

Vergaderjaar 2010–2011

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 87

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 september 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 6 september 2011 overleg gevoerd met staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over **de luchtvaart**.

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

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

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Haverkamp (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), De Caluwé (VVD), Leegte (VVD) en Holtackers (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Van der Werf (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

Voorzitter: Van Veldhoven
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bashir, De Caluwé, Dijkma, Graus, Haverkamp, Van Gent en Van Veldhoven,

en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Dames en heren, welkom bij dit AO over luchtvaart. Het AO duurt tot 20.00 uur, maar helaas moet ik als voorzitter dit debat om 19.00 uur verlaten om aan een debat in de plenaire zaal te kunnen deelnemen. Ik heb mevrouw Dijkma bereid gevonden om dan het voorzitterschap over te nemen. Misschien wil zij dat ook doen wanneer ik mijn inbreng namens D66 naar voren breng. Ik stel een spreektijd van vier of vijf minuten per fractie voor, met maximaal twee interrupties per persoon. Laten wij met elkaar een beetje op de tijd letten. Ik heet mevrouw de Caluwé als nieuw lid namens de VVD-fractie van harte welkom in deze commissie. Naar ik heb begrepen, heeft zij de portefeuilles luchtvaart en scheepvaart in deze commissie gekregen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Vanochtend stond er groot nieuws op de voorpagina van De Telegraaf: er komt een einde aan de Geschillencommissie Luchtvaart. Voor de mensen die dit onderwerp volgen, is dit eigenlijk helemaal geen nieuws. De BARIN heeft al in december vorig jaar gezegd dat zij de geschillencommissie het liefst wilde opblazen. Het liefst had zij het helemaal geheim willen houden en het pas vanavond, na dit debat, willen bekendmaken. Er is een Europese verordening die de rechten van de passagiers moet beschermen, maar luchtvaartmaatschappijen doen er alles aan om de verordening niet na te hoeven komen. Passagiers die gebruik willen maken van de rechten die in de verordening zijn geregeld, moeten via langlopende procedures bij de rechter proberen om hun rechten toegekend te krijgen. Luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht om informatie aan hun reizigers te verschaffen over hun rechten, maar dat doen zij niet. Zij proberen eerder gedupeerde reizigers af te schepen of te misleiden. Ook roepen zij steeds dat sprake is van overmacht omdat reizigers dat toch niet kunnen controleren. Een voorbeeld hiervan is ArkeFly. Deze organisatie liet vakantiegangers 17 uur lang op Schiphol wachten omdat het te gebruiken vliegtuig voor veel meer geld kon worden uitgeleend aan de Britse autoriteiten om gevangenen te verplaatsen. De vakantiegangers, die een jaar lang hadden gespaard om op vakantie te kunnen, bleven achter in de waan dat zij op vakantie gingen.

De Geschillencommissie Luchtvaart leek na een moeizame start eindelijk zaken te gaan behandelen, maar nu wordt direct door de BARIN, de belangenorganisatie van luchtvaartmaatschappijen, de stekker uit de geschillencommissie getrokken. Eerst wordt het respecteren van de rechten van de passagiers flink tegengewerkt en als blijkt dat de geschillencommissie daar niet aan meedoet, loopt het op deze manier af. Het gaat steeds meer lijken op een schoolvoorbeeld van zwendel: grote partijen, grote bedrijven die samenspannen tegen de wet terwijl de rechter vaak duidelijk is geweest. De passagiersrechten staan immers duidelijk zwart op wit. Ik wil snel actie van de staatssecretaris. Wat gaat hij doen? Zal hij eindelijk grote dwangsommen laten opleggen door de inspectie? Passagiers hebben rechten en deze moeten worden gerespecteerd. Graag krijg ik een heel duidelijke toezegging. Wij zijn inmiddels al zes jaar onderweg en de reiziger staat nog steeds in de kou. Veel voortvarender gaat het uitwerken van de Luchtvaartnota. Wij hebben in februari een debat gevoerd en nu is er al een startnotitie. Blijkbaar kan er wel haast worden gemaakt, maar dan alleen als het de belangen van de

luchtvaartmaatschappij betreft. De minister biedt in de startnotitie aan om het parlement te informeren over de ontwikkelingen in de luchtvaart. Graag maak ik namens de SP-fractie gebruik van dit aanbod. Mijn fractie heeft namelijk nog steeds een aantal punten waarover zij graag wil worden geïnformeerd. Deze punten betreffen de groeiscenario's van de luchtvaart. De scenario's zijn gebaseerd op de groeiende economie van voor de financiële crisis in 2008. Sindsdien, mede in de afgelopen maanden, is er nogal wat veranderd; dat zal niemand ontgaan zijn. De startnotitie gaat echter nog steeds uit van de maximale economische groei. Kan de staatssecretaris hierop nog eens ingaan, met de meest recente economische gegevens in zijn achterhoofd? Willen wij op deze manier doorgaan met het verplaatsen van vluchten, terwijl dit misschien helemaal niet nodig is?

Ook de inbreng van lokale belanghebbenden vinden wij belangrijk. Wij stemden in met de motie over een voortvarende aanpak bij Eindhoven. Daarbij dienden wij echter zelf ook een voorstel in, namelijk om bij die aanpak wel de lokale belanghebbenden en belangen te betrekken. Helaas vonden de overige partijen dit blijkbaar niet nodig. De belangen van omwonenden lijken genegeerd te worden. Ik wil dus toch nog een keer proberen om van de staatssecretaris scherp te krijgen waarom dit op deze manier gebeurt. Er is namelijk een lokale convenant. Wat is er nu op tegen om een situatie die heel goed werkt, verder uit te bouwen, in plaats van ertegen in te gaan?

Tot slot kom ik op de veiligheid rond luchthavens. In het advies van DEGAS wordt de suggestie gewekt dat normen en contouren niet noodzakelijk zijn voor het wegnemen van risico's. Volgens mij zijn de risico's juist goed in te schatten als je rationele afwegingen maakt. Die basis heb je nodig om alle onderbuik- en angstgevoelens in perspectief te zien. Ik hoor dan ook graag van de staatssecretaris of hij dit met mij eens is. Kunnen wij een en ander niet veel beter op feiten baseren, dan dat wij de veiligheidscontouren flink oprekken met het idee dat de risico's allemaal waanideeën zijn van de omwonenden?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb het rapport van de DEGAS als volgt gelezen. Volgens mij zegt het adviescollege: kijk naar het plaatsgebonden risico in plaats van naar het groepsrisico. Het maakt dus wel gebruik van een model. De heer Bashir spreekt over een oordeel op basis van feiten. Hoe wil hij dan oordelen? Wil hij wachten tot er een vliegtuig is neergestort en dan pas maatregelen nemen? Wij moeten toch wel theoretische modellen kunnen hanteren?

De heer **Bashir** (SP): Theoretische modellen kun je hanteren aan de hand van aannames van de risico's. Als je de risico's veel te klein inschat, kun je de modellen zodanig vormgeven dat ervan wordt uitgegaan dat er helemaal geen risico's bestaan. Als je dat doet, ga je ervan uit dat er nooit iets zal gebeuren, met alle gevolgen van dien als er wel iets gebeurt. Op dit moment hebben wij een aantal contouren. Als je alle regels uitrekt en net doet alsof alle veiligheidsrisico's zeer beperkt zijn, zorg je ervoor dat er onverantwoorde risico's worden genomen. Het gaat niet om waanideeën van omwonenden, maar om veiligheid. Als het de veiligheid betreft, moeten wij voorzichtig zijn, ook al kost dat geld.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Mijn fractie steunt op hoofdlijnen de Aldersakkoorden van 2007 en 2008. De uitwerking en voortgang hiervan staan vandaag op de agenda. Wij willen een concurrerende en duurzame, maar geen ongebreidelde en ongerichte groei van de luchtvaart. Volgens ons moet de uitbreiding in de eerste plaats de economie en werkgelegenheid dienen. Geluids- en milieuhinder moeten zo veel mogelijk worden tegengegaan. Dit unieke proces, waarbij talloze mensen, onder andere bewoners, betrokken zijn, verdient het om op een

positieve manier aandacht te krijgen. Dat maakt het mogelijk – dat accepteren wij ook – dat er voor de overloop van de groei binnen geformuleerde normen kan worden uitgeweken naar Eindhoven en Lelystad. De vraag blijft evenwel, hoe er uiteindelijk 70 000 vliegbewegingen die kant op gaan. Het begrip «uitplaatsen» is nu nogal misleidend. In onze ogen kan Schiphol nog geen luchtvaartmaatschappijen uitplaatsen. Immers, als luchtvaartmaatschappijen slots hebben die zij voor 80% volvliegen, kunnen zij met geen stok van de luchthaven worden verwijderd. Het is zelfs de vraag of nieuwe slots worden geweigerd. Wij zijn nog steeds in afwachting van een plan voor een stelsel van luchthavens dat uitplaatsing zou vergemakkelijken. Hoe staat het daarmee? Dat instrument moet wel voor handen zijn.

Het begrip «selectiviteit» spreekt ons zeer aan. Dat is een belangrijk punt voor het debat van vandaag. In de documenten krijgt dit begrip nog nauwelijks handen en voeten. Wat brengt dit precies met zich mee? Natuurlijk worstelt men met interne marktregels. Hoe gaan wij hiermee in de toekomst om? Iedereen vindt dat Schiphol selectief moet zijn, maar de vraag is hoe Schiphol dat in de praktijk moet vormgeven. Heeft de staatssecretaris overwogen om op dit punt advies aan de Europese Commissie te vragen?

Ook wil ik vandaag graag van de staatssecretaris horen wat het begrip «mainportgebondenverkeer» volgens hem precies betekent, want het is voor meerderlei uitleg vatbaar. Waarschijnlijk komt er in de definitieve versie van de Luchtvaartnota meer duidelijkheid, maar kan de staatssecretaris nu al aangeven waar hij aan denkt? Als er conflicten ontstaan over het begrip «selectiviteit», is de staatssecretaris dan degene die als een soort Salomon de knoop doorhakt, of laat hij dit aan het vrije spel der krachten over?

Ik heb net al gezegd dat mijn fractie ervoor is om de groei, die een sterke bijdrage levert aan de Nederlandse economie, toe te staan. Over het vakantieverkeer vanaf Schiphol, om het even in gewone termen te zeggen, is discussie. Vakantievluchten van bijvoorbeeld de KLM kunnen vanaf Schiphol vertrekken. Wordt deze maatschappij zo niet bevoordeeld ten opzichte van andere prijsvechters die dezelfde mogelijkheid zouden willen hebben? Ik bepleit vandaag niet dat wij het aantal vakantievluchten oprekken. Ik ben ervoor dat wij het aantal beperkt houden ten gunste van het zakelijk verkeer. Ik vind echter wel dat er een level playing field moet zijn op dit dossier. Wat is de mening van de staatssecretaris hierover? Het tweede hoofdpunt van mijn betoog is Lelystad. De heer Haverkamp zal hierover ongetwijfeld ook nog veel zeggen, want hij heeft hierover een aantal Kamervragen gesteld. In gewonemensentaal zou je kunnen zeggen dat het is beloofd, maar de luchthaven in Lelystad lijkt niet van de grond te komen. Dat heeft te maken met allerlei technische problemen, aanvliegeroutes die met de aanvliegeroutes van Schiphol interfereren, de routestructuur, de luchtverkeersregels et cetera. Ik vraag de staatssecretaris wanneer er, mede aan de mensen daar, duidelijkheid wordt geboden over de vraag wat in de toekomst wel of niet mogelijk is. Een besluit in het luchtledige laten hangen – in dit geval letterlijk – lijkt mij niet goed, als lokale bestuurders de bereidheid tonen om iets te doen. Tegelijkertijd bestaat voor Lelystad wel degelijk de mogelijkheid van groei buiten Schiphol om. Als wij nu om allerlei terechte redenen zeggen «laat Lelystad Airport maar even zitten», moeten wij niet straks, als Schiphol veel harder gaat groeien, opnieuw de discussie krijgen om toch extra groei in Lelystad toe te staan omdat we verzuimd hebben op tijd elders te investeren. Dat probleem moeten wij niet krijgen, zeg ik heel duidelijk. Ik wil graag van de staatssecretaris weten hoe hij daartegen aankijkt. Ten slotte kom ik op de positie van de consument. Ik sluit mij aan bij het idee van agendering van de heer Bashir, al zou ik dat in andere bewoordingen doen. De ergernis deel ik wel. De consumentenpositie lijkt, met het oog op de geschillencommissie en andere punten, ter discussie te staan.

