

Vergaderjaar 2016–2017

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 370

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 december 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 30 november 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 juli 2016 over de startbeslissing verkenning multimodale knoop Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 228);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 augustus 2016 met de toelichting op de onderzoeksopzet beleidsdoorlichting beleidsartikel 17 luchtvaart (Kamerstuk 32 861, nr. 18);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 september 2016 met de reactie op twee verzoeken van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu inzake beleidsdoorlichting artikel 17 luchtvaart (Kamerstuk 32 861, nr. 20);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 september 2016 ter aanbieding van de rijksinstructie 39ste ICAO Assemblee (Kamerstuk 24 804, nr. 91);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 september 2016 ter aanbieding van de handhavingsrapportage Schiphol 2016–1 (Kamerstuk 29 665, nr. 231);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 september 2016 over de voortgang voldoende capaciteit Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) (Kamerstuk 31 936, nr. 353);**
- **de brief van het lid Belhaj d.d. 29 september 2016 over het verslag rapporteurs Single European Sky;**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 oktober 2016 ter aanbieding van het Informatieblad passagiersrechten luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 354);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 april 2016 ter aanbieding van de resultaten van het RIVM-onderzoek «Verkenning gezondheidsrisico's ultrafijnstof luchtvaart rond Schiphol en voorstel vervolgonderzoek» (Kamerstuk 30 175, nr. 238);**

- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 oktober 2016 over de uitkomsten ICAO Assembly 2016 (Kamerstuk 24 804, nr. 92);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 oktober 2016 ter aanbieding van de Gebruiksprognose 2017 en Evaluatie Schiphol Gebruiksprognose 2015 (Kamerstuk 29 665, nr. 232);
- de verzamelbrief Schiphol van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 november 2016 (Kamerstuk 29 665, nr. 234);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 november 2016 over securitykosten Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 233);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 november 2016 inzake voortgangsrapportage uitvoering Luchtruimvisie (31 936, nr. 363);
- de verzamelbrief luchtvaart van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 november 2016 (Kamerstuk 31 936, nr. 362);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 oktober 2016 ter aanbieding van het ontwerpbesluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 (Kamerstuk 34 197, nr. 12);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 november 2016 met antwoorden op vragen van de commissie over het ontwerpbesluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 (Kamerstuk 34 197, nr. 13);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 november 2016 inzake arbeidsvoorwaarden luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 364);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 november 2016 inzake de bijgestelde planning Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 367);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 november 2016 inzake arbeidsvoorwaardenakkoord luchtverkeersleiders (LVNL) (Kamerstuk 31 936, nr. 365);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 november 2016 met antwoorden op vragen van de commissie over de voorhangprocedure ontwerpwijziging van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (Kamerstuk 31 936, nr. 366);
- de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 november 2016 met een reactie op verzoek van de commissie om een schriftelijke reactie op de overige aanbevelingen van de rapporteurs Single European Sky (Kamerstuk 21 501-33, nr. 618).

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 der Linde
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Belhaj, Elias, Graus, Van Helvert, Leenders, Van der Linde, Smaling en Van Tongeren,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 13.04 uur.

De voorzitter:

Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en haar ondersteuning welkom. Ik heet ook de mensen op de publieke tribune welkom. We hebben een indicatieve spreektijd van vijf minuten afgesproken. Dat betekent dat ik na zes minuten heel lastig begin te worden. Ik wijs u er graag op dat wij om 16.00 uur weg moeten zijn. We hebben dus niet de mogelijkheid om uit te lopen. Dat geef ik vooraf als waarschuwing mee. Ik stel voor dat we maximaal twee interrupties in tweeën plegen, in de vorm van een vraag. Ik constateer dat u daarmee akkoord gaat.

De heer Elias (VVD):

Voorzitter. Door de Nederlandse luchtvaartsector is een vliegvakantie voor veel landgenoten makkelijk en betaalbaar, hebben honderdduizenden Nederlanders een goede boterham en is Nederland wereldwijd een van de meest gewilde vestigingslocaties voor internationale bedrijven. Mensen maken zich echter ook zorgen. Kan Schiphol in de komende jaren nog wel doorgroeien, juist nu een explosieve groei van de luchtvaart wordt voorspeld? Kan dat zonder geluids- en milieuelende voor omwonenden? Blijft KLM nog wel die echte Nederlandse trots waar ruim 30.000 gezinnen van leven? Kunnen er nog wel huizen worden bijgebouwd in steden onder de rook van de luchthavens, zodat ook onze kinderen betaalbaar kunnen wonen? Op dit vlak is er dus een grote uitdaging, niet alleen voor de luchtvaartsector maar ook voor ons als politici. Als ik de stukken voor vandaag lees, valt het mij op dat na een flitsende start van de Staatssecretaris ...

De voorzitter:

Mijnheer Elias, u wordt onderbroken door mevrouw Van Tongeren.

De heer Elias (VVD):

Nu al?

De voorzitter:

Ja, nu al.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik dacht: no time like the present. Hoe ziet de VVD de toenemende groei van de luchtvaart in connectie met het klimaatverdrag van Parijs, dat mede door de VVD is gesteund?

De heer Elias (VVD):

Volgens mij zat de luchtvaart daar niet helemaal in, maar dat terzijde. We willen uiteraard rekening houden met de veiligheidsrisico's en met de milieunormen, want we hebben maar één planeet. We willen ook dat er wordt gekeken naar het geluid. Daarnaast zal er heel veel moeten komen van technologische vernieuwing. Die vliegtuigen worden steeds stiller en steeds schoner. Uit eerdere debatten is mij gebleken dat de GroenLinks-fractie daar niet zo veel geloof aan hecht, maar wij hechten er wel geloof aan. We zullen zien hoe het in de praktijk gaat. We houden ons nauwgezet aan de gemaakte afspraken. Zo zien wij het dus.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Het klimaatakkoord van Parijs houdt in dat 186 landen ter wereld streven naar maximaal 2°C opwarming, en het liefst maximaal 1,5°C opwarming. Alle onderliggende bijlagen laten zien dat dit niet gaat met een enorme toename in de luchtvaart. Als er in Nederland wordt geanticipeerd op een toename in de luchtvaart, kan er niet tegelijkertijd worden gezegd dat we alle afspraken van het klimaatverdrag van Parijs willen nakomen, inclusief de hoofddoelstelling van maximaal 2°C opwarming en het liefst maximaal 1,5°C, want die twee gaan niet samen.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Of je moet de luchtvaart beteugelen óf je voldoet niet aan het akkoord van Parijs. Welke van de twee kiest de woordvoerder van de VVD?

De heer **Elias** (VVD):

Mevrouw Van Tongeren legt hier een onbewezen stelling neer.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Nee hoor!

De heer **Elias** (VVD):

Ik kies in ieder geval niet voor datgene waar GroenLinks voor kiest in zijn verkiezingsprogramma, namelijk dat je met de trein naar New York en Manilla moet. Dat lijkt mij niet zo handig.

Voorzitter. Als ik de stukken voor vandaag lees, valt het mij op dat na een flitsende start van deze Staatssecretaris een aantal dossiers vrijwel tot stilstand is gekomen en dat op sommige dossiers zelfs achteruitgang plaatsvindt. Ik begin met het onvoorstelbare nieuws over Lelystad Airport, dat pas een paar jaar later open zal gaan doordat de luchtverkeersleiding niet op tijd mensen zou kunnen leveren. Mijn fractie vindt dit onverteenbaar en is zeer teleurgesteld in het summiere briefje dat de Kamer gisteravond ontving. Ik heb dan ook veel vragen. Hoe heeft dit kunnen gebeuren, terwijl vanaf 2009 – ik herhaal: vanaf 2009 – bekend is dat het vernieuwde Lelystad Airport er gaat komen? Wanneer kreeg de Staatssecretaris de eerste signalen dat opening in 2018 weleens zeer lastig zou kunnen worden? Mij bereiken geluiden dat Schiphol de Staatssecretaris in januari al indringend bevraagd heeft hierover. Klopt dat? Welke stappen heeft de Staatssecretaris toen gezet om in te grijpen? Waarom is de Kamer pas gisteren geïnformeerd, terwijl de vorige berichten – twee weken geleden, op 17 november, is hierover nog een brief naar de Kamer gestuurd – veel positiever van toon waren? Hoe kijkt de Staatssecretaris terug op het lange getreuzel over de vraag of de luchtverkeersleiders nu wel of niet onder de balkenendenorm moeten vallen? Zijn deze problemen geen uitvloeisel van onrealistisch links gezeur over salarissen? Het functioneren van luchthaven Lelystad gaat niet zomaar ergens over; het gaat over de werkgelegenheid om en rond Schiphol in de toekomst, over de spilfunctie van Schiphol. Graag krijg ik hierop een uitgebreide reactie. Daarbij is het voor de VVD essentieel dat dag en nacht wordt doorgewerkt aan het desnoods gefaseerd openstellen van luchthaven Lelystad en dat het ingroeimodel van 2.000 vluchten, oplopend, gewoon volgens plan van start gaat, zodat niet ook daar vertraging optreedt. Ik wil dat de Staatssecretaris alles uit de kast trekt om gewoon in april 2018 te beginnen. Wat kost het inhuren van luchtverkeersleiders uit het buitenland? Waarom staat daar niets over in de brief? Uiteraard kost het geld; dat begrijp ik. Misschien moet de Staatssecretaris wat later beginnen met de verbouwing van station Schiphol. Daar had zij wel ineens honderden miljoenen voor. Waarom wil de Staatssecretaris op alles wat er nu gaat

gebeuren een externe toets? Dat schrijft zij in de brief. Vertrouwt zij haar eigen besluitvorming niet, of vertrouwt zij de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) niet? Waarom zet zij geen luchtverkeersleiders van Defensie in, al is het maar tijdelijk? Alles uit de kast, mevrouw de Staatssecretaris! Ik kondig alvast aan dat ik, als ik de antwoorden niet krachtadig genoeg acht, een plenaire afronding van dit algemeen overleg zal aanvragen.

De voorzitter:

Voordat u naar het volgende blokje gaat, wil de heer Smaling u een vraag stellen.

De heer Smaling (SP):

De heer Elias trekt hard van leer. Dat siert hem, want hij is een goede debater, maar volgens mij neemt hij nu toch een risico met de veiligheid. Van de SP-fractie hoeft luchthaven Lelystad er helemaal niet te komen, maar als hij er dan toch moet komen, moet hij wel veilig zijn. De Staatssecretaris geeft aan dat het niet in te regelen is, gezien de drukte aan zowel de rechterkant als de linkerkant. Dan kun je toch domweg dat risico niet nemen? De VVD heeft veiligheid toch ook hoog in het vaandel staan? Ik snap dus echt niet waarom de heer Elias hier zo'n nummer zit te maken.

De heer Elias (VVD):

Ik maak absoluut geen nummer. Ik wijs de heer Smaling erop dat ik nergens een loopje neem met de veiligheid; ik tart hem om aan te geven waar ik dat gedaan zou hebben. Het is op geen enkele manier waar dat ik zou vinden dat we een loopje met de veiligheid kunnen nemen. Ik zeg tegen de Staatssecretaris, in inderdaad vrij duidelijke bewoordingen, omdat dat nodig is, dat wij vinden dat op Lelystad gevlogen moet kunnen worden. Luchthaven Lelystad is van groot belang als overloop voor Schiphol, omdat we Schiphol nu eenmaal met z'n allen op slot hebben gezet. Ik wil dat slot er best weer van afhalen, hoor; dat is geen enkel probleem. Dan gaan we meer dingen op Schiphol toestaan, als dat de andere route is; dat is ook goed, mits het binnen bepaalde randvoorwaarden gebeurt. Er moet gewoon op Lelystad gevlogen kunnen worden, zodat Schiphol binnen de grenzen van het Aldersakkoord nog enige groei kan doormaken. De heer Smaling zal mij nooit horen marchanderen met de veiligheid. Het gaat hier om het aantal luchtverkeersleiders. Als er hier een tekort is, moeten ze maar van elders worden gehaald; dan moet het maar op een andere manier worden opgelost. 's Avonds laat even een briefje naar de Kamer sturen met de boodschap dat het een jaartje later wordt, wil er bij mij niet in.

De heer Smaling (SP):

Ik vind het juist wel moedig dat de Staatssecretaris dat doet en veiligheid dus vooropstelt. De kwestie met de luchtverkeersleiders heeft gespeeld; dat weten we. De heer Elias zegt dat we al sinds 2009 wisten dat dit zou gebeuren. Volgens mij is pas anderhalf à twee jaar geleden het besluit in de Kamer echt gevallen. Er zijn nog stapels rapporten over allerlei kwesties die met veiligheid te maken hebben, inclusief de vogels die daar laag vliegen. Dat is volgens mij ook een veiligheidsrisico. Als we een jaar later beginnen met luchthaven Lelystad, speelt dat trouwens nog steeds. Ik vind het verhaal van de heer Elias dus heel eenzijdig. Ik had van hem verwacht dat hij in zijn afweging iets meer aan de kant van de Staatssecretaris zou staan, met name op het punt van de veiligheid. Ik neem tot mij dat hij zegt dat hij de veiligheid niet ter discussie stelt, maar op basis van zijn reactie op de brief van de Staatssecretaris vind ik dat hij daar een loopje mee neemt.

De heer Elias (VVD):

Dat is uw interpretatie. Die is bezijden de waarheid en bezijden de feiten. Ik zeg dat de veiligheid voorop blijft staan. Ik wijs u op het bestaan van veel grotere luchthavens dicht bij elkaar in steden als New York en Londen. We vragen dus helemaal niets onmogelijks. Technisch moet dat gewoon allemaal kunnen. De SP zegt dat de besluitvorming vorig jaar pas is afgerond, maar vanaf 2009 kon men dit zien aankomen. Het is mij bekend dat de SP weinig ervaring heeft met regeren, maar regeren is vooruitzien.

Voorzitter. Ik ga in op de Omgevingsraad Schiphol. Die moet een advies geven over de toekomstige groei van Schiphol en over extra bouwruimte voor gemeenten als Haarlemmermeer, Aalsmeer en Zaanstad. Dit advies had er al kunnen liggen, maar er schijnt gisteravond – dat was dus een duivelse avond – pas een plan van aanpak te zijn geformuleerd. Hoe kenschetst de Staatssecretaris het functioneren van de Omgevingsraad Schiphol in de afgelopen maanden? Wat vindt zij van de weinig constructieve uitingen van de raad die we in de media hebben mogen vernemen? Wordt dit geëvalueerd? Wat is de uiterste datum voor de Omgevingsraad Schiphol om zijn advies bekend te maken, voordat de Staatssecretaris, zoals ze heeft aangekondigd, zelf met haar standpunt komt?

We zien dat Schiphol bij de huidige groei in 2017 vol dreigt te raken, omdat de 500.000 vliegbewegingen dan worden bereikt; daar had ik het net al over. In het aangepaste Aldersakkoord uit januari 2015, dat door het kabinet en de Kamer in maart 2015 is overgenomen, staat letterlijk, ik citeer: «De hinderbeperking die gerealiseerd is tot het moment waarop de 500.000 bereikt wordt, mag door de sector gebruikt worden voor volumegroei». De sector becijfert de hinderbeperking op 34%. Zelfs als je conservatievere cijfers zou hanteren, betekent dit dat Schiphol tot 2020 een gezonde groei kan doormaken met bijbehorende kansen voor de werkgelegenheid. Waarom wordt hier niet heel snel invulling aan gegeven? Afspraak is toch afspraak? Dat is tenminste altijd het verhaal bij het Aldersakkoord. Dit is voor mijn fractie een zeer belangrijk punt, waar ik vandaag ook klip-en-klaar uitsluitel over wil. Anders komen we er bij het VAO wel weer op terug.

Het kabinet wil niet bijdragen aan de beveiligingskosten op Schiphol, maar kondigde in de Actieagenda Schiphol wel hulp bij innovatieve maatregelen, inclusief de financiering, aan. Dat staat op pagina 21 van de actieagenda, vermeld ik even voor de liefhebber. Inmiddels is die financiering ook van de baan, zo blijkt uit de brief van de Staatssecretaris van 17 november over de securitykosten. Dat is wel erg karig. Waarom deze beleidswijziging bij wat eigenlijk al de enige overgebleven actie uit die hele actieagenda was? Kan de Staatssecretaris dit heroverwegen? Schiphol wordt zo wel erg aan zijn lot overgelaten.

Nederland wordt ertoe opgeroepen om de hoeveelheid personeel van de Koninklijke Marechaussee te vergroten ...

De voorzitter:

Wilt u langzaamaan gaan afronden?

De heer **Elias** (VVD):

Wat zegt u?

De voorzitter:

Wilt u gaan afronden?

De heer **Elias** (VVD):

Ja, ik ben bijna klaar. Nederland wordt ertoe opgeroepen om de hoeveelheid marechausseepersoneel te vergroten zodat alle controles conform de Schengengrenscodes uitgevoerd worden. Wat betekent dit concreet? Waarom is dit tot nu toe niet gebeurd? Kan de Staatssecretaris

garanderen dat in geen geval concessies aan de veiligheid worden gedaan?

Ik heb nog een aantal vragen over de taxioverlast op Schiphol, maar die zal ik inslikken. Kan er nu echt actie worden ondernomen naar aanleiding van de met algemene stemmen aangenomen motie van de leden Smaling, Visser en Hoogland (34 550-XII, nr. 23)?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik hoor collega Elias onder andere spreken over ons luchtruim en de vliegpaden. Wat vindt hij van het feit dat de controle van een deel van het Nederlandse luchtruim aan de Belgische verkeersleiding is gegeven? Ik doel specifiek op Eijsden-Margraten.

De heer **Elias** (VVD):

Ik heb geen idee. Ik zal het voor u nagaan en er in tweede termijn op terugkomen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik was er al bang voor dat de VVD daar geen idee van zou hebben. In Eijsden-Margraten hebben mensen ongelooflijke hinder van de keerlus van Aken. In een onbezonnen moment heeft I en M de Belgische luchtverkeersleiding de controle gegeven over een hoek van Nederland. Vervolgens is de Belgische luchtverkeersleiding ...

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik leg het even uit, dan kan de heer Elias daarop reageren. Vervolgens is de Belgische luchtverkeersleiding die plek gaan gebruiken om daar te keren. Is de heer Elias het met mij eens dat Nederland in alle gevallen de controle moet houden over het Nederlandse luchtverkeersruim en dat Nederland ervoor moet zorgen dat Nederlandse inwoners geen overdreven geluidshinder hebben van kerende vliegtuigen van een Belgisch vliegveld?

De heer **Elias** (VVD):

Mevrouw Van Tongeren stelt mij allerlei vragen over een kwestie die ik niet heb bestudeerd. Ik zal haar daar in tweede termijn antwoord op geven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik wacht dat met spanning af.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik begin met een algemeen puntje van orde. Ik was niet heel erg blij verrast dat onze commissie brieven zo laat heeft gekregen. Wellicht kan de Staatssecretaris daar straks iets over zeggen, want het is belangrijk dat wij goed ons werk kunnen doen. Dat wilde ik toch even vermelden. Mijn eerste punt betreft de Single European Sky, één luchtruim. Ik dank de Staatssecretaris voor haar reactie op de aanbevelingen die ik samen met collega-rapporteur Van Helvert heb opgesteld. Een van onze belangrijkste bevindingen is dat de structuur van de Functional Airspace Blocks (FAB's) niet optimaal werkt. We zien dat er hard aan wordt gewerkt om dat te verbeteren, maar tegelijkertijd vraag ik mij af waarom we ons zouden laten tegenhouden door bestaande structuren. Is het niet mogelijk om ook in andere combinaties te werken? Kijk naar een land als Finland, dat buiten het eigen Scandinavische FAB de samenwerking opzoekt met IJsland en het Verenigd Koninkrijk. Als ik dit opper, hoor ik dat er ook in onze eigen sector belangstelling is voor dit soort opties. Ik weet dat de

Staatssecretaris inmiddels goede ervaringen heeft opgedaan met internationale green deals. Leent efficiënt luchtruimgebruik zich ook niet voor zo'n green deal? Is de Staatssecretaris bereid om te verkennen of het mogelijk is om met een groep gelijkgezinde landen buiten de eigen FAB's, zoals de Nordic countries of de UK, op vrijwillige basis afspraken te maken over efficiënter luchtruimgebruik?

Ik ga in op de capaciteitsproblemen bij de Koninklijke Marechaussee (KMar). Het komt een beetje ongelukkig uit dat er nu tegelijkertijd een debat van V en J wordt gevoerd, waarin hierover ook het een en ander gezegd zal worden. De KMar luidt terecht de noodklok over de capaciteitsproblemen. D66 heeft sinds januari van dit jaar herhaaldelijk gevraagd om extra KMar-inzet voor Schiphol. We zijn blij dat het kabinet nu besloten heeft tot een inzet van 135 fte extra KMar-personeel, maar daarmee is er nog geen structurele oplossing. De daadwerkelijke behoefte op Schiphol is namelijk 400 fte tot 500 fte. Daarnaast ligt er een technologisch investeringspakket voor Schiphol ter waarde van bijna 200 miljoen, terwijl het kabinet nu ongeveer 7 miljoen investeert. Zijn deze investeringen wel structureel? Als het geld volgend jaar weer wegvalt, hoe wordt dat extra KMar-personeel dan gefinancierd? Waarom is er geen langdurig commitment – mijn collega van de VVD-fractie refereerde daar ook aan – om te investeren in de technologische ontwikkeling van het grensproces? Dat is immers een overheidstaak. Ik lees dan ook weinig over een structurele oplossing in de brief van het kabinet, terwijl het kabinet toegeeft dat de grenzen van de flexibiliteit en het opschalingsvermogen van de KMar nu echt zijn bereikt. Wat als er straks iets gebeurt op Eindhoven? Komen we dan op Schiphol direct weer KMar-mensen tekort? Gaan we ook 2017 in, net als 2016, met tijdelijke krachten en incidenteel geld? Dat vind ik, eerlijk gezegd, een beangstigende gedachte. Mijn partij en ik kunnen niet zomaar geld uit de hoge hoed toveren en het kabinet kan dat nu blijkbaar ook niet. Laten we dan op zijn minst richting de Voorjaarsnota samen bekijken wat er nog meer kan. Kan ik de Staatssecretaris ertoe verleiden om dat ook te vinden?

