

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten, houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de luchtvaart (31857).**

De **voorzitter**: Ik heb tot mijn grote spijt geen indicaties van spreektijden gezien. Ik ga ervan uit dat dat betekent dat die heel kort zullen zijn. Anders wordt het moeilijk om de planning rond te krijgen. Ik geef als eerste het woord aan de heer Cramer van de ChristenUnie.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zal snel spreken en dan hoop ik met een minuut of vijf klaar te kunnen zijn.

Voorzitter. Het voorliggend wetsvoorstel legt minimumregels vast voor het vaststellen van de locatie van handhavingspunten voor geluid bij regionale luchthavens en luchthavens van nationale betekenis. Dit minimum, twee recht voor de baan en een in een eventuele zwaarbelaste woonwijk, is wel een heel klein minimum. Bij Schiphol woont in het zwaar belaste gebied slecht een tiende van het aantal ernstig gehinderden. Buiten het zwaar belaste gebied wonen dus de meeste ernstig gehinderden. Dat zal bij de regionale en nationale luchthavens niet anders zijn. Die woonwijken moeten dus ook beschermd worden met lokale normen. Hoewel er beroep openstaat tegen een afwijzing van een verzoek om extra grenswaarden – zie de nota naar aanleiding van het verslag, pagina 7, bovenaan – vindt de ChristenUnie dat een ruimhartige bescherming van de bevolking niet van beroepsprocedures moet afhangen.

Op het ogenblik worden grenswaarden en regels van nationale burgerluchthavens vastgelegd in het desbetreffende Luchthavenbesluit, dat de status heeft van een AMvB. Hierdoor is er geen eenduidig stelsel. De ChristenUnie is het dan ook eens met het voorstel om via voorliggend wetsvoorstel te komen tot een minimumset aan regels. Hiervoor wordt in het wetsvoorstel aangesloten bij de regels ten aanzien van handhavingspunten die al gelden voor regionale luchthavens in het onlangs vastgestelde besluit Burgerluchthavens. Dit gebeurt in artikel 1, onderdeel M, waarin aangegeven wordt dat artikel 8.70 van de wet aangevuld wordt.

Aansluiten bij bestaande regels is prima, maar dan moeten die regels wel voldoende garantie bieden. De vraag is of dat nu het geval is. Regionale luchthavens van nationale betekenis zullen aanmerkelijk meer vliegverkeer trekken dan kleinere regionale luchthavens. De vraag is of dan de huidige minimumeisen ten aanzien van de handhavingspunten volstaan. De fractie van de ChristenUnie heeft de indruk dat het Rijk met dit wetsvoorstel wel mag maar niet moet voorzien in een toereikende bescherming tegen geluid in woonwijken. De ChristenUnie maakt zich in dat kader zorgen om de opmerking in de memorie van toelichting dat straks een korte verwijzing naar het normenstelsel van het Besluit burgerluchthavens volstaat als motivering van het stelsel van grenswaarden. Hoe kan dit een motivatie zijn als in het besluit slechts een minimumeis is gesteld? Volgens de fractie van de ChristenUnie zal het aantal handhavingspunten altijd zelfstandig gemotiveerd moeten

worden op basis van de te verwachten overlast. Graag een reactie daarop van de minister.

De fractie van de ChristenUnie vindt dat er wel een verplichting moet zijn om lokale geluidsnormen vast te stellen in alle woonwijken waar een substantiële geluidsbelasting kan optreden. Ik heb daarom een amendement ingediend dat bepaalt dat, in aanvulling op de minimumeisen in het Besluit burgerluchthavens het bevoegd gezag bij luchthavens van nationale betekenis geacht wordt, een handhavingspunt met grenswaarden vast te stellen in elke woonwijk die aan de geluidsbelasting bloot komt te staan met een  $L_{den}$  van meer dan 48 dB. Dit is het geluidsniveau dat bij Schiphol in de zogenoemde buitengebieden optreedt waar het grootste deel van de ernstig gehinderde mensen woont. Tevens regelt dit amendement dat er een handhavingspunt moet komen in elke woonwijk die 's nachts aan een substantiële geluidsbelasting van 40 dB of meer kan komen bloot te staan.

Ik wil benadrukken dat mijn amendement niets zegt over de hoogte van het geluid op deze handhavingspunten, alleen dat er handhavingspunten in deze situaties moeten zijn.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Heeft de heer Cramer enig idee tot hoeveel meetpunten dit amendement gaat leiden?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, daar heb ik geen onderzoek naar gedaan.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Nu doet de heer Cramer eigenlijk precies hetzelfde als de minister. Hij zegt dat er nu alleen maar sprake is van een minimum, maar wat hij voorstelt is onbegrensd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, want ik zeg nadrukkelijk dat het gaat om meetpunten in de zwaar belaste woonwijken. Uit het onderzoek naar het trekken van de grens van een  $L_{den}$  van 48 dB en een  $L_{night}$  van 40 dB blijkt dat er op dit moment, naar wat wij weten, vijf meetpunten aangelegd zouden moeten worden bij de regionale luchthavens. Dat is een beperkt aantal, maar het biedt wel de benodigde bescherming aan de burgers.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Volgens mij biedt het die bescherming helemaal niet. De heer Cramer zegt alleen maar dat die palen er moeten komen maar hij stelt daarbij geen enkele geluidsgrens vast.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat kan ook niet.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Precies.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, want dat is afhankelijk van het gebruik van het vliegveld en de geluidsbelasting die er is. De grens van een  $L_{den}$  van 48 dB wordt bepaald op basis van het luchtverkeer. Het gaat er evenals bij Schiphol om dat gemeten wordt in de zwaarst belaste wijken. Het heeft geen enkele zin om een wijziging van de wet door te voeren waarin de mogelijkheid van een meetpunt weliswaar genoemd wordt maar niet daadwerkelijk ingevuld wordt. Dan kunnen we deze wet beter niet aannemen.

De **voorzitter**: Mijnheer Boelhouwer, tot slot.