Wat is de mening van de staatssecretaris hierover? Ik zal mijn mening geven: ik vind dat de staatssecretaris klip-en-klaar moet staan voor de belangen van de consument. Ik hoop dat onze luchtvaartorganisaties dat uiteindelijk ook doen, want dit is slechte reclame en die moet je niet hebben.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Wij hebben een indrukwekkende stapel papier ontvangen van de staatssecretaris. Dank daarvoor, ook aan de mensen die hierover samen met hem hebben nagedacht.

Wij beschouwen dit als werk in uitvoering. In voorgaande debatten hebben wij uitgebreid stilgestaan bij de Luchtvaartnota en het Aldersakkoord, waarmee de Kamer akkoord is gegaan. Het is uniek geweest dat omwonenden en sectorpartijen, omdat zij de luchthaven van belang achten, samen hebben afgesproken dat zij bereid zijn hun steentje bij te dragen en water bij de wijn te doen om te komen tot een duurzame luchtvaart in Nederland. Nu zien wij dat de ideeën die toen zijn geopperd, in een aantal werkschema's zijn gevat. Ik zal mijn inbreng vooral gebruiken om een aanscherping te krijgen van de stukken die wij op papier hebben gekregen.

Allereerst: de luchthaven Lelystad. Een van de zaken die besproken zijn, is het uitplaatsen van vluchten. Dat is een integraal onderdeel van het Aldersakkoord geweest. Dit akkoord was overigens ondeelbaar, wat de Kamer ook bevestigd heeft. Daarmee is het een verantwoordelijkheid geworden van iedereen en niet alleen van de exploitant. Zo lees ik dat in de Kamerstukken die wij hebben ontvangen van de staatssecretaris. Hij zegt: als de exploitant niet «beweegt», hoeft er wat mij betreft weinig te gebeuren; ik wacht op initiatief van de exploitant. Ondertussen is het echter een akkoord geworden van ons allemaal en wij voelen ons dus allemaal verantwoordelijk voor wat er gaat gebeuren. In de stukken staat de zin: De verwachting is dat omstreeks 2015 op het abstractieniveau waar een inpassingsontwerp om vraagt meer inzicht bestaat op de mogelijkheden en consequenties die de geplande aanpassingen in het luchtruim vergen. Als de staatssecretaris in 2015 op het abstractieniveau waar een inpassingsontwerp van toepassing is, in beweging komt, terwijl wij in 2008 met elkaar iets hebben geconstateerd betreffende het luchtruim, denk ik: daar zit wat ruimte tussen. Graag krijg ik van de staatssecretaris de toezegging dat hij in lijn met een eerder aangenomen motie met data komt, zodat men in Lelystad weet waar men aan toe is. In een stelsel van samenwerkende luchthavens kan het niet zo zijn dat de luchtverkeersleiding voor Lelystad alleen op het bordje van Lelystad komt te liggen. Stel dat er in het begin een ingroeiscenario is. Het ene vliegtuig dat daar landt, heeft dan direct in een keer de klap voor de hele luchtverkeersleiding, dus er gaat niemand meer landen, met als effect dat het niet gaat werken. Wat ons betreft komt er dus één grote pot waaruit de luchtverkeersleiding wordt betaald. Graag krijg ik van de staatssecretaris de concrete toezegging dat er een stappenplan met data komt. Tevens vraag ik de toezegging dat er eerder dan 2015 concrete stappen betreffende de luchtruimvisie worden gezet en dat het onderwerp van de luchtverkeersleiding niet alleen op het bordje van de luchthaven Lelystad terecht komt. Wat gebeurt er voordat de vliegtuigen naar Lelystad gaan? Wij hebben een en ander in de krant kunnen lezen. De vliegmaatschappijen stellen zich hiervoor nog niet in rijen van drie op. Selectiviteit is hierin een belangrijk element. Collega Dijkema refereerde daar ook aan. In hoeverre heeft Nederland de ruimte om deze selectiviteit zelf te bepalen? Er gebeurt heel veel in Europa. Wij hebben van de staatssecretaris een heel schema gekregen, maar dat is nog gebaseerd op de huidige spelregels. In hoeverre houdt het ministerie rekening met wat er ondertussen in Europa gebeurt? Stuurt de staatssecretaris hetgeen in Europa gebeurt? Nederlandse vertegenwoordigers zitten immers ook aan die overlegtafel. Op dit moment hebben wij in internationaal verband een bijzondere positie.

Twee Nederlanders zijn op dit gebied actief: de een is voorzitter van IATA, de ander is voorzitter van de wereldwijde vereniging van luchtverkeersleiders. Hoe maken wij hiervan gebruik? Het luchtruim houdt niet op bij de Nederlandse grenzen, het is duidelijk iets internationaals. In hoeverre is er een internationale agenda op het ministerie? Ik denk dan specifiek aan de indeling van het luchtruim.

Over de indeling van het luchtruim hebben wij een brief ontvangen betreffende de integratie van militaire en civiele luchtvaart. In die brief heeft de staatssecretaris aangekondigd dat een concreet tijdschema de Kamer voor de zomer zou bereiken. Weinigen hebben het gevoel dat wij een zomer hebben gehad, maar ik heb ook niet het idee dat ik de brief heb gehad. Zat de staatssecretaris te wachten tot de zomer begon, of heb ik de brief gemist?

De staatssecretaris geeft ook aan dat hij nadenkt over een Dutch Aviation Authority op het gebied van ATM. Wanneer gaan wij daarmee aan de gang? Graag krijg ik een concrete toezegging. Wij hebben indertijd niet voor niets naar de studie-Berger gevraagd. De luchtverkeersleiding is een heel belangrijk element. Wij hechten eraan dat het ministerie van I en M de kennis en kunde heeft om daar goed op te kunnen acteren.

Ik ga in op de luchtvaartveiligheid. De staatssecretaris geeft aan dat er een nieuwe richtlijn voor incidentmeldingen komt. In het verleden hebben wij daarover uitgebreide discussies gevoerd in de Kamer. Wij hebben toen een aantal zorgen geuit over de bescherming van degenen die zich vrijwillig melden omdat zij iets fout hebben gedaan en die willen dat men daarvan collectief leert. Mogen wij ervan uitgaan dat die bescherming blijft gewaarborgd? De staatssecretaris geeft in zijn brief aan dat hij werkt aan vertrouwen tussen het Openbaar Ministerie en de sector, maar ik wil graag een toezegging op dit punt. Mensen die zich kwetsbaar opstellen om de luchtvaart veiliger te maken, mogen vervolgens niet worden geconfronteerd met het OM. In dat kader kijk ik anders naar het rapport van de DEGAS dan mijn collega van de SP. Ik vind het heel verstandig dat je kijkt naar het plaatsgebonden risico. De veiligste situatie is die waarin een vliegtuig blijft vliegen. Als een vliegtuig ongecontroleerd vliegt, kunnen wij helaas niet voorspellen waar het zal neerstorten, al hebben wij in het verleden heel veel theoretische modellen gebouwd. Hulde aan de staatssecretaris voor zijn integrale plan voor veiligheid, waarin hij schrijft: ik zal voornamelijk nagaan hoe de vliegtuigen kunnen blijven vliegen, dan heb ik niet allerlei rekenmodellen nodig. Als de staatssecretaris wel overgaat tot rekenmodellen, verwachten wij realistische modellen, met getallen waarbij wij nog wel een bepaald begrip hebben. Wij moeten immers zorgvuldig blijven.

Ik kom op de brief over de luchthaven Hilversum. De staatssecretaris vond dit een mooi voorbeeld van de wijze waarop de RBML werkt. Die analyse deel ik niet geheel. De staatssecretaris legt het onderwerp bij de regio neer, waar men het maar moet uitzoeken. Ik had niet verwacht dat één persoon een oplossing kan blokkeren. Hoe loopt dit traject nu? Ik begrijp dat een bemiddelaar aan het werk is. Neemt de staatssecretaris dit onderwerp nog mee?

Ik ga in op de geschillencommissie. Op dit moment zijn er twee loketten en daarvan wordt gebruikgemaakt. Dit gebeurt echter op basis van vrijwilligheid. Dat is hetzelfde als op de snelweg zeggen: wilt u aangeven of u hier wel of niet op snelheid wilt worden gecontroleerd, want als u dat niet wilt, flitsen wij niet. Dan werkt het systeem niet. Ook de boefjes moeten zich houden aan de regels van de geschillencommissie. Graag krijg ik van de staatssecretaris een toezegging dat hij de boefjes zal pakken.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Dit AO betreft een groot aantal onderwerpen en deelonderwerpen. Vele daarvan zijn van invloed op de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Ik zal niet ingaan op alle details,

maar wil vooral mijn mening geven over de belangrijkste overkoepelende onderwerpen. Daarbij zal ik mij richten op de Startnota Luchtruimvisie en het selectiviteitsbeleid met daaraan gekoppeld de toekomst van Lelystad Airport.