Ik kom op het convenant over het delen van dreigingsinformatie met de burgerluchtvaart, dat voor de zomer is ingegaan. De Staatssecretaris weet dat D66 kritisch is op de invulling van het convenant. Daarom hecht mijn partij eraan om de werking ervan nauwlettend te volgen. Volgens Minister van der Steur loopt het overleg in het kader van het convenant goed, maar wat schetst onze verbazing? In het laatste debat over de nasleep van de MH17-ramp werd gezegd dat de expertgroep al één keer bij elkaar gekomen was. Betekent dit dat de leden van de stuurgroep nog nooit bij elkaar zijn gekomen? De stuurgroep heeft toch tot taak om toe te zien op een goede uitvoering van het convenant en om bij te sturen als daar aanleiding toe is? Hoe weten we of het overleg inderdaad goed verloopt, als de stuurgroep nog niet eens bij elkaar is gekomen? Dat lijkt D66 in de opstartfase van het convenant vrij cruciaal. Het gaat daarbij immers om de vraag of we een goed systeem hebben opgetuigd. Werkt de opzet die we gekozen hebben? Wordt het juiste type informatie gedeeld? Waar zien we nu al problemen die we moeten oplossen? Zijn alle betrokken partijen tevreden? Dat is belangrijk. Kortom, gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat de stuurgroep zo snel mogelijk bij elkaar komt en verslag uitbrengt over de eerste ervaringen met de werking van dit convenant? Ik kom op luchthaven Lelystad. De heer Elias heeft zijn mening over de ontwikkelingen beschaafd doch woedend geformuleerd. Naar aanleiding van de ontwikkelingen heb ik een vraag die ik sowieso van plan was om te stellen. In het hoge noorden is men met veel inwoners druk bezig geweest om na te gaan wat de mogelijkheden voor Groningen Airport Eelde in de toekomst zijn. Men heeft besloten dat een scenario van doorgaan en investeren ontzettend interessant is voor het hoge noorden. Gezien de laatste ontwikkelingen en de vertraging in Lelystad, wil ik graag weten in

welke mate de Staatssecretaris bereid is om te bekijken of Eelde een rol kan spelen tijdens een belangrijk transitieproces.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Luchtvaart is een van de hoofdpijndossiers voor het behalen van de klimaatdoelstellingen. De algemene vergadering van ICAO (International Civil Aviation Organization) heeft besloten tot een jaarlijkse brandstofefficiëntie van 2%. Hoe gaat de Staatssecretaris de branche hierop aanspreken? Ik ben erg benieuwd hoe invulling gegeven wordt aan de brandstofefficiëntie van 2%. De heer Elias zei dat vliegtuigen veel zuiniger en schoner worden. Wat is de gemiddelde afschrijvingstermijn van een vliegtuig? Wanneer zouden we de hele vloot vervangen hebben, als we daarop wachten? Als het vliegen niet verder kan worden verduurzaamd, moet er toch echt gekeken worden naar het verrekenen van alle maatschappelijke kosten in de ticketprijs. Ik ben benieuwd naar voorbeelden van andere landen in de Europese Unie die een tickettaks hebben, alsmede naar de wijze waarop de Staatssecretaris aankijkt tegen het eventueel doorberekenen van de maatschappelijke kosten in de luchtvaart.

Er is een jaar uitstel voor Lelystad. Licht dat nu echt aan de herziening van de verschillende vliegpaden? In Europa wordt erover gepraat dat er een moment komt dat we die allemaal gaan herzien. Wanneer is dat? Welke invloed heeft Nederland daarop? Mijn voorgangers vroegen het al: is het überhaupt mogelijk om in Nederland naast de luchtpaden, dus de snelwegen in de lucht, in voldoende mate ruimte te reserveren voor Lelystad? Ik zeg dat even ervan uitgaande dat we dat willen, maar GroenLinks is daar geen voorstander van.

Ik kom op de uitvoering van de motie-Geurts/De Rouwe (31 936, nr. 183) waarmee de Kamer in meerderheid heeft gezegd dat Lelystad alleen een overloop voor Schiphol mag zijn, dat er zich geen nieuwe andere maatschappijen mogen vestigen en dat er geen nieuwe bestemmingen mogen worden toegevoegd. Het moet een verplaatsing zijn vanaf Schiphol. Ziet de Staatssecretaris daar minutieus op toe of wordt er geredeneerd in de zin van «als niemand daarheen wil, dan helaas maar een nieuwe»? Hoe zit het met eventuele staatssteun aan Lelystad? Weten we zeker dat de zaken die we gaan regelen inzake de ontsluiting per weg en per openbaar vervoer voor de luchtverkeersleiding en de marechaussee, geen verboden staatssteun zijn?

Ik stel sinds 2010 vragen over de luchtverkeersleiding. Er is nu besloten dat de luchtverkeersleiders niet hoeven te voldoen aan de Wet normering topinkomens (WNT). Ik ben daar nog steeds heel verrast over. Ook heb ik nog steeds vragen over de pensioenleeftijd. Gaan deze werknemers, die een salaris hebben dat boven de kaders van de WNT uitkomt, ook nog eens vervroegd met pensioen in plaats van omgeschoold te worden naar een andere functie, zodat zij zoals de rest van de Nederlanders in een andere baan kunnen doorwerken tot hun 67ste?

Dezelfde vraag als voor Lelystad hebben we ook voor Rotterdam.

Transavia wil meer toeristen vervoeren vanaf Rotterdam. Binnen tien jaar wil Rotterdam het aantal vluchten met 75% laten groeien. Hoe gaan we dat doen? Doen we dat met stillere motoren en/of uitgekiende vluchten? Hoe gaan we daar de overlast beperken? De omwonenden hebben ook nu al enorm veel hinder in de nachtelijke uren. We zitten nog te wachten op het onderzoek van het RIVM, dat laat zien dat er bij landing en start ook fijnstof vrijkomt. Rond Schiphol hebben we hierover al wat informatie gekregen, maar het voorzorgsprincipe zou toch zeggen dat je eerst de extra gezondheidsschade van fijnstof in kaart brengt voordat je op Schiphol, in Lelystad en in Rotterdam steeds meer vluchten toestaat. Dan onze vliegvelden van de leegstand: Eelde, Twente en Maastricht. Zijn we er al helemaal uit hoe het zit met de mogelijke verboden staatssteun rond Eelde? Hoe zit het met Twente? Is inderdaad definitief vastgesteld dat

er geen investeerders te vinden zijn? Hoe zit het met Maastricht? In een interruptiedebatje had ik het net al even over Eijsden-Margraten en het stukje luchtruim dat aan de Belgen toegewezen is. Hoe zorgen we ervoor dat alle Nederlanders een fatsoenlijke nachtrust kunnen hebben, ook in Eijsden-Margraten? Ik begrijp best dat er een keer iets misgaat met de was, maar hoe draaien we dat terug? De Staatssecretaris is het vast met mij eens dat datgene wat in dat stadje gebeurt, gewoon niet binnen de Nederlandse normen zit.

Een tijdje geleden was ik op een van de vele klimaatconferenties. Ik sprak daar met een Chinese vrouw. Wij zeggen altijd dat China zo vreselijk veel uitstoot en zo weinig doet voor het klimaat. Deze vrouw vroeg mij of wij in Europa één ding konden doen, namelijk ervoor zorgen dat er geen flesjes water meer per vliegtuig worden vervoerd. Ik heb de Staatssecretaris al eerder gevraagd naar plastic flesjes in de luchtvaart. Als de burger-vluchten niet makkelijk verminderd kunnen worden, zouden we dan aan de vrachtkant kunnen kijken naar dit type product? Ik heb ook zo mijn mening over rozen uit Kenia, maar die verwelken. Het water zou toch ook heel goed per binnenvaart, per zeeschip of op een andere wijze kunnen worden vervoerd? Kan met Schiphol worden bekeken welke soorten vracht verplaatst kunnen worden vanuit de lucht?

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

Ik heb een vraag aan mevrouw Van Tongeren, omdat ik het wel eens ben met wat zij zei over Eijsden-Margraten. Misschien kan ze er wat verder op ingaan, want het is goed als er in de Kamer aandacht is voor dit punt. De Staatssecretaris heeft een brief gestuurd in antwoord op een aantal vragen vanuit Eijsden-Margraten. Over het algemeen zetten wij nogal wat vraagtekens bij het antwoord van de Staatssecretaris op vragen van de groep in Eijsden. Wij vroegen ons ook af of de Staatssecretaris het probleem wel goed in beeld heeft. Haar antwoord leek er soms op te duiden dat dat niet helemaal het geval is. Hoe kijkt GroenLinks daartegen aan?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Er was ook een mooie uitzending van EenVandaag, waarin dit probleem goed in kaart is gebracht. Blijkbaar is met goede bedoelingen, namelijk om de aansluiting en de veiligheid in de lucht goed te krijgen, de controle over een gedeelte van het Nederlandse luchtruim in handen gegeven van België. Dit is in een contract/verdrag/overeenkomst vastgelegd, maar het is heel moeilijk om daarop in te breken. GroenLinks denkt toch dat die controle op een of andere manier terug te krijgen moet zijn. Wij gaan immers over ons eigen luchtruim. Er moeten betere afspraken worden gemaakt met de luchtverkeersleiding in België om het heel lage keren boven Eijsden-Margraten tot het verleden te laten behoren. Er zijn daar mensen aan het turven, onder anderen iemand van de GroenLinks-afdeling. Het gaat echt de halve nacht door. De mensen liggen er wakker van. Het hele dorp isoleren zodat het geluidsniveau in de slaapkamers binnen de normen komt, kost enorm veel geld. Mij lijkt dat er een andere, verstandigere oplossing moet zijn. Samen met het CDA hoop ik dat de Staatssecretaris Eijsden-Margraten een goede nachtrust gaat bezorgen.

De **voorzitter**:

Voor de goede orde meld ik u dat mevrouw Van Tongeren slechts een gedeelte van deze vergadering zal bijwonen vanwege andere verplichtingen in het gebouw. Het woord is aan de heer Leenders van de PvdA.

De heer **Leenders** (PvdA):

Voorzitter. Ook de Partij van de Arbeid werd gisteren verrast door de bijgestelde planning van de uitbreiding van Lelystad Airport door een probleem met de luchtverkeersleiding. De ingebruikname van het

vernieuwde vliegveld wordt mogelijk een jaar vertraagd, zo hebben we begrepen. Dat heeft grote gevolgen, niet alleen voor de Schiphol Group maar ook voor de regio. Ik noem er twee: het verlies van vertrouwen van de luchtvaartmaatschappijen die we daar graag gehuisvest willen zien en het risico dat we lopen inzake de investeringen van het bedrijfsleven en het onderwijs. Ik kan nog een heel rijtje noemen, maar de Staatssecretaris weet precies waar het over gaat. In haar brief van gisteren geeft zij aan er alles aan te zullen doen om de vertraging zo klein mogelijk te houden. In die zin maak ik me wat minder zorgen dan de heer Elias, want dat vertrouwen heb ik in de Staatssecretaris.

Ik ben tevreden met de belofte dat de Kamer zo kort mogelijk na het kerstreces wordt geïnformeerd, maar benadruk wel dat we dit een ernstige situatie vinden. Ik noem één dingetje dat tot de oplossingen behoort. Ook de Staatssecretaris zal wel signalen uit de regio hebben gekregen over mogelijke oplossingen. Eén van die dingen is dat de vertraging mogelijk gemitigeerd zou kunnen worden door niet met 2.000, maar met 4.000 vliegbewegingen te starten, uiterlijk 1 april 2019. De regio denkt dat dit een gedeeltelijke oplossing zou kunnen zijn. Misschien wil de Staatssecretaris daar iets over zeggen.

De voorzitter:

De heer Graus wil er ook iets over zeggen.

De heer Graus (PVV):

De PVV zegt al jaren: laat Schiphol gewoon groeien tot de maximale capaciteit. Destijds zeiden we dat die 600.000 zou zijn. Inmiddels schijnt de capaciteit al 800.000 te zijn. Laten we dat dan doen. Ik ben niet per definitie tegen Lelystad, maar ik voorspel wel dat het een mislukking gaat worden. Dat is toch een ander verhaal. Ik ben voor ieder vliegveld. Wij hebben toen wel gezegd dat er problemen zouden komen met de luchtverkeersleiding. Ik heb daar zelfs moties over ingediend ...

De voorzitter:

Wat is uw vraag? Dit kunt u in uw eigen termijn vertellen.

De heer Graus (PVV):

Als u mij niet had geïnterrupteerd, mijnheer de voorzitter, had ik nu mijn vraag gesteld en hadden we weer een halve minuut bespaard. Ik heb een motie ingediend ten behoeve van de luchtverkeersleiding en de problemen die daar gaan ontstaan, maar die werd door niemand gesteund. Waarom gebeurde dat niet? Wij brengen de oplossingen, maar iedereen kijkt weg en niemand steunt ons. Nu zijn er problemen die wij jaren geleden al hadden voorspeld en nu gaat iedereen plotseling de barmhartige samaritaan spelen, terwijl er al miljoenen aan belastinggeld zijn weggegooid.

De heer Leenders (PvdA):

Ik heb niet het gevoel dat ik de barmhartige samaritaan speel. Wij zijn ook verrast door wat er nu gebeurt met de luchtverkeersleiding. We hebben daar ook vragen over gesteld. Wij waren wel voor Lelystad en Eindhoven als airports die Schiphol zouden moeten ontlasten. Ik weet niet hoeveel brieven de heer Graus krijgt uit de regio over de overlast in vooral de nacht. Dat zou ook hem wat moeten doen.

De heer Graus (PVV):

Daar zijn ook andere oplossingen voor. De luchtvaartmaatschappijen hebben vooral de laatste jaren ontzettend geïnvesteerd in snellere motoren, zweefduiklandingen en noem allemaal maar op. Er zijn ook andere opties. Het is logisch dat je, als je in de buurt van een luchthaven woont, kerosine ruikt en vliegtuigen hoort. Als je naast een boerderij gaat

wonen, heb je af en toe een vlieg in de soep en ruik je ontlasting en urine. Dat is nu eenmaal zo. Wij kunnen dat niet ongedaan maken, dat is onmogelijk. Er is ook nog het belang van de BV Nederland. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag. Ik wil toch gezegd hebben dat ik hiervoor gewaarschuwd heb. Dit is niet de eerste keer dat dit gebeurt ...

De voorzitter:

Dit is een interruptie. U kunt nu een vraag stellen aan de heer Leenders.

De heer Graus (PVV):

Ik heb net een vraag gesteld, maar ik krijg er geen antwoord op. Ik heb de oplossing aangedragen en ik heb dit voorspeld. Toen werd ik weggelachen als die domme tokkie van de PVV. Maar wij krijgen wel keer op keer gelijk. Daarom staan we momenteel ook zo hoog in de peilingen.

De heer Leenders (PvdA):

Ja, maar het gaat nu even over de luchtverkeersleiding. Ik heb u nooit weggelachen. Ik heb nooit het woord tokkie in de mond genomen. Sterker nog, dat vind ik niet eens. Misschien hebt u gelijk gekregen met uw voorspelling, maar wij hadden dit in ieder geval niet verwacht, dus het was in het verleden ook niet nodig.

Ik ga door, voorzitter, want mijn spreektekst sluit goed aan bij wat de heer Graus zei. Schiphol, KLM en andere luchtvaartmaatschappijen zien hun winst stijgen. Ook het aantal vluchten stijgt. Daarmee brengen ze economische groei in Nederland. Daar zijn we best blij mee, want dat is goed voor de werkgelegenheid in de regio. Het brengt echter ook risico's met zich mee, zoals geluidsoverlast, risico's voor de gezondheid en milieuverontreiniging door de luchtvaart. Er is nu onduidelijkheid over de nachtvluchten op Schiphol. Bewoners en Schiphol zijn het daar kennelijk niet over eens. Schiphol geeft aan dat vluchten minder geluid produceren, waardoor er meer zou kunnen worden gevlogen in de nacht. Bewoners ontkennen dit. De Omgevingsraad Schiphol (ORS) is er dus niet over uit. De bewoners binnen de ORS stellen dat er verkeerde metingen worden gedaan en dat de afspraken verkeerd worden geïnterpreteerd. De Omgevingsraad Schiphol kan zodoende geen advies geven over de gebruikspggnose voor 2017. Daar gaat het nu even over, want als dat advies niet komt, zal de Staatssecretaris zelf een besluit nemen. Wij vinden primair dat de ORS er zelf uit moet komen en met een advies moet komen. Mocht dat nu niet zo zijn en de Minister gaat zelf een beslissing nemen, dan zouden we het op prijs stellen als de Kamer daarbij wordt betrokken. Een goede afweging tussen belangen van verschillende partijen is wat ons betreft essentieel in dit geval. Wil de Minister daarop reageren?

De voorzitter:

Had u hierover een vraag, mijnheer Elias?

De heer Elias (VVD):

Ik had een vraag over het vorige blokje. Op dit punt ben ik het overigens geheel eens met de heer Leenders. De Staatssecretaris is aan zet. Als u klaar bent met Lelystad, heb ik een vraag aan u.

De heer Leenders (PvdA):

Ja.

De heer Elias (VVD):

Bent u het wel of niet met mij eens dat alles uit de kast moet worden getrokken om ervoor te zorgen dat er in april 2018 gewoon alsnog van start wordt gegaan?

De **voorzitter**:

Graag via de voorzitter.

De heer **Leenders** (PvdA):

Ik ben het in zoverre met de heer Elias eens dat ik de Staatssecretaris vraag om alles in het werk te stellen om het uitstel zo kort mogelijk te laten zijn, gelet op de problemen die ik zojuist heb genoemd.

De heer **Elias** (VVD):

Dat was niet mijn vraag. Mijn vraag was: starten in 2018, ja of nee wat u betreft?

De heer **Leenders** (PvdA):

Dat is een wens die ik heb. Nogmaals, ik vraag de Staatssecretaris om datgene te doen wat binnen haar vermogen ligt om op 1 april 2018 te starten.

Voorzitter. Ik kom op de geluidsoverlast, iets wat ook op andere luchthavens speelt. Dat geldt ook voor de luchthaven Eindhoven. Ik ben er een jaar tussenuit geweest als woordvoerder luchtvaart, maar ik weet nog dat we het bij mijn afscheid de vorige keer vooral hadden over het dorp Winterle. De vliegroutes zouden worden geëvalueerd en wellicht per 1 januari veranderen. Ik ben benieuwd hoe dat is afgelopen, want ik heb er niets meer over gehoord. Misschien kan de Staatssecretaris er iets over zeggen.

Ik zal de heer Van Helvert een genoeg doen door ook iets te zeggen over Eijsden in Limburg. De afspraken met de Belgen over deze overlast zijn tot op heden niet bevredigend, maar we begrijpen dat de Staatssecretaris met een evaluatie bezig is. Wij ontvangen graag een brief na afronding van die evaluatie.

Ik kom te spreken over de gezondheid van omwonenden van airports in zijn algemeenheid. De Staatssecretaris heeft onderzoek gedaan naar risico's op met name het gebied van fijnstof. De RIVM concludeert dat de fijnstofconcentratie geen invloed heeft op de sterftecijfers in de regio. Dat is wat ons betreft wel een heel smalle conclusie. Naast sterftecijfers zijn er meer gezondheidsmaten. Ik heb begrepen dat de Staatssecretaris een vervolgonderzoek instelt naar de gezondheidsrisico's voor bewoners in de omgeving van vliegvelden en daarin andere maten meeneemt, zoals aandoeningen van de luchtwegen, hart- en vaatziekten, medicijngebruik, geboortegewicht et cetera. Wij willen graag een volledig en integraal onderzoek naar de risico's van fijnstof voor de gezondheid van omwonenden.

Ik heb daar nog één opmerking over. De Staatssecretaris stelt dat minder dan 5% van de totale fijnstofemissie wordt veroorzaakt door de luchtvaart. Dat kan zo zijn, maar rondom vliegvelden ligt dit percentage veel hoger. Er is sprake van een piekbelasting in een kleine regio, zeker waar vliegtuigen stijgen. Erkent de Staatssecretaris dat? En wat betekent dit specifiek voor het onderzoek dat zij heeft gevraagd?