## Cramer

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Tot slot: ik constateer dat de heer Cramer overal stoplichten wil zetten die niet werken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, dat is onterecht. Ik bouw de mogelijkheid in dat bij een bepaalde verkeersomvang, die meetbaar toegenomen is, de stoplichten ook geactiveerd worden. Ik laat geen kruisingen open, zoals de heer Boelhouwer wel suggereert.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik constateer dat de heer Cramer een tweetal wijzigingen voorstelt. De ene is het verlagen van de geluidsgrens en de tweede is het uitbreiden van het meten van geluidsstelsels. Ik ben benieuwd naar de mening van de fractie van de ChristenUnie over het huidige norm- en handhavingstelsel rondom Schiphol. Hoe kijkt de heer Cramer daar tegenaan?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer De Rouwe maakt een goede opmerking, maar de discussie over Schiphol is nog lang niet uitgeraasd. Hij kent mijn intentie – die we ook delen – dat er een nieuw stelsel moet komen. Wat mij betreft zal dat stelsel ook bepalend zijn voor regionale luchthavens en alles wat van nationale betekenis is, maar dat is er op dit moment nog niet. Nu ligt het wetsvoorstel voor en ik denk dat we er verstandig aan doen om de mogelijkheden en de minimale eisen die dit wetsvoorstel biedt te vertalen in een voorstel waar de burger daadwerkelijk iets aan heeft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Misschien was ik niet helemaal duidelijk. Ik vroeg de heer Cramer niet naar het toekomstige stelsel, ik vroeg hem naar het huidige stelsel. Ik heb namelijk het idee dat het stelsel dat de heer Cramer nu beoogt, nogal lijkt op het huidige stelsel van Schiphol. Mijn vraag is dan ook niet wat hij van het toekomstige stelsel vindt. Over dat stelsel zijn overigens al afspraken gemaakt in de Kamer. De heer Cramer was het daar wellicht niet mee eens, maar die afspraken staan er wel. Mijn vraag is in elk geval wat de heer Cramer van het huidige stelsel rond Schiphol vindt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het huidige stelsel heeft veel vragen opengelaten. Daardoor hebben we in een uitgebreid debat met de minister geconstateerd dat er een nieuw stelsel moet komen. Ik weet niet precies waar de heer De Rouwe nu naar toe wil, maar we hebben Kamerbreed vastgesteld dat er een nieuw stelsel nodig is om zaken die nu nog onduidelijk zijn, te verduidelijken. Met mijn amendementen wil ik ervoor zorgen dat het voorliggende wetsvoorstel, dat een aantal zaken voor regionale luchthavens gaat regelen, ook daadwerkelijk toegepast kan worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zal proberen te duiden waar ik naartoe wil. De amendementen lezend, zie ik dat u het failliete stelsel van Schiphol in feite kopieert en wilt verplaatsen naar de regio. Hoe is dat mogelijk? Iedereen in deze Kamer en zelfs mensen die rond Schiphol en Amsterdam wonen, weten dat dit stelsel overal punten heeft die niet te handhaven zijn. Ze brengen perverse prikkels met zich mee omdat bepaalde punten vollopen; dan moet er over andere punten gevlogen worden waar vervolgens nog meer overlast ervaren wordt. De heer Cramer neemt nu een failliet stelsel over van Schiphol en

verplaatst het naar de regio. Waarom wil de heer Cramer dit stelsel nu transporteren naar de regio, terwijl de Kamer geconcludeerd heeft dat dit stelsel, met al die punten overal, gewoon voor geen meter werkt? Verder vraag ik me af hoe de heer Cramer oordeelt over de regionale samenwerking die op dit moment plaatsvindt? Bijvoorbeeld rond Lelystad en Eindhoven wordt juist niet bedreigd met allemaal wetgeving, ook niet door deze centrale Haagse Kamer. We bieden daar juist de kans om met de regio tot maatwerk te komen. Dat zijn dus twee vragen: waarom transporteert de heer Cramer het failliete stelsel van Schiphol naar de regio en hoe kijkt hij aan tegen de tafels waaraan voor een aanvliegroute van onderop gekozen is?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de heer De Rouwe voor deze vragen. Hij weet als geen ander dat de ChristenUnie graag had gezien dat het huidige stelsel daadwerkelijk was toegepast om invulling te geven aan de eisen die we gesteld hadden. We hebben echter geconstateerd dat er rondom de ontstaansgeschiedenis van dat stelsel een hoop is af te dingen op allerlei discussies over de grootte en de ligging van het gebied en de vraag of we dat nauwkeurig genoeg ingevuld hebben. Om die reden heb ook ik de komst van een nieuw stelsel bij Schiphol gesteund. De vraag is of je dat niet kunt voorkomen bij de regionale luchthavens. Die overtuiging ben ik op dit moment wel toegegaan. Anders zie ik sowieso het hele nut van de wijziging van dit wetsvoorstel niet. Daarom begrijp ik niet zo goed waarom de heer De Rouwe mij wil laten zeggen dat ik een failliet stelsel kopieer terwijl dit wetsvoorstel bij de regionale luchthavens een aantal mogelijkheden hard maakt die bescherming moeten bieden aan de burger. De regionale samenwerking zie ik met veel vertrouwen tegemoet, maar uiteindelijk zal de Kamer de regels moeten stellen waar ook regionaal zekerheid aan ontleend kan worden.

Nog iets over de grenzen zoals ik die in het amendement heb neergelegd. Het is belangrijk om te melden dat juist de grens van 48 dB  $L_{den}$  gelegd is, omdat volgens het NMP bij het passeren van deze grens circa 15% van de bevolking ernstig gehinderd is. Het is overigens aanbevelenswaardig om ook in woonwijken die liggen tussen 45 en 48 dB  $L_{den}$  een handhavingpunt vast te stellen, want dan voelt nog altijd 10% van de mensen zich ernstig gehinderd. Daarop wil ik graag een reactie van de minister.

De ChristenUnie heeft overigens nog een andere reden om de grens te verlagen van 56 naar 48 dB  $L_{den}$ . In de praktijk komt het namelijk nauwelijks voor dat er woonwijken bij regionale luchthavens zijn met een belasting van 56 dB  $L_{den}$ . Dat is natuurlijk mooi, maar dat zou het Besluit burgerluchthavens op dit punt tot een dode letter maken.

De **voorzitter**: Ik zie de heer De Rouwe, maar de heer Cramer heeft net één zin gezegd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb het idee dat de heer Cramer naar een volgend punt is gegaan en dat punt is nogal ingrijpend.

De **voorzitter**: Ja, maar is de heer Cramer al helemaal klaar met dat punt?

## Cramer

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben nu klaar met alle technische discussies over 48, 45, 46 en weet ik veel hoeveel dB  $L_{den}$ .

De **voorzitter**: U zult mij toch niet kwalijk nemen dat ik dat niet door had? Dank u!

De heer **De Rouwe** (CDA): Inderdaad, mevrouw de voorzitter, het is een ongelooflijk ingewikkeld dossier. Daarom is het goed om nauwkeurig te luisteren naar de collega's, omdat dit een grote invloed kan hebben. Zojuist ging het over het aantal punten dat je overal verplaatst. Nu gaat het om de vraag welke waarde je aan die punten hecht. De heer Cramer gaat met zijn amendement voor een stevige aanscherping ten opzichte van de huidige wet. Mijn vraag is: hoeveel bewoners hebben hiermee te maken? De heer Cramer haalt cijfers aan van Schiphol. Hier gaat het echter om de regionale luchthavens van nationaal belang. Heeft de heer Cramer inzicht in hoe groot die gebieden worden en om hoeveel bewoners het gaat? Dit wordt namelijk wel heel gemakkelijk gekopieerd van Schiphol, ook wat betreft dat tweede punt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zou niet weten waarom luchthavens van nationaal belang – waarbij te verwachten is dat er een substantiële toename van het vliegverkeer zal gaan plaatsvinden – niet dezelfde bescherming geboden wordt als bij Schiphol. Vandaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ter verduidelijking: er zijn twee heel grote verschillen waar de heer Cramer gemakshalve overheen stapt. In de eerste plaats is Schiphol een heel dichtbevoond gebied en dat geldt niet voor al onze regionale luchthavens van nationaal belang, die nog moeten groeien. Ik hoop dat overigens van harte. De heer Cramer en ik denken daar anders over. Hij stelt dat ze zullen gaan groeien. Dat moeten we nog maar afwachten. In de tweede plaats gaat het nogal ver om de omvang van luchthavens als Rotterdam of Eindhoven te vergelijken met de omvang van Schiphol. Schiphol is op de kaart vele malen groter dan al die heel kleine luchthavens en heeft daarnaast veel verschillende banen, waardoor uitwijken mogelijk is als die emmertjes van de heer Cramer straks vollopen in die woonwijken. Ik stel nog een keer de vraag: kan de heer Cramer duiden waarom hij zo gemakkelijk de situatie van Schiphol kopieert? De concrete vraag is: hoeveel mensen gaat hij beschermen door de grens naar beneden te trekken? Hoe groot is die groep? Hebben we het over een paar duizend, 10.000 of 100.000 mensen? Dat is toch een eenvoudige vraag.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is inderdaad een eenvoudige vraag. Destijds bij Schiphol dachten wij ook te kunnen achterhalen hoeveel mensen er uiteindelijk wel of niet gestoord zouden worden. Wij bekvechten echter tot de dag van vandaag over de exacte aantallen. Ik wil mij niet in die fuik laten trekken door de heer De Rouwe. Het zou mij overigens een lief ding waard zijn als de luchtvaart niet groeit, maar dat is een heel andere insteek. Dat is de mening van de ChristenUniefractie. Het punt is dat wij hier regelgeving en wetsvoorstellen moeten hebben die zaken mogelijk maken en een minimum aan bescherming moeten bieden. Mijn constatering is dat die bescherming zo minimaal is dat