De Startnota Luchtruimvisie geeft een duidelijk beeld van de mogelijkheden voor een betere benutting van het Nederlandse vliegruim en heeft een betere netwerkqualiteit, minder geluidsoverlast en capaciteits-, veiligheids- en kostenvoordelen ten doel. Indien de gunstige conclusies van deze nota gerealiseerd kunnen worden, kan de luchtvaart verder groeien conform de adviezen van de Alderstafel. De VVD is blij met al het werk dat tot nu toe is gedaan door de verschillende gremia. De luchtvaart is een belangrijke sector voor de «bv Nederland». Voor het behoud van de mainport Schiphol en een gezonde en economisch rendabele luchtvaartsector is het echter noodzakelijk dat er nu concrete stappen worden gezet. Collega Haverkamp heeft hierover al gerept. Een van deze stappen is de ontwikkeling van Lelystad Airport. Voor deze luchthaven is er nog een aantal onzekere factoren. Deze factoren zijn een paar maanden geleden in de motie van collega's Haverkamp en Huizing, mijn voorganger, aan de orde gesteld. Naar aanleiding van deze motie is een actieplan gemaakt voor de luchtverkeersleiding Lelystad. In dat plan wordt een aantal stappen concreet uitgewerkt en nader toegelicht. Het probleem is dat een tijdspad ontbreekt, hetgeen niet voldoende zekerheid geeft voor investeringen voor de langere termijn. Ik vraag de staatssecretaris om een concreet stappenplan, inclusief tijdspad, voor de luchtruimindeling, de luchtverkeersleiding en een besluit over militair-civiel luchtruim. In antwoord op vragen van de heer Haverkamp op 1 september heeft de staatssecretaris al aangegeven pas rond 2015 duidelijkheid te kunnen geven over het luchtruim, maar voor de luchtverkeersleiding kan al op korte termijn duidelijkheid worden gegeven. Voor het luchtruim zie ik dit ook liever eerder, maar voor de luchtverkeersleiding kan dit zeker eerder. De staatssecretaris moet toezicht houden op de ontwikkelingen op dit vlak; hij kan niet de verantwoordelijkheid alleen bij de exploitant van Lelystad Airport neerleggen. Voor de verdere ontwikkeling van Lelystad zijn het selectiviteitsbeleid en de plannen voor het overhevelen van 5 000 en later 35 000 vluchten naar Lelystad van belang. De Alderstafel heeft daarover een advies uitgebracht. De ondernemers in Flevoland willen graag; zij willen zelfs financieel bijdragen en investeren. De provincie Flevoland wil ook. Wij hebben alleen geluiden gehoord dat Schiphol nog niet staat te trappelen. De selectiviteitsmatrix geeft maatregelen aan om bestaande klanten van Schiphol te verleiden om naar Lelystad te gaan. Diverse luchtvaartmaatschappijen hebben echter aangegeven een verplaatsing naar Lelystad vooralsnog niet te zien zitten. Daarmee komt de markt vraag in het geding. De staatssecretaris moet rekening houden met het scenario dat maatschappijen om diverse redenen de stap naar Lelystad niet zetten, ook al wordt de afhandeling op Lelystad financieel aantrekkelijker. Ik verzoek daarom de staatssecretaris om een vertegenwoordiging van de luchtvaartmaatschappijen die volgens de Alderstafel voor verplaatsing naar Lelystad in aanmerking komen bij de discussies over de selectiviteitscriteria te betrekken om met name deze problematiek gezamenlijk te bespreken.

Een ander punt dat ik wil aanhalen is dat van de general aviation, de kleine luchtvaart en de vliegscholen. Verdere ontwikkeling van Lelystad heeft mogelijk consequenties voor de huidige general aviation-gebruikers van Lelystad Airport. Aangezien het aantal regionale luchthavens waar zij terecht kunnen al vermindert, roep ik de staatssecretaris op om een plan te bedenken voor deze doelgroep. De provincies worden verantwoordelijk voor de regionale luchthavens waardoor de kleine luchtvaart afhankelijk wordt van het beleid van verschillende provincies. Hierover vindt op dit punt mogelijk geen afstemming plaats. Samenvattend: sinds 2008 is veel werk gestoken in de aanpak van diverse knelpunten die voor de ontwik-

keling van de luchtvaart in Nederland waren voorzien, zoals luchtruim, geluidscontouren, aanvliegeroutes, regelgeving op Europees niveau et cetera. De afgelopen maanden is hierover veel informatie met de Kamer gedeeld. Dat is echter versnipperd gebeurd. Daarom verzoek ik de staatssecretaris om een integraal stappenplan te presenteren met een tijdspad voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland, in samenspraak met de Alderstafel, zodat mooie plannen op deelniveau niet sneuvelen, dan wel vertraging oplopen door onderlinge geschillen. Tot slot zal ik iets zeggen over de geschillencommissie, een actueel thema dat niet op de agenda staat, maar wel aan de orde komt. Als er onenigheid is over de uitvoering van de geschillenbeslechting, moet hiervoor een oplossing worden gevonden, mogelijk op Europees niveau, want daar komt de verordening of richtlijn tenslotte vandaan. Eenzijdig stoppen lijkt niet de juiste oplossing. Dat is niet in het belang van de consument, maar ook niet van de luchtvaart in het algemeen. Welke stappen zal de staatssecretaris zetten om hiervoor een oplossing te vinden?

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik zal vlug klaar zijn, want wat de general aviation en de geschillencommissie betreft, sluit ik mij aan bij mijn collega van de VVD. Veel is er al gezegd. De Luchtvaartnota van het kabinet ligt dicht bij de lijn van de PVV dan ooit. Daarover zijn wij heel verheugd. Toch wil ik graag weten wat de plannen van de staatssecretaris zijn om het huidige, uitgebreide netwerk van Schiphol te waarborgen dan wel uit te breiden, zodat wij zeker in de top vier blijven en mogelijk nog kunnen groeien ten koste van andere luchthavens waar Schiphol momenteel last van heeft.

Ik heb nog een vraag over de motie-Graus (31 936, nr. 69) over de niet-transparante tarifiering die Schiphol hanteert, wat voldoende en eerlijke concurrentie in de weg staat. Deze motie is met grote steun van de Kamer aangenomen, maar ik heb er weinig of niets meer van vernomen. Hoe staat het met de uitvoering van deze motie? Wat is er allemaal gebeurd en wat valt nog te verwachten?

Ik wil nog over een paar waardes spreken. De milieubeweging ziet niets in de groei van Schiphol en wil dat er beter wordt gekeken naar Zweden en Denemarken. De PVV deelt deze mening niet. Wij willen dat Schiphol groeit, niet alleen na 2020 via een extra baan, maar ook voor die tijd, want wij moeten alles voor zijn. Ik heb de vraag al eerder gesteld: wat zijn de plannen om ervoor te zorgen dat Schiphol kan doorgroeien, niet alleen met de bestaande banen, maar ook met een eventuele uitbreiding? Daarop krijg ik graag een reactie van de staatssecretaris. Laat ik het kort samenvatten: ik wil graag een plan de campagne van de staatssecretaris voor alle vragen die ik heb gesteld.

De PVV strijdt al jaren tegen het ETS. Mijn collega's Madlener en De Mos en ikzelf hebben hierover motie op motie ingediend. Hoe gaat de staatssecretaris hiermee om? Wil hij het ETS heroverwegen? Wij hebben te maken met een mondiaal speelveld. Wij vermoeden dat dit onnodig klappen zal opleveren voor ons land en voor Schiphol. Graag krijg ik hierop een reactie. Wat gaat de staatssecretaris hieraan doen? Als het ETS er dan toch moet komen, als de PVV dit niet kan tegenhouden, laten wij dan wachten tot het op mondiaal niveau perfect is geregeld. Wij hoeven daarin niet het beste kindje van de klas te spelen. Wij hebben gezien wat er met de vliegtaks is gebeurd: mensen liepen weg en komen nu weer terug. Nu is het omgekeerd. Met het ETS is dat straks niet anders. Het is gewoon valse concurrentie opleggen aan je eigen trots, die een van de grootste particuliere werkgevers is. Dat kan natuurlijk niet.

Ik kom op de meekosten. Er wordt op aangedrongen om meer te meten. Wij hebben begrepen dat de kosten 2,5 mln. zijn voor de komende vijf jaar. Ik vraag mij af wat hier uit moet komen. Iedereen moet begrijpen dat je, als je bij een luchthaven gaat wonen, overlast hebt van vliegtuigen. Als

je langs de treinrails woont, heb je last van de treinen. Als je in de buurt van een boerenbedrijf gaat wonen, heb je af en toe wat stankoverlast. Dat is gewoon zo. Wat moeten die metingen uitwijzen? Als er iets wordt gemeten, gaan mensen er vaak meer last van ondervinden, terwijl dat eigenlijk niet het geval is; dat is een psychologisch effect. De overlast is er of hij is er niet. Het is logisch dat er een grens moet zijn voor gehoorschade of psychische problemen, maar het lijkt mij erg stug dat mensen hierdoor gehoorschade oplopen. Mensen die op een motor rijden zonder dat zij oordopjes in hebben, lopen ook het risico op gehoorschade. Je zou het geluidsniveau van de gemiddelde auto eens moeten meten. Niemand realiseert het zich, maar er zijn genoeg auto's – dan laat ik die van Europese makelij even buiten beschouwing – die intern meer lawaai veroorzaken dan je van een vliegtuig bij een luchthaven hebt. Dan zouden die mensen ook niet meer in een auto kunnen rijden. Dat is toch te gek voor woorden! Ik vraag mij af hoe de staatssecretaris hierop gaat reageren.

Mijn volgende punt is de bereikbaarheid van Schiphol. Hoe wordt de bereikbaarheid gewaarborgd en mogelijk uitgebreid? Dit heeft ook te maken met Eindhoven Airport, dus ik noem even de A58. Hoe staat het met de capaciteitsvergroting? Wat zal de staatssecretaris op dit gebied ondernemen, al dan niet samen met zijn collega? Als het aantal vluchtbewegingen daar toeneemt, zal ook de ontsluiting van de luchthaven moeten verbeteren.

Schiphol wil de duurzaamste luchthaven worden. Wij hebben werkbezoeken afgelegd aan luchtvaartmaatschappijen. Deze hebben een dilemma: een stille motor is niet per definitie schoner en omgekeerd. Hoe moeten de luchtvaartmaatschappijen hierop anticiperen? Wat krijgt prioriteit?

De PVV vindt de Alderstafel een klein en incestueus gebeuren. Het is heel raar dat een paar grote spelers, meerdere grotere luchtvaartmaatschappijen, erbuiten worden gehouden. Zij zitten niet aan de Alderstafel. Ik zal een voorbeeld geven: ArkeFly wordt erbuiten gehouden. Dat kan natuurlijk niet. Het is een voorbeeld, het is maar een naam, maar ArkeFly is een goed gegroeid luchtvaartbedrijf. Waarom wordt dit bedrijf niet toegelaten tot de Alderstafel? Het gaat om meerdere maatschappijen, maar ik noem deze even als voorbeeld.

De heer **Bashir** (SP): Ik vond de opmerking dat bepaalde partijen niet aan de Alderstafel zitten interessant. Hetzelfde geldt voor de omwonenden. Een aantal kritische bewoners is eruit «geperst» of uit het overleg van de Alderstafel gezet. Is de heer Graus het met mij eens dat ook die groep er weer bij betrokken moet worden?

De heer **Graus** (PVV): Collega Dijkstra zegt net tegen mij dat een deel van deze mensen zelf is weggelopen. Ik dacht hetzelfde. Mogelijk ben ik verkeerd geïnformeerd; dan kan ik niet goed reageren op de vraag van de heer Bashir. Dat iemand kritisch is, mag geen reden zijn om hem weg te sturen. Laat ik dat duidelijk zeggen. Ik meen echter dat die mensen zelf zijn weggegaan en dat fluistert ook mijn collega van de PvdA mij in het oor. Misschien kan iemand hierover opheldering geven.

De **voorzitter**: Wellicht kan de staatssecretaris hierover iets zeggen in zijn beantwoording.

De heer **Bashir** (SP): De Alderstafel was bedoeld om iedereen met elkaar te laten overleggen en alle belangen bij elkaar te brengen met als doel om gezamenlijk iets neer te zetten. Deze mensen zijn weggelopen of weggestuurd, hoe je het ook wilt formuleren, maar het is van belang om hen terug te krijgen aan de Alderstafel, ook al zijn zij heel kritisch. Mijn vraag

was: is de heer Graus het met mij eens dat wij alles op alles moeten zetten om deze mensen er weer bij te betrekken?

De heer **Graus** (PVV): Ik zit nu met een probleem. Door de informatie die ik heb gekregen, ben ik van mening dat die mensen zelf zijn opgestapt. Ik heb gezegd: dat mensen kritisch zijn, mag geen reden zijn om hen weg te sturen. Dat mag nooit, want dan zou je mensen monddood maken. Mogelijk heb ik hierover verkeerde informatie gekregen. Ik kan nu niet goed reageren op de vraag van de heer Bashir. Ik hoop dat de staatssecretaris hierover straks opheldering kan geven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn excuses dat ik wat later was; ik zat in een andere vergadering. Ik vervang mevrouw Van Tongeren, die ook in een ander overleg zit.