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Ik begin met het eerlijke speelveld. Het is niet de eerste keer dat we daarover praten, maar ik wil bekijken of ik met de Staatssecretaris zaken kan doen die wat verder gaan dan waar we nu zijn. We blijven nu vaak bij: «we» gaan het Europees aanpakken, «we» hebben een onderhandelingsmandaat nodig met de Golfstaten om iets te doen aan het eerlijke speelveld en «we» wachten op een rechtszaak in België voordat we de prijsvechters kunnen aanpakken. Ik heb me de laatste tijd nogal wat onderhouden met direct betrokkenen. In een Ryanair-toestel is de duurste stoel van de piloot, want die moet me daar een bedrag neertellen om überhaupt te mogen vliegen; dat is gewoon niet normaal. Kijk naar hoe stewardessen worden geworven en wat ze betaald krijgen. Een stewar-

dess die stand-by moet staan, zit voor drie tientjes een hele dag op een stoel te wachten of ze wel of niet de lucht in moet. Dat betekent een uitholling van onze nationale carriers. Dat moet voorkomen worden, want als we alsmáar gaan zitten wachten tot Europa er iets van vindt, glipt het door onze vingers. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dan ook: wat kunnen wij nationaal doen en wat kan zij van Schiphol vragen om dit voor te zijn?

Verdragen van de ILO (International Labour Organization) van de Verenigde Naties worden geschonden en mensenrechten worden misschien geschonden. En wat doen wij? Niets. We zien dat op Schiphol slots gegund worden aan maatschappijen die ten koste gaan van onze eigen maatschappijen. Nou ben ik helemaal niet zo nationalistisch dat die slots per se voor KLM en Transavia zouden moeten zijn, maar het is gewoon unfair en je kunt dat straks niet meer terugwinnen als er nu geen maatregelen worden genomen. Je kunt toch ook zelf eisen dat je alleen maatschappijen toelaat die aan de ILO-eisen voldoen en alleen maatschappijen toelaten die omgaan met het personeel op een manier die naar onze maatstaven acceptabel is? Als we dat niet doen, zie ik sombere tijden op ons afkomen.

De Staatssecretaris heeft ons geschreven over de luchtkwaliteit in de cabine. Zit er vaart in het vervolgonderzoek?

Zij heeft ons ook geschreven over de securitykosten. Op zich gaat ze scherp in tegen het advies dat in het SEO-rapport wordt gegeven, maar ik vind het nog steeds een heel stevig argument dat die securitykosten met 100 miljoen verlichten ruim 4.000 banen op zou leveren. Je kunt Schiphol in het rijtje luchthavens plaatsen waarvoor het allemaal wel meevalt, maar dat vind ik niet. Ik wil dus graag die discussie met de Staatssecretaris nog een keer aangaan. Ze was bij het vorige AO Luchtvaart tamelijk enthousiast over het SEO-rapport en nu zie ik een kentering. Hoe komt dat? Ik wil nu ingaan op Schiphol zelf. Ik heb het idee dat Schiphol heel erg vastzit aan de rendementseis die gesteld wordt. Schiphol haalt iedereen maar binnen die op Schiphol wil vliegen en heeft miljoenen uitgegeven aan zijn rewardprogramma, ook om de A380's van de Golfcarriers binnen te halen. Het loopt nu tegen de grenzen aan. Heeft het nog wel zin om het op die manier te blijven doen? Wat is het advies van de Staatssecretaris aan Schiphol, mede als aandeelhouder? Waar moet Schiphol zich op richten?

Er is een nieuwe pier in de maak. Zo kom ik op Lelystad: wie ga je straks aan die pier zetten? Zijn dat de maatschappijen die je eigenlijk naar Lelystad wil hebben en die niet naar Lelystad willen? Moeten we nu niet het moment aangrijpen – ik denk dat de Staatssecretaris «nee» gaat schudden – om Lelystad af te blazen? Het is nu al duidelijk dat het heel moeilijk figuurvliegen wordt.

Ook de vogels worden systematisch onderschat. Zij gaan dagelijks op en neer van de Oostvaardersplassen naar de Randmeren. Zij vliegen op thermiek, op luchtballen. Ze vliegen dus niet hoog. Er zitten ook grote, trage vogels tussen. Ik heb destijds al die rapporten erover gelezen en dacht: doe het niet. Het wordt volgens mij onderschat. Maar ja, de Partij van de Arbeid zei destijds bij monde van mevrouw Kuiken: niet meer zeuren, gewoon doen. Nu is het moment om het terug te pakken. Ik heb nog een paar korte punten, als het mag, te beginnen met de omwonenden. De Buitenveldertbaan wordt naar mijn indruk – ik kan dat vanaf mijn dakterrasje in Weesp goed zien – veel meer gebruikt dan eigenlijk is afgesproken. Ik krijg daar ook opmerkingen over. Het gebeurt vaak op heel mooie dagen, zonder wind of met oostenwind, met in ieder geval niet de keiharde westenwind waardoor de Buitenveldertbaan nodig is. Ik zie ook in grafiekjes dat het gebruik van deze baan weer toeneemt. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe dat zit. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zou hierop moeten handhaven. De Staatssecretaris heeft in september 2015 aan de Tweede Kamer toegezegd om in de

aanloop naar het nieuwe normenstelsel anticiperend te handhaven, maar als je dat nagaat bij de Inspectie Leefomgeving en Transport, hoor je dat er helemaal niet op die manier wordt gehandhaafd...

De voorzitter:

Ik onderbreek u even voor een vraag van mevrouw Belhaj.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik wil interrumpen naar aanleiding van wat de heer Smaling zei over stoppen met Lelystad. Wat betekent dat voor de bewoners rond Schiphol en wat ziet de SP wel als oplossing behalve stoppen?

De heer Smaling (SP):

Je moet gewoon een limiet stellen aan Schiphol. Dat hebben we gedaan: 500.000 vliegbewegingen over een paar jaar. We hopen dat we dan grotere, minder lawaaierige en minder vervuilende vliegtuigen hebben, met een betere bezetting per vliegtuig. Ik wil graag meegaan met de innovatieve ontwikkelingen en hoop dat dit lukt. Wat mij betreft is de bovengrens dan nog steeds de bovengrens. Lelystad heb ik van meet af aan een heel slechte propositie gevonden omdat er een hele serie nadelen aan zit, waarvan de vogels mij het zwaarste op de maag liggen. Ik vind het daardoor onveilig en onverstandig. De werkgelegenheid wordt zwaar overschat. De A6 wordt nu verbreed terwijl dat eigenlijk helemaal niet nodig is. Dat kost ook weer 65 miljoen, die wij met z'n allen betalen. Er is dus een stapeling van redenen om Lelystad niet te doen. Mevrouw Belhaj komt zelf met Eelde aan. Ik weet niet of dat een alternatief zou zijn. De berichten over Eelde spraken altijd ook niet over de allerhoogste rendementen, maar wie weet. Lelystad is wat ons betreft een heel slecht idee. Als er nu gelegenheid is om daarvan af te stappen: graag.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik ken de SP als een partij die zich druk maakt over de werkgelegenheid. Ik snap wat de heer Smaling aangeeft over de vogels, maar ik blijf de opmerking een beetje rigoureuus vinden. Hij zegt heel gemakkelijk dat het niet leidt tot een betere werkgelegenheid en dat we vast moeten houden aan de max, ongeacht wat dat doet met de concurrentiepositie van Schiphol. Als nou blijkt dat Lelystad niet voortzetten, leidt tot een aanzienlijke vermindering van de werkgelegenheid, direct of indirect gerelateerd aan Schiphol, zou de heer Smaling dan nog liever voor de vogels zijn?

De heer Smaling (SP):

Ik moet even ontwarren wat mevrouw Belhaj allemaal in één zin zegt. Van de werkgelegenheid op Schiphol zijn prognoses. Onze mening is dat het niet bepaald een enorme toename van de werkgelegenheid oplevert. Het legitimeert niet het verhogen van het aantal vluchten op Schiphol. Wij hebben het er ook met onze lokale afdeling in Lelystad over, die het wel graag wil vanwege de werkgelegenheid. Dat snap ik vanuit dat perspectief volledig en ze zijn ook vrij om dat te vinden, maar als je nationaal bekijkt hoe Lelystad in het geheel zou moeten gaan functioneren, zijn er wat onze fractie veel meer minnetjes dan plusjes.

De voorzitter:

U hebt nog kort de tijd om uw betoog af te ronden.

De heer Smaling (SP):

Ik was er al bijna doorheen. Ik vraag mij dus af hoe er door de Inspectie Leefomgeving en Transport daadwerkelijk wordt gehandhaafd. Gaat dat met afvinklijstjes en kwartaalrapportages van de sector aan de Omgevingsraad Schiphol, waarin de sector concludeert dat de regels van

het nieuwe stelsel zijn toegepast, waarna de ILT zegt dat dan ook wel zo zal zijn? Want dat is niet de handhaving waar de omwonenden op zitten te wachten.

Mevrouw Van Tongeren had het over de onderhandelingen met ICAO. Ik sluit me graag aan bij haar vragen, net als bij de vragen van de heer Leenders over het onderzoek naar ultrafijnstof.

Mijn laatste punt is dat ik enig gepiep hoorde bij de KLM-afdeling Engineering & Maintenance, een beetje een uitvloeisel van «stick together», of is het «trust together»?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Trust together.

De heer **Smaling** (SP):

Ah ja. Heeft de Staatssecretaris dat ook gehoord en moeten wij ons daar zorgen over maken, of nog even niet?

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

Voorzitter. Ik voer het woord mede namens de ChristenUnie, omdat de heer Bruins hedenochtend een verdrietig bericht kreeg betreffende familiale omstandigheden, waardoor hij hier niet kan zijn. Ik voer het woord natuurlijk ook graag namens de ChristenUnie. Ik begrijp dat ik dan niet twee keer vijf minuten krijg, maar het zou fijn zijn als u aan het einde van de rit enige coulance kunt hebben, voorzitter.

De **voorzitter**:

U hebt dat goed gezien.

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

Ik vraag het maar vooraf.

Voorzitter. Met de ChristenUnie sluit het CDA zich eigenlijk toch ook wel aan bij het betoog van de heer Elias, die begon over het bericht over Lelystad. Wij vragen ons af hoe het toch mogelijk is dat de Staatssecretaris op 17 november nog zei dat, hoewel het moeilijk was, alles nog op rolletjes liep en de goede kant op ging, en dat we twee weken later deze problematiek zien. Het gaat erom dat we vertraging en de mogelijke negatieve effecten daarvan zo veel mogelijk moeten zien te voorkomen. Die oproep van de heer Elias delen wij. Dat zou ik echt willen zeggen. Het heeft onder andere ook effect op het vertrouwen in de lokale en regionale overheden. Zij hebben inspanningen gedaan om het mogelijk te maken en nu wordt met een pennenstreek gezegd: het schiet niet op; we blijven een jaartje langer zitten. Het gemak waarmee dat lijkt te gaan, voerspelt niet veel goeds. Ik deel ook niet het standpunt van de heer Smaling, die zegt: het gaat om de veiligheid, dus we mogen niet schelden op de Staatssecretaris. Ik denk niet dat de heer Elias, het CDA en de ChristenUnie het belang van de veiligheid in twijfel willen trekken, maar we moeten elkaar wel kunnen aanspreken op de afspraken die we gemaakt hebben.

In het verleden hebben we bijvoorbeeld gezien dat als projecten op het spoor uit de hand liepen, de Staatssecretaris heel snel zei: ik trek het hele spoor onder het ministerie; dat is mijn plan. In die zin vraag ik me af of Lelystad nu ook onder het ministerie wordt getrokken. Hoe kijkt de VVD daartegen aan? De VVD wilde graag dat ProRail onder het ministerie kwam, maar ik kan me niet voorstellen dat de VVD wil dat dit ook met Lelystad gebeurt. Ik kon me overigens eigenlijk ook al niet voorstellen dat ze dat bij ProRail wilde, maar daarover zou dan een afspraak binnen het kabinet zijn gemaakt.

Er is zeker sprake van verlies van lokaal vertrouwen, maar ook van het vertrouwen van airlines, die er toch ook voor vooruit aan het werken zijn. Ook zal Schiphol zelf er wel van balen. Hoe zit dat precies? Hoe zorgen we dat hiermee doorgegaan kan worden? Dan zijn er ook nog de investe-

ringen van het bedrijfsleven, dat er ook concreet mee bezig was. Het CDA en de ChristenUnie vinden ook het risico voor de investering in onderwijs zeer belangrijk. Hoe gaat de samenwerking voor luchtvaartgerelateerd onderwijs vanuit Hoofddorp nu verlopen?

Het CDA en de ChristenUnie stellen daarom voor om te bekijken hoe we de vertraging kunnen inhalen. We moeten zo snel mogelijk beginnen. De datum 1 april is al gevallen. Wellicht kun je ook eerst met 2.000 in plaats van 4.000 vliegbewegingen beginnen. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan? In verband met de tijd sluit ik verder aan bij het betoog van de heer Elias over Lelystad.

Een ander punt is pay-to-fly. Daar heeft de heer Smaling van de SP heel veel over gezegd waar ik het helemaal mee eens ben. In andere landen is Ryanair voor dat soort dingen heel duidelijk aangepakt. Ryanair heeft ook een basis in Eindhoven. Hoe gaat de Staatssecretaris het doen? 7 juli heb ik namens het CDA een motie ingediend waarin de regering verzocht werd om een onderzoek te doen naar het pay-to-flystelsel voor in Nederland gestationeerde vliegtuigmaatschappijen. Die motie is aangenomen. Hoe staat het met de uitvoering van de motie? Ik snap dat het lastig is, zeker omdat het wellicht ook met internationale afspraken te maken heeft, maar de daadkracht die de Staatssecretaris in Parijs – dat was toch ook een lastige toestand – aan de dag heeft gelegd, zou hiervoor ook zeer zeker aan de orde moeten zijn.

Dat geldt ook voor het vliegen boven conflictgebieden. De vraag blijft bestaan of landen met een conflictgebied het wel netjes aangeven wanneer hun luchtruim onveilig is. Nou zijn er wel mooie afspraken gemaakt, maar die zijn natuurlijk niet afdwingbaar, en op het niet melden van conflictgebieden staat geen enkele sanctie. Ik vraag me dan af wat we zijn opgeschoten na MH17, want dit duurt echt heel erg lang. We zouden dus ook hiervoor dezelfde daadkracht willen zien als die de Staatssecretaris aan de dag legde rondom de klimaatverdragen in Parijs. Wij snappen ook dat het lastig is, maar het moet wel echt gebeuren. Dit kunnen we niet zo laten lopen. Het is veel te vrijblijvend. We zouden daarvoor graag daadkracht zien.

Ik wil nu ingaan op de securitykosten. Het is fijn dat er 135 fte voor de KMar bij komt. Dat is heel goed, want het is een grens van Nederland, waarlangs heel veel mensen in korte tijd binnenkomen, ook nog eens via de luchtvaart. Ik wil in het kader van de ontkokering heel even een uitstapje naar het spoor maken, zoals ik zojuist ook deed. Met 135 fte voor de KMar wordt toch even een blik opengetrokken waarvan je zegt: dat is netjes. Voor alle stations in Nederland samen is 20 fte aan politieagenten beloofd, versus 135 fte voor de KMar. Mijn pleidooi is niet dat er minder fte voor de KMar beschikbaar moet komen, maar ik vraag mij af hoe het kan dat het blik daarvoor zo gemakkelijk wordt opengetrokken, terwijl dat bij het spoor blijkbaar heel lastig is. Ik snap dat ik met de uitdrukking «een blik opentrekken» geen recht doe aan de situatie. Die woorden neem ik terug. Het is niet goed dat ik het zo noemde, maar dat was even om de vergelijking te maken.

Ik moet afronden. Als vervolg op de securitykosten noem ik nog het dividend van Schiphol. Uit het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2015 blijkt dat het dividendbeleid per 2015 is aangepast. De pay-outratio van Schiphol is verhoogd van 50% naar 60%. Wat is de achtergrond hiervan? Waarom doen we dit? Is Schiphol een melkkoe? Of is dit juist heel goed? Ik begreep dat het dividend vorig jaar 180 miljoen was. We incasseren dus 180 miljoen. Dat kan blijkbaar veel meer worden komend jaar. Hoe zit dat?

De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter. Het blijkt, ondanks dat ik geen luchtvaartingenieur ben, dat ik al jarenlang gelijk heb gehad en dat nu ook ga krijgen. Dat is al vaker gebeurd, ook bij andere dossiers. Vandaar dat ze me wel eens «Nostra-

dionus» noemen hier in de Kamer. Wij zijn nooit per definitie voor Lelystad gaan liggen, maar we hebben altijd gewaarschuwd voor alle gevolgen: dat de infrastructuur niet deugt, dat airlines er niet naartoe willen, dat er te weinig overnachtingsplaatsen zijn, dat we problemen krijgen met het onderhoud, met de spoorverbindingen en noem maar op. We hebben alles tot in detail genoemd. We hebben dat allemaal gezegd. Het blijkt nu ook uit te komen. Het rare is ook dat grote organisaties, zoals VNO-NCW, pas twee jaar nadat wij dat zijn gaan roepen, dat ook ineens gaan zeggen. We krijgen dus uit onverwachte hoek steun.

Er wordt te weinig gedaan. Er is een motie aangenomen over een toekomstbestendig en concurrentieresistent luchtvaartplan. Vervolgens is het actieplan uit 2008 een beetje getuned. Het enige wat goed wordt overgenomen uit dat voormalige actieplan is wat erin stond over de securitykosten, namelijk dat er een gelijk speelveld moet komen. Ik ben het daarmee eens. Maar nu begrijp ik dat de Staatssecretaris het niet opportuun vindt. Daar krijg ik graag een reactie op, want dat er een gelijk speelveld moet komen, was nou een van de weinige dingen die goed waren overgenomen uit het actieplan. Ik vind het nu gepresenteerde plan geen «toekomstbestendig en concurrentieresistent» luchtvaartplan. Het is zeker een stap in de goede richting, maar het is niet waar ik, gesteund door de Kamer, om gevraagd heb.

Ik vraag al jarenlang om een verhoging van het maximumaantal vliegbevingen op Schiphol. Mijnheer Nijhuis heeft destijds zelf laten weten dat de maximumcapaciteit ongeveer 600.000 is. Nu zeggen andere deskundigen dat die zelfs 800.000 is. Ik ben niet ter zake deskundig. Laat die mensen nou eens gelijk hebben. Laat het ergens tussen de 600.000 en 800.000 in liggen. Laat dat nou toch toe. Als het toch zo'n flop schijnt te gaan worden, waar meer mensen bang voor zijn, ook deskundigen, stop er dan gewoon mee. Er zijn al zo veel miljarden geïnvesteerd in Schiphol inmiddels. Zorg dat die dé mainport van de wereld wordt. Dat zou ik echt een mooie zet vinden, dat we echt zeker in de top vijf blijven, want dat gaat niet gebeuren op deze manier.

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

Eigenlijk klinkt ook dat het beste: laten we al die gemeenten en omliggende provincies gewoon dat slechte nieuws brengen en, hatseflats, Schiphol vol knallen met alles wat er kan vliegen. Dat klinkt eigenlijk best goed. Het punt is dat we in Nederland hebben afgesproken dat niet één man alles mag bepalen, maar dat gemeenten, provincies en omwonenden ook nog iets te zeggen hebben. Daar hebben we een raad voor. Daar heb je ook om de vier jaar verkiezingen voor de gemeenteraad en provinciale staten voor, om dat geluid dáár te laten horen. Is de PVV bereid om, in plaats van alleen hier te roepen vanuit de Tweede Kamer, de volgende keer mee te doen in al die omliggende gemeenten en om in de gemeenteraadscampagne aan de bewoners te vertellen dat zij meer vluchten wil? Alleen roepen vanuit dit huis is heel makkelijk. Alle andere partijen mogen het dan vertellen in de gemeenten, want daar is de PVV nooit te bekennen. Juist op de plekken waar de uitdagingen het grootst zijn, in de gemeenten, doet de PVV niet mee, maar zij roeptoetert wel van hieruit.

De heer **Graus** (PVV):

Toen de heer Van Helvert hier als een brugpiepertje binnenkwam, hebben we ook die discussie gehad in de plenaire zaal. Die is totaal uit de hand gelopen. Ik zei toen dat je een partijstructuur – ondanks dat ik vandaag tien jaar in de Kamer; ik ben precies vandaag tien jaar geleden beëdigd – niet zo vlug kunt opzetten. Dat gaat niet. Het CDA, inclusief zijn voorangers, draait al tientallen jaren mee. Dat heeft tientallen jaren geduurd. Wij hebben ook groeiproblemen gehad. Dat geef ik toe. Kijk, de provinciale staten heb je nodig voor een meerderheid in de Eerste Kamer, maar ik vind dat er op gemeenteniveau meer kleine gemeentelijke partijen

moeten komen, met mensen uit de dorpjes en de stadjes. Ik ben daar een grotere voorstander van dan van de bemoeienis van grote landelijke partijen. Ik ga daar niet over, maar dat is mijn persoonlijke mening. We doen mee in twee gemeenten. We doen mee aan alle Provinciale Statenverkiezingen. We zijn nu al gegroeid als een plofkip. In 2006 begonnen we met negen mensen, van nul naar negen. Daarna groeiden we van negen naar 24... Mijnheer Elias, u moet zich er niet mee bemoeien. U bent niet de voorzitter.

De heer **Elias** (VVD):
Mag ik een ordepunt maken?