die eigenlijk niks inhoudt. Ik vraag daarom, met enkele amendementen, aan de minister of het niet verstandig is om een aantal zaken te regelen zodat die bescherming wel inhoud gegeven kan worden.

Ik snap de opmerking van de heer De Rouwe overigens niet. Waarom mogen de mensen die in de buurt van vliegveld Rotterdam wonen niet van tevoren weten wat de maximale overlast is en de mensen die in de buurt van Schiphol wonen wel? De heer De Rouwe vraagt mij om hoeveel mensen het gaat. Wij schatten in dat er in vijf wijken meetpunten moeten komen. Ik weet niet hoeveel mensen in die wijken wonen. Mij is het te doen om het vastleggen van een helder criterium, een criterium dat meetbaar is. Bij het vaststellen van het besluit dat voor een specifiek vliegveld genomen moet worden, moet er immers daadwerkelijk iets te meten vallen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Daar komen wij bij het verschil tussen de opvatting van de heer Cramer en mijn opvatting. Mijn bezwaar tegen het uitbreiden van de stelsels die op Schiphol niet gewerkt hebben, is juist dat de burger in de afgelopen jaren altijd onterecht vertrouwen kreeg omdat er een geluidspaal in de wijk stond. Vervolgens was echter te zien dat het niet werkte en dat geluidshinder iets anders is dan geluidsbeleving. De mensen werd een worst voorgehouden. Het mooie van het toekomstige stelsel is dat echt gekeken wordt hoe de geluidsoverlast beperkt kan worden. Het kenmerk van het voorstel van de heer Cramer is echter dat mensen opnieuw vertrouwen gegeven wordt. Dat is vertrouwen dat wij niet kunnen waarmaken. Het voorstel heeft immers perverse kanten. Dat is mijn bezwaar tegen het stelsel dat eerder door de Kamer failliet is verklaard. De heer Cramer wil dit echter ook bij de andere vliegvelden introduceren. Dat werkt niet. De burgers zijn uiteindelijk de dupe van dit voorstel. De heer Cramer houdt de burgers een mooi verhaal voor dat wij niet kunnen waarmaken. Het is immers bekend dat bij de minimumwaarden vaak andere, niet gewenste prikkels aan de orde zijn. Daarom heeft de Kamer gezegd dat wij dit niet moeten doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik hoor in het referaat van de heer De Rouwe eigenlijk dat hij tegen het wetsvoorstel is. Ik doe immers niks meer en niks minder dan het huidige wetsvoorstel op een aantal punten aanscherpen. Het gaat over het vertrouwen dat wij aan de burger geven en over wat wij kunnen laten meten. De heer De Rouwe spreekt over het stelsel en een nieuw stelsel. Er ligt een wetsvoorstel voor en daarop haak ik in. Ik verander het helemaal niet. Ik maak alleen meer expliciet wat volgens mij nodig is in het handhaven bij geluidsoverlast. Daarvan hebben heel veel mensen last. Ik wil de groei van de burgerluchtvaart niet tegenhouden of onmogelijk maken. Ik heb wel een voorstelling van wat ik wenselijk vind. Als die groei er is, zullen wij die moeten accommoderen. De ChristenUnie staat daar ook gewoon achter. Wij laten het vervolgens echter niet gewoon open. In mijn beleving verbeter ik met deze amendementen het huidige wetsvoorstel op een aantal punten. Ik doe niets meer en niets minder. Ik verander het dus niet. De heer De Rouwe zegt dat ik een failliet stelsel kopieer. Ik ga dus ervan uit dat de CDA-fractie aan het eind van deze discussie het wetsvoorstel niet zal goedkeuren.

## Cramer

Het tweede amendement dat ik namens de fractie van de ChristenUnie heb ingediend gaat over de bescherming van de stiltegebieden. Bij bescherming tegen geluidsoverlast moet niet alleen gekeken worden naar de woongebieden, maar ook naar stiltegebieden is onze overtuiging. Het valt mij op dat er in de Wet luchtvaart nog geen verplichting is opgenomen om voor het vliegverkeer regels vast te stellen met het oog op de in de regio van de betreffende luchthaven gelegen stiltegebieden. Ik heb daarom een amendement ingediend waarin dit wel worden geregeld. Ook dit amendement bepaalt alleen dat er regels voor stiltegebieden moeten komen en niet het maximaal toelaatbare geluidsniveau, want dat zal lokaal maatwerk vragen.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Vendrik. Ook van hem heb ik geen indicatie van de spreektijd gekregen. Hij geeft nu aan dat hij kort zal spreken en dat hoop ik, want om twaalf uur is het volgende agendapunt gepland. Wij hebben namelijk vrijwel geen enkele indicatie voor de spreektijd gekregen.

□

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik kan u een beetje helpen door het kort te houden. Ik heb eigenlijk slechts één opmerking over het wetsvoorstel.

Eerst constateer ik echter dat wij nog steeds een kabinet hebben. Zonder kabinet had hier namelijk geen minister gezeten. Voorlopig kunnen wij dus praten. Ik stel dit even vast. Over twee uur is het misschien anders, maar voorlopig hebben wij een debat met een kabinet. Dat is al heel wat in deze dagen.

De minister van Verkeer en Waterstaat legt met dit wetsvoorstel een bescheiden wijziging van diverse regels met betrekking tot de luchtvaart aan het parlement voor. Mijn fractie steunt die op hoofdlijnen. Dit bescheiden aantal wijzigingen heeft materieel geen grote impact, behalve één wijziging. Dit wetsvoorstel formaliseert namelijk de mogelijkheid van een actief aandeelhouderschap ter zake van Schiphol. Dat is een belangrijk debat. Wij herinneren ons nog allemaal dat de vorige kabinetten van de heer Balkenende – die overigens ook niet tot het einde hebben uitgezeten – voorstander waren van de privatisering van Schiphol. In 2006 is iets interessants gebeurd in Amsterdam. Toen vond er een groot debat plaats binnen onze bevriende partij, de Partij van de Arbeid, dat tegen de privatisering van Schiphol is uitgevallen. Dat besluit is toen in het collegeakkoord van PvdA en GroenLinks terechtgekomen. Wij hebben laatst in boekjes en krantenartikelen kunnen lezen dat de heer Zalm vervolgens de stekker uit de privatisering van Schiphol heeft getrokken.