Mijn eerste punt betreft de levensvatbaarheid van Groningen Airport Eelde, zoals deze luchthaven zo mooi heet. Ik zit al een tijdje in de politiek. Ik heb ooit ook in de gemeenteraad van Groningen gezeten. Ik kan zeggen: deze discussie is in de vorige eeuw al begonnen, maar is nog steeds zeer actueel. Het betreft een noodlijdende onderneming die slechts met forse overheidssteun overeind kan worden gehouden: 100 mln. in 10 jaar tijd. De vraag is of dit allemaal legaal is, maar daarnaar doet de EU nog onderzoek. In 2010 werden er 10% minder passagiers vervoerd dan in 2009. Toch gaan de plannen voor de peperdure baanverlenging gewoon door. Dat gebeurt op basis van cijfers die Groningen Airport Eelde in 2003, en enigszins geactualiseerd in 2008, zelf verstrekke. In tijden van economisch zwaar weer vind ik een investering van 25 mln. op basis van zulke oude cijfers niet verantwoord. Ik vraag de staatssecretaris of hij bereid is het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid in te schakelen om een second opinion te vragen over de vervoersprognoses voor Groningen Airport Eelde. Ik weet welhaast zeker dat het instituut daar prima toe in staat is. Graag krijg ik een reactie van de staatssecretaris.

Ik kom op mijn tweede punt. Begin juli stapte de voorzitter van de CROS, de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol, de heer Nico Schoof, op. In een interne notitie, die inmiddels op internet staat, schrijft hij het volgende. «Twee jaar na mijn aantreden vervult de CROS nog steeds een informerende en slechts zeer bescheiden adviserende rol. Er is geen aanleiding, te verwachten dat daarin binnen korte tijd verandering zal komen.» Dat is een teken aan de wand, volgens de fractie van GroenLinks. De staatssecretaris is zo in zijn nopjes met het functioneren van de Alderstafel, waar alle oppositie vakkundig uitgebond is, dat de voorzitter van het wettelijk adviesorgaan zijn biezen pakt. Trekt de staatssecretaris zich deze kritiek aan? Wat is zijn reactie en welke actie zal hij ondernemen?

Mijn derde punt is het bijna-ongeluk in 2007. Ik maak mij grote zorgen over de spijkerharde conclusies die de Onderzoeksraad voor Veiligheid in zijn rapport trekt over een bijna-botsing tussen een Boeing en een Airbus in 2007 boven Schiphol. De raad concludeert dat de luchtverkeersleiding zich niet houdt aan haar eigen procedures. Het ernstigste punt is – ik citeer – dat afwijken van de interne procedures om capaciteitsredenen regelmatig voorkomt. Dit kon de onderzoeksraad lezen in een intern onderzoek van de luchtverkeersleiding. Veiligheid is dus ondergeschikt gemaakt aan het bedrijfseconomisch belang van Schiphol. Wat heeft de staatssecretaris daarop te zeggen? Het gaat immers niet om kleine dingen.

Ik kom op mijn vierde punt. Op verzoek van de Kamer heeft de staatssecretaris samen met Schiphol criteria uitgewerkt voor selectiviteitsbeleid op Schiphol. Hij wil vliegtuigen selecteren die een bijdrage leveren aan de mainportfunctie van de luchthaven. Vliegtuigen die daaraan niet bijdragen, zouden naar regionale luchthavens moeten gaan. Ik denk bijvoorbeeld aan vakantievluchten. Samen met Schiphol heeft hij maatregelen om dit te bereiken getoetst op basis van criteria als operati-

onele en juridische uitvoerbaarheid en effectiviteit. GroenLinks verstaat iets anders onder selectiviteit. Volgens mijn fractie gaat het om de vraag of een vlucht noodzakelijk is en niet kan worden vervangen door bijvoorbeeld de trein. Een andere vraag is of de vlucht wel met het minst vervuilende toestel wordt uitgevoerd. GroenLinks wil graag duurzaamheid als criterium toegevoegd zien. Is de staatssecretaris bereid, de Alderstafel te vragen om dit punt op te nemen?

Mijn vijfde punt betreft het KiM-rapport over de effecten van de vliegbelasting. Het KiM heeft onderzoek gedaan naar de effecten van de vliegbelasting op het gedrag van reizigers. Het instituut heeft 3 000 mensen ondervraagd. 14% van de ondervraagden zegt dat de tickettaks hun gedrag beïnvloedde: de ene helft week uit naar een buitenlandse luchthaven, de andere helft pakte de auto of de trein of paste de reisplannen aan. Dat is precies het effect waarop je bij een tickettaks hoopt; daarmee tracht je immers een reëel prijskaartje aan een vliegreis te hangen zodat meer milieuvriendelijke vervoersnormen een kans krijgen. Er wordt immers geen accijns op kerosine en geen btw op tickets geheven. Inmiddels is de tickettaks gesneuveld. Nederland wordt zo zoetjes aan een fiscaal vliegparadijs. De landen om ons heen, zoals Duitsland, Engeland en Frankrijk, kennen allemaal vormen van een tickettaks. In plaats van zich aan te sluiten bij deze landen ziet koopmanstaatssecretaris Atsma vooral kansen om bijvoorbeeld Duitse passagiers naar Nederland te lokken. Dat is een schaamteloze vorm van freeridersgedrag. Andere landen nemen hun verantwoordelijkheid om de uitstoot van broeikasgassen te beperken door de luchtvaartsector stilaan te laten wennen aan enigszins reële prijzen, maar Nederland denkt enkel aan het bedrijfseconomisch belang van een sector waarmee het helemaal niet zo slecht gaat – ik verwijs naar de winstcijfers van Schiphol, die er best goed uitzien – en zet de deuren wagenwijd open. Heeft de staatssecretaris wel een duurzaamheidsagenda voor de luchtvaart? Zo ja, hoe ziet deze er dan uit? De staatssecretaris is tegen een tickettaks. Ik daag hem uit om zich hard te maken voor de introductie van accijns op kerosine binnen de EU, of, als dit niet lukt omdat Zuid-Europese landen daar geen zin in hebben, voor een kopgroep in Noordwest-Europa. Graag krijg ik hierop een reactie van de staatssecretaris.

De **voorzitter**: Voor mijn eigen inbreng namens D66 draag ik het voorzitterschap over aan mevrouw Dijkma. Ik hoop dat de woordvoerders hebben gemerkt dat ik flexibel ben geweest met de tijd. Ik weet niet of ik zelf een beroep moet doen op flexibiliteit in dezen, maar ik gooi het even in de groep.

Voorzitter: Dijkma

De **voorzitter**: De voorzitter geeft meestal zelf het goede voorbeeld.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Waarschijnlijk valt het allemaal mee, maar ik merkte het voor de zekerheid even op. Voor dit AO is een lange lijst agendapunten geagendeerd. Omdat ik iets eerder wegmoet voor een ander debat – het verhaal van mevrouw Van Gent kwam mij bekend voor – heb ik een scherpe keuze gemaakt. In februari, toen wij hierover voor het laatst spraken, benadrukte ik al dat wij voorstander zijn van het duurzaam versterken van de mainport. Dat is ons uitgangspunt voor het hele luchtvaartdossier. De onderwerpen waarbij ik vandaag wil stilstaan, zijn selectiviteit, Europa, in relatie tot de Startnota Luchtruimvisie, en de geschillencommissie. Mijn eerste punt is dus de selectiviteit. In het debat van het begin van dit jaar vroeg ik de staatssecretaris om uit te laten zoeken hoe het selectiviteitsbeleid juridisch kon worden vormgegeven. Ik heb toen de suggestie gedaan, de landsadvocaat om een advies te vragen. Uit de selectiviteits-

brief van 29 juni maak ik op dat Schiphol het voortouw heeft genomen op dit dossier en een voorstel heeft gedaan. Dat is maar goed ook, want Schiphol groeit weer als kool. Het afgelopen halfjaar was de groei 10%. De grenzen worden dus sneller bereikt, tenzij de recente economische groei ons op een ander pad zet. Net als de woordvoerder van de SP ben ik benieuwd of de staatssecretaris daarover iets meer kan zeggen. De staatssecretaris schrijft over het selectiviteitsbeleid; zijn brief bevat een uitgebreide en niet al te eenvoudig leesbare matrix. In de brief worden veelbetekenende zinnen toegevoegd als: «de feitelijke toepassing van de maatregelen wordt geconditioneerd door de specifieke context waarin de uitwerking plaatsvindt», want vanuit de matrix is doorgewerkt. Dit maakt het voor mij niet veel helderder; ik vraag de staatssecretaris dan ook, dit nader te duiden. Het is allemaal uitgewerkt door het ministerie van I en M. De juridische uitvoerbaarheid is getoetst aan Europees recht. Althans, zo lijkt het, want de brief is voor mij op dat punt niet geheel duidelijk. Is dit al gebeurd of moet het nog gebeuren? Het is wel een essentieel onderdeel van de houdbaarheid van deze plannen. Daarom stel ik enkele vragen over dit belangrijke element voor de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Is het selectiviteitsbeleid nu echt opgesteld? Is er een juridische check geweest? Blijven de voorgestelde maatregelen overeind binnen het Europees en Nederlands recht? In bijlage 2 van de selectiviteitsbrief lees ik dat er lokale beperkingen komen op de slotallocatie. Dit betekent dat er slots met voorrang komen. Net als andere collega's vraag ik mij af welke prioriteiten de staatssecretaris gaat stellen. Geeft hij prioriteit aan afstand, vliegtuiggrootte, segment, of duurzaamheid? Hoe is de recente discussie in Europa hierop van invloed? Wat betekent het voor de ontwikkeling van Lelystad? Ook daaraan hebben collega's al gerefereerd. Vandaag las ik in de krant dat vliegtuigmaatschappijen niet willen uitwijken naar Lelystad en dat de groei op Eindhoven beperkt is. Komt het mainportbeleid daarmee niet in de knel?

Ik kom op Europa. In de documenten lees ik een imposante reeks afkortingen, zoals SES, FABEC, CESAR en het ETS; ik leg het graag nog een keer uit als de staatssecretaris wil. Deze projecten bieden grote kansen voor de Nederlandse luchtvaart. Hieruit vloeien maatregelen voort die de duurzaamheid vergroten, de uitstoot verminderen, de geluidsbelasting verlagen en de vluchtduur verkorten. Dit heil komt allemaal uit Europa. De afgelopen decennia heeft Europa de Nederlandse luchtvaart-economie een grote impuls gegeven. Er kan nog meer heil uit het buitenland komen. Wij zijn dan ook blij dat in Europa het ministerie positief staat tegenover ETS. Wij strijden daar al jaren voor, zou ik zeggen in antwoord op de opmerking van de PVV. Wij vragen de staatssecretaris om de komende maanden het buitenland met een positieve blik tegemoet te treden. Wij horen graag wat meer over het ETS-dossier. Verwacht de staatssecretaris binnenkort vooruitgang? Welke hindernissen moeten worden overwonnen? Is er voortgang met de FABEC? Wat zijn hierin de belangrijkste knelpunten? Is het de staatssecretaris al duidelijk welk effect het nieuwe bedrijfslevenbeleid zal hebben op de nieuwe mainport?