De heer **Graus** (PVV):
U bent geen voorzitter nu.

De heer **Elias** (VVD):
Mag ik een ordepunt maken?

De heer **Graus** (PVV):
U bent een verschrikkelijke voorzitter, maar nu gelukkig niet. Nu is dié meneer de voorzitter.

De heer **Elias** (VVD):
Mag ik een ordepunt maken? U gaat daar niet over, mijnheer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
U gaat ook niet over mijn betoog.

De **voorzitter**:
Nee, via de voorzitter. De heer Elias met een kort ordepunt.

De heer **Elias** (VVD):
Ik wil graag dat we het hier vanmiddag hebben over wat er op de agenda staat en niet afdwalen naar allerlei zijwegen van een gefrustreerd Kamerlid.

De **voorzitter**:
Ik geef de heer Graus wel de mogelijkheid om te antwoorden op de heer Van Helvert, maar graag beknopt. Als de heer Graus zijn opmerking wil afronden, kan de heer Van Helvert nog een vervolgvraag stellen.

De heer **Graus** (PVV):
Voorzitter, ik begrijp het ook nog wel. Ik wil het ook graag over de luchtvaart hebben, maar als het om de PVV gaat, wordt altijd op de man gespeeld en niet op de bal. Dan moet ik me wel kunnen verdedigen, met alle respect. Ik moet dat wel kunnen doen.

De **voorzitter**:
Hebt u uw punt nu gemaakt?

De heer **Graus** (PVV):
Ik zou er nog veel over willen zeggen, maar ik vind luchtvaart belangrijker. Het is een van mijn lievelingsportefeuilles.

De **voorzitter**:
Dan geef ik de heer Van Helvert de mogelijkheid om een korte vervolgvraag te stellen.

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

Het is belangrijk dat we niet alleen draagvlak vinden in de Kamer, maar ook bij de mensen die daar wonen en ook bij de gemeenten en de provincies. De heer Graus zegt: wij hebben onze partij nog niet op orde, dus doen we niet mee. Ik denk dat we de partijscores niet moeten laten prevaleren boven het belang van Nederland. Het is wel zo dat als je hier wat zegt, het ook je taak is om er draagvlak voor te vinden in de omliggende gemeenten en provincies. Ik constateer dat de PVV daar niet thuis geeft. Mijn vraag is: mag ik de PVV uitnodigen om ook dat draagvlak te vinden in de verkiezingen voor gemeenten en provincies, in die gemeenten die getroffen worden?

De heer **Graus** (PVV):

Dat zegt iemand die een gigantisch pak op de broek heeft gehad bij de verkiezingen, met alle respect. Wij zijn netjes gegroeid. Ik zeg nogmaals, toen wij als een plofkip ...

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

De vorige verkiezingen. Wij hebben ...

De heer **Graus** (PVV):

Ik ben nu aan het woord. Voorzitter, grijp eens even in, alstublieft. Waar is nu de orde? Kom op!

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Helvert, wilt u de heer Graus laten uitspreken.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb net gezegd: toen wij als een plofkip zo snel gegroeid zijn, zijn wij door de poten gezakt. Er moet een gecontroleerde, rustige groei zijn. Als je het mij vraagt, maar ik ben maar een van de twaalf op dit moment, vind ik dat je de gemeente aan kleinere gemeentelijke partijtjes moet overlaten. Dat is mijn mening. Ik vind dat de landelijke politiek zich er juist niet mee moet bemoeien. Het is allemaal broekzak-vestzak met die landelijke partijen. Ik ben daar geen voorstander van. Ik ben juist heel erg voor de plaatselijke democratie.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik heb een vraag aan de heer Graus, als vertegenwoordiger van de PVV, die aan het begin aankondigde dat hij zo trots is dat de PVV zo groot gaat worden et cetera. Wat ik zo fascinerend vind, mijnheer Graus, is het volgende. U zegt dat Schiphol maar gewoon lekker oneindig moet kunnen doorgroeien. Hoe kun je zo'n ongelooflijke maling hebben aan bijna een half miljoen mensen die direct of indirect last hebben van de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast? U gaat daar totaal overheen. Hoe past uw mening bij de gemiddelde mening van de PVV dat het gaat om de mensen en om het goed luisteren naar de mensen?

De heer **Graus** (PVV):

Ik ben heel blij dat mevrouw Belhaj het zo vraagt. Ik heb gevraagd via een motie op welke manier de capaciteit van mainport Schiphol optimaal benut kan worden. Dat is de motie op stuk nr. 206 (32 936). Ik heb daarin gevraagd op welke nette manier we dat kunnen doen. D66 heeft daar tegengestemd. Ja kijk, dan zijn we uitgepraat. Ik heb altijd bij eerdere inbrengen gezegd: doe het met alle actoren samen. Ik heb niet gezegd dat we de mensen moeten vergeten. Maar er is ook nog zoiets als de bv Nederland. Je kunt niet naar eenieder luisteren. Er zijn ook beroepszeikers. Die zijn er ook. Je moet op een gegeven moment het nationaal belang vooropstellen. Wij zitten in de Kamer. Wij gaan over het nationaal belang. Als er gegronde klachten zijn, moeten ze worden meegenomen. Dat heb ik altijd gezegd. Iedere keer proberen ze me in een hoek te zetten

dat ik me er niets van aantrek. Dat is dus niet waar. Daarom vraag ik om een onderzoek. Die motie is alleen gesteund door het CDA, de ChristenUnie en de Groep Bontes/Van Klaveren, en voor de rest door niemand. Sorry, maar dan houdt het voor mij op.

De voorzitter:

Uw punt is helder. Mevrouw Belhaj voor een vervolgvraag.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

De crux is nu juist dat die motie sympathiek lijkt, maar dat er allerlei onderzoeken zijn geweest en dat we een prachtig poldersysteem hebben opgebouwd waardoor alle belangen goed gehoord kunnen worden, ook die van de bewoners, zoals ik ze noem. De heer Graus vindt ze blijkbaar zeikerds, terwijl in mijn opzicht vooral de bewoners buitengewoon belangrijk zijn.

De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter, ik heb dat niet gezegd. Ik heb gezegd: er zitten altijd een paar zeikerds tussen.

De voorzitter:

Ik wil u graag uitnodigen om een beetje parlementair taalgebruik te hanteren. Mevrouw Belhaj maakt kort haar vraag af en de heer Graus reageert kort.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik kan eigenlijk alleen maar de vraag stellen aan de heer Graus die hier namens de PVV zit, of de PVV werkelijk van plan is om een half miljoen Nederlanders te laten stikken in de slechte lucht en last te laten hebben van geluid, omdat de heer Graus een sympathiek motietje heeft neergelegd, terwijl alle onderzoeken al gedaan zijn.

De heer **Graus** (PVV):

Ik ben het er niet mee eens. Ik vind het een kwalijke zaak dat dit wordt gezegd. Ik heb gezegd dat de gegronde klachten moeten worden meegenomen. Ik vraag om een onderzoek. Ik vraag dat, niet D66. Sterker nog, D66 heeft tegengestemd. En dan word ik hier afgerekend, voor een volle tribune, om even populair te doen. U kunt, met alle respect, de figuurlijke boom in. Dat vind ik echt niet netjes. Ik heb gezegd dat je er altijd beroepszeikerds tussen hebt zitten. Dat is vaak maar een handjevol, maar die zitten overal ertussen. Die maken het winkeliers moeilijk, die maken het boeren moeilijk en als er een boom omgekapt moet worden, maken ze dat moeilijk. Wij moeten vaak ook naar het nationaal belang kijken. Ik ben een nationaal volksvertegenwoordiger. Dat is nu eenmaal zo. Ik praat hier nu vanuit het nationaal belang. Ik ben Tweede Kamerlid. Ik zit niet in de gemeenteraad.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Graus** (PVV):

Ik hoor heel graag van de Staatssecretaris hoe het op een verantwoorde manier, ook voor de omwonenden, kan gebeuren. Er is een aangenomen motie. Ik heb daar nooit een goede reactie op gehad.

Hoe kunnen we de internationale concurrentiepositie van Schiphol verbeteren? Ik heb gezegd dat dit kan door middel van een transparante tarifiering. Ik heb daar ook nooit een goede reactie op gehad.

Hoe staat het met de vlucht naar het buitenland van Nederlandse luchtverkeersleiders? Daarover ligt er ook een aangenomen motie. Ik wil graag de stand van zaken weten.

Ik vind nog steeds dat het onafhankelijke haal- en faalbaarheidsonderzoek van Lelystad er moet komen, zeker om een parlementaire enquête en een tweede Betuwelijndebackle te voorkomen. We moeten dat echt voorkomen als Kamerleden. Laten we daar gewoon eens fatsoenlijk onderzoek naar doen, want het riekt ernaar dat het kan gaan mislukken. Er is heel veel belastinggeld mee gemoeid.

Ik heb de motie aangehouden om meer honden in te zetten voor de veiligheid van Schiphol en voor de mensen die binnenkomen. Dat moet vaak via etnische profilering. Daar kan ik ook niets aan doen. Je kunt honden inzetten om te laten ruiken aan tassen om te weten of daar explosieven in zitten. Meteen bij de ingang zou dat moeten gebeuren. Daar zou je heel veel honden voor kunnen inzetten. Hoe staat de Staatssecretaris daartegenover? Ik heb de motie aangehouden, omdat de Staatssecretaris nog het een en ander zou gaan bekijken.

Ik kom bij de kortingen, het rewardprogramma. Klopt het dat Schiphol al 40 miljoen euro heeft uitgegeven aan het rewardprogramma – ik neem aan dat die cijfers kloppen – waarvan 2 miljoen aan Emirates? Die heeft laatst een heel prominente en mooie positie op Schiphol kregen. Dat begrijp ik niet. Dat kan ik echt niet begrijpen. Eigen vliegtuigmaatschappijen eerst. Dat doen andere landen ook. We hoeven ons daar niet voor te schamen. Ik had daar ook graag een reactie op gehad van de Staatssecretaris.

Er zijn luchthavens die het relatief beter kunnen doen, omdat er minder milieu en klimaatpaniek is. Ik heb daarom gevraagd om in plaats van gebruik te maken van de één plus één, start- en landingsbaan, het simultaangebruik, gebruik te maken van twee plus twee. Mogelijk kan het zelfs nog verder worden uitgebreid, zodat we mogelijk ook investeringen in Lelystad kunnen voorkomen. Hoe staat het daarmee? Ik zeg er eerlijk bij dat de motie verworpen is, maar mogelijk kan de Staatssecretaris zelf onderzoek ernaar doen of er een reactie op geven.

Ik zal het hierbij laten, mijnheer de voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Er komt nog een vraag van de heer Smaling.

De heer Smaling (SP):

Het is niet eens een vraag. De heer Graus is heel opgewonden. Het is toch wel bijzonder dat hij vandaag precies tien jaar Kamerlid is. Daar wil ik hem toch wel mee feliciteren. Mijnheer Graus, we zijn het lang niet altijd eens, maar u bent een kleurrijk figuur en een goed Kamerlid.

De voorzitter:

Ik zie dat de felicitatie breed gedeeld wordt.

De heer Graus (PVV):

Ik wil de heer Smaling daarvoor bedanken. Het is wederzijds. Ik ben opgewonden. Dat heb ik maar bij twee dossiers, bij luchtvaart en bij dierenwelzijn, omdat ik die vanuit mijn tenen, vanuit mijn hart doe. Luchtvaart is een heel grote passie van mij. Ikzelf heb pas nog met een heel mooie straaljager gevlogen. Dieren zijn ook zo'n passie, van kinds af aan. Dat is een beetje de passie. Dan spreek ik altijd met een iets andere stem, maar dat heeft dus te maken met de passie voor de luchtvaart en dieren.

De voorzitter:

U hebt een groot hart.

De heer Graus (PVV):

Niet altijd, hoor.

De voorzitter:

Ik schors de vergadering voor tien minuten, zodat de Staatssecretaris haar antwoord kan voorbereiden.

De vergadering wordt van 14.11 uur tot 14.25 uur geschorst.

De voorzitter:

We zijn toe aan het antwoord van de Staatssecretaris in eerste termijn. De leden kunnen twee keer in tweeën interrumpen. Het blijft staan dat wij om 16.00 uur klaar moeten zijn en hier weg moeten. Ik vraag de leden daarom om het kort te houden. Een goede interruptie is een ter zake doende vraag, die desnoods wordt ingeleid door een of twee korte zinnen. Hebt u een punt van orde, mijnheer Elias?

De heer Elias (VVD):

Voorzitter. Ik beloof dat ik de interrupties heel kort zal houden, zoals altijd, maar ik behoud mij het recht voor om, als dat zo uitkomt, een derde of vierde keer te interrumpen. Dat doe ik als het echt nodig is. Ik laat mij niet vooraf insnoeren.

De voorzitter:

Alles wat u extra interrompeert, gaat van uw spreektijd af. Anders halen we 16.00 uur niet.

De heer Elias (VVD):

Dat lijkt mij heel redelijk.

De voorzitter:

Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Dijkema:

Voorzitter. Misschien is het goed om eerst iets te zeggen over de wijze waarop ik de beantwoording indeel. Na een paar algemene opmerkingen kom ik direct te spreken over Lelystad Airport. Vervolgens ga ik in op Schiphol en alles wat daarmee te maken heeft. Daarna kom ik te spreken over de overige regionale luchthavens. Tot slot volgt een omvangrijk blok «overig».

Na de prikkelende introductie van de heer Elias, die het gevoel had dat er op een aantal momenten misschien wat minder gebeurt, is het misschien goed om even met de Kamer door te nemen wat er in de afgelopen periode is gebeurd. We hebben recentelijk in ICAO-verband afspraken kunnen maken over het vliegen over conflictgebieden. Ik zal daar later uitgebreid op ingaan. Door het ministerie is daar hard aan gewerkt. We detacheren op dit moment ook iemand. De heer Elias weet dat, want zijn motie is daartoe, zoals gezegd, een mooie aansporing geweest. De overheid en de sector hebben een convenant afgesloten over informatie-uitwisseling over veiligheid. Daarover zijn vragen gesteld, onder anderen door mevrouw Belhaj. Na jarenlange discussie is een doorbraak bereikt tussen het departement en Schiphol, KLM en de regio over het hele thema van wonen en vliegen. Die discussie speelde al een paar jaar. Recentelijk heeft zij tot een voorstel geleid. Op het terrein van duurzaamheid hebben we natuurlijk het mondiale klimaatakkoord voor de luchtvaart bereikt binnen ICAO-verband. Er is een internationale CO₂-standaard voor vliegtuigen afgesproken. Mijn departement is toegetreden tot het KLM Corporate BioFuel Programma. Daar ben ik trots op.

Tijdens ons voorzitterschap hebben we onderhandelingsmandaten afgesproken voor de Commissie over andere, eerlijke concurrentie met de Golfstaten. De heer Smaling kwam daar terecht op terug. Er is een wetsvoorstel inzake de nieuwe tariefregulering voor Schiphol, waarin een verplichte bijdrage is opgenomen voor niet-luchtvaartgebonden activi-

teiten en luchtvaartgebonden activiteiten. Door scherpe keuzes te maken hebben we, overigens onder aansporing van onder meer de VVD en de Partij van de Arbeid, 250 miljoen euro vrijgemaakt voor station Schiphol. Er is heel recentelijk een akkoord bereikt – ik ben daar heel blij mee en erkentelijk voor – met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden van de luchtverkeersleiders. Dat dossier lag er ook al een paar jaar. Er is wat dat betreft een groot aantal dingen gebeurd.

Ik kom te spreken over Lelystad. Dat heel veel Kamerleden verbolgen zijn over de ontstane vertraging, kan ik heel goed begrijpen. Ik ben dat net zo goed; ik baal ervan. Het is uiteindelijk voor ons allemaal van groot belang dat we, gelet op de overloop die voorzien is voor een deel van het vakantieverkeer in de «spits» op Schiphol richting Lelystad, die luchthaven tot een succes maken. Dat is ook van het begin af aan mijn inzet geweest. Ik heb de Kamer overigens ook vanaf mijn aantreden aangegeven – de eerste brief dateert van december 2015; het was geen juichende brief – dat er capaciteitsproblematiek bij de LVNL was. In verschillende brieven, al vanaf 2014, toen het luchthavenbesluit bekendgemaakt werd, werd heel helder uitgelegd dat er sprake is van een complexe situatie rondom Lelystad. De heer Smaling zei dat ook, maar dan wat pessimistischer dan ik. Dat heeft te maken met de situatie in het hogere luchtruim, zoals dat zo mooi heet. Er is een samenhang met Schiphol. Er gaan heel veel vliegtuigen in en uit. Dat moet in de lucht allemaal in elkaar gezet worden. Dat is een heel complexe puzzel. De beperkte beschikbaarheid van luchtverkeersleiders in 2015 en begin dit jaar heeft gevolgen gehad voor de voortgang. Onder leiding van de nieuwe CEO van de LVNL is deze zomer met man en macht gewerkt om de achterstand, die opgelopen is door de beperkte beschikbaarheid en de complexiteit, die hierbij wel degelijk een rol speelt, weg te werken. Men werkt op dit moment aan een nieuwe planning. Wij wisten steeds dat het een lastige opgave is. Recentelijk heb ik een interview in een van de luchtvaartmagazines ook aangegeven dat het geen gemakkelijke kwestie is. Maar het belang, dat de woordvoerders allemaal onderschrijven, is natuurlijk heel groot. Zodra je begint met te zeggen dat het niet makkelijk is en dat je de planning loslaat, wordt het sowieso al een selffulfilling prophecy. Het departement en alle andere betrokkenen hebben steeds erop gehamerd dat we toe moeten blijven werken naar april 2018. Er werd gevraagd sinds wanneer ik hiervan weet. Formeel hebben we vorige week van de CEO van LVNL gehoord dat men het op deze manier binnen de planning die voorligt, niet gaat redden. Ik heb het niet verstandig geacht om in die wetenschap te verkeren en de Kamer dat niet voor dit algemeen overleg te melden. Er is nog veel meer over te zeggen. We kunnen de Kamer over een paar weken, hopelijk nog voor het kerstreces, misschien beter laten zien wat we kunnen doen om het probleem op te lossen, of althans deels op te lossen, en wat mogelijkheden zijn om de vertraging te versnellen. Ik zal daar zo nog een en ander over zeggen. Ik vond het niet fair, juist omdat ik het nu weet, om dat niet zo snel mogelijk te melden. Daarom is het gegaan zoals het is gegaan.

De heer **Elias** (VVD):

De Staatssecretaris zegt eigenlijk, zoals zij ook in haar briefje van gisteravond laat schrijft, dat zij de Kamer al die tijd al heeft verteld dat het heel lastig wordt. Ik zou het echter op prijs stellen als zij niet selectief citeert. Zij schreef in haar brief van 17 november: «Met volle inzet wordt gewerkt aan de realisatie van de luchtzijdige bereikbaarheid van luchthaven Lelystad.» Dat is echt iets anders dan het signaal dat wij gisteravond kregen. De Staatssecretaris heeft het over een achterstand die is ontstaan, die is weggewerkt door de nieuwe CEO, de nieuwe president-directeur, zeg ik dan altijd maar even. Waar kwam die achterstand door?

Staatssecretaris **Dijkema**:

In de brief van gisteravond heb ik daarover een en ander geschreven. Aangezien u vindt dat die brief kort was, hebt u dat ook kunnen zien. Het is een probleem geweest dat er gedurende een deel van de tijd onvoldoende capaciteit was om de berekeningen en het inplannen van de routes in de lucht allemaal op een kaart te krijgen. Het is wel een beetje zoals de heer Smaling zegt: dat heeft een directe relatie met veiligheid. Die zaken moeten wel kloppen. We laten de planning die nu voorgelegd wordt door LVNL extern toetsen om te controleren of die helemaal klopt. Dat gebeurt niet uit wantrouwen maar gewoon omdat het goed is als je op sommige dossiers vreemde ogen laat meekijken. Ik heb heel veel vertrouwen in de LVNL, maar juist daarom neem ik dit signaal zo serieus en kan ik daar niet aan voorbijgaan. Als ik zeg «we moeten het gewoon halen, punt», neem ik in mijn ogen een onverantwoord risico op een dossier dat voor dit vliegveld cruciaal is. Dat kan ik niet doen. Het is dus ook niet mijn besluit dat er vertraging is, maar een gegeven. We moeten met elkaar besluiten hoe we daar zo wijs mogelijk mee omgaan om te doen waar u om gevraagd hebt, namelijk om de consequenties ervan zo veel mogelijk terug te dringen en de vertraging zelf zo kort mogelijk te laten duren. Dat is mijn inzet.

De voorzitter:

Hebt u een vervolgvraag, mijnheer Elias?

De heer **Elias** (VVD):

Nee, ik bewaar die.

De voorzitter:

Oké. Mevrouw Belhaj heeft ook een vraag.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik hoor wat de Staatssecretaris zegt over de luchtverkeersleiding, maar zij refereert daarbij heel subtiel aan het feit dat het is afgestemd met het Commando Luchtmacht. Ik zit hier natuurlijk niet met mijn Defensiepet op, maar ik ben wel benieuwd in welke mate de Staatssecretaris met haar collega, Minister Hennis daarover heeft gesproken. Had de Staatssecretaris al eerder kunnen zien aankomen dat het Defensieaspect wellicht belemmerend kan zijn, even los van de interne planning bij de luchtverkeersleiding?