Mijn fractie is zeer blij met deze gang van zaken, want daardoor spreken wij nog steeds over een staatsaandeelhouderschap Schiphol. Dit maakt actief aandeelhouderschap mogelijk. Dit wetsvoorstel strekt mede daartoe. Het creëert in ieder geval de mogelijkheid en dat heeft de steun van mijn fractie.

De hamvraag in dit debat is wat de staat daarmee gaat doen. Wij weten dat het staatsaandeelhouderschap in diverse ondernemingen in handen is van de minister van Financiën. Die heeft het vandaag de dag echter erg druk met allerlei dossiers. Ik vraag dit dus aan de minister die het dichtste erbij zit, de minister van Verkeer en Waterstaat. Wat is het plan van dit kabinet – zolang het

er nog zit – met het staatsaandeelhouderschap Schiphol? Ik vraag dit ook omdat ik geprikkeld was door de opmerkingen ter zake van de nieuwe topman van Schiphol, de heer Nijhuis. Op de vraag of Schiphol een commercieel bedrijf is of een dienstverlener antwoordde hij op 13 juni 2009: wij zijn geen maatschappelijke onderneming, maar een strak gestuurd commercieel bedrijf dat cruciaal is voor Nederland. Er is bewust gekozen voor een structuurvennootschap zodat de politiek een beperkte invloed heeft op het management. Het is echter logisch dat de politiek de kaders schept, aldus de heer Nijhuis.

Wat is de positie van het kabinet? Wil het kabinet de in dit wetsvoorstel geopende mogelijkheid tot een actief aandeelhouderschap ook werkelijk oppakken? Welke agenda hoort daarbij voor Schiphol? Ik kan zo een aantal elementen noemen. Ik zou het plezierig vinden als de minister in zijn antwoord expliciet even bij stilstaat wat dat betekent voor het actieve aandeelhouderschap. Uiteraard denk ik aan duurzaamheid en uitstoot van milieubelastende stoffen, zoals CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>. Ook noem ik geluidshinder, een klassiek thema rond luchthavens in Nederland en zeker ook bij Schiphol. Op welke manier wordt dus ook dit element meegenomen in het actief aandeelhouderschap?

Voorts noem ik vastgoedontwikkeling. Schiphol is zelf ook een vastgoedontwikkelaar. Daar is veel aan de hand; ook de afgelopen jaren is er door de regio, in samenwerking met Schiphol, intensief geïnvesteerd. Ik noem Amsterdam, Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland. De bedoeling daarvan was om samen met Schiphol in harmonie en niet in concurrentie de desbetreffende gebieden te ontwikkelen. Wat wordt op dat punt de positie van het Rijk?

Ten slotte noem ik de beloningen, een niet onbelangrijk punt. Mijn fractie is wat dit betreft een groot voorstander van een strakke handhaving van de balkenendenorm bij alle staatsaandelen. Wat mij betreft, komt dat punt dus ook op de agenda van deze actieve aandeelhouder.

Deze vragen zie ik in eerste termijn graag beantwoord door de minister van Verkeer en Waterstaat, zodat wij weten dat wij met dit wetsvoorstel niet alleen een actief aandeelhouderschap mogelijk maken, maar dat wij dat ook gaan doen.

De heer **Meeuwis** (VVD): Ik ben op zich blij dat de heer Vendrik deze vragen heeft gesteld over de inhoud van het actief aandeelhouderschap. Dat hield ons namelijk ook bezig. Ik ben dus ook benieuwd naar het antwoord van de minister. Als ik echter goed naar de heer Vendrik heb geluisterd, lijkt het erop dat hij een heel ander plan heeft gelezen. Ik begrijp dat er een ondergrens/bovengrens is aan de invloed van het actief aandeelhouderschap. Dat betreft ongeveer 500 mln. Ik ga ervan uit dat zaken zoals salarissen en honorering van de top geen onderwerp van discussie worden bij het actief aandeelhouderschap, zoals dat nu is voorgesteld.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is waar dat de nieuwe invloed van de staatsaandeelhouder vooral de investeringen betreft die door Schiphol gepleegd worden. Dat klopt. In het wetsvoorstel lees ik echter ook het volgende. Dat raakt ook de bredere discussie die wij met onder anderen de minister van Financiën hebben gevoerd over de vormgeving van het staatsaandeelhouderschap.

## Vendrik

Aangegeven is dat de Staat der Nederlanden geen passief aandeelhouder wil zijn, wat het oude adagium was van vorige kabinetten-Balkenende, maar een actief aandeelhouder. Dit is daartoe een extra faciliteit. De vraag is: hoe gaan wij dat invullen?

De heer **Meeuwis** (VVD): Voorzitter. Voor de heer Vendrik heb ik dan de vraag: bent u het niet met mij eens dat al de zaken die u zojuist noemde, al voldoende is afgevangen in andere wet- en regelgeving en dat het aandeelhouderschap daar feitelijk helemaal buiten staat en zou moeten staan?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Daar ben ik het niet mee eens.

De **voorzitter**: Punt. Dat lijkt mij een helder antwoord. Ja, ik ben heel streng, want voor dit onderwerp hebben wij de tijd tot 12.00 uur. Dank u wel.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik veronderstel dat de motivatie voor dit antwoord bij dezen is gegeven.

De **voorzitter**: Nee, echt. U bent afgelopen dinsdag akkoord gegaan met de agenda. Dit houdt in dat u ook akkoord bent met de tijd die voor dit onderwerp gereserveerd is.

Het woord is aan de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter.

De **voorzitter**: Ook van u heb ik geen indicatie van de spreektijd gehad. Ik neem dan ook aan dat het snel gaat.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Als u mij op twee minuten klokt, denk ik dat ik daarmee een goede stok achter de deur heb. Zullen wij dat afspreken?

De **voorzitter**: Ja, dat gaat nu gebeuren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Prima, dank u wel. Mevrouw de voorzitter. Nogmaals dank voor de twee minuten spreektijd. Het is volgens mij goed dat de CDA-fractie even stilstaat bij twee punten. Allereerst is dat het actief aandeelhouderschap, waarover al gesproken is. Het is een wens van de CDA-fractie om dit te formaliseren om de overheid duidelijk een stem te geven in Schiphol, een organisatie/groot bedrijf met een heel grote maatschappelijke taak, gezien de complexiteit in verband met onder andere de omgeving. Daarom kan mijn fractie instemmen met deze formalisering, waarbij aandeelhouders zeggenschap krijgen op het moment dat 10% van het balanstotaal "in beweging komt".