Net als mijn collega's sta ik stil bij de Geschillencommissie Luchtvaart. Zal de staatssecretaris actie ondernemen om ervoor te zorgen dat effectieve consumentenbescherming blijft bestaan? Wij hechten grote waarde aan de rechten van consumenten en aan praktische, haalbare en effectieve instrumenten die de consumenten helpen om hun recht te verkrijgen. Als de algemeenverbindendverklaring juridisch niet mogelijk is, hoe gaat de staatssecretaris een en ander dan regelen?

Tot slot kom ik op de duurzaamheid. Wij zouden blij zijn als de staatssecretaris hierover uitgebreidere informatie zou willen sturen aan de Kamer. Volgens mij ben ik precies binnen mijn spreektijd van vijf minuten gebleven.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, u bent een voorbeeld voor ons allen. Ik draag het voorzitterschap weer aan u over.

Voorzitter: Van Veldhoven

De **voorzitter**: Wij gaan verder met de beantwoording van de staatssecretaris. Ik stel een maximum van twee interrupties per woordvoerder voor. Daarna zullen wij zien of er behoefte is aan een tweede termijn.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik ben blij u allen weer gezond hier terug te zien. Ik heet in het bijzonder welkom mevrouw De Caluwé van de VVD, die hier als het ware haar maidenspeech heeft gehouden. Ik hoop dat wij elkaar de komende tijd vaak zullen tegenkomen, want dit betekent dat er debat wordt gevoerd. Dat is goed omdat het leidt tot een afweging van standpunten, wat voor de luchtvaart in zijn volle omvang nodig is. Er moeten goede standpunten en goede besluiten zijn.

In het voorjaar, eigenlijk in de late winter, hebben wij de Luchtvaartnota vastgesteld. Dit is het basisdocument waarop wij ons baseren. Enkele kernbegrippen uit dit document zijn «accommoderen» en «excelleren». Een belangrijk onderdeel van de Luchtvaartnota is – dat geldt nog steeds; een aantal vragen van de Kamerleden is daar een-op-een op terug te leiden – de versterking van de mainportpositie van Schiphol. Hoe doe je dat? Via welke weg wil je de sterke positie van Schiphol vasthouden en, waar mogelijk, verder uitbouwen? Volgens mij benadrukte de heer Graus dit met klem. Ook anderen hebben erop gewezen dat dit buitengewoon belangrijk is. Het begrip «selectiviteit» heeft dan ook zijn intrede gedaan in veel bijdragen, van zowel de Kamer als de regering. Wij hebben de Alderstafel geïntroduceerd, juist om de positie van Schiphol ook op lange termijn te waarborgen en om de mogelijkheden van een aantal regionale luchthavens te benutten. In die zin vind ik dat er goede aanzetten zijn gegeven voor het beleid. De Kamer heeft ons de afgelopen maanden terecht gevraagd om de voortgang, de gevolgen en de conclusies van de Luchtvaartnota voor het beleid duidelijk te maken.

De heer Haverkamp beschikt volgens mij inmiddels over een flink gegroeide stapel documenten, overigens niet in de laatste plaats door de vragen die door het lid Haverkamp zijn gesteld. Ik heb geprobeerd om tegemoet te komen aan hetgeen hij heeft gevraagd, althans een antwoord te geven. Dat wil niet zeggen dat hij altijd tevreden is. Dat zeg ik ook tegen de rest van de Kamer. Dat hoeft ook niet, maar wij proberen wel over en weer de ambities te verduidelijken. De ambities zijn nadrukkelijk: een selectieve groei, maar wel een groei die ook gebaseerd is op begrippen als «duurzaamheid» en «niet-ongebreideld». Volgens mij bracht mevrouw Dijksma dat terecht naar voren in haar bijdrage. Als je dat vindt, moet je daar ook naar handelen. Vandaar dat wij de Alderstafel hebben geïntroduceerd, zeg ik tegen de heer Bashir. De introductie van de Alderstafel is niet zomaar uit de lucht komen vallen. Omwonenden hebben namelijk een eigen rol aan de tafel gekregen. Dat geldt ook voor de belanghebbenden en dan heb ik het met name over de gebruikers van de luchthaven en de luchthavenexploitanten. De bestuurders hebben ook een eigen rol gekregen.

Ik ga nu in op de beleidskaders die via de Alderstafel zijn of worden aangereikt. Ik weet dat de heer Alders en zijn tafelgenoten – dat is iets anders dan «disgenoten» – volop bezig zijn met de positionering van Lelystad Airport. Ik wil het even duiden: ten eerste hebben wij het beleidskader vanuit de Alderstafel en ten tweede ligt de uitvoering, de implementatie, de wijze waarop je ermee kunt omgaan, vooral bij de CROS. Dan spits ik het even toe op de vraag die de heer Bashir volgens mij stelde. Kortom, wij hebben geprobeerd een systematiek aan te brengen waarin alle belanghebbenden zo veel mogelijk erbij worden betrokken. De suggestie dat er mensen van de tafel zijn weggestuurd –

volgens mij suggereerde de heer Graus dat – is niet aan de orde. Als groepen zelf opstappen, is dat hun eigen keus. Er zijn echter geen groepen bewoners weggestuurd. Ze hebben wel aangegeven dat zij zich er, om welke reden dan ook, niet in konden vinden. Ik zeg overigens tegen de heer Graus en de heer Bashir dat juist de heer Alders nog frequent overleg voert met de desbetreffende groep bewoners. Kortom, je doet in dit geval nog wel mee ook al zit je niet meer aan tafel. Tot zover mijn algemene introductie naar aanleiding van een paar zaken die door verschillende fracties zijn aangeroerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het lijkt mij goed dat wij dit even precies bespreken. Ik heb er zelf ook twee vragen over gesteld. De heer Schoof, voorzitter van de CROS, een wettelijk adviesorgaan, heeft z'n biesen gepakt en daar heb ik een reactie van de staatssecretaris op gevraagd. Dat lijkt mij namelijk ernstig. Ik verwijs ook naar de kritiek dat er wel veel gepraat wordt, maar dat men zich daar weinig van aantrekt. Dat lijkt mij vrij ernstige kritiek. Ik vind het zelf ook goed als het selectie criterium «duurzaamheid» aan de Alderstafel wordt toegevoegd. Mijn concrete vraag is: zal dat gebeuren? Je kunt kritiek wel wegredeneren, maar daarmee is de kritiek niet verdwenen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb bewust de knip gemaakt tussen de Alderstafel en de CROS, om daarmee aan te geven dat het beleid door de Alderstafel is verwoord. Dat heb ik ook gedaan om duidelijk te maken dat de wijze waarop je ermee omgaat ook vooral betrokkenheid van alle omwonenden vergt. Vandaar dat ik sprak over de implementatie van het een en ander. Daarvoor is met name de CROS in beeld. Wij hebben enkele maanden geleden ook kennis genomen van het besluit van de voorzitter om zijn hamer neer te leggen. Ik heb veel waardering voor het werk dat de voorzitter heeft gedaan. Volgens mij moeten wij ons hetgeen hij signaleert, aantrekken. Hij signaleerde dat het niet altijd even duidelijk is waar de scheidslijnen lopen. Ik vind het goed dat wij inmiddels het volgende hebben verduidelijkt voor zowel de CROS als de Alderstafel. Als het een structureel probleem is, moet je er goed naar kijken. De verhoudingen en posities moeten namelijk scherp afgebakend blijven. Uit de brief van de ex-voorzitter heb ik begrepen dat dit onderscheid niet altijd even helder is; er moet dus transparantie zijn. Wij zijn op dit moment met een aantal direct betrokkenen in gesprek om te bekijken hoe wij een adequaat antwoord op de vraag kunnen geven. Ik hoop dat ik daarmee tegemoet kom aan hetgeen mevrouw Van Gent suggereert. Ik ben het namelijk met haar eens dat volstrekt helder moet zijn wie waarvoor verantwoordelijkheid draagt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ten eerste word ik graag over de uitkomsten van die gesprekken geïnformeerd. Ten tweede hoor ik geluiden dat je kunt oprassen bij de Alderstafel als je het niet eens bent met het advies. Het kan toch geen verzameling van kritiekloze jaknikkers zijn? Ik begrijp dat de staatssecretaris daar ook niet op uit is. Daarom dring ik erop aan om het nog eens heel nauwkeurig te onderzoeken. De voorzitter van CROS is namelijk niet zomaar opgestapt; hij heeft daarvoor een onderbouwing gegeven. Ik wil ten eerste weten hoe het met deze kwestie precies zit en ten tweede of het vaker gebeurt en of mensen die kritiek hebben langzaam, maar wel zeker, eruit gebonjourd worden. Als dat namelijk zo is en als dergelijke verhalen steeds vaker naar voren komen, is de tafel gewoon mislukt.

Staatssecretaris **Atsma**: Volgens mij is dit geen terechte vooronderstelling van mevrouw Van Gent. De CROS is namelijk juist bedoeld om alle meningen van betrokkenen bij elkaar aan tafel te krijgen, zodat men over de kritische kanttekeningen van gedachten kan wisselen en naar een

oplossing kan zoeken. Juist de CROS is het gremium bij uitstek waar je kanttekeningen kunt plaatsen. Ik ben zelf overigens met een aantal mensen uit de CROS in overleg gegaan. Als ik alles wat toen is besproken, moet filteren op het woordje «kritiek» of de vertaalslag daarvan, was de zaal inderdaad heel snel leeg geweest. Het is dus juist bedoeld om met elkaar in gesprek te komen en te blijven en vooral om oplossingen te zoeken die uiteindelijk tot doel hebben om hetgeen waaraan mevrouw Dijkema in haar bijdrage refereerde, de potenties van Schiphol, te benutten op een wijze die ook voor de omwonenden acceptabel is. Dat is het vertrekpunt. Het past niet om mensen die kritiek hebben of die het ergens niet mee eens zijn, de deur te wijzen. Als dat het vertrekpunt zou zijn, zou ik onmiddellijk zeggen: zo zijn wij niet met elkaar getrouwd. Op heel veel terreinen zijn wij zo niet met elkaar getrouwd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was niet helemaal mijn vraag. Ten eerste heeft de voorzitter van een wettelijk adviesorgaan z'n biezen gepakt; die is uit de Alderstafel gestapt. Ten tweede kun je wegwezen als je het niet eens bent met een bepaald advies. Ik zeg het nu zo scherp omdat ik vind dat dit de wereld uit moet. De staatssecretaris geeft aan dat hij met een aantal mensen gaat praten. Ik wil daarover graag geïnformeerd worden, want dit moet gewoon van tafel.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb een- en andermaal gezegd dat het onzin is wat mevrouw Van Gent vooronderstelt, namelijk dat je je biezen kunt pakken als je het ergens niet mee eens bent. Integendeel, de CROS is juist bedoeld om alle geluiden bij elkaar te brengen en te bekijken wat de oplossingen zijn. Dat wil ik gezegd hebben. Mevrouw Van Gent vraagt mij ervoor te zorgen dat de Kamer geïnformeerd wordt over de conclusies en gevolgtrekkingen uit het opstappen van de voorzitter. Dat heb ik al toegezegd. Ik vind ook dat je daarmee iets moet doen, maar je moet niet verplicht opstappen als je het ergens niet mee eens bent. Als dat zo zou zijn, zijn wij op een volstrekt verkeerde manier bezig. Dat wil niemand: de Kamer niet, de Alderstafel niet en de CROS zelf ook niet.

De **voorzitter**: De essentie van wat mevrouw Van Gent zegt, is dat de Kamer goed geïnformeerd blijft over het functioneren van het overleg en de gesprekken die de staatssecretaris zal gaan voeren. Kan de staatssecretaris dit toezeggen?

