positie is. Dan komt het zwaard van Damocles of een Salomonsoordeel of whatever. Dan moet er gewoon iets gebeuren. Dat is ook mijn houding, maar ik moet het wel even zelf kunnen meemaken, als men dat goed vindt.

Het Hamburgse model ken ik nog niet, maar daar zal ik mij in verdiepen, zeg ik tegen mevrouw Visser. Ik begrijp dat het betrekken van toekomstige bewoners bij het flexibeler omgaan met geluidsnormen daar onderdeel van is. Nogmaals, we moeten ook met de regio spreken. We zullen zien welke voorstellen zij doen. Daar zal ik serieus naar luisteren, maar ik zal ook het belang van de sector verdedigen. Daar word ik ook op beoordeeld, net als in andere gevallen. Iemand moet namens de sector zeggen dat het economisch groeimodel van die sector in het geding is. Dat zal ik ook altijd doen.

Ik kom bij het blokje over Air France-KLM en Transavia. Dat heeft de gemoederen de afgelopen dagen wel beziggehouden. Ik heb in mijn inleiding al gezegd dat KLM en Schiphol heel belangrijk zijn voor de verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld en voor de werkgelegenheid, met 114.000 banen in de regio, om precies te zijn. Er is ook toenemende druk van buitenaf, zoals door de lowcostcarriers in de Golfstaten, die al zijn genoemd. Dat is een belangrijk gegeven voor de hele holding, zowel Air France als KLM. De cijfers over het derde kwartaal van KLM die op 29 oktober zijn gepresenteerd, laten zien dat er nog steeds veel huiswerk te doen is door KLM. Het operationele resultaat is positief, maar er kunnen altijd nog stappen gezet worden. De Juniac heeft bij de presentatie van de cijfers gemeld dat er gunstige omstandigheden waren voor Air France en KLM, zoals lage brandstofprijzen en passagiersgroei, maar er is ook benadrukt dat de verbetering van het financiële resultaat niet voldoende is om de kloof met de concurrentie te dichten. Er is dus echt werk aan de winkel voor het bedrijf. Wij vinden elke maatregel die leidt tot kostenreductie of productiviteitsverhoging van groot belang voor het voortbestaan van het bedrijf als geheel. KLM is een gezonde organisatie. Dat zal ik steeds benadrukken, zoals ik ook heb gedaan.

De Kamer hecht aan de toezeggingen over de zelfstandigheid van KLM, en ik ook. Die zijn van groot belang. De heer Smaling zei dat het bedrijf ook een soort icoon is. Ik denk dat dit inderdaad zo is. Daarom roept deze discussie ook zoveel emotie op. Het gaat niet alleen om het economisch belang, maar ook om cultureel erfgoed. Zo wordt dat gevoeld. Dat is een van de punten die ik naar voren heb gebracht in Parijs, om helder te maken waarom er zoveel discussie over is in Nederland. Het gaat natuurlijk om werk en banen, maar het gaat ook om het gevoel dat dit bedrijf bij Nederland hoort. Dat is wel een gegeven, al kun je dat niet altijd in beleid uitdrukken. Ik proef dat ook heel duidelijk in de bijdragen van de woordvoerders. Tegelijkertijd hebben wij ook onze beperkingen, want het

is een beursgenoteerd bedrijf dat zijn eigen afwegingen maakt. Het is niet de Nederlandse overheid die bepaalt wat de koers is van KLM of Air France-KLM. Zo is het in dit land geregeld en dat is maar goed ook. Wij interfereren niet in keuzes die beursgenoteerde bedrijven zelf maken. We gaan wel voor ons belang als het gaat om de mainportfunctie, de netwerkverbindingen en wat deze betekenen voor onze economie. Mevrouw Visser heeft daar heel juiste woorden over gesproken. Daar moeten we voor opkomen. Dat mag je ook zeggen; dat doe ik en dat heb ik ook gedaan. We hebben eerder gezien dat er toezeggingen zijn gedaan door Air France-KLM aan mijn voorganger. Die betroffen het continueren van de staatsgaranties die in 2010 zijn verleend, concrete toezeggingen inzake werkgelegenheid en zelfstandig financieel beheer en de voortzetting van de Nederlandse stichtingen SAK 1 en SAK 2. Deze stichtingen zijn van belang omdat ze door Air France-KLM kunnen worden ontbonden, wanneer de onderneming deze niet langer in het belang van KLM en Air France-KLM acht.

Je ziet dat er voortdurend discussie is binnen Air France-KLM over de wijziging van de governancestructuur. Daarover zijn vragen gesteld door de Kamer die wij hebben beantwoord. Uiteindelijk is het een afweging van dat bedrijf, zoals ik al zei. Namens Nederland zit onder andere de heer De Hoop Scheffer, die de Staat vertegenwoordigt, daarbij aan tafel. We blijven dit gesprek wel voeren. Ik heb op 9 november met de heer De Juniac en met de heer Elbers gesproken. Dat is een proactieve houding en dat is waarschijnlijk ook goed, maar ik zeg erbij dat je daarmee niet meteen een maakbare wereld in je zak hebt.

We hebben in de beantwoording van de vragen geprobeerd helder te maken dat Transavia bestaat uit twee onderdelen. Je hebt Transavia Nederland en Transavia Frankrijk. Het voorstel van Air France-KLM is om het aandelenbelang van 40% dat Transavia Nederland heeft in Transavia Frankrijk te laten verschuiven naar de holdingmaatschappij Transavia Company. Dat is de holding die hangt onder de holding Air France-KLM. Het is ook goed om te weten dat Transavia Frankrijk geen vluchten uitvoert op Schiphol. Ik verwacht dus ook niet dat een overdracht van Transavia Frankrijk nadelig is voor de netwerkqualiteit op Schiphol. Men heeft dat nodig om de positie als lowcostcarrier op vliegveld Charles de Gaulle stevig te maken en de concurrentie aan te gaan.

Verder lopen er nog gesprekken over wat men van plan is. Het klopt dat daarover nog onzekerheid of onduidelijkheid is, zoals men zei. Dat is niet omdat ik geen duidelijkheid wil geven, maar omdat die gesprekken nog lopen. Dat zijn wel gesprekken van en binnen het bedrijf. Dat zijn niet mijn gesprekken. Ik kan mij heel goed vinden in de bewoordingen van mevrouw Visser. Ik heb gewezen op de Nederlandse belangen die verbonden zijn aan Schiphol en KLM, met name door de mainportfunctie, zeg ik ook tegen de heer Graus. Ik heb daarbij ook gewezen op zorgen. Als er wijzigingen worden aangebracht in de governancestructuur van Transavia Nederland, zullen wij letten op de belangen die met de mainportfunctie te maken hebben. Daar heb ik aandacht voor gevraagd, maar voor de rest blijft het een afweging van een privaat bedrijf. Het is belangrijk dat het bedrijf als geheel werkt aan kostenbesparing. Dat geldt zonder meer ook voor Air France. Die boodschap is luid en duidelijk overgebracht, daarvan kan men verzekerd zijn. Het is niet onlogisch dat men nadenkt over de ontwikkeling van de lowcostcarrier, ook gelet op alles wat er van buiten op de holding als geheel afkomt. We zullen echt moeten afwachten hoe die interne gesprekken lopen, want dat bedrijf wordt niet door u of door mij gerund. Die beperking speelt daarbij een rol.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De Staatssecretaris schetst heel helder het totale plaatje. Ik kan haar volgen als zij zegt dat het een privaat bedrijf is. Zij is haar betoog begonnen met het benadrukken van het Nederlandse belang. Voor ons als Kamer is er eigenlijk maar één aanspreekpunt,

namelijk deze Staatssecretaris, hoewel we ook contacten hebben met andere spelers en ook rondetafelgesprekken organiseren. Voor de Kamer is de vraag cruciaal hoe de Staatssecretaris haar rol invult om die Nederlandse belangen te waarborgen. Zij verwijst naar de gesprekken die nu lopen over Transavia. Transavia is de homecarrier van Eindhoven Airport. Voor die rol als homecarrier op die regionale luchthaven is het cruciaal dat Transavia in Nederlandse handen blijft. De kernvraag is hoe de Staatssecretaris die belangen gaat behartigen. Hoe ziet zij haar rol bij die gesprekken over Transavia? Dan is voor de Kamer ook helder hoe dit gaat lopen.

Staatssecretaris **Dijkma**: Ik zou zeggen dat u de afgelopen dagen hebt kunnen zien hoe ik dat ga invullen. Ik zeg erbij dat het een privaat bedrijf blijft, met een eigen verantwoordelijkheid. Wij blijven het aanspreken op dat deel waarbij onze mainportfunctie, ook van Eindhoven, in het geding is. Daarvoor zullen we moeten waken. Ik denk dat dit ook de goede rolverdeling is. Het is ook aan KLM zelf, binnen de holding, om de eigen zaak te bepleiten. Het kan niet zo zijn dat dit via de overheid moet worden gedaan.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik ben het met de Staatssecretaris eens dat we daarvoor moeten waken. Het is mooi dat we gezien hebben dat de Staatssecretaris meteen naar Parijs is gegaan om te spreken over Transavia. Maar het is cruciaal voor ons als Kamer dat heel duidelijk is wat de rol is van de Staatssecretaris bij dit dossier, in de gesprekken die lopen, en dat zij er op de een of andere manier op aangesloten is om dat Nederlandse belang te waarborgen. Hoe zij dat organiseert is natuurlijk aan de Staatssecretaris. Anders staan we iedere keer als hierover berichten zijn, meteen weer bij alle microfoons, ook al is dat begrijpelijk. De discussie over de aandelen is een van de concrete instrumenten. Is dit een weg voor de Nederlandse Staat om daar iets meer een vinger in de pap te krijgen?