Staatssecretaris **Dijksma:**

Ik zal er zo nog iets over zeggen, maar er is niet zozeer alleen vanuit Defensie een probleem. Het is veel meer in algemene zin aan de orde. In dat deel van de lucht is het, om het heel plat te zeggen, onwijs druk. Er komen heel veel vliegtuigen. U weet hoe groot Schiphol is en hoe hard de luchthaven groeit. Er komen heel veel vliegtuigen om te landen en te vertrekken. Dat moet allemaal ingepast worden naast de Defensieopgave en de vraag van Lelystad. In de lucht is dat een heel complexe puzzel. Ik zal zo nog iets zeggen over wat we kunnen doen om hulp troepen in te vliegen. Defensiemensen werken zelf ook mee. Als het kan, dan kunnen ook mensen van buiten meewerken, wat naar mijn weten ook al gebeurt. Het is ook geen kwestie van geld. Als dat een oplossing zou zijn, zoals de heer Elias suggereerde, dan zou ik dat zo doen. Even heel plat gezegd: als de oplossing zou zijn om er wat geld in te stoppen en een extra blik – knipoog naar de heer Van Helvert – mensen open te trekken, dan zou ik dat natuurlijk zo doen. Zo'n simpele oplossing is er echter niet, omdat uiteindelijk het intekenen van de luchtpaden, om het heel plat te zeggen, ook door de mensen gedaan moet worden die er het meeste verstand van hebben. Dat zijn onze mensen van de LVNL, die daar ter plekke hun werk doen. Niet alles kan via hulp van derden worden opgelost.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Het klinkt heel logisch, maar het klinkt ook als iets wat je al maanden weet. Ik blijf mij toch afvragen en blijf expliciet toetsen bij de Staatssecretaris in welke mate het Defensieaspect als belangrijk of belemmerend is ervaren in het uiteindelijke besluit om het uit te stellen, los van de zaken die al maanden van tevoren bekend waren. Wellicht kan de Staatssecretaris dat aangeven in percentages. Wat is er nieuw, waardoor de Staatssecretaris deze brief gisteravond aan ons heeft moeten sturen?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Nieuw is dat ik voor het eerst formeel bericht heb gekregen van de president-directeur, de baas van de LVNL, dat men het niet gaat redden in de tijd die wij ervoor geven. Dat is het nieuwe feit. Je kunt er geen percentages aan hangen in de zin van: waar komt dat precies vandaan; bij Defensie of elders? Het heeft te maken met de totale complexiteit van het luchtruim boven het gebied. Er wordt ook samengewerkt met Defensie. Zij stopt al heel veel extra menskracht in het hele project. Dat is niet het issue. Het gaat erom dat de hele tekening gemaakt moet worden. Die moet ook getest worden. Als uiteindelijk de paden allemaal uitgetekend zijn, wil je er ook niet in de praktijk achter komen dat het toch niet zo werkt als gedacht. Dat kost tijd. In de tijd die ervoor stond, kan men het nu niet meer redden. Dat is er aan de hand.

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

Ik kom toch nog even terug op de vraag waarom we zo plotseling die brief hebben gekregen. De Staatssecretaris zegt: het is allemaal moeilijk en het gaat om de veiligheid; de heer Smaling zei dat ook al. Veiligheid is een issue; dat vinden wij allemaal. Dat geldt als wij stations, vliegvelden enzovoorts bouwen. Dat weten we. We weten ook dat het moeilijk is met alle vliegtuigen die moeten landen en opstijgen. Omdat het moeilijk is, hebben wij het erover. Immers, makkelijke dingen komen niet tot in de Kamer. Dat moeten wij even eruit halen. Maar het punt is wel dat er een moment is geweest waarop de Staatssecretaris hoorde dat het niet goed ging. Zij zei: formeel hebben we het op dat moment gehoord. Als de Staatssecretaris zegt dat «formeel» te hebben gehoord op een bepaald moment, mag ik dan aannemen dat zij op een ander moment informeel al heeft vernomen dat het niet goed ging? Zo ja, wat heeft zij gedaan op het moment dat zij informeel hoorde dat het niet de goede kant opging?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Het is heel belangrijk om een paar dingen naast elkaar te zetten. Wij wisten vanaf het begin – de Kamer wist dat ook, want dat is haar steeds gemeld – dat dit een complexe opgave zou zijn. Dat was overigens niet alleen het geval vanwege de situatie in het hogere luchtruim, maar bijvoorbeeld ook vanwege de situatie rondom de natuurgebieden in de omgeving, zoals de Oostvaardersplassen, waarover de heer Smaling sprak. Ik noemde zelf ook de windmolens en de planning daarvan in de buurt. Bovendien spelen nog een aantal potentiële onteigeningskwesties. Het is vanaf het begin af aan al een lastig dossier geweest. We hebben ook steeds te horen gekregen dat het best lastig zal zijn om het in de lucht goed ingetekend te krijgen. Maar we hebben ook steeds met elkaar vastgesteld dat we moeten toewerken naar die datum van 1 april. De leden willen dat, wij willen dat en het belang is groot. Tot na de zomer werd er gezegd: het is heel kritisch; we weten het niet zeker, maar met goede wil en met een krappe planning zouden we het toch moeten kunnen redden. Dat was ook aan de orde toen ik de Kamer op 17 november die brief stuurde. Vervolgens kwam er een moment waarop de baas van de LVNL, na alles te hebben overzien en het hele traject nogmaals te hebben doorgenomen, uiteindelijk moest concluderen dat het toch niet verantwoord was. Hij voelt de druk, de verantwoordelijkheid en het

belang natuurlijk ook heel erg; die voelen wij allemaal. Ik heb pas eind vorige week de formele eindconclusie gehoord en die luidt: we gaan het echt niet redden, ook niet als we allerlei trucs uit de kast halen om het goed voor elkaar te krijgen.

Dan is voor mij het moment daar om de Kamer daarvan op de hoogte te stellen. Normaal gesproken zou ik daar liever meteen een compleet handelingsperspectief bij aanbieden, waarin ik aangeef wat we allemaal precies gaan doen en hoe we het kunnen oplossen. Ik heb dat echter bewust niet gedaan, omdat ik anders tot december had moeten wachten om de Kamer hiervan op de hoogte te stellen en dat leek mij nou juist niet verstandig.

De leden voeren vandaag met mij een debat over de ontstane situatie, maar zij hebben in de brief van gisteravond reeds aangekondigd gekregen dat er in december een nieuwe planning komt. We zullen die extern laten toetsen. De leden hebben zelf verschillende suggesties gedaan om te bekijken wat wel kan. Ik zal daar zo nog op ingaan. Kun je misschien alsnog starten met 2.000 vliegbewegingen? Als je later start, kun je dan meteen hoger instappen? Door meteen hoger in te stappen als je later start, kun je de drie à vier vluchten per dag die je in het begin moet missen, goedmaken. Wat zou alvast geopend kunnen worden? Ik wil alle opties verkennen waarnaar de heer Elias en anderen hebben gevraagd. Als het kan, dan gaan we het doen. Dat is mijn houding.

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

Ik heb een vervolgvraag. De Staatssecretaris zegt: we wisten dat het moeilijk was. Maar dat is het nu juist. We wisten dat het moeilijk was, daarom hebben we voor die datum gekozen. Aangezien we wisten dat het allemaal heel moeilijk was, hebben we samen met de gemeente, omwonenden, organisaties en investeerders voor die planning gekozen. Ik hoor dat er overleg is geweest met de directeur van de LVNL, maar ik vraag mij af of er ook overleg is geweest voordat de Staatssecretaris op 17 november die brief stuurde. Is er toen niet gemeld: Staatssecretaris, u moet uitkijken wat u aan de Kamer schrijft, want het gaat niet zo goed? Ik vind dat heel vreemd. Als er met zo'n gemak een brief wordt gestuurd waarin staat dat het wordt uitgesteld, wat kunnen we dan nog meer verwachten? In dit soort situaties hebben investeerders, het bedrijfsleven, de gemeente en de provincie ook rechten.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik maak echt bezwaar tegen de wijze waarop u de gebeurtenissen samenvat. Ik schrijf zo'n brief niet met gemak. Wat denkt u nou? Denkt u dat ik er zelf niet ongelooflijk veel last van heb als ik zo'n brief moet schrijven? Natuurlijk vind ik dat heel vervelend. Ik zou dat liever helemaal niet schrijven. Ik zou liever schrijven dat het allemaal fantastisch gaat en dat we het gaan halen, punt! Maar ik ben een realist. Als ik de druk heel lang maximaal op de ketel houd – met steun van u allemaal, want u zegt nog steeds: het moet gewoon doorgaan, punt! – maar op een gegeven moment formeel te horen krijg dat ik dat wel kan doen maar dat we het niet gaan redden, moet ik als bestuurder mijn verantwoordelijkheid nemen. Dat is geen besluit, maar een gegeven waarmee ik word geconfronteerd.

Het gaat nu om de vraag hoe we het met elkaar gaan oplossen. De leden hebben daar allemaal suggesties voor gedaan en die neem ik zeer serieus. We hebben die mogelijkheden natuurlijk voor een deel ook zelf bedacht. We willen de Kamer daarom heel snel – wat mij betreft nog voor het kerstreces – een handelingsperspectief aanbieden, juist om het vertrouwen hoog te houden. Ik heb gisteravond nog gebeld met de wethouder van Lelystad. Hij was ook zeer teleurgesteld. Ik heb met hem besproken wat we eventueel samen zouden kunnen doen en welke opties hij in beeld heeft. We moeten het vertrouwen, bijvoorbeeld van het

bedrijfsleven, hooghouden in het feit dat die luchthaven opengaat. De Kamer mag mij daarop aanspreken, maar ik hecht wel waarde aan de manier waarop het is gegaan. Het was inderdaad moeilijk; dat weten de leden al een langere tijd. Maar zij weten ook dat ik altijd probeer om het uiterste van iedereen te vragen. Ik heb dat in dezen ook gedaan, juist door niet te snel toe te geven en het hoofd in de schoot te leggen omdat het moeilijk werd. Maar er komt een moment waarop je moet vaststellen dat het niet anders kan, en dat moment was eind vorige week. Ik vond dat ik dat de Kamer niet mocht onthouden.

De voorzitter:

Mijnheer Smaling, hebt u daar nog een nadere vraag over? Daarna is de heer Elias aan de beurt.

De heer Smaling (SP):

Ja. Het is misschien een beetje opportunistisch, maar is dit niet het moment om het helemaal af te blazen? Ik neem meteen aan dat de Staatssecretaris daarop met «nee» zal antwoorden, maar is het wel mogelijk? Is het volgens de luchtverkeersleiders wel allemaal in te passen? Ik kan mij voorstellen dat het heel moeilijk is en dat het echt figuurvliegen wordt.

Ik heb in de eerste termijn allerlei andere bezwaren genoemd en die staan nog steeds, bijvoorbeeld het bezwaar dat je windparken niet kunt uitbreiden. Als er één gebied in Nederland geschikt is om op land windparken te plaatsen, is dat oostelijk Flevoland, aangezien het daar vrij dunbevolkt is. Maar dat kan allemaal niet. Als je dat allemaal bekijkt, zou dit dan niet het moment zijn om te zeggen: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald? Ik denk dat dat ook voor een vliegtuig helemaal geen onverstandig idee is.

Staatssecretaris Dijksma:

Precies. Dat geldt niet alleen voor een vliegtuig, maar ook voor mij. Het antwoord op de vraag van de heer Smaling is nee.

De voorzitter:

Mijnheer Smaling, hebt u daar een nadere vraag over?

De heer Smaling (SP):

Ja. Lukt het de luchtverkeersleiding niet om het in te passen omdat het zo ingewikkeld is of speelt op de achtergrond mee dat men zich afvraagt of we dit wel moeten willen, gezien alle drukte rondom het gebied? Ik noem Defensie, Schiphol, vogels, maar ook de schade die de landbouw wordt berokkend. Tot in Elburg en Kampen maken mensen zich zorgen over de recreatie. Dat ligt allemaal nog steeds op tafel. Ik vraag mij af of we daar niet meer over moeten zeuren of dat dit het moment is om dat nog eens kritisch te bekijken.

Staatssecretaris Dijksma:

Ik beschouw het noemen van al die potentiële beren op de weg niet als zeuren. De heer Smaling heeft gelijk; die zijn er. Je moet daar heel zorgvuldig en goed mee omgaan. Tegelijkertijd hebben we in het verleden niet ten onrechte afgesproken dat het belangrijk is om meer selectiviteit te creëren op Schiphol door een deel van de leisure, zoals de vakantievluchten zo mooi heten, uit de spits van Schiphol te verplaatsen naar Lelystad. We hebben dat een aantal jaren geleden niet zonder reden besloten. Dat heeft niet alleen te maken met de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de regio Flevoland, maar ook, en veel meer, met de potentie die dit voor Schiphol met zich meebrengt. Schiphol kan op deze manier goed doorgroeien, met als doel zo veel mogelijk langeafstands-vluchten. We hebben Eindhoven als eerste oplossing neergezet. Lelystad

is de tweede oplossing. Deze kwesties spelen in een dichtbevolkt land met heel veel activiteit, waardoor ze soms lastig te realiseren zijn. Maar ik moet op dit punt de heer Elias en anderen bijvallen, want het is niet onmogelijk. We moeten het echter wel goed doen. Er mag geen risico worden gelopen. Als je deze kwesties nu niet heel goed test en in elkaar zet, kun je daar later ontzettend veel last van krijgen. Dan kom je jezelf tegen en dat kan niet.

De heer **Elias** (VVD):

De Staatssecretaris reageerde een beetje verontwaardigd op de interruptie van mijn CDA-collega, de heer Van Helvert, maar naar mijn oprechte mening is zij niet de aangewezen partij om hier verontwaardigd te zijn; dat is de Kamer. Ik vroeg de Staatssecretaris op 1 juni letterlijk of er voldoende luchtverkeersleiders zijn als Lelystad Airport opengaat. Het letterlijke antwoord was dat er door de luchtverkeersleiding, Defensie en de luchthaven zelf stappen zijn gezet om de luchthaven Lelystad – ik citeer – «tijdig in gebruik te kunnen nemen». Dat was het antwoord in de Kamer op een vraag van een Kamerlid. Mevrouw de Staatssecretaris, dan kunt u toch niet een paar maanden later komen aanzetten met een briefje – zoals u dat gisteravond laat deed, terwijl u dit nota bene al een week wist – zonder daarin überhaupt de verdere mogelijkheden te vermelden? Ik heb net een heleboel mogelijkheden benoemd, zoals mensen van buiten invliegen, inhuren, Defensie-expertise inschakelen en noem het allemaal maar op. De verontwaardiging ligt bij de Kamer, mevrouw de Staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Wilt u via de voorzitter praten?

De heer **Elias** (VVD):

Dat zal ik doen, mijnheer de voorzitter. Mijnheer de voorzitter, naar mijn gevoel ligt de verontwaardiging terecht bij de Kamer.

De **voorzitter**:

Uw punt is helder.

Staatssecretaris **Dijkzma**:

De heer Elias kan mij er niet van weerhouden om die verontwaardiging te delen. Ik voel die net zo goed. Hij vroeg mij destijds naar de bezetting van de verkeerstoren, omdat hij wilde weten of daarvoor voldoende capaciteit was. Het antwoord daarop is ja. Zeker in het begin is het de bedoeling dat het om drie à vier vluchten per dag gaat. Dat kunnen we regelen en dat hebben we ook gedaan. De kwestie waarnaar de heer Elias toen vroeg, is nu niet het probleem. Het probleem is dat het hogere luchtruim ingetekend moet worden met verantwoorde luchtpaden. Het werk en de expertise die daarvoor nodig zijn, de testen die daarvoor moeten worden gedaan en de tijd die dat gaat kosten, passen niet meer in de planning die wij voor ogen hebben gehouden. We wisten dat de LVNL een capaciteitsprobleem heeft; dat heb ik ook gezegd. Een van de eerste brieven na mijn aantreden ging daar ook over, onder het motto: vertel het zoals het is. Het tweede probleem waarmee we te maken hadden, waren de discussies over de arbeidsvoorwaarden. Ik heb die zo snel als ik kon, geprobeerd op te lossen. Nu speelt dit. Ik heb de Kamer gisteravond een brief gestuurd, omdat ik het belangrijk vind om het direct aan de Kamer te melden zodra ik iets weet. Ik heb daarnaast aangegeven op welke wijze ik de Kamer zo snel mogelijk een nieuwe planning wil doen toekomen. Ik zal laten weten wat de perspectieven zijn om datgene te doen waarom de Kamer vraagt, namelijk alles uit de kast halen om de schade zo veel mogelijk te beperken. Dat is mijn inzet.

De heer **Elias** (VVD):

Ik wacht de precieze feitelijke antwoorden op mijn feitelijke vragen af, en dat waren er vele.

De heer **Graus** (PVV):

De onderzoeken waarover de Staatssecretaris spreekt, bijvoorbeeld over de luchtlaag en over de LVNL, waren al heel lang bekend. Ik heb hierover zelfs al een motie ingediend bij de voorganger van deze Staatssecretaris. Er werd toen glashard ontkend in de plenaire zaal; dat staat vast nog wel in de Handelingen, mijnheer de voorzitter. Er werd gewoon gezegd dat ik uit mijn nek stond te kletsen en dat het niet waar was. Ik moet andere woorden gebruiken van mijn christelijke collega naast mij. Er werd gezegd dat ik het niet bij het rechte eind had.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag aan de Staatssecretaris?

De heer **Graus** (PVV):

Alles wat de Staatssecretaris zojuist heeft gezegd, was al bekend. Ik heb zowel in een parlementaire enquêtecommissie gezeten als in een onderzoekscommissie. Wij vroegen iedere keer wat er fout was gegaan en dan werd er gezegd: met de wijsheid van nu hadden we het anders moeten doen. Ik geef deze Staatssecretaris de kans om nu nog in te grijpen. Zij zit aan het stuur. Zij is geen slachtoffer, maar bestuurder. Ik hoop echt dat de Staatssecretaris nu gaat ingrijpen, want ik voorspel dat er een parlementaire enquête gaat komen en dat tijdens die parlementaire enquête veel mensen voor de bijl gaan. We kunnen nu nog ingrijpen. Er werd net gezegd dat we het er allemaal mee eens zijn, maar de heer Smaling en ik zijn het er niet mee eens. De heer Smaling is het er niet mee eens, omdat hij liever heeft dat daar windmolens komen te staan. Ik ben niet tegen die luchthaven, maar ik denk dat het mogelijk een miljarden-blamage gaat worden en dat we daarom beter Schiphol zouden kunnen uitbreiden. Om die reden denk ik dat we het niet moeten doen, maar dat is een heel andere reden.

Staatssecretaris **Dijkzema**:

Ik wil hierover twee dingen zeggen. De heer Graus merkte ten eerste op dat we al langer wisten dat het lastig was. Ik denk dat het goed is om een paar punten te herhalen uit de brieven die de leden van mij hebben gekregen. Op 17 december vorig jaar, vlak na mijn aantreden, heb ik over de capaciteitsproblematiek bij de LVNL aan de Kamer gemeld dat de beperkte inzetbaarheid van de LVNL mogelijk ook impact zou hebben op de voortgang van Lelystad Airport. Vervolgens hebben de leden op 11 april een brief ontvangen waarin stond dat de projecten onder druk stonden. In de brief van 17 november stond niet dat alles crescendo ging. Er stond dat het complex en ingewikkeld was, maar dat we ons wel maximaal zouden inzetten om de aansluiting van de routes op het hogere luchtruim voor elkaar te krijgen. We gaan daar nog steeds voor. Zo is het gegaan.

De heer Graus merkte ten tweede op dat ik ervan af moet zien, omdat dat ons een hoop discussie zou besparen. Ik ben het daar niet mee eens. Ik denk dat het belangrijk is om vast te stellen dat de reden waarom er destijds naast Schiphol gekozen is voor twee uitwijkmogelijkheden voor vakantievliegerverkeer naar zowel Eindhoven als Lelystad onverkort overeind blijft staan. De heer Graus zegt: grijp in. Dat is terecht en dat doe ik ook. Ik wil nu een robuuste – ik heb begrepen dat ik dat woord niet meer mag gebruiken – heel harde planning, maar ik wil ook opties in beeld hebben, zodat we kunnen bekijken hoe we de vertraging die nu ontstaat, zo veel mogelijk kunnen goedmaken. Dan kunnen we op verschillende mogelijkheden uitkomen. Die brengen we in beeld, waarna we op korte

termijn met elkaar kunnen spreken over de vraag of u het met mij verstandig vindt om het zo te doen.