Staatssecretaris **Atsma**: Ja hoor. De Kamer wordt echt geïnformeerd over de uitkomsten ervan, omdat wij het zelf buitengewoon belangrijk vinden dat het draagvlak dat dankzij de Alderstafel is gecreëerd, in stand blijft. Daardoor blijven namelijk ontwikkelingsmogelijkheden voor Schiphol bestaan. Dat draagvlak moeten wij koesteren en versterken waar het kan. Dat is de ambitie. Daarom moet iedereen zo veel mogelijk meedoen en erbij betrokken worden.

De **voorzitter**: Volgens mij is er nog een interruptie van de heer Graus. Gaat die interruptie over hetzelfde punt?

De heer **Graus** (PVV): Dit is geen interruptie; het mag ook niet van mijn twee interrupties afgaan. Ik wil een opmerking maken. De staatssecretaris heeft mij, mogelijk per abuis, twee keer verward met de heer Bashir. Hij zei namelijk dat ze eruit gemieterd waren, maar ik juist niet. Ik vroeg of dat zo was. Ik wil daarom niet met de heer Bashir verward worden. Dat zeg ik ook voor het verslag.

Staatssecretaris **Atsma**: Mijnheer Graus, het laatste wat ik wil, is de heer Graus en de heer Bashir met elkaar verwarren. Zij zouden dat zelf wellicht

heel prettig vinden, maar dat kan ik mij noch van de heer Bashir, noch van de heer Graus voorstellen.

Een aantal van de leden is nogal uitgebreid ingegaan op zaken die in eerste instantie door de heer Bashir zijn aangekaart. Laat ik beginnen met de meer algemene vraag van de heer Bashir, die meteen raakt aan de Luchtvaartnota die wij in februari hebben besproken. Hij vroeg: hoe zit het met de voorspellingen, de scenario's en de ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens. Ik neem aan dat de heer Bashir vooral op Schiphol doelt, omdat het toeslaan van de economische crisis hoe dan ook effecten heeft gehad op het luchtvaartverkeer van en naar Schiphol. Dat ontkent niemand, maar dat betekent niet dat de cijfers uit de Luchtvaartnota inmiddels achterhaald zijn. Ik gaf al aan dat de Luchtvaartnota eerder is geschreven, maar eind 2010 is geactualiseerd en in februari 2011 door de Kamer is besproken. Het is bekend dat wij in de Luchtvaartnota zijn uitgegaan van 580 000 vliegbewegingen. Daarvan moeten 510 000 bewegingen op termijn op Schiphol worden geacommodeerd en moeten 70 000 over twee regionale luchthavens, Eindhoven en Lelystad, worden verdeeld. Wij hebben dat met de Kamer besproken en zij heeft daaraan brede ondersteuning gegeven.

Men kan zich afvragen wat het effect van de crisis op die cijfers is; wordt het niet tijd om de cijfers bij te stellen? Het is waar dat er door de dip in de economie een forse teruggang van het aantal vluchten van en naar Schiphol is geweest. De verwachting is echter dat Schiphol dit jaar op circa 413 000 tot 415 000 vliegbewegingen zit. Volgend jaar zal het aantal vliegbewegingen substantieel hoger zijn. Kortom, de komende jaren gaat de ontwikkeling wel in de richting van de 510 000 vliegbewegingen zoals in de Luchtvaartnota is geschetst. Wij verwachten dat Schiphol dat aantal op termijn dus wel degelijk haalt. Wat mij betreft, is er dus geen enkele reden om de cijfers aan te passen. Wij lopen in de pas met de prognoses die de Kamer heeft gekregen. De ontwikkelingen voor Eindhoven Airport en Lelystad Airport moeten daarom wat mij betreft nagekomen en waargemaakt worden.

De heer Alders heeft zijn tafel over Eindhoven afgerond en daarover is gerapporteerd. De Kamer weet dat wij inmiddels tot de conclusie zijn gekomen dat Eindhoven de potentie heeft om 25 000 vliegbewegingen te accommoderen. Daarnaast speelt de discussie over Lelystad. Met name daarover hebben eigenlijk alle fracties de nodige vragen gesteld. Volgens mij heeft mevrouw Van Gent niet zozeer op Lelystad ingezoomd, maar mijns inziens hebben met name de heer Haverkamp, mevrouw Dijkema, mevrouw De Caluwé en de heer Graus Lelystad heel expliciet benoemd. De heer Haverkamp zei dat in 2008 al een signalering is gemaakt over de potentie van Schiphol; wat is daar vervolgens mee gebeurd? Dat klopt, maar ook in 2008 is al aangegeven dat 2015 het scharnierjaar in de ontwikkeling van Lelystad is. Er is in februari tegen mij gezegd: maak vaart met de ontwikkeling van Lelystad Airport. Ik vind dat zelf ook. Ik heb ook tegen de desbetreffende bestuurders in Lelystad en in de polder Flevoland gezegd dat het wat mij betreft serieus moet worden opgepakt. Wij hebben daarom een plan van aanpak overhandigd, met daarin mogelijke stappen om te komen tot de ambitie die door de Alderstafel is verwoord. Die ambitie is echter niet van vandaag op morgen gerealiseerd; dat beseft iedereen. Er moet een aantal zaken worden geregeld. Allereerst moeten wij ervoor zorgen dat het luchtruim voldoende mogelijkheden biedt om het voor Lelystad geraamde aantal vluchten dat in de stukken genoemd is, te realiseren. Lelystad wil daar zelf ook voor gaan. De luchtruimdiscussie is complex; een aantal leden der Kamer weet dit ook. Wij moeten namelijk interferentie voorkomen tussen Schiphol enerzijds en militair luchtvaartverkeer anderzijds. Dat vergt een fijnmazige afstemming en daar heeft de Kamer een halfjaar geleden terecht op gewezen.

Naast het luchtruim is het ook de vraag of Lelystad erin slaagt om een sluitende businesscase te maken van buitengewoon belang. Die sluitende businesscase voor Lelystad heeft alles te maken met de vraag: is het luchtruim geschikt voor hetgeen wij op Lelystad willen realiseren? De businesscase is ook afhankelijk van de vraag of wordt geïnvesteerd in verlenging van de baan op Lelystad Airport. Ik merk het volgende op over dat laatste punt. Wij hopen dat binnenkort, in het komende halfjaar, duidelijkheid komt over de vraag of juridische belemmeringen kunnen voorkomen dat groen licht wordt gegeven voor de verlenging van de baan. De exploitant zal daarin moeten investeren. Dat is geen opgave voor de bv Nederland en de Kamer – wij zijn samen de overheid – maar de exploitant moet dat willen doen in de wetenschap dat Lelystad 35 000 vliegbewegingen van Schiphol kan accommoderen. Wij denken daarom dat er een serieuze kans is om een sluitende businesscase te maken. Ook de luchtverkeersleiding is van belang. Daarover hebben de heer Haverkamp en anderen in het recente verleden uitgebreid van gedachten gewisseld: wat moet je doen om te komen tot een volwaardige luchtverkeersleiding op Lelystad Airport? Ook dat heeft alles te maken met de vraag of er sprake kan zijn van een sluitende exploitatie. Die vraag hebben wij aan de luchthaven van Lelystad voorgelegd. De eigenaar, de exploitant, van Lelystad Airport is zich daar terdege van bewust. Ik ben met mevrouw De Caluwé en de heer Haverkamp van mening dat er serieus werk moet worden gemaakt van hetgeen wij tot nu toe over de mogelijkheden van Schiphol hebben gezegd.

De rijksoverheid, de provincie en de gemeente kijken ook naar de infrastructurele consequenties als je het allemaal voor elkaar krijgt. Er is ruimhartig gezegd dat wordt ingespeeld op extra stationscapaciteit bij Lelystad. Daar is ruimtelijk al in voorzien; die mogelijkheden zijn volledig aanwezig. Het Rijk, de gemeente en de provincie zijn positief. Ondernemend Flevoland heeft ook een niet onbelangrijk signaal afgegeven, namelijk dat men zelf de bereidheid heeft om te investeren in een volwaardige luchthaven. De bal ligt nu bij de exploitant en wij wachten op de uitkomsten van de luchtruimdiscussie. Het is ook niet onbelangrijk dat de heer Alders eind dit jaar/begin volgend jaar met zijn rapportage komt waarin hij de mogelijkheden, belemmeringen dan wel potenties voor Flevoland in beeld brengt. Daar is het wachten op. Zo kom je snel bij het jaar 2015. Dat wil echter niet zeggen dat je daarvoor niet met een verdere ontplooiing en groei op Lelystad Airport kunt beginnen. Integendeel, dat kan al heel snel nadat de baanverlenging is gerealiseerd. Men weet wat de capaciteit van de nieuwe baan is en wat dit aan extra luchtvaartbewegingen met zich kan meebrengen. De potentie is dan al aanwezig en daarom ik zie daarvoor geen enkel probleem, temeer omdat het groeisce­nario voor Schiphol de komende jaren nog wel rek en ruimte biedt. Dat zei ik al in antwoord op een vraag van de heer Bashir. Dat staat los van de vraag of maatschappijen wel op Lelystad willen vliegen. Daaraan kan ook een impuls worden gegeven, maar daarvoor zijn in de eerste instantie de exploitant en Schiphol aan zet.

De heer **Haverkamp** (CDA): De staatssecretaris geeft aan dat de bal bij de exploitant ligt. Ik heb meer het idee dat ik in het spel balletje-balletje ben beland, want elke keer zie je de bal weer ergens naartoe flitsen. Daarom vroeg ik de staatssecretaris: kunt u eens een schema van de zaken die op het bordje van de rijksoverheid liggen en wanneer die opgeleverd worden? Dat was mijn concrete vraag. De overheid is zelf eigenaar van de exploitant en daarom verwacht ik dat de staatssecretaris gesprekken heeft met de directie, als hij het belangrijk vindt. Hebben die gesprekken plaatsgevonden? Inzake de luchtverkeersleiding heb ik gevraagd: wat vindt de staatssecretaris van de tarievendiscussie? Wordt het gedeeld met de andere gebruikers van Schiphol, omdat Lelystad straks onderdeel van het grote Schiphol uitmaakt?

De **voorzitter**: Ik vraag de staatssecretaris om kort antwoorden. Er zijn namelijk nog behoorlijk wat vragen op dit punt.

Staatssecretaris **Atsma**: De heer Haverkamp stelde twee concrete vragen. Ik kom allereerst op het tijdschema. Ik heb al gezegd dat de heer Alders eind dit jaar/begin volgend jaar rapporteert. In december of januari presenteert hij dus zijn Alderstafel over Lelystad Airport. Dat lijkt mij heel cruciaal voor alles wat wij hier zeggen, voor de verdere ontwikkeling. De Kamer mag dan ook van ons verwachten dat wij op basis van de Alderstafel zeggen wat het tijdschema wordt. Ik ben graag bereid om dat toe te zeggen. Het zal begin 2012 zijn, in dit parlementaire jaar dus. De overheid is natuurlijk mede-aandeelhouder van Schiphol, maar wij zijn ook eraan gehouden de exploitatie van de Lelystad Airport daarbij in ogenschouw te nemen. Wij kunnen moeilijk zeggen: u zult het doen, als er geen zicht is op een sluitende businesscase. Dat laat onverlet dat wij richting Schiphol het signaal hebben afgegeven dat het de Kamer en het kabinet ernst is met het verder ontwikkelen van Lelystad Airport. Dat signaal geven wij wel af, maar het is terecht dat ook van de zijde van Schiphol wordt gevraagd om in elk geval een sluitende businesscase te presenteren. Dat kan alleen maar als is voldaan aan de verschillende randvoorwaarden die ik noemde. Ik zeg nogmaals toe dat de Kamer het tijdschema over een halfjaar krijgt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik hoorde «begin 2012». Wat mij betreft is januari beter dan nu nog een halfjaar wachten.