Staatssecretaris **Dijkma**: Nogmaals, over die belangen kan ik niet duidelijker zijn dan wat ik nu gezegd heb. Volgens mij is het ook wel helder. Wij hebben in verschillende rollen invloed om de publieke belangen te borgen. Wij zijn deels aandeelhouder en vergunningverlener, onder andere voor de landingsrechten en de exploitatievergunning van KLM. Wij hebben net de commissaris bij Air France-KLM benoemd. Wij voeren overleg met de verschillende bedrijven, maar wij zijn niet het bedrijf. Ik hoop dat het mogelijk is om degenen die elke keer weer bij de interruptiemicrofoon staan, daar ook op aan te spreken. Die rollen moeten we echt gescheiden houden. Dat vind ik van belang. Men mag mij oproepen tot gesprekken en dergelijke. Dat wil ik altijd doen, zoals men heeft gezien. Maar het bedrijf is het bedrijf. Zij maken hun keuzes. Aan het eind van de dag is dat ook waar wij mee te maken hebben, tot het moment dat onze belangen via de mainportfunctie in het geding zijn. Dat kun je niet nu al zeggen of voorzien, maar je kunt wel zeggen dat je daarop zult letten, en dat heb ik gedaan. Het was ook goed om dat helder te markeren in een zeer goed en open kennismakingsgesprek. Maar wij zijn niet het bedrijf en de Kamer ook niet.

De heer Graus had die vraag van mevrouw Hachchi ook al gesteld, dus die zal ik nog beantwoorden. De heer Dijsselbloem is van de afdeling aandeelhouders. Hij heeft daarover in oktober het een en ander gezegd. Eigenlijk heb ik niets toe te voegen aan wat hij toen gezegd heeft.

De heer **Van Helvert** (CDA): Het is een heldere uiteenzetting over verschillende verantwoordelijkheden en het belang voor Nederland bv. De Staatssecretaris sprak net heel helder over de mogelijkheden die de Staat

heeft om invloed uit te oefenen bij Air France-KLM. Ik ben even de vraag kwijt, maar daar kom ik zo meteen op terug.

De **voorzitter**: Dat is prima.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik ben het helemaal eens met de Staatssecretaris. Het is een beursgenoteerd bedrijf en daar gaan wij niet over. Daar gaan de aandeelhouders over en verder is het aan het bedrijf, zoals ik in mijn bijdrage aangaf. Het gaat mij niet om de bedrijfsvoering, maar om die mainportfunctie. Transavia is de homecarrier van Eindhoven, zoals de Staatssecretaris aangaf. Wij weten dat de Fransen met alles meekijken, ook met wat er in het Nederlandse parlement over wordt gezegd. Ik denk dat het goed is dat de Nederlandse politiek een signaal geeft dat het ons gaat om het behoud van die mainportfunctie en dat we daarom heel kritisch kijken naar de ontwikkelingen bij Transavia. Ik heb hierover nog een technische vraag. In de beantwoording staat dat de aandelen van Transavia Frankrijk via Nederland naar de Transavia Company gaan, maar de Franse aandelen van Transavia Frankrijk blijven blijikbaar in Frankrijk. Dat leidt tot onduidelijkheid over de zeggenschap over Transavia. Het kan niet zo zijn dat straks onder de Transavia Company wordt besloten om de vluchten vanuit Eindhoven te schrappen, waardoor die homecarrier daar wordt weggehaald en daarmee de businesscase van Eindhoven vervalt.

Staatssecretaris **Dijkema**: Over het eerste punt zeg ik dat het signaal is afgegeven. Dat bevestig ik, want dat is zeker zo. Er zijn nog geen precieze voorstellen. Ik denk dat het beter is om de Kamer nader te berichten als we daar meer helderheid over hebben. De Kamer en ik weten nu waar wij op letten. Ik denk dat dit goed is, want die voorstellen zijn voor een deel nog in bespreking, zoals gezegd. Ik heb geen totale voorkennis van wat er allemaal nog aan die tafel wordt besproken.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat snap ik, maar ik ging in mijn bijdrage in op het hele gedoe daarvoor, dat vorig jaar tot een mooi hoogtepunt kwam, in negatieve zin. Daarbij ging het om de herijking van Transavia binnen het concern. Dit is een nieuw voorstel. Ik begrijp heel goed dat wij ons niet met de bedrijfsvoering moeten bezighouden. Dat is ook niet waar ik toe oproep. Nogmaals, het gaat ons om de mainportfunctie. Dat is het signaal. Er is nog geen formeel voorstel, maar in de beantwoording van onze vragen wordt de suggestie gewekt alsof alleen de Nederlandse poot naar die specifieke holding gaat en de Franse poot in Franse handen blijft. Gelet op de voorgeschiedenis geeft dat ons een onbestemd gevoel en daarmee nog niet de waarborgen dat we de homecarrier op Eindhoven Airport voldoende comfort hebben geboden.

Staatssecretaris **Dijkema**: Volgens mij is het goed om hier in tweede termijn een preciezer antwoord op te geven of om dat op een later moment te doen, want dan moeten we dat heel precies weten. Daar wil ik geen fouten in maken. Ik begrijp dat het belangrijk is voor mevrouw Visser om dat te weten.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Van Helvert het juiste woord heeft gevonden.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik ben weer terug op aarde. Dank voor uw coulance om mij even tijd te gunnen. Ik was mijn aantekeningen kwijt, dus ik dacht de vraag niet op de juiste manier te stellen.

De **voorzitter**: Alles is weer ingedaald, dus stelt u uw vraag.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris zei heel helder dat wij niet het bedrijf zijn, maar wij maken ons wel zorgen om de belangen van Nederland. Het netwerk van KLM is daarin heel belangrijk. De toezegging van De Juniac is dat de sores bij Air France nooit ten koste mogen gaan van het netwerk van KLM. De Staatssecretaris zegt dat als dat stukje Transavia Frankrijk naar de holding gaat, dat niet ten koste gaat van het netwerk van KLM. Dat denk ik ook niet. De vervanging van Wim Kooijman in de Supervisory Board door een Fransman heeft ook niet direct gevolgen voor het netwerk. Ook de greep in de kas die zij wilden doen, heeft niet direct gevolgen. Het gaat niet om die losse elementen, maar het gaat erom dat er steeds landjepik wordt gespeeld, waardoor de invloed beetje bij beetje kleiner wordt. Dan kan het zijn dat die toezegging van De Juniac, die we alleen woordelijk hebben en nog niet op papier, door een toename van Fransen en een afname van Nederlanders in de leiding van de holding gevaar loopt. Is de Staatssecretaris, ook al is zij niet dat bedrijf, wel bereid om zodra het kabinet vindt dat er iets gebeurt wat niet in het belang is van het netwerk van Nederland, dat ook uit te spreken? Als Nederland moeten wij zeggen: dit vinden wij niet in het belang van het netwerk van Nederland. Is de Staatssecretaris op de hoogte van de verdeling in de Executive Board van de holding: vijftien mensen van wie vier Nederlanders, na de vervanging van de heer Kooiman? Kan zij deze vergelijken met die in 2012?

Staatssecretaris **Dijksma**: Twee dingen. Het lastige van de vraag die de heer Van Helvert mij nu stelt, is dat hij zegt dat we ons niet moeten bemoeien met de bedrijfsvoering, terwijl de voorbeelden die hij noemt, precies dat zijn. Dat is natuurlijk het punt. Ik houd vast aan de redenering die hij zelf naar voren bracht. Het gaat ons om de Nederlandse belangen, de mainportfunctie en die verbindingen. Daarop zullen wij acht slaan en bij wijze van spreken ook interveniëren. Dat is echt iets anders dan de interne bedrijfsvoering. Ik denk dat we dat ook wel scherp moeten houden.

De **voorzitter**: De heer Van Helvert mag nog een vervolgvraag stellen, maar ik verzoek hem om wat bondiger te zijn.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik zal het proberen, voorzitter. Natuurlijk zijn wij niet het bedrijf, ook dat wil ik zeker herhalen. Maar wanneer het netwerk in gevaar komt, kunnen wij dat wel benoemen en alles in het werk stellen om dat veilig te stellen; met alle macht die wij hebben, waarbij ik de slots, SAK 1, SAK 2, en onze positie als aandeelhouder noem. Aan het begin zei ik ook dat de instelling van de Staatssecretaris daarbij heel goed is, maar met alleen benoemen dat we zo dreigend zijn komen we er niet. De vraag is of de Staatssecretaris bereid is om dat altijd te benoemen en te laten weten dat dit niet in ons belang is. Hoe kijkt zij aan tegen de verdeling in de Executive Board?