De heer **Graus** (PVV):

De gegronde klachten van de omwonenden interesseren mij terdege, al zolang ik woordvoerder luchtvaart ben. We gaan nu verplaatsen. Ik ben er vast van overtuigd dat meerdere mensen er dan nog meer last van gaan krijgen. Het gaat miljarden kosten. Ik heb al de nadelen genoemd, maar ik kan ze opnieuw noemen: de infrastructuur deugt niet, er zijn te weinig overnachtingsplaatsen voor grote vliegtuigen, de landingsbaan moet worden aangepast, de winkels voor zakenmensen en toeristen ontbreken en noem het allemaal maar op. Ik zeg dit ten laatste male, want dan kan de Staatssecretaris, als ze voor een parlementaire enquêtecommissie zit, nooit zeggen dat ze niet gewaarschuwd was. Ze kan het nu nog anders doen. Ik zal dan ook worden gehoord en ik zal dan kunnen zeggen dat ik de regering jarenlang heb gewaarschuwd dat er een parlementaire enquête zou komen en dat de Staatssecretaris moest ingrijpen. Ze kan dan niet zeggen ... Ik wilde bijna iets in het Duits zeggen, maar dat zal ik niet doen. Ze kan dan nooit zeggen dat ze het «met de wijsheid van nu» nooit zou hebben gedaan, want die wijsheid is er nu. Ik heb het dan over de wijsheid dat het mogelijk gaat mislukken.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Ik luister goed naar wat de heer Graus zegt. Nogmaals, hij heeft gelijk dat Lelystad geen panacee is voor alle kwalen. Dat is zo. Ook rondom de verdere groei van Schiphol zullen er in de toekomst weer nieuwe discussies ontstaan, omdat er gewoon een behoefte is aan vliegverkeer. Hopelijk zal dat door innovatie en verduurzaming steeds makkelijker in te passen worden, maar die discussie hebben we. Ook over Eindhoven hebben we een lastige discussie gehad in de Kamer, maar die hebben we goed afgerond en het gaat daar goed. Dat zullen we ook voor Lelystad moeten doen. Ik heb daarbij geen oogkleppen op. Als er een signaal komt dat het zo niet kan, zal ik niet doen alsof ik het niet heb gehoord. Dat kan gewoon niet. Desalniettemin moeten we nu op zoek naar mogelijkheden die wel kunnen.

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

Ik begrijp dat we maar twee interrupties hebben, maar ik vind dit toch een belangrijk punt waarop ik graag terugkom. De Staatssecretaris zegt op mijn vragen dat zij ons gisteravond toch een brief heeft gestuurd, dat die brief er binnen een week was en dat zij ook boos is. Het komt een beetje op mij over als: wees eens stil vanavond en kijk mee vooruit. Ik wil dat ook heel graag doen. Het is echter ook de taak van de Kamer om datgene te controleren wat gebeurd is. Daarom zit ik ook hier. Daarom stelde ik ook de vraag wanneer de Minister het informeel wist. Wanneer hoorde zij informeel dat het niet klopte? Zij zei namelijk dat ze het formeel een week wist. Ik denk dan: wanneer wist ze het informeel? Daarnaast had de Staatssecretaris moeten sturen op dat heel moeilijke proces. Daarom hadden we die data ook gekozen. Wat is er dus misgegaan in de sturing van de Staatssecretaris? Wat gaat zij nu anders doen, zodat we over een maand niet weer een brief krijgen waarin staat wat er nog meer moeilijk is en dat het uitstel groter wordt?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Ik heb natuurlijk ook contacten met individuele luchtverkeersleiders. Dan hoor je ook dat het best lastig zal worden. In de verhouding tussen het departement en de organisatie hebben wij natuurlijk voortdurend de druk erop gehouden, omdat wij het met de Kamer van belang vinden om de afgesproken deadline te halen. Die sturing was er dus, maar je kunt wel heel hard duwen, maar het moet dan wel realiseerbaar zijn. Op een

gegeven moment hebben wij de CEO gevraagd om alles in beeld te brengen om te bekijken of we het met de benodigde testtijd en het intekenen zouden kunnen halen. Vorige week kwam het bericht: nee, ik moet nu echt formeel concluderen dat ik het niet haal. Dat is dan een gegeven dat je niet meer mag negeren.

Ik ben ook niet verontwaardigd omdat ik hoop dat de Kamer dan een beetje minder verontwaardigd is. Mijn verontwaardiging is oprecht. Ik zou natuurlijk heel graag zien dat dit gewoon goed gaat. Wij sturen daarop, maar wij tekenen niet zelf de luchtbanen. Ik kan ook niet aan mijn mensen vragen om dit bij wijze van spreken over de hoofden van de experts heen te doen. Wel zal ik, ook om de verantwoordelijkheid gewoon stevig te laten zien, een externe audit laten doen op de planning om zeker te weten dat het een verhaal is waarmee we aan de slag kunnen. Ik wil niet graag nog een keer bij de Kamer komen, zoals de heer Van Helvert al schetste, met het verhaal dat we toen dachten dat het zo was, maar dat we nu denken dat het misschien toch weer anders is. Dat is het slechtst denkbare scenario. We pakken de tijd nu om het goed op een rij te zetten, alsmede om de mogelijke oplossingen te verkennen. Een paar daarvan zal ik straks langsgaan die ook door u gesuggereerd zijn. Vervolgens komen we er zo snel mogelijk bij de Kamer op terug.

De voorzitter:

Heel kort graag, mijnheer Van Helvert.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik heb een vervolgvraag, voorzitter, zoals we dat hier doen.

Ik begrijp dat er dus wel contact is geweest, zij het informeel, met luchtverkeersleiders die aangaven dat het niet lekker liep of dat het moeilijk zou worden, zoals dat dan heet. Blijkbaar is dat voor de Staatssecretaris geen reden geweest, bijvoorbeeld bij de begroting van Infrastructuur en Milieu die we onlangs hebben behandeld op 17 november of op een ander moment, om daar iets van te zeggen. Ik vraag me dan af wat de overwegingen zijn geweest om de Kamer hierin niet eerder te betrekken. Als we toch een audit gaan doen, kunnen we ook bekijken waarom de luchtverkeersleiding niet eerder aan de bel heeft getrokken door formeel aan de Staatssecretaris te melden dat het echt niet goed ging. Het is blijven steken bij informele gesprekjes waarin werd aangegeven dat het niet lekker ging.

Staatssecretaris Dijkema:

Ik heb in de brief ook geschreven dat er een tijdlang heel veel discussie is geweest over arbeidsvoorwaarden en over de inzet van mensen. Ik heb geprobeerd dat zo snel mogelijk te doorbreken. Ik had het idee dat we dat onderwerp achter ons moesten laten om weer verder te kunnen. Verder weet je pas echt dat iets zo is, als het ook daadwerkelijk formeel aan jou gecommuniceerd wordt. Er is voortdurend alles aan gedaan om de juiste planning te halen. Tot heel recent hebben we gezegd: 1 april 2018 is 1 april 2018 en daar gaan we voor met elkaar. Dat is mijn inzet geweest. Ik weet namelijk dat als je in situaties komt waarin er veel druk is en je die druk vervolgens zelf als eerste loslaat, een datum sowieso makkelijk gaat schuiven. Dat was niet mijn inzet. Ik bestrijd dat ik niet eerder zou hebben gesuggereerd dat het complex is, want dat heb ik wel gedaan. Dat is iets anders dan al eerder zeggen dat je het niet gaat halen. Op dat moment was dat ook nog niet aan de orde. Dat is pas aan de orde op het moment dat het vanuit de organisatie naar voren wordt gebracht.

De voorzitter:

Om te voorkomen dat we een herhaling van zetten krijgen, vraag ik mevrouw Belhaj: per se?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Per se, voorzitter. Ik ben op zoek naar de inhoudelijke reden. We begrijpen allemaal dat er een planning was, dat het aantal mensen niet duidelijk was en dat het ingewikkeld is om zoiets te doen. Maar wat is de inhoudelijke reden? In welke mate speelt het Ministerie van Defensie, dat aangeeft bezwaren te hebben tegen de aanvliegroutes naar Lelystad, een belangrijke rol hierin? Als je die inhoud eraan toevoegt, begrijp ik dat de Staatssecretaris zegt dat het een jaar wordt vertraagd. Als het alleen om het proces gaat, zou ik het een heel onbevredigend antwoord vinden.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Het is ook niet het proces. Het is de expertise die nodig is om die kaart te maken. Daar speelt de problematiek van de meerdere wensen. Er is Schiphol, met heel veel vluchten uit met name zuidelijke richting. Er is de defensie-opgave. Er is Lelystad. Er moet rekening worden gehouden met uitwijkmogelijkheden, omdat er in de omgeving ook allerlei andere zaken spelen. Dat is de inhoudelijke reden. Ik heb dat ook in de brief geschreven. Dat vraagt vakmanschap, en vakmanschap is schaars. Mensen van Defensie werken al mee aan het project. Als er deels ingehuurd kan worden, gebeurt dat al. Als dat nog meer moet, moeten we dat zeker doen. Maar uiteindelijk moeten de mensen die dagelijks in dat gebied dit werk doen, de tijd hebben om dit precies goed te doen. Zoals ik in de brief naar voren bracht, is daar de afgelopen periode niet in alle gevallen met evenveel capaciteit aan gewerkt. Die capaciteitsproblematiek was er natuurlijk ook.

De **voorzitter**:

Ik stel de Staatssecretaris in de gelegenheid om dit blokje af te ronden, want anders komen we er niet doorheen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Voorzitter. De heer Elias heeft gevraagd naar een gefaseerde openstelling. Ik heb in de brief al aangegeven dat ik de mogelijkheid wil bezien om in 2018 toch open te gaan met 2.000 vliegbewegingen, hoewel ik denk dat dit een lastige optie is. Ik zeg dat maar meteen, zodat we er later geen misverstand over hebben. Als het later wordt – dat heeft ook te maken met de vliegseizoenen rondom de vakantie – wil ik bekijken of we het ingroeitempo zouden kunnen verhogen. Dat zijn een aantal van de opties die spelen.

De heer Elias heeft mij gevraagd of ik nog vertrouwen heb in de LVNL. Ik heb daar net al wat over gezegd. Het antwoord is: jazeker. Ik heb veel gesprekken gevoerd met verschillende mensen binnen de LVNL, ook vanwege de discussie rondom de arbeidsvoorwaarden. Ik ben meerdere keren op bezoek geweest in de toren. Ik heb er een heel groot vertrouwen in, ook in de expertise die er is. Ik denk dat we alle wensen die wij hebben rondom het inpassen van duurzaamheid en het hele banenstelsel, dat in Nederland ongelooflijk ingewikkeld is, zonder de LVNL nooit zouden kunnen vervullen. Ik wil hier uitspreken dat ik dat vertrouwen zeer heb. Mevrouw Van Tongeren vroeg wanneer de luchtpaden worden herzien, niet alleen die naar Lelystad maar ook die in verband met Lelystad. De grootschalige aanpassingen van de luchtruimstructuur komen pas na 2020. Voor het veilig aansluiten van Lelystad op het hogere luchtruim zijn dergelijke aanpassingen de eerste jaren niet nodig.

Er is ook gevraagd of er staatssteun wordt gegeven aan Lelystad. Nee, daar is geen sprake van. Gisteren is daarover nog gecommuniceerd in een brief.

Verschillende leden hebben gevraagd hoe we erop toezien dat de luchthaven Lelystad zal worden benut door niet-mainportgebonden verkeer vanaf Schiphol en door nieuw verkeer. Het uitgangspunt op basis van bestaande afspraken is dat de schaarse capaciteit op Schiphol zo veel

mogelijk wordt gebruikt voor het mainportgebonden verkeer en dat andere luchthavens, waaronder Eindhoven en Lelystad, met name het niet-mainportgebonden verkeer opvangen. Die marktbenadering zal door Schiphol worden georganiseerd. Zoals bekend zijn we op de achtergrond ondertussen ook bezig met het opstellen van een verkeersverdelingsregeling voor het geval dat het stimuleringsbeleid van Schiphol onvolgende zou werken. Daarbij krijgt het verkeer dat verhuist van Schiphol naar Lelystad als gevolg van de regel voorrang boven nieuw verkeer. Deze verkeersverdelingsregeling zal bij de Europese Commissie moeten worden genotificeerd, want we moeten testen of die conform het Europese mededingingsbeleid is. Daar wordt nu hard aan gewerkt. De heer Van Helvert vroeg mede namens de ChristenUnie naar de economische effecten. Net als de heer Leenders noemde hij de onderwijsfuncties. In 2018 zou er plek zijn voor in totaal 2.000 vliegbewegingen op Lelystad. Dat zijn naar onze inschatting zo'n drie à vier vluchten per dag. Zoals gezegd komt de capaciteit mogelijk later beschikbaar. Vanwege de beperkte omvang in het eerste aanvangsjaar denk ik niet dat die effecten heel groot zullen zijn. Wel zullen we ze moeten meewegen in de oplossingen die we voor de problematiek ontwikkelen. Ook op dit onderwerp moeten we goed kijken welke effecten het zou kunnen hebben. Volgens mij ben ik op verschillende momenten al ingegaan op de vragen die zowel de heer Smaling als de heer Graus heeft gesteld met als achtergrond «zie ervan af». Beiden hebben zij daartoe opgeroepen. Ik heb aangegeven dat ik het belangrijk vind dat we deze luchthaven in de benen krijgen. Tijdens de voorbereiding van het Luchthavenbesluit Lelystad zijn alle voors en tegens uitgebreid gewisseld in de Kamer. Die zijn ook uitputtend onderzocht. Ook het thema van de vogelaanvaringen heeft daarvan onderdeel uitgemaakt. Ik begrijp dat we er nog lang niet over uitgepraat zijn, voorzitter, maar voor nu zou ik dit blok willen beëindigen.

De voorzitter:

De heer Elias, ten koste van zijn tweede termijn.

De heer **Elias** (VVD):

Dat denk ik niet. Ik wil dat de Staatssecretaris mijn vragen beantwoordt. Ongeveer de helft is beantwoord. Ik wil het antwoord op de andere helft ook graag horen.

Staatssecretaris Dijkema:

Ik ga dan opnieuw ...

De heer **Elias** (VVD):

Zal ik ze heel snel noemen? U was in januari door Schiphol al indringend bevraagd. Klopt dat? Welke stappen hebt u toen genomen? Komt de vertraging door de balkenendenorm, door de WNT? Ik heb gevraagd of er luchtverkeersleiders van Defensie kunnen worden ingezet. Wat kost het inhuren van luchtverkeersleiders uit het buitenland? Waarom stond daar niets over in de brief? Dat is zomaar een zestal vragen.

Staatssecretaris Dijkema:

Op een aantal van die vragen ben ik al ingegaan. Ik heb alleen niet elke keer uw naam erbij genoemd, maar ik heb ze wel beantwoord. Ik heb bijvoorbeeld gezegd dat waar mogelijk er externe hulp van Defensie wordt ingezet. Men stopt er al de nodige effort in. Als we hulptroepen vanuit het buitenland kunnen inschakelen, dan doen we dat. Het is geen kwestie van kosten, maar een kwestie van de benodigde expertise. Als het mogelijk is, doen we het. Het is geen kwestie van geld. Ik heb gezegd dat als het dat zou zijn, ik dat natuurlijk op die manier zou oplossen. Dat begrijpt u.

De heer **Elias** (VVD):

Maar zijn er nergens ter wereld mensen te vinden die in Nederland dat werk willen komen doen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

De vraag is niet of je het werk wilt doen, maar of je in deze complexe situatie al de expertise en kennis hebt van hoe het er in het luchtruim aan toe gaat en of je in staat bent om die opgave naar behoren af te ronden. Daarvoor zullen we gebruik moeten maken van de mensen die in Nederland nu dagelijks al daarmee bezig zijn. Het is geen kwestie van onwil om mensen van buiten in te huren. Nogmaals, als dat zou kunnen en als dat het probleem zou oplossen, dan zouden we dat gewoon doen.

De heer **Elias** (VVD):

Maar die zijn er dus niet?

De **voorzitter**:

Zo gaan we dit niet doen. Ik geef het woord aan de heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Dit is inderdaad ook weer een punt. Ik heb hierover moties ingediend, maar die zijn niet gesteund. Ik heb ook gevraagd om dit uit te zoeken. Er is een vlucht aan de gang van luchtverkeersleiders naar landen waar zij fors meer kunnen verdienen en ook vaak nog minder hard hoeven te werken. Met alle respect, dat zou iedereen in hun plaats ook doen. Als je een gezin hebt en die kans krijgt, zou je dat ook doen. De voorganger van deze Staatssecretaris heeft dat altijd ontkend. Deze Staatssecretaris heeft dat meteen opgepakt. Daarom was ik blij dat zij op die post kwam. Ik heb haar daarvoor geprezen in de plenaire zaal. Maar dat speelt allemaal al heel lang. Laten we nu niet mensen van buiten aantrekken. Wij hebben de beste luchtverkeersleiders ter wereld. Laten we proberen die mensen hier aan boord te houden. Daar gaat het om. Wij moeten onze mensen hier houden en ze niet over de grens jagen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Los van het feit dat ik het met de heer Graus eens ben dat de Nederlandse luchtverkeersleiders heel erg goed zijn, hebben zij ook de specifieke kennis van het Nederlandse luchtruim die onontbeerlijk is voor zo'n opgave. Die heb je nodig om die puzzel te kunnen leggen. Daarom is het zo lastig. Wij hebben inderdaad ook last gehad van het conflict over arbeidsvoorwaarden. Dat heeft de heer Elias ook gevraagd. Ik heb dat gisteravond ook geschreven in de brief. Toen ik aantrad, heb ik de Kamer binnen een paar weken een brief gestuurd: er is capaciteitsproblematiek, er is discussie over arbeidsvoorwaarden en dat heeft te maken met het al dan niet onder de norm van de WNT3 vallen. Ik ben toen aan de slag gegaan. Ik heb in het kabinet ruimte moeten bepleiten om de LVNL daarbuiten te houden. Ik heb mij overigens – dat zeg ik tegen zowel de heer Graus als de heer Smaling en al die anderen – zeer gesteund gevoeld door de Kamer om die uitzonderingspositie te regelen. Daarna was de weg vrij om toen de nieuwe CEO aantrad een akkoord te sluiten over arbeidsvoorwaarden. Gelukkig is dat nu ook gelukt. Dat heeft wel een rol gespeeld. Zodra ik in de gaten kreeg dat die problematiek ons belemmerde, heb ik die meteen opgepakt en geprobeerd die tot een goed einde te brengen. De Kamer heeft mij daarin gesteund, waardoor dat is gelukt.

De heer **Graus** (PVV):

De Staatssecretaris gaf mij een klip-en-klaar antwoord. Ik wil enkel nog reageren op wat zij net zei, namelijk dat Graus had gezegd «zie ervan af». De Staatssecretaris noemde mij toen in één adem met de heer Smaling. De heer Smaling had echter een andere reden. Hij is vaak tegen de

luchthaven, omdat hij windmolens wil. Ik wil uitbreiding van Schiphol, dus dat is heel wat anders. Ik wil meer, meer, meer vliegbewegingen.

De voorzitter:

We gaan nu niet de heer Smaling weer uitlokken.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik zal u niet meer in één adem met de heer Smaling noemen.

De voorzitter:

We gaan snel door naar het volgende blokje.

Staatssecretaris Dijkma:

Dan kom ik bij het thema Schiphol. De Omgevingsraad Schiphol is gisteravond op ons departement bijeengekomen. De heer Elias vroeg mij om een appreciatie van de Omgevingsraad Schiphol. Dat kan ik u vertellen; dat heb ik daar ook gedaan: die is groot. Ik denk dat dankzij de Omgevingsraad Schiphol in de afgelopen jaren een verantwoorde groei van de luchthaven heeft kunnen plaatsvinden met betrekkelijk heel weinig juridische problematiek. Zoals ik ook merk wanneer ik met mijn collega's in Europa spreek, zijn wij daarmee wereldwijd een voorbeeld van hoe het zou kunnen. Dat betekent dat ik volstrekt accepteer en het ermee eens ben dat het primaat voor besluitvorming bij de politiek ligt. Dat is absoluut waar. Dat heb ik gisteravond ook gezegd. Tegelijkertijd denk ik dat wij door deze werkwijze in de afgelopen jaren afspraken hebben kunnen maken over voortdurende groei in een ontzettend dichtbevolkt gebied, waarbij we heel veel belangen bij elkaar hebben gehouden: het vliegen, het wonen, het voorkomen dat mensen gehinderd zijn en tegelijkertijd de economische kracht van de luchthaven dienend. Dat is heel veel waard. Dat is heel bijzonder. Ik ben daar blij mee, wat ik gisteravond nog eens heb benadrukt.

Ik heb inderdaad om advies gevraagd, omdat we voor een aantal kwesties graag een voorstel willen. Het gaat over de groei van Schiphol op de middellange termijn en ook over het fenomeen van de nachtvluchten. Wij wachten nu op de nieuwe cijfers, want we gaan state-of-the-artberekeningen maken van de hinder. Dat heeft het MER-advies ons ook voorgescreven, dus dat pakken we op. Die berekeningen zullen in februari bekend zijn. Daarmee is er ook feitenmateriaal. Ik heb aan de Omgevingsraad Schiphol gevraagd om uiterlijk in april met een advies te komen. Ik heb de Kamer al eerder geschreven dat ik in mei een luchtverkeersbesluit aan haar zal voorleggen, hopelijk met een eensluidend advies van de Omgevingsraad Schiphol. Als dat niet lukt, dan zal ik mijn verantwoordelijkheid nemen zoals dat hoort. Zo zie ik dat.