De CDA-fractie kiest daarvoor omdat wij met het Rijk als actieve aandeelhouder geen winstoogmerk hebben bij Schiphol, maar een maatschappelijk oogmerk. Het gaat erom, ervoor te zorgen dat deze mainport bijdraagt aan een goede economie van Nederland, aan Nederland als vervoerland, maar ook aan het beperken van de overlast. Dat zou toch wel een verschil zijn met een bedrijf dat als volgt redeneert: oké, het is misschien interessant om 's nachts te vliegen. Daarover kunnen wij nu als actief aandeelhouder, als Staat en mede-eigenaar zeggen: dat doen wij niet, zodat wij op die manier ook

omwonenden kunnen beschermen. Daarom onze steun voor deze wetwijziging.

Er is veel gaande, als het gaat om regionale vliegvelden. Dit geldt ook voor Schiphol. Mijn fractie is er altijd groot voorstander van geweest om de regio de ruimte te geven om tot een invulling te komen van handhavingspunten, om tot een invulling te komen van het beperken van de overlast. Daarom – ik zeg dit ook tegen de heer Cramer – is deze wet prima. Hierin worden immers minimumeisen gesteld, maar wordt tevens ruimte gelaten aan de regio, aan de provincies, aan de regionale luchthavens om tot maatwerk te komen. Onze principiële benadering hierbij is dat wij niet centraal vanuit Den Haag alles moeten vastleggen, met hoge eisen, met overal handhavingspunten, met lage geluidswaardes. Wij hebben daarentegen vertrouwen in de regionale tafels, in regionale overheden om dit te regelen. Dat is volgens mij een andere benadering dan de benadering die de heer Cramer kiest door nu alles wettelijk vast te leggen en de hele regio gemakshalve over te slaan. Ik denk dat het goed is om deze toelichting even gegeven te hebben.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik wil de collega De Rouwe vragen waar precies ik alles dichtregel. Immers, als het amendement wordt aangenomen, zal er uiteindelijk altijd nog lokaal maatwerk nodig zijn om precies te bezien hoe een en ander wordt ingevuld.

De heer **De Rouwe** (CDA): De regio zal zeker nog wel iets mogen zeggen, maar ik constateer wel een groot verschil tussen de invulling van de heer Cramer aan het voorliggende wetsvoorstel en hetgeen de minister voorstelt. De minister – de heer Cramer heeft dit zelf gezegd – stelt een aantal minimumeisen. Dat vinden wij ook redelijk en billijk. Hij geeft tevens aan: geef ruimte aan de regio om zelf te bepalen of er handhavingspunten bij moeten, op wat voor niveau en waar ze moeten en bij welk geluidsniveau: 48 L<sub>den</sub> of hoger? De heer Cramer zegt met zijn amendementen: ik weet het veel beter vanuit Den Haag, ik ga het nu allemaal vastleggen. Daarmee perkt hij de ruimte in van bijvoorbeeld de Alderstafels van Lelystad en Eindhoven. Immers, precies de dingen die de heer Cramer aansnijdt, worden op dit moment in de regio besproken. Het zou erg frustrerend zijn als Den Haag hier even snel tussendoor glipt omdat wij het zo graag goed denken te regelen.

De **voorzitter**: Tot slot, mijnheer Cramer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Is collega De Rouwe het dan niet met mij eens dat wij, als wij vanuit Den Haag de ruimte bieden die nodig is om tot lokale afspraken te komen, ook helderheid moeten bieden aan de burger over de vraag waar ze ten minste op kunnen rekenen? Dat zal je toch ook moeten vastleggen om te voorkomen dat van de verschillende luchthavens compleet verschillende uitwerkingen komen, met willekeur voor de burgers?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ten aanzien van de luchtvaart is het een klassieke politieke denkfout dat wij het geluidsprobleem kunnen aanpakken door vanuit Den Haag overal handhavingspunten te bieden. Ten eerste gebeurt dat niet, want met dat meten doe je nog niets. Geluidsoverlast echt helemaal terugdringen kan alleen door maatregelen, niet door emmertjes die vol kunnen

## De Rouwe

lopen. Ten tweede hebben wij van het stelsel dat de heer Cramer voorstelt met ons allen gezegd dat het ongelooflijk mislukt is door alle valse hoop die wij gewekt hebben rondom Amsterdam. De afgelopen jaren konden wij keer op keer zien dat er niets gebeurde, ook al liepen de punten die de heer Cramer voorstelt ernstig vol. Pas dan worden burgers echt boos. Daarom is mijn fractie ook altijd tegen dit stelsel geweest. Wij kijken hier heel anders tegenaan.

De heer **Meeuwis** (VVD): De heer De Rouwe begon heel mooi met het terugdringen van regels en regeldruk. Dat was volgens hem belangrijk. Hij kwam ook met overwegingen om dit soort voorstellen te toetsen. Vervolgens komt hij met een warm pleidooi waarom privatisering eigenlijk niets is. Privatisering heeft echter wel ooit tot het gedachtegoed van het CDA behoord. Kan de heer De Rouwe mij uitleggen wat, met alle regels die wij al hebben en waarvan je van alles kunt vinden, het actief aandeelhouderschap toevoegt aan de functie die de luchthaven voor onze economie heeft?

De heer **De Rouwe** (CDA): Schiphol is in onze ogen een maatschappelijke onderneming. Enerzijds gaat het om een organisatie die wat ons betreft de ruimte moet hebben om goed te kunnen ondernemen. Anderzijds moet zij heel duidelijk weten dat zij zich bevindt in een heel complexe situatie met heel veel omwonenden. Daarom is voor ons het uitgangspunt: geef Schiphol wel de ruimte, maar zorg er als overheid voor dat je altijd zeggenschap hebt en behoudt. Dat heeft niet zozeer met het beperken van regels te maken. Het heeft te maken met het borgen van publieke belangen. Ik heb het voorbeeld gegeven van een volledig geprivatiseerd Schiphol dat bijvoorbeeld ook nachtvluchten zou willen, omdat die meer geld opleveren. De CDA-fractie zegt: nee, wij hebben ook een rol om burgers te beschermen, daarom kiezen wij voor deze weg.

De **voorzitter**: Mijnheer Meeuwis, u hebt zich niet eens ingeschreven voor dit debat.

De heer **Meeuwis** (VVD): Jawel.

De **voorzitter**: Nee, echt niet. Op de sprekerslijst ontbreekt u. Ik sta u geen interrupties meer toe. U kunt ook klok kijken, net als ik. Om 12.00 uur moet ik hier het volgende debat beginnen. U doet net alsof er niets aan de hand is qua tijd. Het is 11.30 uur. De minister moet nog antwoorden en er zijn twee termijnen. Nee, ik sta geen interruptie toe. Dan had u zich maar moeten inschrijven voor het debat, het spijt me zeer.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Laat ik dan maar wat tijd inhalen. De amendementen van de ChristenUnie op het voorliggende wetsvoorstel bevallen ons niet echt. We nemen in Nederland nu juist afscheid van het stelsel met meetpunten dat we op Schiphol hebben. Dit stelsel leidt tot allerlei vormen van oneerlijkheid, ontevredenheid en tot de illusie bij omwoners dat zij wat te zeggen hebben. Als het erop aankomt, werkt het niet. Als je heel Nederland zou vol zetten met meetpalen, leidt dat tot een illusie. Dat lijkt ons niet verstandig. Het is ook in strijd met de gekozen lijn van de Alderstafel, waarbij met de

regio en met omwoners in overleg getreden wordt. Het lijkt ons daarom niet verstandig om met de amendementen van de ChristenUnie mee te gaan.