Staatssecretaris **Dijksma**: Op het eerste punt was u zelf uw bijdrage begonnen met een compliment. Dat vond ik heel plezierig. U zei dat ik het al benoemde voordat u het mij kon vragen. Ik stel vast dat dit zo is. De volgende vraag is weer in de categorie: wat vindt u van de interne bedrijfsvoering? Ik heb mij voorgenoemen dat ik daarover geen uitspraken doe, omdat ik mij wel stevig wil houden aan het onderscheid dat ik net wilde afspreken tussen waar we ons wel of niet mee bemoeien, want het is een privaat en beursgenoteerd bedrijf.

De heer **Graus** (PVV): En daar gaat het dus mis, nu zelfs de CDA-fractie gaat zeggen: wij zijn KLM niet. De heer Van Helvert en ik hebben altijd zij aan zij gevochten. Wij zijn KLM. Je suis KLM, nous sommes KLM. Zo denken de Fransen er wel over bij hun bedrijven. We moeten eens wat

meer vechten, gezamenlijk, voor ons bedrijf. Ik zag een paar maanden geleden heel grote gemeenschapszin, toen we samen vochten voor KLM, maar nu zijn we weer uit elkaar aan het vallen, en ik vind dat jammer. De Staatssecretaris spreekt over cultureel erfgoed, maar we zijn ook al het cultureel erfgoed aan het verliezen. Ons nationale circus is naar de kloten gegaan; Zwarte Piet gaat weg, KLM gaat ook naar de kloten en we doen niks. Of het nu gaat om Transavia Nederland of Transavia Frankrijk, het zijn onze bedrijven. KLM heeft Transavia nodig, ook in Frankrijk, om te kunnen concurreren met easyJet en Ryanair. De Staatssecretaris moet er gewoon voor gaan liggen, op grond van de status als aandeelhouder in Schiphol en van KLM. Het is een van de grootste particuliere werkgevers. Schiphol en KLM horen bij elkaar en zijn van nationaal belang. Zij hebben elkaar versterkende sociaal-maatschappelijke en economische activiteiten, dus we zitten hier niet zomaar te praten over een beursgenoteerd bedrijf. Die terugkoopoptie moet er ook komen. Ik hoop dat deze Staatssecretaris van leer gaat trekken en ervoor zorgt dat de aandelen terugkomen. D66 komt ook gelukkig onze kant op. We moeten aandelen gaan pakken. Dat is het enige wat we kunnen doen om macht, kracht en invloed te krijgen. That's it. Er is niet meer over te vertellen. Anders zitten we hier nog tien keer.

De voorzitter: Hebt u een punt van orde, mevrouw Hachchi?

Mevrouw **Hachchi** (D66): In alle emoties van de heer Graus, die ik overigens heel goed kan begrijpen, zei hij in een bijzin: zelfs D66 komt onze kant op. Ik neem aan dat hij dat bedoelt ten aanzien van mijn vragen over de aandelen. Om heel helder te zijn: ik ben benieuwd naar het onderzoek van het kabinet. Pas op basis daarvan kan ik een afweging maken.

Staatssecretaris **Dijkema**: De cri de coeur van de heer Graus begrijp ik. Tegelijk lijkt het mij echt niet wijs om nu te gaan speculeren over bijvoorbeeld het onderwerp van de aandelenpakketten. Dat moeten we echt niet doen. Ik heb gezegd dat de heer Dijsselbloem daar eerder een en ander over heeft gezegd – dat is ook zijn rol – en ik wil het daar op dit moment bij laten. Dat lijkt mij het meest wijs.

De heer **Graus** (PVV): Dan moeten we ook maar Dijsselbloem, de Minister van Financiën, bij zijn oren pakken. Wat voorziet de Staatssecretaris als mogelijke wijzigingen in de governancestructuur van Transavia Nederland en de gevolgen voor de bv Nederland, voor Schiphol en voor KLM? Dat wil ik dan wel graag weten.

Staatssecretaris **Dijkema**: Dat is nu precies het punt: ik ken die voorstellen nog niet, want die zijn in bespreking in het bedrijf. De uitkomsten daarvan moeten we afwachten. Ik heb een helder signaal afgegeven waar ons belang zit en waarop wij zullen letten. Ik voel mij zeer gesteund door u allemaal en zeg tegen de heer Graus oprecht dat ik niet de indruk heb dat daarover heel veel verschil van mening is. Misschien is dat er wel over de aanpak. Dat is ook politiek, dus dat kan. Het signaal is dat wij letten op onze mainportfunctie en het Nederlands belang. Het is ook in het Nederlands belang dat het bedrijf als geheel sterk is. Een deel van de problemen waarmee het bedrijf te maken heeft, komt vooral van buitenaf. Dat zijn bijvoorbeeld de lowcostcarriers, de prijsvechters en dergelijke. Ik denk dat het goed is om dat even in het vizier te houden.

De voorzitter: Er zijn nog interrupties van de heren Smaling en Leenders. Daarna geef ik de Staatssecretaris heel veel ruimte om de overige vragen te beantwoorden. Ik wijs erop dat het om 18.00 uur einde debat is. De interrupties gaan dus ten koste van de tweede termijn.

De heer **Smaling** (SP): Ik wil de heer Graus bijvallen. Ik kan overigens meteen tegen hem zeggen dat zijn motie over het sluizen van winst uit de verkoop van ABN AMRO naar de aandelen net een brug te ver is, maar het idee staat ons verder wel aan. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is misschien een domme: als Frankrijk een Franse Transavia wil uitrollen, waar heeft het dan de Nederlandse Transavia voor nodig? Het staat de Fransen toch ook vrij om dat te doen zonder een beroep te doen op het Nederlandse deel van Transavia? Of is dat te simpel geredeneerd?

Staatssecretaris **Dijkma**: Dat is precies het punt: het is één bedrijf, namelijk Air France-KLM. Het is niet Nederland-Frankrijk. Ik snap wel dat dit er soms van wordt gemaakt, maar het is één bedrijf. Binnen dat bedrijf wordt nagedacht over de vraag hoe de concurrentie die van buiten komt, bijvoorbeeld van de lowcostcarriers, de prijsvechters, het hoofd geboden kan worden. Daarbij is mijn opvatting dat het belangrijk is dat er kosten bespaard worden en dat er effectiever gewerkt wordt. Elke stap die daarop gezet kan worden, is belangrijk. Bij al die mogelijke voorstellen zullen wij erop letten wat het mainportverhaal is en hoe onze netwerkverbinding, het Nederlands belang, overeind blijft. Dat zullen wij vanuit onze eigen rol in de gaten houden. Dat kan ook, want daarvoor zijn we ook. Zo zit het.

De heer **Smaling** (SP): Ik begrijp dat. Het is in formele zin juist. Het is een bedrijf dat zijn eigen afwegingen maakt. Maar zoals ik in mijn inbreng in eerste termijn zei, gaat het ook om de iconische waarde van het bedrijf. Dit geldt voor Frankrijk ook. Ik bepleit toch dat de Staatssecretaris bij de Franse kant naar voren brengt dat het bedrijf zowel in Nederland als in Frankrijk van iconische waarde is en dat we niet elkaar moeten leegeten. De Staatssecretaris heeft natuurlijk een geschiedenis met de Franse boeren. Die komen ook voor zichzelf op. Ik denk dat er wat dat betreft zowel van de Staatssecretaris als van haar Franse collega een heel dwingende boodschap moet uitgaan. Het is een tijdsgewricht waarin veel instabiliteit heerst, in dit land en in Frankrijk. We moeten alles op alles zetten om dat niet te verergeren.

Staatssecretaris **Dijkma**: Volgens mij zijn we nu al drie kwartier bezig om hetzelfde tegen elkaar te zeggen.

De **voorzitter**: Dat is een conclusie die ik ook trek. Er is veel eensgezindheid in die zin. We zijn ontzettend benieuwd naar de vraag van de heer Leenders.

De heer **Leenders** (PvdA): Ik heb een punt van orde, voorzitter. Voordat u mijn collega's de gelegenheid gaf om allerlei vragen te stellen, wilde de Staatssecretaris net mijn vragen beantwoorden. Maar nu wilde ze overgaan naar de vragen over Eindhoven Airport. Dat ging mij net iets te snel.

De **voorzitter**: U moet beter weten. De Staatssecretaris en ik weten precies hoe het verloopt. U krijgt gewoon antwoord op uw vraag. Geen paniek. Dat gaat zij nu doen.

Staatssecretaris **Dijkma**: Het is wel goed dat de heer Leenders er mij even aan helpt herinneren.

De **voorzitter**: Anders had ik dat wel gedaan.

Staatssecretaris **Dijkma**: Heel goed, voorzitter.

De heer Leenders vroeg of de discussie over Transavia als alternatief wordt ingezet – hij noemde dat «als afwenteling» – voor wat er aan reorganisatie moet plaatsvinden. Het zijn twee gescheiden trajecten, zoals

De Juniac bevestigd heeft. Air France moet sowieso zijn «act together» krijgen. Daarvoor heeft het verschillende opties, die nu worden besproken. Ofwel men komt er met de bonden uit, waarbij men via een akkoord tot productiviteitsverhoging komt, ofwel er is een plan B waarbij meer in Air France wordt ingegrepen. Dat zal sowieso aan de orde zijn.