Wij hebben eerder besproken dat Schiphol tegen capaciteitsgrenzen aanloopt. Men groeit de komende tijd hard richting de afgesproken maximale 500.000 vliegbewegingen tot en met 2020. Ondertussen wordt er op Schiphol hard gewerkt aan tijdelijke maatregelen om de periode te overbruggen. Men ziet nu ook al dat er druk staat op de kwaliteit van afhandeling. De groei is nu zo hard dat je op een gegeven moment ook moet bekijken of het niet te hard gaat. Ondertussen worden er een nieuwe pier en een nieuwe terminal opgeleverd. De nieuwe pier komt in 2019 en de terminal in 2023. De geluidswinst die Schiphol boekt, mag na 2020 volgens het zogenaamde 50/50-principe worden verdeeld over de sector en de omgeving. Wij werken nu hard aan het vastleggen van de onderliggende regelgeving van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Zoals gezegd, zullen we daarna een besluit aan de Kamer voorleggen. Het besluit is gepland om op 1 november 2017 in werking te treden.

De heer Leenders (PvdA):

Ik heb nog een korte vraag over het advies van de ORS. Volgens mij ging dat over de Schiphol Gebruiksprognose 2017. Hoe zit het daarmee? Dat is misschien snel recht te zetten, maar volgens mij was dat de doelstelling van het advies. Is dat niet zo, dan is dat rechtgezet.

Staatssecretaris **Dijk**ma:

Dat is niet zo.

De heer Elias heeft gevraagd hoe ik aankijk tegen het functioneren van de ORS en tegen de deadline. Ik hoop dat ik die vraag zojuist heb beantwoord.

De heer Elias heeft gevraagd waarom de sector de gerealiseerde hinderbeperking niet mag gebruiken voor groei. Dat is een van de belangrijkste gespreksonderwerpen voor de Omgevingsraad Schiphol in de komende maanden. Dan wordt duidelijk hoe groot de gerealiseerde hinderbeperking precies is. Op basis van de state-of-the-artberekeningen zullen we daar nieuw inzicht in bieden. Dan krijgen we ook het advies.

Vervolgens neem ik een besluit en stel ik de Kamer iets voor.

De heer Leenders heeft gevraagd naar de nachtvluchten. Ik heb op 31 oktober de Schiphol Gebruiksprognose 2017 aan de Kamer aangeboden. Daarbij heb ik aangegeven dat ik al in maart van dit jaar heb gevraagd om een advies over de nachtvluchtproblematiek. Gisteren heeft de Omgevingsraad Schiphol mij laten weten hoe men de adviesaanvraag zal behandelen en hoe dit proces zal leiden tot een advies in april. Ik hoop dat er in april een advies ligt op basis van de nieuwe berekeningen die we in februari krijgen. Die berekeningen zijn nodig om een gewogen besluit te kunnen nemen. Mocht dat advies er dan onverhoopt niet liggen, dan neem ik zelf een besluit.

De heer Leenders heeft gesproken over het onderzoek naar ultrafijnstof. Dicht bij Schiphol is het gehalte ultrafijnstof vergelijkbaar met het gehalte in druk stedelijk gebied. We hebben twee RIVM-onderzoeken daarnaar laten doen, in 2015 en 2016. We weten echter niet, ook wereldwijd niet, wat de risico's van ultrafijnstof precies zijn. Om die reden hebben we een langjarig integraal onderzoek aangekondigd. Dat onderzoek moet inzicht geven in de effecten op de volksgezondheid van blootstelling aan ultrafijnstof uit vliegverkeer. Het RIVM maakt nu een aanpak. Het onderzoek start in 2017 en wordt in 2021 afgerond. Wij bekijken nog of we de Kamer daarover tussentijds kunnen berichten, zodat zij niet helemaal tot 2021 moet wachten op de eerste gegevens.

De securitykosten vormen ook een belangrijk thema. Het is toch nodig om opnieuw een helder onderscheid te maken tussen wat publiek en privaat is. De overheid is verantwoordelijk voor de grensbewaking, de veiligheid en de publieke beveiliging van Schiphol. De Koninklijke Marechaussee voert deze taak uit. De Minister van V en J heeft de taak om het vereiste veiligheidsniveau vast te stellen. De Koninklijke Marechaussee houdt daar toezicht op en alle kosten daarvan worden door de belastingbetaler betaald. De Kamer heeft gisteren een brief van de Minister van V en J ontvangen. Daarin is inderdaad 135 fte extra personeel aangekondigd dat wordt ingezet op Schiphol. In aanvulling daarop investeren wij in automatische grenspassages, de zogenoemde e-gates, en in technologische ondersteuning van de Koninklijke Marechaussee. Daar wordt allemaal door de overheid – lees: de belastingbetaler – in geïnvesteerd. De uitvoering van securitycontroles op passagiers, bagage en vracht valt niet onder de verantwoordelijkheid van de overheid, maar vindt plaats door private partijen in opdracht van Schiphol. De kosten daarvan worden volgens het principe «de gebruiker betaalt» door Schiphol verrekend in de tarieven. De sector heeft aangegeven dat de overheid ook hiervan een deel zou moeten betalen. Wij hebben dat serieus bekeken, ook op basis van het SEO-onderzoek dat de Kamer heeft gezien. Wij hebben vastgesteld dat de luchthaventarieven van Schiphol concurrerend zijn. Ze zijn in de afgelopen jaren fors gedaald. Schiphol is dus goedkoper geworden

voor zijn gebruikers en niet duurder. Dat lijkt mij een belangrijk argument. Er is dus geen inhoudelijke reden om iets te veranderen. Bovendien hebben wij het geld niet. Als er geld is, dan stoppen wij dat bijvoorbeeld in de Koninklijke Marechaussee. Dat is namelijk de taak van de overheid, die wij goed moeten uitvoeren. De Minister van V en J heeft in zijn brief ook aangegeven dat bij een volgende begroting opnieuw hiernaar moet worden gekeken. Wij kunnen niet elk financieel probleem voor een langere reeks jaren in een keer oplossen. Ook vorig jaar is er geïnvesteerd in extra KMar en dat gebeurt dit jaar weer. De Minister heeft alweer een klein voorschot genomen op wat ook in een volgende begrotingsdiscussie zal spelen, dus de Kamer kan zien dat wij de verantwoordelijkheid pakken. De heer Elias vroeg waarom de Schengengrenscore niet wordt uitgevoerd. Doen wij concessies? Ik wil hem verwijzen naar de brief die de bewindslieden van V en J daarover gisteren hebben gestuurd. Er zijn maatregelen genomen, zowel voor materieel als voor menskracht. Bovendien komt er de komende maanden een actieplan. Ik denk dat dat deel van het debat met de bewindslieden van V en J gevoerd moet worden, omdat zij op dit punt volop in de lead zijn. De vergelijking die de heer Van Helvert maakte met een station, is niet helemaal accuraat. NS heeft namelijk zelf beveiligers en dit ging over het inroepen van hulp op het moment dat er een noodsituatie aan de orde is. Dat is een net iets andere kwestie.

De voorzitter:

Ik ga u even onderbreken, want ik zie de heer Graus en mevrouw Belhaj kijken. Zij hebben echter allebei al twee interrupties gehad. Hoeveel tijd denkt u nog nodig te hebben, Staatssecretaris, want ik zie nog een hele stapel papier voor u liggen?

Staatssecretaris Dijkma:

Ik ben nog niet op de helft van mijn beantwoording. De Kamer heeft heel veel vragen gesteld, die ik graag goed wil beantwoorden.

De voorzitter:

Dan sta ik geen interrupties meer toe. Helemaal op het einde is er dan wellicht nog ruimte voor een korte tweede termijn of een interruptieronde. Kan de Staatssecretaris proberen haar antwoord binnen een minuut of tien af te ronden? Dan hebben we daar nog tijd voor.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik ga het zo snel mogelijk doen. Ik kan de benodigde tijd nu niet inschatten, want er ligt nog een aantal omvangrijke blokken. De heer Graus vroeg naar de transparantie van de tarifiering voor Schiphol. Die tariefregeling is transparant. We werken overigens wel aan een herziening van de tariefregulering. Die wetswijziging ligt nu bij de Tweede Kamer.

De heer Van Helvert had een vraag over het vergroten van de pay-out ratio voor Schiphol. Dat is een besluit van Schiphol, in overleg met de aandeelhouders, en is dus een verantwoordelijkheid van de Minister van Financiën. Ik ben het eens met de heer Van Helvert dat Schiphol geen melkkoe moet zijn. Men moet echter wel efficiënt opereren. Ik weet uit discussies dat de Minister van Financiën altijd bekijkt hoe hij in brede zin zal omgaan met dit soort kwesties, dus niet alleen wat betreft Schiphol maar ook andere overheidsbedrijven. Daar is één soort aanpak voor. De heer Elias heeft half een vraag gesteld over de taxironselaars.

De heer Elias (VVD):

De wereld erachter.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik ken de wereld erachter meer dan en heb al eerder gezegd dat ik er helemaal klaar mee ben. We zijn op dit moment met de gemeente Haarlemmermeer bezig om te bezien op welke wijze de APV gewijzigd kan worden. Morgen, 1 december, wordt deze wijziging in de driehoek besproken. Daarna volgt spoedige besluitvorming door college en raad van de gemeente Haarlemmermeer over de daarvoor geldende procedures. Mijn inzet is om het probleem voor de kerst op te lossen, maar het is ook een kwestie van lokale democratie. Ondertussen zijn en blijven we bezig, ook middels veegacties, om de ronselaars aan te pakken. Dan het handhaven van de regels op dit moment door de ILT. Uitgaande van een spoedige behandeling van de regelgeving, zal bij overschrijding van de geluidsruimte in de handhavingspunten de ILT inderdaad anticiperend handhaven. De heer Smaling vroeg wat dit betekent. Het houdt in dat er bij die overschrijding geen maatregel wordt opgelegd indien blijkt dat de overschrijding het gevolg is van toepassing van de regels uit het nieuwe stelsel. Dit wordt na afloop van een gebruiksjaar beoordeeld en is dus inclusief het gebruik van de Buitenveldertbaan. Men gaat na of er volgens de regels van het preferent vliegen is gevolgen. Als dat zo is, zal de ILT niet handhaven, omdat het een wat schimmige situatie is, tussen het toepassen van de oude regelgeving en het alvast vooruitlopen op nieuwe regelgeving. Dit overigens wel met steun van de Kamer. De heer Graus vroeg of we niet naar 600.000 vliegbewegingen kunnen gaan. Ik vat zijn vraag zo even kort samen, dan snapt iedereen wat hij bedoelt. Ik wil vaststellen dat we voor 2020 nu een volumeplafond hebben en dat er daarna groei mogelijk is volgens de geldende afspraken. Er komt ook nog beperkt groei vanaf andere luchthavens. Dat betekent dat er in Nederland groei van de luchtvaart plaats blijft vinden, maar wel volgens de geldende afspraken, zowel die met bewoners als die aangaande het milieu. Ik ga mij nu niet wagen aan een eindvoorspelling van de hoeveelheid vliegbewegingen die dit oplevert. Ik kan mij namelijk nog een eerdere discussie met de Kamer herinneren, toen we rondom de 400.000 al allemaal aan het piepen en steunen waren. De ontwikkelingen, waaronder het stiller worden van vliegtuigen, gaan razendsnel, maar het moet wel allemaal kloppen. Er moet echte, reële winst worden geboekt wat betreft hinder, geluid en milieunormen.

De heer Graus vroeg hoe het baangebruik beter kan. Daar hebben we onlangs naar gevraagd. De sector heeft vijf varianten geschetst die leiden tot minder gebruik van de Polderbaan. Preferentieel vliegen met een vierdebaanregel is ook een belangrijk onderdeel van het systeem. Er wordt over gesproken, ook in de adviesraad. Ook dat zullen we in april terugzien.

De heer Graus had ook een vraag over het rewardprogramma. Hij zei dat we daar vooral onze eigen luchtvaartmaatschappijen van moeten laten profiteren. Schiphol is zelf verantwoordelijk voor dat programma. Ik heb mij overigens vaak laten verzekeren dat Schiphol zeker weet dat KLM een enorme goede deal heeft. Zij is de grootste ontvanger vanuit het programma, juist omdat zij de meeste nieuwe routes opent. Vanwege allerlei mededingingsregelingen kunnen echter niet zomaar bepaalde maatschappijen onheus bevoordeeld worden. ACM kijkt al naar Schiphol en als Schiphol dat zou doen, kreeg zij de ACM pas echt op haar dak. Het volgende blok betreft de regionale luchthavens die ik nog niet genoemd had. Eerst Rotterdam. Hoe staat het met de procedure voor het luchthavenbesluit en het proces om in de regio tot draagvlak te komen? De luchthaven heeft in het voorjaar zijn plannen voor de groei gepresenteerd. Hij heeft daar ook een milieueffectrapportage en een economische onderbouwing bij opgeleverd. De provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland hebben opdracht gegeven om het draagvlak voor de plannen te inventariseren. Ze hebben een onafhankelijke verkenner daarvoor aangesteld. Deze zal medio 2017 een analyse opleveren. Dan krijg ik een advies over het draagvlak. Op dat moment

verwacht ik ook de aanvraag voor het luchthavenbesluit. Dat wacht ik af. Zoals gebruikelijk loop ik daar niet op vooruit.

Tegen mevrouw Van Tongeren, die vast een medewerker laat meeluis-teren, zeg ik dat we geen onderzoek gaan doen naar ultrafijnstof rondom Rotterdam. Ik heb al gezegd dat we dat doen bij Schiphol en dat we in de wereld daar ver voorop in lopen. Voor zover mij bekend, is er niet eerder zo'n onderzoek gedaan.

Mevrouw Van Tongeren vroeg hoe het staat met luchthaven Twente. De bevoegdheid voor het vaststellen van een luchthavenbesluit ligt bij de provinciale staten van de provincie Overijssel, mijn geliefde provincie. Deze hebben een ontwerpluchthavenbesluit in procedure gebracht. Er zijn zienswijzen verzameld, de Commissie voor de m.e.r. heeft advies uitgebracht en men is nu bezig om het hele zaakje te verwerken en het luchthavenbesluit in het voorjaar van 2017 vast te stellen. De regio moet kijken hoe zij eventueel met investeerders in de weer gaat, dat is voor mij niet iets om een rol in te spelen.

Mevrouw Belhaj heeft gevraagd of we Eelde niet ook zouden kunnen inzetten als alternatief of als een luchthaven waar bijvoorbeeld vakantievluchten naar kunnen worden uitgeplaatst. Zoals gezegd, hebben we steeds afgesproken: Schiphol, Eindhoven, Lelystad. Die keuze is niet voor niets zo gemaakt; het zijn gewoon de beste opties om niet-mainport-gebonden verkeer van Schiphol over te nemen, zowel uit kosten oogpunt voor en na transporttijden als uit oogpunt van externe effecten zoals geluid en hinder. Het nu over een andere boeg gooien is in dit geval dus niet aan de orde.

Dan het punt van staatssteun in relatie tot Eelde. Mevrouw Van Tongeren vroeg hiernaar. Er is een onderzoek uitgevoerd door de publieke aandeelhouders van de luchthaven Eelde naar de toekomst van de luchthaven. Daar zijn drie alternatieven uit voortgekomen. Planning is dat eind dit jaar een besluit wordt genomen over de manier waarop men verder wil met de toekomst van Eelde. De regio moet hier verantwoordelijkheid in nemen, ook om eventuele investeringen te laten voldoen aan de kaders van staatssteun. Er is geen sprake van een bijdrage van het Rijk. Van ons komt er dus in ieder geval geen bijdrage.

De heer Leenders vroeg naar de overlast van de windtoren daar. De evaluatie van route 1b – ik ga nu even in op de techniek – wordt op dit moment onder de regie van de uitvoeringstafel uitgevoerd. Resultaten komen begin 2017. Men kijkt naar optimalisatie, in gewonemensentaal: het zo veel mogelijk terugdringen van de hinder. De mogelijkheden daartoe zijn beperkt, want je ziet dat als je dat verplaatst, andere mensen er weer last van krijgen. Het gaat soms heel kil om berekeningen: als je iets verplaatst en je hebt daarna nog meer hinder, is verplaatsing geen verstandige optie.

Dan Maastricht. Er is op dit moment een procedure voor een luchthavenbesluit. Op 31 oktober heeft Maastricht een aanvraag bij mijn ministerie ingediend, waarin hij het gebruik van de volledige lengte van de baan mogelijk wil maken voor groter vrachtverkeer. De aanvraag is onderbouwd met informatie over de milieueffecten en is ook economisch onderbouwd. Ik ben die nu aan het beoordelen en een afweging aan het maken over de effecten. Ik ga daar niet op vooruitlopen, maar mijn oordeel komt op echt zeer korte termijn.

Het laatste blok is het blok «overig». Ook dit is een omvangrijk blok. Als eerste de arbeidsvoorwaarden. Minister Asscher en ik hebben hier recent een brief over gestuurd aan de Kamer. Met de toenemende concurrentie in de luchtvaartsector is er natuurlijk een strijd gaande om de kosten zo laag mogelijk te houden. Ik ben het eens met de heer Smaling dat het heel slecht zou zijn als we toegingen naar een race to the bottom. Ik vind het belangrijk dat we goed werkgeverschap hoog in het vaandel dragen. Er zijn geen aanwijzingen dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen het betalen van belastingen of bijvoorbeeld het afdragen van sociale premies

ontduiken. Ook is niet gebleken dat er een verband is tussen bijvoorbeeld arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden en de luchtvaartveiligheid. Zoals eerder gezegd hebben we ons gevoegd in een zaak in België tegen Ryanair en het detacheringsbureau Crewlink. De uitkomsten van deze zaak verwachten we volgend jaar.

Ook zijn we het gesprek aangegaan met de vakbonden, de Minister van SZW heeft daar een belangrijke rol in, maar dat heeft geen concrete aanwijzingen opgeleverd dat arbeidswetgeving die publiekrechtelijk wordt gehandhaafd, daadwerkelijk wordt overtreden.

De heer Van Helvert verwees naar zijn motie over pay to fly en onderzoek daarnaar. Van zulke constructies is bij in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen geen sprake. Dat beperkt mij in mijn handelingsmogelijkheden. Ik kan niet zomaar ingrijpen bij een maatschappij die haar vestiging niet in Nederland heeft. We hebben gedaan wat de heer Van Helvert gevraagd heeft; we hebben het onderzocht. We kijken nog verder of er sprake is van schijnzelfstandigheid bij Nederlandse piloten en of er ten aanzien van het cabinepersoneel arbeidswetgeving wordt overtreden. Als dat het geval is, zullen we optreden; daar moet de Kamer verzekerd van zijn. Ook zullen we ons in Brussel – daar moeten we immers dit soort constructies verder aanpakken – blijven inzetten om fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden op de agenda te zetten. We zullen zo nodig afspraken maken over bijvoorbeeld het tegengaan van pay-to-flyconstructies. Nederland wil daartoe het initiatief nemen.

Tegen de heer Smaling zeg ik dat maatschappijen voor zover bekend voldoen aan ILO-eisen. Wij kunnen geen maatschappijen weren als zij voldoen aan internationaal afgesproken minimumeisen. Dat zijn niet per se de eisen die wij zelf goed vinden, maar dat is de beperking hier.

Dan de tickettaks. Die hebben we in 2008 gehad en dat was geen succes. Ook in het vrij verkeer van goederen en diensten helpt het niet veel als je die alleen in Nederland invoert. Ik moet dus zeggen dat we die taks niet zullen omarmen.

Hoe houden we de in ICAO afgesproken brandstofefficiëntie daadwerkelijk op orde? Schiphol en KLM zijn beide, zowel luchthaven als luchtvaartmaatschappij, jaar op jaar uitgeroepen tot de meest duurzame wereldwijd. Op het punt van de brandstoffen timmeren wij natuurlijk zelf ook enorm aan de weg met biofuel. Ik heb dus niet de indruk dat daar voor mij nog heel veel druk op uit te oefenen is. We hebben recentelijk juist vastgesteld dat we gaan deelnemen aan het KLM-programma daarvoor. Daarnaast zie je dat de internationale CO₂-standaard er nu is gekomen. Bovendien stimuleren we innovatie, bijvoorbeeld de glijvluchten. In vaktermen heten die trouwens CDA's (Continuous Descent Approach); ik mag eigenlijk geen afkortingen gebruiken maar doe dat voor één keer toch. CDA's, een prachtig woord.

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

Dat wil iedereen!

Staatssecretaris **Dijkema**:

Iedereen wil dat, inderdaad. Dat is het type innovaties waar we graag een bijdrage aan leveren.

Ik kom op Eijsden. Om een lang verhaal kort te maken: er zijn zorgen en ik deel ze. Er is dus geen misverstand over. We hebben met de Belgische autoriteiten en de Belgische luchtverkeersleiding fors geprobeerd om de problematiek te verminderen. De heer Leenders had al gezegd dat we bezig zijn met een evaluatie. We bekijken of we daarmee voldoende doen. Als dat niet lukt, zullen we tot drastischere gesprekken moeten overgaan, ook over de vraag hoe we het in het luchtruim op orde gaan brengen en wie dat dan doet. Ik kan mij voorstellen dat ik eerst de evaluatie afwacht en dat ik nu met de Kamer afspreek dat, zodra die evaluatie er is, zij mijn

reactie daarop krijgt. Ik zal dan ook een voorstel doen voor hoe we verdergaan.

Hoeveel vaart zit er in het Europese vervolgonderzoek naar cabinelucht? Ik verwacht dat dat begin 2017 is afgerond, zeg ik tegen de heer Smaling. Dan krijgt de Kamer daar ook informatie over. Als ik het heb, stuur ik het naar de Kamer.