Staatssecretaris **Atsma**: Met alle respect, maar het is nu de negende maand van het jaar. Ik heb de rapportage van de heer Alders niet in de hand. Hij heeft toegezegd in december/januari te zullen rapporteren, mede door de druk van de Kamer. Dan vind ik het niet te veel gevraagd om in het eerste kwartaal, voor 1 april, de Kamer erover te berichten; ik probeer het zo snel mogelijk na de rapportage van de heer Alders te doen, maar ik moet eerst iets hebben.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): De staatssecretaris zei: wij wachten op de businesscase van Lelystad – dat is begrijpelijk – en op de uitkomst van de luchtruimdiscussie om volgende stappen te kunnen zetten. Het is een beetje een kip-eiverhaal. De businesscase is namelijk gedeeltelijk afhankelijk van de luchtruimdiscussie, zeker als je het hebt over de investeringen voor de lange termijn op Lelystad Airport. De staatssecretaris zei dat er mogelijk tot 2015 nog geen oplossing is, maar heeft hij mogelijkheden om de procedure te versnellen en op de lange termijn sneller knopen voor de businesscase te kunnen doorhakken? Ik heb ook nog een vraag over de luchtverkeersleiding. De verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling daarvan ligt bij de exploitant en die moet LVNL vragen om hulp te bieden. Kan de staatssecretaris wat meer druk uitoefenen zodat het sneller tot een oplossing komt?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb mevrouw De Caluwé goed verstaan. Wij hebben de ruimte genomen om de druk vanuit de Kamer door te geleiden. In juni hebben wij de Kamer een brief gestuurd waarin de kaders van de luchtruimvisie zijn geschetst. Dat is het vertrekpunt. Het wachten is nu op de heer Alders. Daarna zullen wij de kamer het tijdspad zo snel mogelijk doen toekomen. Elke versnelling is welkom, maar het moet wel realistisch zijn in verband met de drie verschillende tijdspaden. Ik ben het met mevrouw De Caluwé eens dat het een beetje een kip-eiverhaal is. Als er echter zicht is op verlenging van de baan kan de discussie die binnen Defensie wordt gevoerd ons wellicht aan voldoende luchtruimcapaciteit helpen. Mevrouw De Caluwé begon ook over de problematiek van general aviation. Als wij naar de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport kijken –

en dat wil zij – is een van de voor de hand liggende consequenties dat general aviation, de kleine luchtvaart, daar iets minder ruimte krijgt. Daarvoor moeten wij ook weer een oplossing vinden. Alles hangt dus met alles samen.

Ik zei al dat de snelheid er wat ons betreft zo veel mogelijk in blijft, maar tot het onmogelijke is niemand gehouden. Op basis van hetgeen er straks ligt, vind ik dat ook de exploitant verantwoorde keuzes voor de lange termijn kan maken. Die verantwoorde keuzes houden in dat er keuzes worden gemaakt over de vraag «wel of geen luchtverkeersleiding?». Willen wij een volwaardige luchthaven van Lelystad Airport maken, is dat volgens mij nodig. Wij hebben al aan meerdere instanties duidelijk gemaakt dat de samenhang met Schiphol wat ons betreft juist bij Lelystad nooit uit het oog verloren kan worden. Wij moeten eigenlijk vanuit één gezamenlijke optiek naar het gebied kijken, anders kan het goed misgaan en dat wil niemand. Dat idee wordt overigens breed gesteund. Voor Schiphol kunnen alle signalen die recentelijk vanuit ondernemend Flevoland zijn gekomen een steun in de rug zijn. Ik doel op de bereidheid om ook in financiële zin de nek uit te steken. Als iedereen op die manier ermee bezig gaat, kan ik mij niet voorstellen dat de realisatie, in de ogen van sommigen, een lange lijdensweg moet worden. Ik ben daar veel optimistischer over.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb altijd geleerd dat je een paard wel naar het water kan brengen, maar dat je een paard niet kunnen dwingen om te drinken. Het lijkt erop dat de exploitant in dit geval het paard is. Dat paard staat voor het water, maar twijfelt of het wel moet drinken. Die twijfels hebben misschien te maken met mogelijk tegenvallende cijfers over vliegbewegingen op termijn. Die twijfels hebben misschien ook te maken met de positie van Lelystad in het land. Daarom wil ik nu graag van de staatssecretaris horen welke signalen hij van de exploitant krijgt. Politiek-bestuurlijk vinden wij uitwijken naar Lelystad allemaal een prachtige gedachte, maar als het bedrijfsleven – ik doel niet op het bedrijfsleven in Lelystad zelf – alle luchtverkeersorganisaties, de exploitant en grote vliegorganisaties aarzelingen hebben, vind ik dat de staatssecretaris dat nu eerlijk moet zeggen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik houd mij een beetje vast aan de signalen van de directie van Lelystad Airport. Als mevrouw Dijksma zegt dat Schiphol de exploitant is, weet zij ook wie bij de exploitant op de loonlijst staat. De directie van Lelystad Airport is buitengewoon positief en optimistisch over de kansen. Ik vind ook dat de directie binnen de Schiphol Group de beste ambassadeur kan en moet zijn. Dat signaal is heel positief. Schiphol zegt tegen iedereen, ook tegen ons, dat een aantal discussies nog niet uitgekristalliseerd is. Het gaat bijvoorbeeld om de discussie met Defensie, de positie van Eindhoven Airport en een aantal andere ontwikkelingen. Wij hebben echter een- en andermaal aangegeven dat de hubfunctie de kern van mainport Schiphol is. Die hubfunctie willen wij overeind houden en daarom hebben wij gezegd: zorg ervoor dat er op tijd voldoende ruimte voor anderen is, zodat de hubfunctie van Schiphol niet in gevaar komt. Volgens mij benadrukte de heer Graus dat ook in zijn bijdrage. Hij hecht ook zeer aan versterking van de internationale mainportfunctie van Schiphol. Dat is het vertrekpunt en daarmee wordt Schiphol ook gedwongen om op tijd naar alternatieven uit te zien. Een van de voor de hand liggende alternatieven hebben wij op dit moment te pakken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het zou helpen als de overheid zelf allereerst alle losse eindjes die een sluitende businesscase in de weg staan, aan elkaar knoopt, in plaats van achteroverleunend te wachten op de businesscase. Ik heb daarover twee vragen. In 2009 heeft de voorganger van de staatssecretaris al toegezegd om het maximumaantal van 510 000

vliegbewegingen via een AMvB vast te leggen in het Luchthavenverkeersbesluit. Dan is meteen helder wat de limiet is en dat iedereen die daaroverheen wil, moet uitwijken. Die druk kun je uitoefenen, maar is dat al gebeurd? Zo nee, waarom niet? Ik kom op mijn tweede vraag. Is de staatssecretaris niet van mening dat een aantal mogelijkere problemen – hij noemt terecht de discussie met Defensie – versneld moeten worden afgewikkeld, voor de businesscase? De staatssecretaris weet namelijk net zo goed als ik dat het bedrijfsleven en in dit geval ook de exploitant, als dit onduidelijk blijft, niet zomaar elk risico nemen. Dat begrijp ik ook.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat is een heel relevante vraag. Het vastleggen van het een en ander, zoals mevrouw Dijkma suggereert, kan pas aan het einde van het experiment, eind volgend jaar. Dat kan dan een serieuze overweging zijn. Ik kan mij voorstellen dat wij daar in de loop van volgend jaar op terugkomen. Het is mij echter iets te gemakkelijk om te spreken over een paard dat aan het water staat en over losse eindjes. Dat weet mevrouw Dijkma zelf ook. Losse eindjes zijn, in het geval van de exploitant, heel snel losse financiële eindjes. Ik wil daarvan wegblijven, omdat het volgens mij vooral aan de exploitant en aan niemand anders is om de businesscase sluitend te maken. Ik hoop niet dat mevrouw Dijkma bedoelde te zeggen dat de losse financiële eindjes maar door het Rijk aan elkaar geknoopt moeten worden. Ik ben echter met mevrouw Dijkma van mening dat wij richting Schiphol een prikkelend en stimulerend beleid over de positie van Lelystad Airport moeten uitdragen. Dat heb ik eerder in reactie op de moties van de heren Haverkamp en Huizing ook gezegd. Daarover bestaat geen enkele twijfel. Ik heb dat uitgedragen en ik heb dat in juni nog eens onderstreept met het plan van aanpak. Vanavond heb ik nogmaals benadrukt dat wij er zeer aan hechten dat de ambities worden waargemaakt. Dat is volgens mij in lijn met de opdracht die de Kamer ons heeft gegeven.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben vooral verbaasd over de definities die gehanteerd worden. Als er bijvoorbeeld meer dan 10 000 zakelijke reizigers op een route zijn, wordt het als een zakelijke route gemarkeerd. De route wordt dan bijvoorbeeld aan de KLM overgelaten, maar een luchtvaartmaatschappij als ArkeFly wordt in feite gedwongen om vanaf Lelystad te vliegen. Naast die 10 000 zakelijke reizigers op de route naar Barcelona, zijn er echter 100 000 vakantiegangers. Is de staatssecretaris het met mij eens dat hierbij sprake kan zijn van concurrentievervalsing? Hoe zorgt hij ervoor dat luchtvaartmaatschappijen vanaf Lelystad Airport gaan vliegen?

Staatssecretaris **Atsma**: Er is absoluut geen sprake van concurrentievervalsing. Integendeel, het is aan de exploitanten om maatschappijen en passagiers te verleiden. Dat is overigens een algemene economische wet die voor heel veel activiteiten geldt. Het is niet meer en niet minder. Ik hoef alleen maar te wijzen op het geweldige voordeel dat een automobilist heeft als hij z'n auto bij Lelystad Airport kwijt wil in plaats van bij Schiphol. Dat is een van de assets die je kunt inzetten. Laat het vooral aan de exploitanten over om concurrentievoordeel of -nadeel aan de maatschappijen duidelijk te maken. Daarom beantwoord ik de vraag van de heer Bashir absoluut ontkennend.

De heer **Bashir** (SP): Zegt de staatssecretaris daarmee ook dat hij luchtvaartmaatschappijen op Schiphol niet zal dwingen om over te stappen? Bijvoorbeeld Transavia, een dochter van de KLM, heeft al duidelijk aangegeven: wij gaan niet naar Lelystad.

Staatssecretaris **Atsma**: Niemand kan gedwongen worden. Iemand wees in een bijzin even op de slots. Dwingen kan dus niet, maar het is wel een groeimarkt; er zijn steeds nieuwe ontwikkelingen. Je moet dus inspelen op de kansen die zich aandienen. Het woord «dwingen» komt sowieso niet snel in het woordenboek van dit kabinet voor, maar ook als je wilt dwingen, word je volgens mij met heel veel internationale wet- en regelgeving geconfronteerd. Het lijkt me dus niet de juiste benadering. Volgens mij is de heer Bashir daarmee gerustgesteld.