De heer **Leenders** (PvdA): Ik stelde twee vragen. Het antwoord dat de Staatssecretaris gaf betrof de laatste vraag, over antwoord 4. Daarin schrijft zij «voor zover ons bekend» en vervolgens «van eventuele afwenteling is daarom geen sprake». Die twee corresponderen niet met elkaar. «Voor zover ons bekend» impliceert dat er nog dingen zijn die niet bekend zijn. Dan kun je nooit de uitspraak doen dat er dus daarom geen sprake is van een afwenteling, want dat weten we dus nog niet. Belangrijker is nog mijn eerste vraag, maar het antwoord daarop is mij nog steeds niet duidelijk, ook niet uit de antwoorden die tot nu toe gegeven zijn. Wat is precies het belang van Air France-KLM om deze 40% over te hevelen naar de Transavia Company? Het is mij nog niet duidelijk waarom dit moet en wat het belang daarvan is.

Staatssecretaris **Dijksma**: Het is uiteindelijk aan het bedrijf om die vraag te beantwoorden. Men geeft aan – dat is volgens mij openbaar – dat men een strategie ontwikkelt om de eigen lowcostcarrier sterker te maken, ook op het vliegveld Charles de Gaulle en op Schiphol. Ongeacht wat je vindt van van alles en nog wat, is dat heel verstandig. Als je dat niet doet, ben je onmiddellijk overgeleverd aan concurrenten die dat ook doen. Dat zit erachter.

De **voorzitter**: U hebt nog een vraag, mijnheer Leenders. Dat wordt wel uw tweede interruptie.

De heer **Leenders** (PvdA): Dit is het punt waarover het gaat. Dit is dus het belang: het sterker maken.

De **voorzitter**: Het is mooi dat het daarover gaat, maar hebt u nu een vraag of niet?

De heer **Leenders** (PvdA): Nee.

De **voorzitter**: Dat is mooi, maar dan had u dat ook voor zich kunnen houden.

Staatssecretaris **Dijksma**: Voorzitter. Ik kom bij het blok «Eindhoven». Veel woordvoerders hebben daarover gesproken. Op 28 oktober heeft de Kamer het kabinetsstandpunt ontvangen over de evaluatie van de eerste fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport en het advies van de heer Alders over de tweede fase. Het kabinetsstandpunt, dat mede namens de Minister van Defensie is opgesteld, hebben we uiteengezet. We hebben precies uitgelegd op welke wijze we het advies voor de tweede fase overnemen, maar ook welke aanvullingen – mevrouw Visser zei overigens daarmee niet gelukkig te zijn – we op dit advies hebben geformuleerd. Die aanvullingen zijn er gekomen vanwege een punt waarop enkele woordvoerders hebben gewezen, namelijk om het draagvlak te vergroten. We vinden het van groot belang dat er zo veel mogelijk draagvlak wordt georganiseerd voor het uitbreiden van een luchthaven. Je krijgt nooit honderd procent draagvlak; dat weet ik inmiddels ook. Boven op het Aldersadvies is er gekeken naar de vraag welke mogelijkheden we nu nog hebben om hinder voor omwonenden te beperken. Dat heeft geleid tot een aantal additionele hinderbeperkende maatregelen. Die gaan vooral over de typen vluchten na 23.00 uur en de jaarlijks toegestane groei.

De heer Van Helvert vroeg hoe ik kijk naar dat proces. Ik ben daarbij niet betrokken geweest, maar ik vind wel – dat is ook mijn houding – dat we altijd op zoek moeten blijven gaan naar een balans waarbij er aan de ene kant zo veel mogelijk draagvlak is en er aan de andere kant de reële mogelijkheid is tot groei van de luchthaven. Ik denk dat ondanks het feit dat niet alle partijen elkaar helemaal hebben kunnen vinden, hetgeen we nu aan de Kamer hebben voorgelegd het beste is en het meest fair is in hoever we konden komen. Dit betekent dat er een evenwichtige basis ligt voor duurzame ontwikkeling. We hebben echt het maximale gedaan op een manier waarbij we de luchthaven zelf, Eindhoven en de andere partijen niet zouden verliezen om de hinderbeperkende maatregelen invulling te geven. Dit betekent dus dat Eindhoven Airport gaat groeien met 25.000 extra vliegbewegingen tot circa 43.000 vliegbewegingen in 2020. Dat is overigens al een lagere groei dan in 2008 was afgesproken; ik denk dat dit belangrijk is om te zeggen. En ja, de openstellingstijden van de luchthaven zijn daarbij van belang. Dat ligt gevoelig in de regio; dat is gewoon zo. De heren Van Helvert en Leenders zeiden dat. Het zijn kwesties die natuurlijk ook bij bewoners altijd een gevoelige snaar raken. De vluchten zijn echter noodzakelijk, ook om de homecarrier Transavia – daar is hij weer – voldoende slagen per dag te laten maken en zo een rendabele exploitatie mogelijk te maken.

Een aantal woordvoerders vroeg mij of we nog meer kunnen doen om in de richting van bewoners iets mogelijk te maken, bijvoorbeeld door de boeteregeling. Het antwoord daarop is helaas dat we dit niet kunnen doen. Als het wel had gekund, had het wel in het voorstel gezeten. De boeteregeling is een vrijwillige heffing van Eindhoven Airport. Als die zou worden ingericht als hier wordt voorgesteld, zou die in de praktijk tot gevolg hebben dat er geen vluchten na 23.00 uur meer zullen worden ingepland. Dat risico wil men dan namelijk niet nemen. De marges voor lowcostcarriers, zoals die op Eindhoven opereren, zijn heel klein. Men gaat dan vluchten inplannen op een moment dat het onwaarschijnlijk is dat vertraging tot een boete leidt. Daarmee wordt een gat in de businesscase geslagen. De vluchten na 23.00 uur, die nu nog wel mogelijk zijn, zijn echt nodig om dat plaatje financieel rond te maken. Er zijn dus wel extra voorstellen gedaan om de hinder zo veel mogelijk te beperken. We hebben ook een extra slot ingebouwd door een beperkt deel van de groei te koppelen aan iets wat men moet realiseren. Je maakt niet alleen afspraken vooraf, bijvoorbeeld dat je maar een x-aantal vluchten na 23.00 uur of tussen 23.00 uur en 23.30 uur mag hebben. Maar ook is er gezegd: op het moment dat je je beloften niet nakomt, verlies je nog een potentieel deel van de groei die je kunt verdienen door het goed te doen. Dat is dus een dubbel slot. Ik snap vanuit de positie van mevrouw Visser bezien dat zij daarop niet zit te wachten, maar zij voelt en ziet natuurlijk ook dat een heel deel van de Kamer en het kabinet dat noodzakelijk vinden om het maximale draagvlak te realiseren dat nodig is om deze ontwikkeling mogelijk te maken.

Tegen de heer Van Helvert zeg ik dat er nog een aantal andere zaken spelen: het onderzoek naar de overlast, het monitoren van hinderbeleving, en de evaluatie. We moeten dat hand in hand met de regio doen.

Mevrouw Hachchi vroeg of ik bereid ben om een bijdrage te leveren aan het leefbaarheidsfonds. De provincie draagt twee ton bij. Ik ben bereid om in gelijke mate bij te dragen als de partijen die in dat fonds meedoen, ook hun deel leveren. Ik zou dat als minimale bijdrage willen omschrijven. We moeten bekijken of die genoeg is. Ik heb geen drukpers aangetroffen op de zolder van I en M waardoor ik er zomaar van alles bij kan doen. Ik vind wel dat er sprake moet zijn van een welwillende houding dat we het samen goed gaan doen. Dat verdienen de bewoners ook.

Aan de monitoring leveren we niet in financieel opzicht bij, maar wel «in kind». We gaan samen met de GGD en het RIVM werken aan de standaardset vragen die bijvoorbeeld bij het onderzoek kan worden

meegenomen. We gaan wel helpen om zaken zo makkelijk mogelijk te laten organiseren. Daardoor kunnen de kosten voor de regio beperkt worden. Op die manier kunnen we een bijdrage leveren. De heer Smaling heeft gevraagd of we binnen enkele jaren kunnen verbieden dat vliegtuigen van de zogenoemde categorie C vliegen op Eindhoven Airport. Op dit moment geldt al een verbod op starts en landingen van de vliegtuigcategorieën D, E en F. In hoeverre het mogelijk is om ook de categorie C daarvan onderwerp te laten zijn, lijkt mij typisch een kwestie die aan de uitvoeringstafel wordt besproken met de mensen. Dat is nu nog niet te zeggen, maar het onderwerp moet gewoon besproken worden. Het is een lastig onderwerp dat gevoelig ligt, en dat zie ik ook. Het is echter ook een noodzakelijke ontwikkeling voor de regio. Ik hoop eigenlijk dat de Kamer bereid is om vandaag helder steun te geven aan dit voorstel, zodat de mensen in de regio weten waar zij aan toe zijn. Ik denk dat die duidelijkheid ook belangrijk is. Dat doen we wel graag in de verdere ontwikkeling met hen samen. Dan moeten we elkaar toch zo veel mogelijk tegemoet kunnen komen.