Ik heb nog een ander klein puntje. Aan artikel 8.2a van de Wet luchtvaart wordt lid 5 toegevoegd, dat een instemmingsrecht voor de avo van Schiphol regelt bij grote investeringen. Dat was een wens van het CDA en de PvdA in de Eerste Kamer bij de behandeling van de Wet luchtvaart in 2006. Geldt dit instemmingsrecht ook voor grote deelnemingen van bijvoorbeeld meer dan 10% van het balanstotaal? Zo nee, waarom niet? Zou de minister kunnen overwegen om dit alsnog aan het wetsvoorstel toe te voegen?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb er even aan getwijfeld of ik het woord zou voeren, maar ik realiseerde me dat dit mogelijk de laatste wetsbehandeling is voordat het kabinet demissionair is. Zo'n memorabel moment wil ik natuurlijk niet missen. Dat snapt u wel. We kunnen in zijn algemeenheid instemmen met deze wet, maar het is goed om even stil te staan bij één punt. Als het om het belang van Schiphol gaat, moeten wij goede afspraken maken over de wijze waarop wij omgaan met het actief aandeelhouderschap. Eerdere sprekers hadden het er ook al over. Daarom is dit wetsvoorstel wel nuttig en is ook deze bijdrage wel nuttig. We vinden namelijk dat de regering nog niet het publieke belang van Schiphol geheel erkent. Pas vanaf bijvoorbeeld een investering van 10% gaat de regering zich ermee bemoeien. Waarom zo afwachtend, minister? Is Schiphol niet veel belangrijker voor ons land om ook miljoenenbeslissingen die net onder dat percentage vallen, goed publiekelijk te beoordelen? De SP-fractie wil daarbij duidelijk daadkracht en aansturing, juist nu een deel van Schiphol eigendom is van een deels beursgenoteerd bedrijf. Hoe denkt de minister deze extra regie te gaan voeren? Naar de mening van de SP-fractie getuigt dat van een echt actief aandeelhouderschap. Wat betekent het actief aandeelhouderschap op het gebied van vastgoedontwikkeling, duurzaamheid en grote investeringen? Gemakshalve sluit ik mij aan bij de vragen die de GroenLinksfractie in dit verband heeft gesteld.

De **voorzitter**: Heeft de minister echt een schorsing nodig voor hij kan antwoorden? Ik constateer dat dit het geval is. Ik geef hem twee minuten. Meer tijd heb ik niet.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. We spreken hier vandaag over een relatief kleine veegwet die over een paar technisch kleine onderdelen gaat. Ik benadruk dat. Het gaat over een technische aanpassing van de Wet luchtvaart. Het gaat over de grondslag van tarieven van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en over het Besluit burgerluchthavens dat van toepassing wordt op regionale luchthavens van nationale betekenis. Ook dat is in dit kleine voorstelletje significant. Ook de uitvoering van de toezegging aan de Eerste Kamer speelt daarin een rol. Er is veel gezegd over het aandeelhouderschap,

## Eurlings

niet alleen nu maar vooral in het debat met minister Bos vanuit zijn verantwoordelijkheid als aandeelhouder.

Ik zeg dit omdat ik ervoor wil waken dat wij dit relatief kleine technische wetje – het is niet meer dan een veegwetje – aangrijpen om zeer verstrekkende discussies te voeren over de systematiek van bescherming van omwonenden van luchthavens. Natuurlijk staat het alle leden van dit huis vrij om te amenderen bij wetsvoorstellen en zo de democratie te doen spreken. Ik wil echter de vraag opwerpen of het verstandig is om op deze wijze, op een "achternaachtend", zonder een zorgvuldig voortraject te beslissen over zo'n wezenlijke verandering van de hele systematiek.

De heer De Rouwe had een punt toen hij zei dat wij – ik bedoel de regering en een meerderheid van de Kamer – zeer hechten aan de Alderstafels, aan het proces "van onderop": bekijken hoe je bij de regionale luchthavens vanuit landelijk beleid goed met de regio tot afwegingen komt. De Kamer weet dat de heer Alders al meer dan een jaar bezig is om met een voorstel te komen voor een nieuw handhavingssysteem met een gelijkwaardige bescherming. Onlangs heeft de heer Alders mij verzocht om nog iets meer tijd om tot een zorgvuldige afronding gekomen. Ik heb de Kamer bericht dat ik hem die tijd wil geven. Ook ik hecht aan zorgvuldigheid, vooral omdat het gaat om het horen van de wens van de regio zelf. Een zorgvuldig proces is volgens mij ook echt de enige manier om tot een goede balans te komen voor besluiten over enerzijds de ontwikkeling van de luchtvaart en anderzijds de bescherming van de omgeving tegen geluidshinder. Daarin moet de balans worden gezocht. In de regio zie je die balans ook. Ook in de regio wil men namelijk economische ontwikkeling en tegelijkertijd bescherming tegen al te veel overlast. Daar hoort dus een behoorlijk gedeelte van de discussie thuis. Ik ben blij om te horen dat PvdA, CDA en VVD hier ook op deze manier instaan.

De RBML-wetgeving is per 1 november jongstleden van kracht. Het is een wetgeving die, zoals de Kamer weet, een heel nieuw stelsel van besluitvorming rond luchthavens inhoudt. Het was een proces van jaren, waar we goed over hebben nagedacht. Dat was van belang, want wij hebben de wetgeving ook moeten beoordelen op uitvoerbaarheid. Alle consequenties moesten goed in kaart worden gebracht. Door juristen en luchtvaartdeskundigen samen is geprobeerd om met zo weinig mogelijk regels een verantwoord evenwicht te vinden tussen enerzijds de bescherming van de omgeving en anderzijds de ontwikkeling van de luchtvaart. We hebben de RBML-wet hier en in de Eerste Kamer uit en te na besproken. Ook is het Besluit burgerluchthavens voorgelegd.

Waarom zeg ik dit? Ik vind dat we ervoor moeten oppassen dat we hier met één pennestreek doorheen gaan en zeggen dat het nu weer heel anders zou moeten lopen. Daarom ben ik geen voorstander van het amendement dat door de ChristenUnie is ingediend. Ik heb begrip voor de betrokkenheid van de ChristenUnie voor de bescherming van omwonenden, maar ik meen dat deze in de huidige wetgeving al zeer goed is meegenomen. In de huidige wetgeving worden namelijk grenzen gesteld aan het gebruik van de luchthaven in de vorm van grenswaarden en handhavingpunten. De locatie van deze handhavingpunten volgt deels uit het Besluit burgerluchthavens dat met instemming van deze Kamer is vastgesteld. Bovendien gelden ruimtelijke

beperkingen in gebieden rondom de luchthaven in verband met de geluidsbelasting en het externe veiligheidsrisico van de luchthaven. Hiermee wordt bereikt dat het aantal bewoners in deze gebieden niet toeneemt. Het luchthavenbesluit voor een luchthaven van nationale betekenis zal bovendien bij AMvB door de regering worden vastgesteld na advisering door de Raad van State. Alvorens het advies aan de Raad van State wordt gevraagd, zal een ontwerpbesluit aan het parlement worden voorgelegd en kan eenieder een zienswijze op het besluit inbrengen. Een onderdeel hiervan is de benadering door middel van handhavingpunten. Dat komt daar dus nadrukkelijk in naar voren. De Kamer heeft daar op verschillende momenten haar invloed op uit te oefenen.