Mevrouw Belhaj opperde de mogelijkheid om met gelijkgestemde landen te komen tot een betere samenwerking in het luchtruim. De heer Van Helvert en mevrouw Belhaj hebben deze op zichzelf heel interessante aanbeveling gedaan als rapporteurs op dit dossier. Ik denk dat het goed is om te weten dat de Commissie eind 2016 haar onderzoek afrondt naar de effectiviteit van functionele luchtruimblokken. Zodra de resultaten van die studie bekend zijn, zal ik de Kamer nader informeren over mijn oordeel over die studie en de stappen die binnen FABEC (Functional Airspace Block Europe Central), zoals dat zo mooi heet, gezet kunnen worden om tot een verbetering te komen. Dat zullen we ook met Defensie bespreken. Als het nodig is om op een andere manier, zoals mevrouw Belhaj suggereert, aan de slag te gaan, dan sluit ik dat zeker niet uit. Ik vind het dus een zinvolle suggestie.

Ik kom op de handhaafbaarheid van het convenant. Ik ben er bijna, voorzitter. Ik doe het echt zo snel mogelijk. Het lidmaatschap van ICAO verplicht lidstaten om de regels te implementeren. Er worden ook audits gehouden in alle lidstaten, om na te gaan of men zich aan de afspraken houdt. Zoals al eerder in de Kamer is opgemerkt, kun je een geschillenprocedure starten als andere lidstaten in gebreke blijven bij het uitvoeren van hun ICAO-verplichtingen. Er is ook nog een aanvullend Europees spoor. Als de ICAO-regelgeving in de Europese regelgeving wordt overgenomen – dat is bijna altijd het geval – gaat Europa ook zelf audits houden. De Europese Commissie toetst dan of luchtvaartmaatschappijen uit niet-Europese landen voldoen aan de ICAO-regels en de Europese regels. Als dat niet zo is, kan in het uiterste geval de toegang tot het Europese luchtruim worden ontzegd. Daarnaast heeft men een zogenaamde safety list. Hierop staan alle luchtvaartmaatschappijen die in gebreke blijven. Vliegtuigen, gehele luchtvaartmaatschappijen of zelfs landen die op deze lijst worden vermeld, krijgen geen toestemming om bijvoorbeeld in het Europese luchtruim te vliegen. Tijdens de ICAO Assembly hebben we ook geregeld dat de verplichting van landen om het luchtruim te sluiten en om te informeren wordt aangescherpt. Dat is een van de dingen waar wij heel druk mee bezig zijn geweest. Een van onze mensen, die ook in het onderzoeksteam heeft gezeten naar aanleiding van de ramp met MH17, is nu door ons gedetacheerd bij ICAO om met deze regelgeving verder aan de slag te gaan.

Ik kom op het delen van dreigingsinformatie en de stuurgroep. We hebben in het convenant opgenomen dat de stuurgroep één keer per jaar bijeenkomt en dat de expertgroep in beginsel driemaandelijks bijeenkomt. De expertgroep van de convenantpartijen is sinds de ondertekening twee keer plenair bijeengekomen in een reguliere bijeenkomst en één keer ad hoc. Men wisselt ondertussen ook rechtstreeks informatie uit. Ik onderschrijf met mevrouw Belhaj het belang van het bijeenkomen van de stuurgroep. Die bijeenkomst is gepland in de tweede helft van februari. Daar zal, naast de overheid en de luchtvaartmaatschappijen, ook de VNV (Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers) aan deelnemen. In overleg met de Minister van V en J zal ik de Kamer daarover informeren.

Er is gesproken over de verkeersleiders en het prepensioen. Om een lang antwoord kort te maken: we hebben gisteren ook een brief gestuurd over het arbeidsvoorwaardenakkoord met de LVNL. Daarin kan de Kamer zien hoe het voor de toekomst is geregeld.

De heer Graus vroeg naar de vlucht van de verkeersleiders naar het buitenland. Het voortijdig vertrek van verkeersleiders bij LVNL naar elders is al jaren minimaal, zo heb ik mij laten vertellen. Maar nu we een akkoord

over de arbeidsvoorwaarden hebben, hoop ik dat daarmee veel meer rust en zekerheid voor alle betrokkenen is ontstaan. Wij hebben al die mensen juist heel hard nodig.

Ik kom op de onderhoudsdivisie van KLM. Volgens mij stelde de heer Smaling hier een vraag over. Ik heb geen nader bericht in vervolg op hetgeen wij met de Kamer hebben besproken. De Minister van Financiën was daar ook bij. Ik heb daarna niet bijvoorbeeld nog meer verontrustende signalen gehad. Wij wachten de uitwerking af. Wij zullen het wel nauwgezet volgen. Dat hebben wij de Kamer ook toegezegd.

Last but not least: ik weet dat de heer Graus niet alleen ongelofelijk veel van de luchtvaart houdt. Wij delen inmiddels twee passies: de passie voor de luchtvaart en de passie voor het dierenwelzijn. Uiteraard moet ik eindigen met de beantwoording van zijn vraag over de honden en de explosieven. Er is een combinatie van zichtbare en onzichtbare beveiligingsmaatregelen, om de veiligheid te waarborgen. De speurhonden zijn daar ook een onderdeel van. Het mooie daarvan is dat die honden zonder aanzien des persoons hun werk doen, want zij ruiken gewoon of er iets mis is of niet. Ze kijken niet naar hoe iemand eruitziet of wat voor kleur hij of zij heeft. Inzet van honden maakt inderdaad deel uit van het integraal beveiligingspakket. Ze zijn dus zeer nuttig. Ik heb nu niet het idee dat er meteen meer speurhonden moeten komen, maar mocht dat wel zo zijn, dan zal ik ook deze suggestie zeker aan de Minister van V en J doorspelen.

De voorzitter:

We hebben nog even tijd. Mevrouw Van Tongeren zit inmiddels bij de behandeling van de begroting van V en J. Ik zag dat wat leden hun vingers opstaken. Zullen we een tweede termijn houden met één minuut spreektijd per persoon? Meer tijd hebben we simpelweg niet. Er kunnen helaas geen interrupties meer worden gepleegd. Als de leden hun inbreng hebben geleverd, heeft de Staatssecretaris nog een paar minuten om te antwoorden. Dan zullen we iets voor vier tot een afronding komen. Zo simpel moet het dan maar.

De heer Elias (VVD):

Voorzitter. Ik zeg het dus heel kort en bondig. Op het punt van Lelystad ben ik niet overtuigd. Ik wil niet weten wat er niet kan. Ik wil weten wat er wel kan. We zijn onaanvaardbaar veel tijd verloren met het geëmmer over de salarissen. Daarop terugkijkend, moeten we constateren dat dat buitengewoon slecht is. Ik stel voor dat wij hierover een VAO organiseren. Ik vraag de Staatssecretaris concreet of zij op of vóór 19 december een brief wil schrijven aan de Kamer waarin staat wat zij wel kan doen op dit terrein. Dan kunnen wij nog vóór kerst dat VAO organiseren en er beslissingen over nemen.

Ik heb eigenlijk eenzelfde vraag over de hinderbeperking. Kan de Staatssecretaris vóór 15 februari de besluitvorming afronden? Dan kunnen wij er nog een debat over voeren voor de verkiezingen. Als wij dit niet voor de verkiezingen afronden, dan zul je zien dat het onderwerp controversieel wordt verklaard door het demissionaire kabinet, en dan moeten we wachten tot het najaar van 2017.

Ik ben collega Van Tongeren nog een antwoord verschuldigd, maar dat zal ik, gelet op de tijd, niet helemaal voorlezen. Er is veel overlast in Eijssden-Margraten. Dat is vervelend, zeker ook voor de mensen die daar wonen. Er is steun van de VVD voor het vragen van een spoedige oplossing voor de problematiek.

Mevrouw Belhaj (D66):

Voorzitter. Als er iets is gebleken vandaag, dan is het dat het thema luchtvaart ontzettend leeft en dat het als Kamerlid af en toe moeilijk is om in beperkte tijd alles te kunnen bespreken wat je graag wilt bespreken. Maar waarschijnlijk zullen we hier op een ander moment verder over

spreken. Ik vind de beantwoording van de Staatssecretaris op bepaalde onderwerpen afdoende. Ik heb nog wel enkele opmerkingen. Mijn eerste opmerking gaat over Eelde. Ik begrijp dat er discussie over is geweest, maar ik hoop dat de Staatssecretaris begrijpt dat het wellicht interessant is, ook gezien de ontwikkelingen in Lelystad en de discussie die gevoerd wordt in de provincie Drenthe. Misschien is het niets, maar als het wel wat blijkt te zijn, zou het zonde zijn om het niet achter de hand te hebben in de complexe situatie die de Staatssecretaris nu beschrijft. Mijn tweede opmerking gaat over de marechaussee. D66 blijft het buitengewoon onprettig vinden dat we waarschijnlijk volgend jaar weer niet te maken krijgen met een structurele oplossing. Mijn derde opmerking is de volgende. De Staatssecretaris zegt dat de stuurgroep, die wat D66 betreft erg belangrijk is om vooruitgang te boeken bij het creëren van veiligheid, bijeenkomt in februari. Dat is drie maanden voordat diezelfde stuurgroep al zou moeten besluiten hoe men verder moet gaan met het convenant. Is dat niet een beetje laat?

De heer **Leenders** (PvdA):

Voorzitter. Ik kan het kort houden, want op al mijn vragen is wat mij betreft een heel goed antwoord gegeven. Ik wil nog wel een opmerking maken over Lelystad. De Staatssecretaris werkt aan oplossingen en zal ons waarschijnlijk voor het kerstreces informeren over de mogelijkheden die zij ziet. Bij het handelingsperspectief worden een aantal opties genoemd. Daar zijn wij heel tevreden over. Kunnen wij een en ander in de laatste week voor het kerstreces ontvangen? Als het kerstreces is, hebben wij namelijk weer drie weken verloren. Ik hoor graag van de Staatssecretaris of dit mogelijk is.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Ik heb nog een paar punten, maar ik zal het beperken tot één kwestie, namelijk de kwestie over de handhaving voor de omwonenden van de Buitenveldertbaan. Ik kreeg niet helemaal mee waarom de ILT zit te zweven tussen een oud en een nieuw systeem. Dat lijkt mij toch niet wenselijk voor een handhavende dienst? Daar wil ik meer duidelijkheid over hebben.

Het andere punt is het hele verhaal over de prijsvechters. Niet alleen volgens mij maar ook volgens de vakbonden worden hierbij normen van de International Labour Organization overtreden. Deze VN-instelling is heel duidelijk over wat wel en niet kan. Ik verzoek de Staatssecretaris om in te grijpen bij Ryanair. Ik verzoek haar om in ieder geval de vraag waarom zij denkt dat dat het allemaal voldoet aan de normen die internationaal gelden, helder te beantwoorden. Volgens mij is dat gewoon niet waar. Als de Staatssecretaris hier geen klip-en-klaar antwoord op kan geven, ga ik het uitzoeken. Dan zal ik bij een VAO daarop terugkomen. Over de rug van cabinepersoneel wordt er een prijsoorlog uitgevochten. De hubfunctie van Schiphol is ons allemaal heel veel waard, maar die staat op het spel als we op deze manier om de hete brij heen draaien en maar wachten tot Europa wat doet. De Eurocommissaris voor Transport is ook geïnteresseerd in Golfcarriers in Europa. Wij hebben daar niks van te verwachten. Wij moeten gewoon zelf ingrijpen op dit punt.

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

Voorzitter. Net als de heer Elias ben ik niet overtuigd van het hele Lelystadverhaal. Het blijft toch apart. Het excuus dat wordt gegeven, is dat het allemaal moeilijk is. Dat klopt, maar dat wisten we in 2009 ook al. Van al die dingen wisten we dat het moeilijk was. Juist daarom hebben we met zijn allen voor een bepaald tijdpad gekozen. De Staatssecretaris geeft aan wanneer zij het formeel wist van de luchtverkeersleiding. Wij hoorden ook dat er regelmatig informele contacten zijn, waarbij toch is gesteld dat het heel moeilijk en lastig is. Als controleur wil ik weten waar het mis is

gegaan en waar we het wel hadden kunnen weten. Ik vraag de Staatssecretaris om een feitelijk overzicht van de contacten tussen het ministerie en de luchtverkeersleiding in 2016. Dat kunnen we dan vóór het VAO ontvangen, samen met de reactie waar de heer Elias om vroeg. Ik wil zien wat er mis is gegaan. Hoe kunnen we zeker weten dat we in het komende jaar niet voor eenzelfde situatie komen te staan?

Als ik nog tien seconden mag gebruiken, voorzitter, heb ik nog een tweede punt. Hoe gaan we, als Lelystad eenmaal loopt, ervoor zorgen dat de overloopmaatschappijen naar Lelystad gaan en dat er geen nieuwe maatschappijen zijwaarts instromen? In de beantwoording van de Staatssecretaris wordt daar nog geen zekerheid over gegeven.

De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter. Ik kom op de 40 miljoen euro die is uitgegeven aan het rewardprogramma, zoals dat met een Engelse term heet. Dan gaat het om het hele beloningssysteem. Er zijn miljoenen naar de Emiraten gegaan, die ons mogelijk in de toekomst de nekslag gaan geven. Ik vind dat geen goede zaak. De Staatssecretaris heeft de ACM aangehaald. Ik zal mij erop beraden hoe we iets in een motie kunnen gieten om dat ongedaan te maken. Zonder enige bijbedoeling zeg ik: eigen luchtvaartmaatschappijen eerst. Daar moeten we met zijn allen voor zorgen. Daarvoor zitten we hier. Het zijn onze luchtvaartmaatschappijen. Die moeten we helpen, zeker als het om KLM gaat, onze trots.

Tot slot kom ik op de speurhonden. We zijn heel verheugd over de 135 fte bij de KMar. Maar honden zijn relatief heel goedkoop. Ik heb mij ooit laten vertellen dat je een hond al kunt opleiden voor tussen de € 5.000 en € 7.000. Ze doen inderdaad niet mee aan etnisch profileren, maar ze pakken wel de juiste mensen en goederen eruit. We zouden veel meer met honden moeten werken. Wat dat betreft lopen we achter. Wij leiden onze honden op voor de Verenigde Staten en Israël. Onze honden gaan massaal de grens over. We moeten die ook hier houden. We moeten niet alleen de luchtverkeersleiders hier houden, maar we moeten dus ook die speurhonden hier houden.

Staatssecretaris **Dijkzema**:

Voorzitter. De heer Elias heeft gezegd dat hij een brief wil waarin staat wat wél kan. Dat is een terecht punt. Ik heb daar in de brief van gisteravond al een eerste aanzet toe gegeven. Ik zal mijn best doen om voor het kerstreces een brief naar de Kamer te sturen. Ik zeg er wel twee dingen bij. Ik heb aangegeven dat ik een externe toetsing wil hebben op de planning. Ik wil er maximale druk op uitoefenen, opdat die externe toetsing er komt, maar dat kan ik niet garanderen. We moeten het aan anderen vragen. We hebben een opdracht uitgezet. Dat betekent dat ik niet honderd procent zeker weet of het er allemaal tijdig is. Maar ik doe maximaal mijn best om te komen met de opties waar de heer Elias om heeft gevraagd.

Ik kan het luchtverkeersbesluit niet al in februari naar de Kamer sturen, zeg ik tegen de heer Elias. Dat gaat echt niet, want in februari worden de nieuwe geluidsberekeningen afgerond. Dat is aan ons voorgelegd vanuit het MER. In maart hebben we pas een nieuw MER. Dan kan het luchtverkeersbesluit worden afgerond. We hebben dus een planning en die is al superstrak. Ik moet vasthouden aan die planning, omdat ik die gegevens nodig heb om een besluit op te kunnen baseren. Ik kan niet toveren. Ik weet dat de Kamer veel van mij verwacht, maar er zijn echt grenzen. Dat gaat dus helaas niet lukken.

Ik kom op de vragen die mevrouw Belhaj heeft gesteld over Eelde. We moeten het debat niet overdoen. Ik ken de problematiek in de regio. Ik begrijp ook wel waarom mevrouw Belhaj hierover spreekt, maar er is eerder een en ander afgewogen, ook in het kader van de vraag waar de luchthaven ligt en wat de geluidseffecten zijn. Er is dus een heel aantal

redenen waarom we, zelfs als het lastig is voor Lelystad, destijds niet ook voor Eelde hebben gekozen. Er is nu geen aanleiding om van dat pad af te wijken.

Mevrouw Belhaj heeft gevraagd of we kunnen werken aan een structurele oplossing voor de marechaussee. V en J en Defensie zijn daar volop mee bezig. Ze hebben ook aangegeven dat ze het voorbereiden voor de begroting voor 2018. Op dit moment wordt elders in het gebouw de begroting van V en J besproken. Ik zou mevrouw Belhaj daarnaar willen verwijzen, want het is geen debat dat ik met de Kamer kan voeren. Het is belangrijk dat de leden van de stuurgroep bij elkaar komen. Volgens mij gebeurt dat ook op tijd. Men kan het op die manier doen. De expert-groep is al bij elkaar gekomen. Het loopt dus. Ik denk dat dit ook goed is. Het is wel belangrijk dat die datum vastligt.

De heer Leenders heeft geen nadere vragen gesteld. Ik maak even mijn antwoorden af.

De heer Smaling heeft gevraagd waarom er een nieuw en een oud stelsel is. Dat is een heel lang verhaal, maar wij hebben dat steeds in de Kamer besproken. Wij willen vooruitlopen op het preferentieel stelsel, omdat dat voor de mensen die in de buurt wonen een beter stelsel is. Daar hoort eigenlijk regelgeving onder. Die hebben we deels al door de Kamer gekregen, maar er hoort nog een nadere uitwerking bij.

Ik kom op de prijsvechters. We hebben geen bewijs dat normen worden overtreden. Ryanair valt niet onder de Nederlandse wetgeving. Wij voegen ons om die reden in de Belgische zaak. Wij zeggen ook actief in Europa toe dat wij aan de slag gaan.

De heer Van Helvert is niet overtuigd, maar ik vraag hem om mij de gelegenheid te geven om voorstellen te doen. In de brief van gisteravond wordt ook een duiding gegeven van hoe het is gegaan. Ik denk dat het van belang is dat we ons nu vooral richten op de vraag hoe we ervoor zorgen dat we het zo goed mogelijk doen. Er zit niet een soort conspiracy onder waarbij we het niet hebben willen zien. Ik proef een beetje dat de heer Van Helvert denkt dat dit wel het geval is. Natuurlijk wisten we dat het moeilijk werd, maar we hebben steeds de druk op de planning gehouden. De heer Van Helvert houdt die druk er nog steeds op, toch? Dan mag hij mij niet kwalijk nemen dat ik dat in de afgelopen maanden ook heb gedaan.

Vervolgens komt er een formeel moment waarop je moet vaststellen dat je het toch niet redt. Dat moment was vorige week, en nu hebben we het erover. Wat mij betreft gaan we zo snel mogelijk verder met het vervolg. Ik kom op de overloop. Daarbij is de verdelingsregeling een ultimatum remedium. Maar het begint met verleiding. Daar moet Schiphol ook voor aan de bak. We bespreken het met elkaar. Uiteindelijk zal het lastig zijn om organisaties te dwingen, maar met die regeling hebben we iets achter de hand waarmee we druk op de ketel kunnen zetten.

Het rewardprogramma is een programma waar KLM van profiteert. We kunnen niet andere daarvan uitsluiten. Dan krijgt men problemen.

Het punt van de speurhonden is echt iets voor V en J. Er zijn geen indicaties dat er meer honden nodig zijn, maar ik ben er, net als de heer Graus, een groot fan van.

De voorzitter:

Ik dank de Staatssecretaris voor haar beknoptheid. Ik heb vier toezeggingen genoteerd.

- De Staatssecretaris zal er alles aan doen om de Kamer vóór het kerstreces te informeren over de mogelijkheden voor Lelystad Airport
- De Staatssecretaris zal de Kamer nadat de evaluatie inzake Eijsden beschikbaar is, een reactie daarop sturen.
- Nadat de Europese Commissie haar studie over de functionele luchtruimblokken heeft gepubliceerd, zal de Staatssecretaris haar oordeel hierover naar de Kamer sturen.

Staatssecretaris **Dijk**ma:

En ik zal ingaan op de suggestie van mevrouw Belhaj en de heer Van Helvert om te kijken of we ook apart daarvan nog dingen kunnen doen.

De **voorzitter**:

Oké. Er is nog een vierde toezegging.

- De Staatssecretaris zal de Kamer informeren nadat de stuurgroep inzake het convenant over het delen van dreigingsinformatie bij elkaar is gekomen.

Er is een VAO aangevraagd door het lid Elias.

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

Ik kom nog even op de toezeggingen. Ik wil vaststellen dat in de reactie voor kerst ook het overzicht komt van alle contacten tussen het ministerie en de luchtverkeersleiding en wat daaruit is gekomen, zodat we dat als volksvertegenwoordigers kunnen checken.

Staatssecretaris **Dijk**ma:

Dat heb ik niet toegezegd.

De **voorzitter**:

Daar nemen we akte van. Daar moet u dan maar in een debat op terugkomen, want we hebben geen tijd meer.

Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Ik dank ook haar ambtelijke staf en alle mensen op de publieke tribune.

Sluiting 16.03 uur.