Mevrouw **Visser** (VVD): De VVD heeft in het vorige AO al haar positie aangegeven wat betreft Eindhoven Airport. De VVD deed de oproep om zo snel mogelijk duidelijkheid te geven en invulling te geven aan een alternatieve vliegroute en aan het leefbaarheidsfonds. We spraken net over een salamitactiek door de Fransen, maar dat gevoel bekruipt mij ook als het gaat om het aantal vliegbewegingen rond Eindhoven Airport en Schiphol. Dat wordt iedere keer minder. We hebben afspraken gemaakt in 2010 en 2012. We hebben vastgesteld dat als de afspraken worden nagekomen in 2015 – uit de evaluatie blijkt dat men nog zelfs meer heeft gedaan – men mag groeien conform de voorwaarden. Alleen, er wordt een beperking opgelegd: de groei is voorwaardelijk gesteld. Ik vraag de Staatssecretaris wat nog de toegevoegde waarde is van de Alderstafels. We hebben ook nog de Alderstafel bij Schiphol en straks bij Lelystad. Maar als we op deze manier met elkaar omgaan, heeft vijf jaar polderen blijkbaar geen meerwaarde en hoeven we dit traject niet meer met elkaar in te gaan.

Staatssecretaris **Dijkzma**: Ik denk dat je altijd op zoek moet naar draagvlak. Het is heel belangrijk dat er een heel goede basis is gelegd aan de Alderstafel. Het is ook noodzakelijk gebleken om er nog een schepje bovenop te doen. Dat kunnen we met elkaar doen. Ik vind het belangrijk dat we elkaar in de regio blijven opzoeken en dat het Rijk zich niet doof houdt voor zorgen die er zijn. De groei is mogelijk, dus men kan dat gewoon doen. Er zijn echter ook een aantal zaken waarmee rekening moet worden gehouden. Ik zei al dat ik niet nog meer ga sleutelen aan het voorstel zoals het er nu ligt omdat dit voorstel ook op instemming van de luchthaven zelf kan rekenen, wat ook belangrijk is. Daarmee heb je een zo breed mogelijk draagvlak. Ik heb ook moeten constateren dat het nooit mogelijk zal zijn om iedereen helemaal tevreden te stellen. Dit betekent niet dat je je ogen moet sluiten voor de zorgen in de regio. Zo zit ik erin. Ik denk dat de Alderstafel een goede basis heeft geboden. We zullen ongetwijfeld bij toekomstige kwesties verder denken over de vraag hoe je dat hele begrip «draagvlak» zo goed mogelijk georganiseerd krijgt. Het is mogelijk dat daar veranderingen voor nodig zijn in organisatie. Ik ben maar open op dit soort onderwerpen ingegaan, want je moet dat niet helemaal willen voorspellen. Dat zie ik tegen die tijd. Volgens mij is daar ook over gesproken tijdens het rondetafelgesprek met de Kamer. Dat zal ongetwijfeld nog een keer terugkomen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Wat er nu ligt, het Aldersadvies, was al een compromis van een compromis, want dat is het basisprincipe van de Alderstafel. Er is nog een slag overheen gegaan. We moeten nog een heel

traject doorlopen over de mainportontwikkeling van Schiphol. Dat gaat heel erg over de groei en over de vraag hoe we omgaan met de omgeving en welke we ruimte gaan bieden. De Staatssecretaris zegt er open in te gaan. We hebben met elkaar de systematiek van de Alderstafel afgesproken. Als ik dit zo zie, heeft die eigenlijk weinig meerwaarde gehad. De vraag is hoe de Staatssecretaris de groei van Schiphol, inclusief de vormgeving van het draagvlak, voor zich ziet. Wat betreft Eindhoven moet ik namelijk concluderen dat het ondanks de afspraken en de evaluatie niet voldoende is om de groei te realiseren.

Staatssecretaris **Dijkma**: Ik kijk daar echt anders tegenaan. Ik denk dat het heel goed is dat het mogelijk is om het aantal vliegbewegingen te laten groeien en dat er gewerkt is aan het maximaal halen van draagvlak, waarbij we de mensen die het moeten gaan doen, zoals de mensen van de luchthaven, en alle andere betrokkenen niet verliezen. Dat is gelukt. Dat is een broos evenwicht. We hebben daarbij niet alle bewoners die in de regio wonen tevreden kunnen stellen. Ik was niet bij de aanloop naar het proces en bij de totstandkoming van wat daaruit is gekomen, dus ik vind ook niet dat het mij past om daar op deze manier een oordeel over te geven. Ik vind wat er nu ligt, wel heel verdedigbaar. Ik hoop eigenlijk dat een meerderheid van de Kamer dat ook vindt. Tegen mevrouw Visser zeg ik dat uiteindelijk ook de mogelijkheid telt die hier nu weer geboden wordt, dat de luchthaven uitbreidt. De luchthaven doet dat door zich rekenschap te geven van de terechte zorgen van omwonenden. Ik vind het poldermodel eigenlijk heel mooi in dit geval, want daarmee realiseren we meer economische bedrijvigheid, maar met een maximum aan rekenschap die daarbij wordt afgelegd aan de mensen die in de buurt van zo'n luchthaven wonen en werken. Het is het type balans die we mijns inziens moeten opzoeken in plaats van die weg te duwen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb een korte vraag over het leefbaarheidsfonds. De Staatssecretaris zegt dat het Rijk bereid is om hieraan bij te dragen. Ik zou hierop graag een toezegging horen omdat ik anders een motie zou moeten indienen. Dat zou ik graag willen voorkomen. Dat kan als de Staatssecretaris heel helder is over deze toezegging.

Staatssecretaris **Dijkma**: We moeten geen overbodige moties hebben, dus natuurlijk ga ik daaraan bijdragen. Ik heb wel gezegd dat ook anderen dat moeten doen, maar dit is mijn intentie.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De intentie is twee ton, net zoveel als de provincie bijlegt.

Staatssecretaris **Dijkma**: Ja.

De heer **Leenders** (PvdA): Ik kom nog even terug op de boeteregeling. Die heeft heel goed gewerkt. Het ging om een bedrag van € 7.000 per vlucht na 00.00 uur. Straks is er echter geen sanctie. Ik snap wel dat de Staatssecretaris zegt dat het een inbreuk op de businesscase is. Maar welke garantie kunnen we omwonenden geven dat dit soort overtredingen, die feitelijk geen overtredingen meer zijn omdat de boeteregeling er niet meer is, van de regel dat er na 23.30 uur niet gevlogen mag worden, niet plaatsvinden?

Staatssecretaris **Dijkma**: Twee dingen. De boeteregeling na 00.00 uur blijft wel in stand. Uw punt dat er geen sanctie is, klopt niet. Daarnaast zit er iets nieuws in, namelijk een positieve prikkel: een deel van je capaciteit moet je verdienen door te presteren. Misschien is dat een van de elementen in het nieuwe voorstel dat ervoor gaat zorgen dat de luchthaven waarmaakt wat hij gezegd heeft. Er zit echt een dubbel slot op die

prestatie in het voorstel. Ik vind dat verdedigbaar. Ik vind het niet goed om daar nu weer verschuivingen in aan te brengen, want dan verliezen we het draagvlak bij bijvoorbeeld de luchthaven zelf. Dan is er geen voorstel meer. U moet dat niet van mij vragen, want ik ga dat niet doen.

De heer **Leenders** (PvdA): Het gaat mij er vooral om dat we duidelijk zijn jegens omwonenden. Ik heb het over de vluchten tussen 23.30 uur en 00.00 uur. Dat is een heel belangrijke periode wat betreft slaapverstoring. De voorwaardelijke groei in de afspraken betreft drie vluchten na elven. Die vluchten kunnen in dit geval dus ook tussen 23.30 uur en 00.00 uur worden gevlogen.

Staatssecretaris **Dijkma**: Dat heeft heel nadrukkelijk te maken met de vraag hoe de luchthaven presteert in relatie tot de eigen planning. Een deel van die groei is afhankelijk gemaakt van het nakomen van de afspraken. Daar gaat natuurlijk ook druk van uit. Dat moet u niet veronachtzamen, want ik denk dat die echt hun werking gaan hebben.

De **voorzitter**: Er staat nog een aantal vragen open.

Staatssecretaris **Dijkma**: Zeker. Ik heb nog een heel aantal blokken. Die blokken zijn wel wat overzichtelijker.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de woordvoerders. Er zijn nog veel vragen te beantwoorden. Ik zou het prettig vinden als we dit debat gewoon om 18.00 uur zouden kunnen stoppen en houden in één termijn. Ik heb de indruk dat u dat niet erg zou vinden. Her en der is dan nog een vraag toegestaan. Dat gaan we natuurlijk niet te ruig doen, want dan halen we het tijdstip van 18.00 uur zeker niet. Ik begrijp dat dit akkoord is.