Dat betekent dat er in ieder geval op de volgende locaties handhavingpunten met grenswaarden komen. Allereerst komen er punten aan beide lange zijden van de start- en landingsbaan. Ten tweede komen er handhavingpunten bij woonwijken die zijn gelegen op of in de buurt van de 56 dB(A)  $L_{den}$ -geluidscontour. Dit is vergelijkbaar met de oude 35 Ke. Naast deze verplichte handhavingpunten kunnen ook extra handhavingpunten in het besluit worden opgenomen. Bij een beslissing daarover volstaat geen korte verwijzing naar het Besluit burgerluchthavens. Alleen bij aanwijzing van de verplichte handhavingpunten kan daarmee worden volstaan. Ik kan de ChristenUnie bevestigen dat een besluit om al dan niet andere handhavingpunten vast te stellen steeds inhoudelijk zal worden gemotiveerd. Dat lijkt me ook logisch gezien de effecten van de handhavingpunten op het vliegen, de veiligheid en de geluidseffecten. Ik vind het prima dat wij maatwerk leveren en ook hier die afweging heel expliciet met elkaar maken. Ik ken die discussie, ook van Schiphol. Dat komt volgens mij hierin tot uitdrukking.

Per luchthaven zullen wij dus moeten bezien of het vanuit het oogpunt van bescherming tegen geluidsoverlast zinvol is om op andere locaties die punten aan te leggen, bijvoorbeeld bij woonwijken, onder aan- en afvliegroutes et cetera.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De mogelijkheden voor meetpunten waaraan de minister nu refereert, kunnen alleen maar worden afgedwongen als ze niet worden toegevoegd. Je moet nu in beroep als je denkt dat het mis gaat met de metingen van het geluid. Mijn amendement beoogt om dat niet bij beroep te doen, maar aan de voorkant te regelen.

Minister **Eurlings**: Ik vind het juist een teken van kracht van de huidige regeling dat je, uitgaande van wat sowieso moet, met elkaar op maatwerkniveau die discussie kunt voeren. Je kunt bespreken waar en waarom je iets extra's gaat doen, wat dat oplevert qua geluid of hindert qua vliegverkeer. Een ander punt is trouwens dat de regeling net van gelding is geworden. Wij hebben nu net een regeling aangenomen en dan zouden wij dat weer heel anders gaan doen. Die maatwerkbenadering van onderop vind ik, ook refererend aan wat de heer De Rouwe zei over het belang van de Alderstafel, beter dan het van hieruit vastleggen, zoals de heer Cramer voorstelt.

Daar komt bij dat met zijn voorstel de beschermde gebieden ook wel erg groot gaan worden. Rotterdam zou dan van 7,21 km<sup>2</sup> bij 56  $L_{den}$  naar 56,5 km<sup>2</sup> bij 48  $L_{den}$

## Eurlings

gaan. Dat is ook het risico om van bovenaf heel veel van die punten op te leggen. Daarvan kan ik de gevolgen op dit moment in praktische termen niet overzien; dat zeg ik eerlijk. Dat is natuurlijk nog sterker het geval als wij naar een grenswaarde van 45 dB(A)  $L_{den}$  zouden gaan. Dan heb je het bij Rotterdam al over 130 km<sup>2</sup>. In het voorstel moet in elke woonkern op of binnen de geluidscoutour van 48  $L_{den}$  een handhavingpunt komen. Dat betekent handhaving over een heel groot gebied op heel veel punten. Dat zal heel ingewikkeld worden.

Ik kan er nog veel meer over zeggen, maar ik heb de Kamer goed gehoord. Ik heb begrip voor de zorg van de heer Cramer. Het komt hem toe dat hij die zorg voor het beschermen van burgers tegen geluidsoverlast altijd uitspreekt. Ik denk echt dat de benadering die, zoals ik heb begrepen, de meerderheid van de Kamer en in elke geval de regering voorstaat, namelijk van onderop maatwerk leveren in samenspraak met de regio en het parlement, een betere benadering is dan op deze manier heel grote gebieden sowieso vol zetten met handhavingpunten. Ik zeg dat ook omdat de RBML-operatie mede bedoeld was om de zaak te vereenvoudigen. Met dit voorstel zouden wij het tegenovergestelde kunnen bereiken. Ik kan er dus veel over zeggen, maar ik denk dat ik voldoende heb aangetoond waar de verschillen van inzicht zitten en waarom de regering geen voorstander is van dit amendement.

Ik zal nog kort iets zeggen over het nachtelijk verkeer. Een wettelijke regeling lijkt ons hier overbodig aangezien er in het algemeen geen sprake is van substantieel nachtelijk verkeer op andere luchthavens dan Schiphol. Zoals de Kamer weet, is Rotterdam een uitzondering waar op zeer beperkte schaal nachtverkeer mogelijk is voor klein zakenverkeer en regeringsvluchten. Wij weten uit het enigszins recente verleden dat je ook daar weer de maatwerkbenadering en controle ziet. De Kamer zit er bovenop, en dat heeft al vaak geleid tot pittige debatten en vraagstellingen. Rotterdam vormt een beetje de uitzondering, maar voor de rest is er niet of nauwelijks sprake van nachtelijk verkeer. De bescherming van de natuur is in diverse andere wetten geregeld. Dit is het geheel van antwoorden op het amendement.

Ik vervolg met het instemmingsrecht van de algemene vergadering van aandeelhouders van Schiphol, in lijn met hoe het zit met aandeelhouderschap et cetera. De minister van Financiën is de aandeelhouder. Als ik het goed heb, is vorige week een discussie met hem gevoerd over het aandeelhoudersbeleid. Daar hoort die discussie in de eerste plaats thuis. Ik vind het mijn verantwoordelijkheid dat het Rijk actiever moet inzetten op effectieve arrangementen om aan de Alderstafel alle belanghebbenden in het besluit te betrekken. Deze opvatting wordt door Schiphol gedeeld.

De heer Vendrik haalde een quote aan van Jos Nijhuis, waarin die zei dat Schiphol een bedrijfsmatig opererende business is, even anders gezegd. Men weet dat diezelfde Jos Nijhuis op tal van vlakken zijn maatschappelijke functie heeft benadrukt, heeft beklemtoond dat er geen beursgang is en dat Schiphol randvoorwaardenscheppend is voor de bredere bv Nederland. Hij zegt dat Schiphol dus een bredere verantwoordelijkheid heeft. Dat was ook te zien ten tijde van de crisis. De heer Nijhuis heeft namelijk gezegd, en dat is tamelijk nieuw, dat de winkeltjes niet meer apart van de luchtvaart worden gezien. De luchtvaart is misschien minder winstgevend, of verliesgevend, maar de winkeltjes vullen de winstpot.

Het gaat echter om de luchtvaart. Dat is de randvoorwaardenscheppende taak voor Nederland. Daartoe is Schiphol op aarde. Wat doet men dus in deze tijd van crisis? Men hevelt geld over van de winst van de winkeltjes en van Real Estate naar de luchtvaart om de tarieven concurrerend te kunnen houden. Hier ziet men een proeve van maatschappelijke gerichtheid van Schiphol, en dat juich ik toe.