Staatssecretaris **Dijkma**: Ik wilde natuurlijk ook iets zeggen over de brief die mede namens mijn collega's vanmiddag aan de Kamer is gestuurd over wat er in de Sinai gebeurd is. De Kamer heeft daar een aantal vragen over gesteld. Het lijkt mij echt beter, mede omdat de brief nog in procedure is in de Kamer, om deze discussie te voeren in een andere samenstelling, namelijk ook met mijn collega's erbij. Ik begrijp een heleboel van de terechte vragen, maar die gaan ook deels over de wijze waarop de veiligheidsdiensten omgaan met informatie en over de precieze betekenis van het reisadvies, waarover de heer Van Helvert sprak. Daarvoor is de Minister van Buitenlandse Zaken de eerstverantwoordelijke. We hebben geprobeerd om in deze brief te laten zien hoe het precies zit met de verantwoordelijkheidsverdeling: waar is de overheid in Nederland verantwoordelijk voor, wat is de verantwoordelijkheid van luchtvaartmaatschappijen zelf? Ik kan mij voorstellen dat de Kamer dat debat met ons voert. Het zal ongetwijfeld nog uitgebreid terugkomen in relatie met de MH17-ramp, maar ongetwijfeld ook een apart debat vergen. Het is misschien beter om dat op een ander moment in een bredere samenstelling vanuit het kabinet te doen. De Kamer bevraagt mij nu op onderwerpen waarvan ik denk dat het beter is dat de eerstverantwoordelijke collega daarop het antwoord geeft.

De **voorzitter**: Ik zie veel instemmend geknik onder de leden. De heer Graus geef ik de gelegenheid om een vraag te stellen.

De heer **Graus** (PVV): Ik had dit verwacht, want Buitenlandse Zaken is hierbij betrokken, net als het Ministerie van Veiligheid van Justitie. Alleen, de Staatssecretaris is de herder van de airlines. Ik maak mij er toch zorgen over dat sommige airlines een waarschuwing hebben gehad, maar andere niet. Dat kan natuurlijk niet. Die meldingen kwamen van de inlichtingendiensten. We moeten echt oppassen, want dadelijk gebeurt er iets met een

van onze vliegtuigen, met onze mensen. We kunnen ons dat niet permitteren. Kan de Staatssecretaris wel in conclaaf treden met alle airlines en de inlichtingendiensten, als herder van de airlines, nu al?

Staatssecretaris **Dijk**ma: Vanaf het moment dat duidelijk werd dat er meer aan de hand was rondom die vlucht, is er onmiddellijk vanuit Buitenlandse Zaken en de Nederlandse diensten contact gezocht met onze luchtvaartmaatschappijen. Dat overleg loopt.

De heer **Graus** (PVV): Dat begrijp ik en dat heb ik in de krant kunnen lezen. Sommige airlines hebben echter andere informatie gekregen dan andere airlines. Er is geen uniforme informatie – je zou bijna «homogene informatie» zeggen – gekomen. Het kan niet zo zijn dat de ene maatschappij het te gevaarlijk vindt en er daarom niet vliegt terwijl andere maatschappijen er wel blijven vliegen. Dat kan gewoon niet na alles wat er gebeurd is. Daarover maak ik mij ernstig zorgen. Ik hoop dus toch dat de Staatssecretaris ervoor zorgt dat er één unanieme beslissing wordt genomen voor onze airlines.

Staatssecretaris **Dijk**ma: Nogmaals, ik heb gehoord wat u zegt, maar ik kan dat nu niet verifiëren. Ik wil daar ook niet over speculeren, want ik weet het niet. Ik weet dat zodra de Nederlandse overheid via de diensten hoorde dat er meer speelde, onmiddellijk het overleg is gestart met onze luchtvaartmaatschappijen. Dat is ook wat we kunnen doen. De Kamer weet ook dat de veiligheidsdiensten vanuit Nederland niet een soort burgerluchtvaartonderzoek over de hele wereld doen. Dat soort kwesties moet uiteraard besproken worden, maar mijn voorstel blijft om dat in bredere samenstelling te doen, ook omdat er andere collega's gaan over bijvoorbeeld het reisadvies, het hele thema van onze diensten en wat die wel en niet kunnen, en wat de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen zelf is. We kunnen dat beter in een andere samenstelling met de Kamer bespreken. Dat lijkt mij wijs.

Ik kom bij een dilemma. Ik ben bang dat de heer Leenders nu even niet blij van mij wordt, maar ik weet het niet zeker. Ik kom namelijk te spreken over piloten die met diabetes te maken hebben en de vraag hoe we omgaan met deze kwestie. Een deel van de Kamer heeft eerder verzocht om na te gaan of er een soort aansluiting kan worden gevonden bij met name het Verenigd Koninkrijk, dat op dit moment een onderzoek doet naar de vraag of, kortgezegd, piloten met diabetes kunnen vliegen. De Inspectie voor de Leefomgeving en Transport heeft gezegd niet zomaar met zo'n proef mee te kunnen doen. Zij stelt daaraan extra voorwaarden. Een daarvan is dat er een derde piloot is. Zij acht het risico te groot. De heer Leenders is het niet eens met die risico-inschatting en kijkt daar anders naar. Er is een proef gaande, niet in ons land, maar wel elders. Mijn inspectie zegt dat we niet onder dezelfde condities aan die proef moeten meedoen. Als we dat al zouden doen, dan stelt zij voorwaarden. Zij heeft ook verkend of zij onder die aanvullende voorwaarde een proef kan doen. Dat wil zij niet in de oorspronkelijke proef. Dan zouden we weer een ander land moeten opzoeken. Eigenlijk is de conclusie dat het niet voor de hand ligt dat dit gaat lukken. Dit onderwerp, piloten die lijden aan diabetes, ligt in de hele luchtvaartwereld en in verschillende landen extreem gevoelig. Er zijn landen die zeggen dat je hier absoluut niet aan moet beginnen. Ik vind het lastig om in zo'n situatie het advies van mijn eigen inspectie te negeren. Mijn natuurlijke houding is dat ik dat niet doe. Die proef loopt wel, elders. We kunnen die goed volgen, want in andere landen wordt die gedaan. Op een gegeven moment volgt een uitkomst. Als die is dat het mogelijk is, dan zal ongetwijfeld nieuw onderzoek nodig zijn om dat te valideren. Dan hebben we ook een andere stap. We kunnen het dan altijd opnieuw bekijken. Maar om ons nu in een heel moeilijke positie te manoeuvreren

om mee te doen aan een proef waarbij mijn eigen inspectie adviseert om dat niet te doen, vind ik geen goede stap. Dat wil ik niet doen.

De heer **Leenders** (PvdA): Ik zal kort zijn. Het is enigszins ingewikkeld om het nu helemaal uit te discussiëren. Ik denk dat ik hier schriftelijke vragen over ga stellen. Dan krijg ik waarschijnlijk goede antwoorden.

Staatssecretaris **Dijksma**: U krijgt altijd goede antwoorden, maar dat is iets anders dan gewenste antwoorden.

De heer **Leenders** (PvdA): Ik drukte mij niet helemaal zorgvuldig uit, maar u begrijpt wat ik bedoel.

De **voorzitter**: Als dit een voorwaarschuwing is, Staatssecretaris, dan kun je je afvragen wat de meerwaarde van Kamervragen is in dezen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Die zijn heel nuttig. In de beantwoording daarvan kun je ook uitleggen waarom je iets niet doet.

De **voorzitter**: Dan wachten we de antwoorden op die vragen af.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik denk ook dat het goed is om te zeggen dat we die proef wel echt gaan bekijken. Ik snap wel waarom het wordt geagendeerd, maar ik voel mij niet senang bij het passeren van mijn eigen inspectie. Dat vind ik een fair punt. Dat breng ik hier in. Dat is mijn verantwoordelijkheid, en die pak ik.

Mijn volgende blokje bevat vragen die ook over een hele kwestie gaan, namelijk de kwestie rondom de bezoldiging en het vroegpensioen van de luchtverkeerleiders. De heer Graus heeft gelijk dat hij daarvoor ruim aandacht heeft gevraagd. Er is onderzoek naar deze kwestie gedaan. De commissie-Vreeman heeft er advies over gegeven. We kunnen vaststellen dat er een aantal dingen uitgekomen zijn en een aantal zaken in gang zijn gezet. Voor alle partijen, zowel voor de luchtverkeerleiders als voor mijn departement, gaat het erom dat we een balans moeten vinden tussen soberheid van arbeidsvoorwaarden, voldoende capaciteit – dat is inderdaad echt een spannend punt; dat klopt gewoon – en de wetenschap dat dit een bijzonder beroep is. Ik heb iets gehoord over de selectie. Nou, The Voice of Holland is er niks bij. Duizenden mensen melden zich aan, maar er blijven er misschien een paar over. In dit beroep moet je uiterst stressbestendig zijn. Het vergt ontzettend veel van mensen. Tegen mevrouw Van Tongeren zeg ik dat je dit terugziet in de arbeidsvoorwaarden. Volgens mij is daar op zichzelf geen discussie over.

We zijn in een heel broos proces aan de slag om aan de ene kant de capaciteit en de arbeidsvoorwaarden te beoordelen en aan de andere kant te bekijken hoe we een en ander kunnen moderniseren. Daarover wordt overleg gevoerd. Dat moet heel zorgvuldig plaatsvinden. Ik ben het met de heer Graus eens dat zorgvuldigheid hierbij misschien nog belangrijker is dan snelheid, zij het dat we het capaciteitsvraagstuk wel moeten oplossen. 6 oktober jl. is de motie van de heer Graus aangenomen, waarin wordt gevraagd om een impactassessment naar de vlucht van luchtverkeerleiders in het kader van de uitkomst van het commissierapport en de Wet normering topinkomens. De stand van zaken is dat het impactassessment wordt aanbesteed. We verwachten dat dit in maart 2016 wordt opgeleverd. Zowel LVNL als het gilde is betrokken bij de opdrachtformulering. Het zal worden uitbesteed aan een onafhankelijk bureau. Op basis van dat assessment zal ik de verdere implementatie van het voorstel van de commissie-Vreeman uitwerken.

Ik erken dat het echt een lastig verhaal is. De beperkte capaciteit is er en tegelijk is er sprake van bijzondere arbeidsvoorwaarden. Er werd gevraagd hoe het zit met de knip in de cao tussen operationeel en

niet-operationeel. Kennelijk was er aanvankelijk één cao en inmiddels zijn er twee. Waarom dat zo is, zou ik moeten navragen. Ik durf dat nu niet te vertellen.

Er werd ook nog gevraagd naar omscholing. Juist op dit type onderwerp is de commissie-Vreeman gevraagd om onderzoek te doen. Daaruit zijn een aantal aanbevelingen gekomen. Die worden straks samen met de LVNL opgepakt. Al die onderwerpen komen dan nog aan de orde.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): In 2010, toen ik net in de Kamer zat, heb ik vragen hierover gesteld. Ik begrijp best dat we een procesmatig antwoord krijgen van de Staatssecretaris, aangezien zij er net zit, maar ik vind het onbevredigend en niet terecht voor al die andere hardwerkende Nederlanders. Bij deze beroepsgroep wordt de boete die betaald moet worden omdat stelselmatig de Nederlandse regels overtreden worden, standaard op de begroting gezet. Luchtverkeersleiders gaan nu met hun 52ste, voorheen met hun 50ste, met vol salaris naar huis, wat niet mag. Er was geen omscholing voor deze mensen om de laatste vijftien jaar van hun werkzame leven nog productief te gebruiken. Ik stel dit nu al vijf jaar aan de orde. Ik krijg nu een procesmatig antwoord. Ik begrijp dat de Staatssecretaris het misschien niet weet, maar ik zou dan graag een brief ontvangen waarin erkend wordt dat de pensioenleeftijd voor alle Nederlanders, dus voor deze mensen ook, 67 jaar is, tenzij zij fysiek niet meer mee kunnen. Ook wil ik graag dat in die brief staat dat eraan gewerkt wordt om te bewerkstelligen dat zo'n organisatie niet stelselmatig haar boetes begroot en vervolgens rustig de regels overtreedt. De reden waarom de knip er zit, is dat in eerste instantie het hele personeel meelifte op de bijzonder hoge salarissen van de luchtverkeersleiding, terwijl het mensen betrof die de telefoon opnamen, die typten, die administratiewerkzaamheden verrichtten voor P&O, dus mensen die werkzaam waren in de niet-operationele sector. Er is daar een soort gesloten gilde dat voor zichzelf goede voorwaarden heeft weten te regelen, waarvoor hulde. Ook in het bestuur zitten voornamelijk ex-luchtverkeersleiders. De reden waarom er een tekort aan capaciteit is omdat men succesvol weet te voorkomen dat er een single sky komt. Het argument daarbij is continu het verlies van arbeidsplaatsen. Ik kan er nog veel meer over vertellen, maar zie dat de Staatssecretaris genoeg gehoord heeft. Ik zou nu toch eindelijk willen dat ook dat laatste gebiedje, een gilde vanuit de Middeleeuwen, in deze eeuw belandt.

De **voorzitter**: Dank voor dit korte college. De vragen mogen wel wat bondiger.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit is mijn tweede interruptie. Ik ben heel rustig geweest.

De **voorzitter**: U bent inderdaad heel rustig, dat is waar.

Staatssecretaris **Dijkma**: Ik denk dat de procesbeschrijving van mevrouw Van Tongeren niet helemaal recht doet aan de werkelijkheid in de zin dat er in de afgelopen tijd een en ander veranderd is. Er is een voorstel gekomen van de commissie-Vreeman. Daar wordt aan gewerkt. De Kamer vraagt vervolgens om een impactassessment. Dat komt er. De brief krijgt de Kamer in maart, als dat assessment er is. We leggen dat aan de Kamer voor. We kunnen dat in alle openheid bespreken. Volgens mij is het verzoek aan de commissie-Vreeman er niet gekomen omdat we geen verandering nodig zouden hebben. Tegelijk moet het wel zorgvuldig gebeuren. Ik denk dat dit goed is.

De **voorzitter**: Een korte vervolgvraag voor mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben teleurgesteld dat een bewindspersoon van PvdA-huize deze merkwaardige salariëring gewoon voor haar rekening neemt, ondanks vragen daarover, en zegt dat het al vijf jaar zo is en dat het nog wel tot maart kan voortduren. Kan daar echt niet eerder naar gekeken worden, zowel naar de wet als naar het rare gedoe met de pensioenleeftijd?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik zit er net een week; misschien kan ik daar eens mee beginnen. Daarnaast vind ik de beschrijving die mevrouw Van Tongeren geeft van de positie van het kabinet, niet eerlijk. Er ligt een rapport van de commissie-Vreeman. Die doet aanbevelingen. Vervolgens vraagt de Kamer om allerlei redenen om een impactassessment. Zij krijgt dat dan. Immers, wij leveren dat als een heel deel van de Kamer dat wil, ook als het vragen zijn waar mevrouw Van Tongeren het niet mee eens is. Vervolgens moet dit leiden tot een voorstel. De Kamer krijgt dat voorstel; dat heb ik net gezegd. Maar daarvoor is wel een aantal elementen nodig. Dit betekent helemaal niet dat ik niets zou willen veranderen. Maar als ik dat ga doen – dat doe ik bij ieder onderwerp – gebeurt dat in overleg en zorgvuldig. De Kamer krijgt dat voorstel. Zij kan dan op dat moment aangeven of zij het een goed voorstel vindt. Dat is er aan de hand. Mevrouw Van Tongeren haalt er een heleboel dingen bij die wat mij betreft niet terecht zijn omdat ik er zo helemaal niet naar kijk.

Mevrouw **Visser** (VVD): Er lopen volgens mij twee discussies door elkaar, die beide relevant zijn. Een daarvan is de discussie over de WNT. Ons bereiken signalen dat Single European Sky, Functional Airspace Block Europe Central (FABEC), ontwikkeling Lelystad en medegebruik van Eindhoven Airport, zaken waarbij de expertise van Luchtverkeersleiding Nederland nodig is, vertraging dreigen op te lopen vanwege de operationele capaciteit. Die capaciteit is namelijk ook op Schiphol nodig. Wat ons betreft zijn het impactassessment en een rapportage in maart te laat. Hoe serieus zijn die signalen? Wat is de stand van zaken? Kunnen de trajecten die ik net noemde, plus de operationele capaciteit gegarandeerd worden?

Staatssecretaris **Dijksma**: Helder is dat we daar natuurlijk echt iets aan moeten doen. De operationele capaciteit staat onder druk; daarmee hebben we te maken. Dat vraagt ook om actie, zorgvuldige actie. Al die onderwerpen lopen daar dwars doorheen. We hebben te maken met de Wet normering topinkomens. Die respecteer ik; daar is geen woord Frans bij. Tegelijk zul je moeten bekijken hoe je het capaciteitsprobleem kunt oplossen en in welk tempo je dat kunt doen. Mijn voorstel is om daarover een brief te sturen, maar dan moeten we het hele speelveld in beeld hebben. Dat hoeft niet eindeloos te duren – ik snap het belang van het onderwerp – maar die brief komt niet voor het einde van het jaar. Ik wil bij die brief het liefst de uitkomst van het impactassessment betrekken. Als de Kamer dat te laat vindt, dan moet die brief eventueel iets eerder komen. Maar daarna komt er dan nog een stuk. Het leek mij praktisch om het zo te doen, maar als het eerder moet, dan doe ik het eerder.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik wil een tegenvoorstel doen. De Staatssecretaris constateert terecht dat er problemen zijn. Misschien is het goed om die dingen te benoemen inclusief de projecten die lopen. Anders heeft de Staatssecretaris steeds te maken met een Kamer die haar vraagt hoe het zit met FABEC en al die andere projecten. Het is goed om weer te geven waar mogelijk problemen ontstaan en wat die gaan betekenen. De Kamer krijgt daardoor het omvang van het probleem in beeld en kan dan misschien meedenken over de benodigde acties.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat lijkt mij uitstekend. Meedenken is altijd goed, vooral graag in oplossingen. Dat lijkt mij de goede houding. We

zullen dat in beeld brengen. Ik begreep dat dit al een keer gedaan is, maar we doen dat dan nog een keer aan de hand van de huidige stand van zaken.