Ik vind dat wij de effectieve arrangementen van de Alderstafel moeten doorzetten, want ik vind dat een teken van kracht. Ook het inbouwen van prikkels in de regelgeving die sturen op duurzaamheid en netwerkqualiteit is van belang. Het gaat om het netwerk en om de verbindingen. Ik vind dat wij hiermee aardig op streek raken met de convenanten en de Alderstafel, de tariefdifferentiatie van luchthaventarieven, ETS waarmee Nederland vooroploopt en de kennis- en innovatieagenda die wij uitvoeren en waarvoor wij pecunia willen reserveren.

Dit wat het aandeelhouderschap betreft. Daarnaast is er instemmingsrecht van de algemene vergadering van aandeelhouders. In het nieuwe lid 5 van artikel 8.2a Wet luchtvaart wordt het instemmingsrecht geregeld bij investeringen die groter zijn dan 10% van het balanstotaal. De vraag was of dit ook geldt voor grote desinvesteringen, of het ook geldt voor het aangaan of afstoten van deelnemingen die groter zijn dan 10% van het balanstotaal. In het nu voorliggende wetsvoorstel is alleen sprake van investeringen. Op grond van de statuten van Schiphol, die in 2008 onder andere ook op dit punt zijn aangepast, gaan de bevoegdheden van de algemene vergadering van aandeelhouders echter beduidend verder. De statuten van Schiphol voorzien in een instemmingsrecht van de ava bij het aangaan en afstoten van grote deelnemingen en bij desinvesteringen. Daar is het destijds geregeld.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben het niet helemaal met de beleving van de minister eens over wat actief aandeelhouderschap zou moeten inhouden. Er had zeker een schep bovenop gemoeten, maar omwille van de tijd zullen wij die discussie met de minister van Financiën aangaan, wie dat straks dan ook moge zijn.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat geldt ook voor mij. Ik zie uit naar een debat samen met de minister van Financiën en de minister van Verkeer en Waterstaat. Of dat er bij dit kabinet nog van komt, weten wij niet. Gelet op de klok, staak ik mijn indringende behoefte aan een debat hierover.

De **voorzitter**: De minister vervolgt met het volgende punt. Hij kijkt stralend, dus hij verheugt zich ook op het toekomstige debat.

Minister **Eurlings**: Absoluut, wij gaan gewoon verder.

De **voorzitter**: Heel goed.

Minister **Eurlings**: Het is inderdaad goed dat wordt verwezen naar het debat met de minister van Financiën. Ik deed dat zelf ook. Onlangs heeft het AO over het deelnemingenbeleid plaatsgevonden, waarin de minister van Financiën heeft aangegeven dat voor hem de



## Eurlings

statuten de aangewezen plek zijn indien hij als aandeelhouder met instemmingsrecht een strategiewijziging zou willen zien. Die discussie zal vast worden vervolgd. Ik dank de leden voor de clementie in verband met de klok.

Gelet op de vrij beperkte technische aard van dit veegwetje ben ik hiermee aan het eind van mijn beantwoording gekomen. Nogmaals, wij moeten met elkaar blijven discussiëren – in dit kabinet, maar zeer zeker ook daarna – over de balans tussen economie en luchtvaart enerzijds en bescherming van omwonenden anderzijds. Ik vind echter wel dat wij dit moeten blijven doen van onderop, want dat vind ik de kracht van Nederland. Wij moeten dit blijven doen in interactie met de buurt. Wij moeten dit blijven doen à la Alders. Ik heb veel luchthavens gezien in de drie jaar dat ik minister heb mogen zijn en ik heb met veel directeuren van luchthavens gesproken. Ik kan dan ook zeggen dat in het buitenland, tot in Los Angeles, naar onze aanpak van samen met de omgeving met de nodige jaloezie wordt gekeken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De minister zei in zijn afronding dat het slechts een veegwetje is. Heb ik dan fout begrepen dat vorige aanpassingen van wetgeving meer raambepalingen betroffen en dat dit wetje wel degelijk nodig is om invulling daaraan geven en een aantal ijkpunten te maken waarop de regionale afspraken geënt kunnen worden? Volgens mij is het geen overbodig wetje, maar zoals de minister het formuleert, beluister ik dat wel zo. Er is geen eenduidig stelsel omdat het via AMvB's verloopt en dat heeft geleid tot dit wetsvoorstel. Ik vind dat de minister zichzelf tekortdoet als hij zegt dat het maar een veegwetje is.

Mijn amendement doet niets af aan het lokale maatwerk, maar geeft een steviger handvat voor de bescherming van de burgers. Ik deel de mening van de minister dat het samen met de omgeving moet gebeuren. Ik ben ook voorstander van de Alderstafel, maar uiteindelijk zullen wij in dit huis de regelgeving moeten borgen voor alle burgers van Nederland. Dat is onze verantwoordelijke taak, vandaar mijn amendementen.

De **voorzitter**: De heer Vendrik heeft een vraag voor u.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee, ik wil even vanaf hier mijn tweede termijn doen.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Vendrik. Als u iets wilt inbrengen, gaat u achter het spreekgestoelte staan. Anders raak ik in de war. Die mise-en-scène handhaaf ik graag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. U hebt de leiding en dat houden wij voorlopig zo.

Ik zei zojuist al in een interruptie, dat het bredere en belangrijke debat over het actief aandeelhouderschap van de Staat de Nederlanden ter zake van Schiphol gevoerd moet worden met de twee bewindslieden die daarover rechtstreeks gaan. Wij doen dat dus niet nu.

Ik wil hetzelfde punt maken als de heer Roemer. Ik was het niet helemaal eens met de nogal eenzijdige weergave

door de minister van Verkeer en Waterstaat van de invulling van dat actief aandeelhouderschap. Er is nog wel wat meer aan de hand dan de minister hier zo-even benoemde.

Dat punt staak ik echter en voor het overige ga ik strijdend ten onder met de heer Cramer wat zijn amendement betreft. Wij steunen hem.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Wij hebben het nodige gewisseld over het amendement. De heer Vendrik zegt eigenlijk: luctor et submergo, ik worstel en verdrink samen met de heer Cramer. Eigenlijk verdrinkt u helemaal niet, mijnheer Vendrik, want los van dit amendement dat wellicht geen meerderheid krijgt, gaan wij samen verder met de discussie over de manier waarop wij de balans houden tussen economie en luchtvaart enerzijds en de bescherming van omwonenden anderzijds. Ik heb dat ook een meerderheid van de partijen horen zeggen. Ik heb alleen willen stipuleren dat de benadering van onderop de beste garantie is om die balans ook in een regio, vanuit maatwerk, te vinden. Wij gaan echter samen verder en zullen hierover vast, in welke hoedanigheid dan ook, nog vele debatten voeren. Ten slotte dank ik u zeer vriendelijk.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Vendrik helemaal tevreden is met deze antwoorden. U allen overigens. Dat doet mij deugd. En ja, wij hebben nu tien minuten over. Ik neem wat dat betreft aan dat u allen u klokkijkdiplomaatje al gehaald hebt. Zo gaan die dingen soms.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 11.50 uur tot 12.00 uur geschorst.