Ik ga door naar het beruchte blok «overig», als u het goed vindt, voorzitter.

De voorzitter: Met alle liefde. Ik zou zeggen: beantwoord de vragen.

Staatssecretaris Dijkma: Ik doe mijn best. Het zijn er best nog veel. Er is gevraagd waarom de implementatie van één Europees luchtruim zo langzaam gaat. De Nederlandse regering is net als de Kamer groot voorstander van het toewerken naar één Europees luchtruim. Er zijn een aantal stappen gezet, maar er spelen heel veel verschillende belangen een rol in Europa. Dat is altijd zo met dergelijke verdelingsvraagstukken. Het verleggen van routes heeft gevolgen voor inkomsten, bijvoorbeeld van nationale luchtverkeersleidingsorganisaties. Er spelen allerlei andere kwesties een rol, zoals het civiele en het militaire luchtruim en de verdeling daarbij. Het lijkt mij een heel goed punt als we dit tijdens ons voorzitterschap met verve proberen verder te brengen, hoewel dat weerbarstig zal zijn.

Mevrouw Hachchi (D66): Op het gebied van civiel-militaire samenwerking lopen we in Nederland behoorlijk voorop. Dit punt heb ik nota bene gisteren nog aangekaart bij de collega van de Staatssecretaris; ik heb de luxe om ook woordvoerder Defensie te zijn. Ook in de Kamer hebben we de nodige aandacht voor de voortgang van Single European Sky.

Staatssecretaris Dijkma: Dat is heel behulpzaam; hartelijk dank. Mevrouw Hachchi stelde ook een vraag over de drones. Deze maand start er zowaar een publiekscampagne, die gericht is op de regels voor recreatief gebruik.

Mevrouw Hachchi vroeg ook naar de regelgeving voor het beroepsmatig gebruik van drones. Op 1 juli is die regelgeving in werking getreden. Ook is een aanpassing aangekondigd. Het voorstel voor aanpassing is uitgegaan ter consultatie. Daarop zijn heel veel reacties gekomen. De voorliggende wijziging betreft het verder vereenvoudigen van de regels. Dat proces loopt nu. Ik verwacht dat we de Kamer daar op enig moment weer kunnen informeren over de voortgang op dat punt.

De heer Smaling heeft een vraag gesteld over een slotcoördinator: kan die wel of niet issues als mensenrechten en dergelijke meenemen in het toewijzen van slots? Dat kan niet, want er is Europese regelgeving voor het toewijzen van slots. De criteria zijn transparantie en non-discriminatie. Ik kan niet treden in de regels van een onafhankelijke slotcoördinator.

Last but not least kom ik bij de vraag van de heer Van Helvert over laserpennen. Hij stelde die naar aanleiding van een uitzending gisteravond, die ik overigens niet heb gezien, en vroeg om een algemeen verbod daarop. Zo'n verbod gaat wel heel ver. Er is inderdaad gevaar op het moment dat vliegtuigen of helikopters aangeschenen worden. Dat is door piloten meerdere malen terecht onder de aandacht gebracht. De heer Van Helvert refereerde aan een motie waarin de regering is verzocht om wetgeving. Die wetgeving is er gekomen. Het Wetboek van Strafrecht is aangescherpt waardoor het volstrekt helder is dat het beschijnen van een vliegtuig een strafbaar feit is. Uit de uitzending is gebleken dat het opsporen van een dader niet eenvoudig is. De politie neemt het serieus en zet middelen in om het aan te pakken. Ik denk dat het goed is dat er aandacht voor is in de media, want daarmee kun je benadrukken dat het een serieuze bedreiging is en dat het strafbaar is. Dat is de stand van zaken. Ik denk dat we niet verder moeten gaan dan dit.

De heer **Van Helvert** (CDA): Omdat we geen tweede termijn hebben, stel ik de volgende vraag bij interruptie. Ik begrijp dat de Staatssecretaris zegt dat dit misschien ver gaat, maar je kunt ook zeggen dat dit onwenselijk is. Waarom zou je zo'n zeer zware laser thuis in je nachtkastje moeten hebben liggen? Net als bij andere wapens willen we gewoon niet dat je zo'n ding hebt, tenzij je die voor iets nodig hebt. En dan kun je een vergunning vragen. Dat geldt in Nederland ook voor andere wapens. De Minister heeft nu gezegd dat de gemeenten het in de lokale APV kunnen zetten. Ik ben echt wel van de subsidiariteit, wat inhoudt dat je het neerlegt op de plek waar het het best geregeld kan worden. Maar als het gaat om de veiligheid vind ik dat dit stuk bij de Minister van Justitie neergelegd zou moeten worden. Natuurlijk gaat dat ver, maar wat er gebeurt met die lasers gaat ook heel ver. Je kunt zeggen: Van Helvert, wat zit je nou te zeuren; we hebben het toch geregeld? Draai het om. Stel dat er dadelijk wel iets gebeurt met zo'n laserpen, dan zeggen we allemaal: als we laserpennen hadden verboden, dan was dit niet gebeurd. Vandaar mijn vraag.

Staatssecretaris **Dijkema**: Ik vind zeker niet dat u op dit punt zit te zeuren. Het past mij ook niet om zo'n oordeel te vellen; dat zijn niet de verhoudingen. Het is een heel serieus punt. Het is ook niet voor niets strafbaar om het te doen. Ik wil maar aangegeven dat de wet- en regelgeving er op zichzelf is. Maar ongeacht hoe je het regelt, handhaving zal altijd lastig zijn. Werken met ontheffingen is een enorme toestand. Dit mag gewoon niet. Wanneer het ons lukt om de daders in de kraag te vatten, is dat hartstikke goed. Het is verboden. We kunnen dat niet hard genoeg zeggen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Juist omdat het niet alleen om de veiligheid van de burgerluchtvaart gaat, maar ook het terrein van Veiligheid en Justitie beslaat, heb ik samen met mijn collega-woordvoerder Justitie schriftelijke vragen hierover gesteld. We zien die antwoorden graag tegemoet. Het zijn er behoorlijk wat, maar de Staatssecretaris zal die samen met haar collega van Veiligheid en Justitie moeten beantwoorden.

Staatssecretaris **Dijkema**: Vanzelfsprekend.

De **voorzitter**: Hiermee zijn alle vragen beantwoord in deze eerste en enige termijn. Of denkt mevrouw Visser van niet?

Mevrouw **Visser** (VVD): Bij de beantwoording van de vragen over Transavia gingen we nog uit van een tweede termijn. De Staatssecretaris zei nog op deze kwestie terug te komen door middel van een uiteenzetting in de tweede termijn, of in een brief. Zij is er niet op teruggekomen. U gaat zo meteen de toezeggingen voorlezen, voorzitter. Omdat we geen tweede termijn hebben gehad, hebben we niet kunnen doorvragen op dit punt. Ik wil die brief zo snel mogelijk ontvangen om zo snel mogelijk duidelijkheid te hebben over de aandelen en de vraag waarom het niet gaat om de Franse aandelen uit de Franse holding van Transavia. Volgens mij is dit ook relevant voor het VAO.

Staatssecretaris **Dijkema**: Ik begrijp dat vanochtend gepoogd is om dit in de beantwoording van de vragen te zetten. Transavia Frankrijk heeft 60% aandelen in Air France. 40% van de aandelen ... Nee, hier gaat het al mis. Ik zeg het niet goed. We gaan het gewoon nog een keer opschrijven. We moeten hier geen gedoe over hebben. Simpel.

De heer **Smaling** (SP): Ik wil de Staatssecretaris complimenteren voor het snel ingewerkt zijn. Ik vind het op zijn plaats om dat even te zeggen. Ik was ook de heer Leenders nog een antwoord schuldig. Ik geef dat nu even bij gebrek aan een tweede termijn. We hebben een motie van zijn hand

niet gesteund. Die motie was niet slecht of zo, maar bevatte te veel wat toch al gebeurde. Dat was de reden om de motie over Eindhoven niet te steunen.

De **voorzitter**: Waarvan akte. De heer Leenders stelde daarover inderdaad een vraag. Hij heeft nu zijn antwoord. Zo te zien heeft hij niet de neiging om te reageren.

Ik kom bij de toezeggingen.

- De Kamer zal worden geïnformeerd over de precieze voorstellen ten opzichte van Transavia.

Staatssecretaris **Dijkma**: Voor zover we die nu kennen, hè! Het is een heel verhaal. Een heel deel daarvan is gewoon in discussie.

De **voorzitter**: De Kamer wordt dus daarover geïnformeerd – dat is heel belangrijk – en daarbij worden de specifieke vragen meegenomen.

- De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd over de thema's die zullen worden uitgewerkt in de Actieagenda Schiphol.
- De Kamer krijgt in maart 2016 een brief naar aanleiding van het impactassessment over de bezoldiging van luchtverkeersleiders.

Deze drie toezeggingen heeft de Staatssecretaris gedaan. Ik begrijp dat dit klopt. Ik dank de Staatssecretaris voor haar aanwezigheid, net als haar ambtelijke staf en de aanwezigen op de publieke tribune.

Sluiting 17.58 uur.