De heer **Graus** (PVV): Mevrouw de voorzitter. Ik wil graag iets buiten het boekje doen, waarvoor ik ook graag een interruptie wil opofferen. U hebt de dierenambassadeur in uw midden. Er werd over de kip en het ei gesproken. Ik wil duidelijk stellen dat de kip er eerder was dan het ei. Of je nu in het scheppingsverhaal of in de evolutieleer gelooft, een ei kan niet geschapen worden maar een kip wel. Mevrouw Dijkema hecht altijd veel aan feitelijke juistheden. Een paard naar het water brengen en het dwingen om te drinken kan wel. Ik heb jarenlang noodhulp aan paarden gegeven en ik heb honderden paarden die niet wilden drinken, gedwongen om te drinken, al was het maar om medicatie toe te dienen. Dat kan heel gemakkelijk; dat wilde ik ook even duidelijk stellen.

De **voorzitter**: De relatie met de luchtvaart is mij niet volledig duidelijk geworden, maar vooruit.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Zo meteen zien wij ze nog vliegen. Ik heb een meer procedurele vraag; het is geen truc. Ik hoorde net een half ingeslikte bijzin van de staatssecretaris over Airport Eelde. Komt hij daar nog uitgebreider op terug? Mag ik even een knikje?

Staatssecretaris **Atsma**: U kent mijn enthousiasme voor Eelde, maar ik heb Eelde nog niet genoemd. Ik weet dus niet waar mevrouw Van Gent die halve bijzin heeft gehoord, maar ik kom er absoluut nog op terug. Eigenlijk heeft iedereen naar de geschillencommissie gevraagd. Laat ik bij de meest recente informatie beginnen. Die informatie haal ik niet uit de krant, zeg ik tegen een aantal Kamerleden. De Kamer heeft in het verleden terecht veel aandacht gevraagd voor de positie van de consument. Zij heeft terecht gezegd dat de positie van de consument versterkt moet worden en dat er van rijkswege stappen moeten worden gezet als daarvoor geen initiatieven vanuit de verschillende sectoren zijn, met name de luchtvaartsector. De geschillencommissie is op enig moment ontstaan. Volgens mij kent u allen de voorgeschiedenis zeer wel. De geschillencommissie leek enthousiast aan de gang te kunnen gaan, op basis van de bereidheid van een groot aantal maatschappijen om daarin te participeren. In 2009 is de geschillencommissie begonnen. Wij dachten allen dat dit een goede stap zou zijn. Het is ook een goede stap geweest, maar er is een aantal complexe factoren bij komen kijken. Als je vanuit de luchtvaartsector een geschillencommissie in het leven roept, is het cruciaal dat zo veel mogelijk maatschappijen zich daarbij aansluiten. Men werkt op basis van zelfregulering en dat spreekt u allen volgens mij ook zeer aan. Maatschappijen moeten dan ook allemaal meedoen, wil het echt goed werken.

Tot nu toe hebben veel maatschappijen zich bij de geschillencommissie aangesloten, maar niet alle maatschappijen. Daarop werd gevraagd: staatssecretaris, kunt u daar iets aan doen? Je kunt gaan praten met de maatschappijen die zich niet op vrijwillige basis bij de geschillencommissie willen aansluiten; zelfregulering. Je kunt het proberen en het nog eens proberen, maar als het niet lukt, komt bijna automatisch de vraag naar voren: kun je via een wetgevend kader regelen dat er een vorm van geschillenbeslechting wordt georganiseerd? Iedereen zou dan bij wet verplicht worden om zich daarbij aan te sluiten. Dat hebben wij onder-

zocht, zowel de vraag of je maatschappijen kunt verplichten om zich bij een geschillencommissie in Nederland aan te sluiten als de vraag of je de slag eventueel via de luchthavens kunt maken. Iedereen die in Nederland landt, zou zich dan via de lijn van de luchthavens bij een geschillencommissie moeten aansluiten. Beide opties bleken echter juridisch niet haalbaar.

Het merkwaardige fenomeen doet zich voor dat een flink aantal maatschappijen zich niet wil aansluiten bij de zelfregulering door middel van een geschillencommissie. De bedrijven die dat wel willen en die zich in de afgelopen jaren in die zin positief hebben uitgelaten, accepteren dan enerzijds dat er op basis van zelfregulering afspraken worden gemaakt maar anderzijds worden zij ermee geconfronteerd dat eenieder die het desondanks niet met zo'n uitspraak eens is, nog naar de rechter kan stappen. Wij zitten nu in een situatie waarin een groot aantal maatschappijen zegt: als dat het geval is, wat heeft de zelfregulering waarvoor wij onze nek hebben uitgestoken nog voor toevoegde waarde? Men stapt immers toch naar de rechter. Dat is de ene kant van de medaille. De andere kant van de medaille is dat er op basis van de Europese wet- en regelgeving ook een aantal ontwikkelingen zijn geweest. Ik hecht eraan om dat bij de Kamer onder de aandacht te brengen, omdat de inspectie juist door de Europese wet- en regelgeving een andere en steviger positie heeft gekregen voor conflicten waarmee consumenten, reizigers, worden geconfronteerd. De inspectie ziet nu ook toe op het naleven van de Europese wet- en regelgeving. De inspectie doet dat niet zomaar, maar heeft daar ook een instrumentarium voor en kan maatschappijen dus ook op hun gedrag aanspreken. Het aanspreken van maatschappijen, zodat zij zich aan de spelregels houden, is hetgeen de consument wil. Het doel dat je via de geschillencommissie en de zelfregulering wilt realiseren, wordt voor een deel ook via de Europese wet- en regelgeving bereikt. De inspectie ziet daarop toe.

Ik vond het van belang om dit te zeggen, temeer omdat er in 2010 850 zaken door de consument, de reiziger, aan de geschillencommissie zijn voorgelegd. De inspectie heeft het afgelopen jaar 9 000 zaken binnengekregen. Dat zijn cijfers van recente datum, maar die laten wel een spectaculaire ontwikkeling zien. De inspectie kreeg namelijk in 2009 1200 zaken te behandelen, in 2010 9000 zaken, en daaruit blijkt een enorme ontwikkeling. Dat wordt door niemand betwist. Het is ook goed geweest voor de consument, de reiziger. Wij staan nu voor het dilemma of wij moeten blijven inzetten op een geschillencommissie op basis van zelfregulering. Wij willen dat wel, maar wij zijn in feite geen partij. Het wetgevend kader dat op de plank zou liggen, voegt niet of nauwelijks iets toe. Daarmee halen wij namelijk een heel ander instrumentarium van stal. Een andere optie is het verder verfijnen van het instrumentarium dat wij via de inspectie, op basis van de Europese wet- en regelgeving, in handen hebben. Die vraag heb ik gisteren aan de BARIN en aan vertegenwoordigers van de Consumentenbond voorgelegd, omdat eenieder het erover eens is dat het een positieve ontwikkeling is. Dit is de laatste stand van zaken en ik heb ook met betrokken partijen afgesproken dat wij, ook op basis van dit overleg, zo snel mogelijk weer om de tafel gaan zitten om te bekijken hoe het verder moet. Ik wilde dit toch iets breder duiden dan de berichtgeving wellicht doet vermoeden.

Voorzitter: Dijksma

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Laat duidelijk zijn dat wij willen dat de consument effectief toegang heeft tot diens Europese rechten. De staatssecretaris zegt nu dat het wellicht niet meer nodig is om het via zelfregulering te doen. De inspectie heeft namelijk ook meer tanden gekregen en kan maatschappijen op hun gedrag aanspreken, maar welke tanden heeft de inspectie dan precies? Alleen aanspreken op het gedrag is

blijkbaar niet voldoende geweest, daarom vraag ik concreet: welke tanden heeft de inspectie?

Staatssecretaris **Atsma**: Het aantal van 9 000 zaken mag erop duiden dat de inspectie ook individuele klachten meeneemt. De inspectie heeft een palet aan instrumenten. Die instrumenten variëren van een goed gesprek, tot een waarschuwing en sanctionering. Die sanctioneringstrap kan tot heel forse bedragen dan wel tot andere maatregelen leiden. Alle inspecties hebben vergelijkbare sanctiemogelijkheden.

De heer **Bashir** (SP): Sommige geschillen die voor de geschillencommissie zijn gekomen zijn positief uitgevallen voor de consument. Vervolgens is de luchtvaartmaatschappij die het aanging echter naar de rechter gestapt om daartegen te procederen. Dit had tot gevolg dat er stapels brieven door de brievenbus van de consument vielen en hij zich helemaal de pleuris schrok: wat krijg ik nu, moet ik voor de rechter komen en al deze stukken behandelen? Dan begrijp je meteen dat de consument veel minder bereid is om zijn recht te halen. Nu dreigt hetzelfde te gebeuren, namelijk als de inspectie zegt: deze reiziger heeft recht op compensatie, kunnen de luchtvaartmaatschappijen nog steeds zeggen: wij betalen het niet. Dan moet de consument alsnog naar de rechter. Is de staatssecretaris bereid om klip-en-klaar duidelijk te maken dat de inspectie ook op individuele basis hard optreedt tegen luchtvaartmaatschappijen en let op de naleving van EU-wetgeving?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik kan de heer Bashir verzekeren dat de bedragen van een last onder dwangsom er vaak niet om liegen, waardoor luchtvaartmaatschappijen over het algemeen wel bewegen. Het is dus een instrument dat er zeker toe doet. Ik maak overigens bezwaar tegen een opmerking van de heer Bashir in de eerste termijn. Hij wekte de suggestie dat alles wat gebeurt, wat niet altijd goed is en je ook niet goed hoeft te praten, onder het woord «zwendel» valt. Ik wil gezegd hebben dat ik daar moeite mee heb. Soms handelen maatschappijen op zich te goeder trouw, maar is er discussie over de vraag of je aansprakelijk bent. Ik vind het te ver gaan om daarvoor het woord «zwendel» te gebruiken. Het instrumentarium van de inspectie reikt heel ver. Ook als je naar de rechter gaat, geeft dat nog geen garantie dat je als consument iets binnenhaalt. Het instrumentarium van de inspectie kan dus wel degelijk effectief zijn. Overigens, de vragen die maatschappijen ons stellen over de handhaving door de inspectie geven een indicatie dat men daar gevoelig voor is.

De heer **Bashir** (SP): Ik begin met een nuancering. Ik heb niet gezegd dat er sprake is van zwendel, maar dat het steeds meer lijkt op een schoolvoorbeeld van zwendel. Ik doel erop dat grote bedrijven samenspannen tegen de wet en de wetgever om op die manier hun plichten niet na te komen. Om het iets concreter te maken en te weten te komen waar wij aan toe zijn, stel ik de volgende vraag. Is de staatssecretaris bereid om op een rij te zetten wat de inspectie kan doen en wanneer opgetreden kan worden? Kunnen wij die informatie snel krijgen? Het is namelijk al zes jaar bezig, de Kamer staat nog steeds te springen om actie, maar er gebeurt weinig.

Staatssecretaris **Atsma**: Laat daar geen misverstand over bestaan. Ik heb gisteravond al het volgende aangegeven. Als het instrumentarium dat wij nu hebben, verbeterd kan worden, laten wij daarover dan met de Consumentenbond en de maatschappijen praten. Er worden soms bewust zaken voor de rechter gebracht om duidelijkheid te krijgen. Europa wil namelijk ook nog een aantal zaken, die op grond van de verordening niet duidelijk zijn, specificeren. Daarom zeg ik nogmaals: men doet het niet altijd helemaal bewust, omdat men het fout wil doen, er is ook te veel

onduidelijk. Ik zeg graag toe – daarmee ga ik zelfs nog verder – dat wij op basis van een vervolgesprek met de consumentenorganisatie, de maatschappijen en de inspectie, de mogelijkheden en de verdere nuancering van de versterking van de positie van de consument aan de Kamer kenbaar zullen maken. Daar voeg ik de instrumenten van de inspectie aan toe. Dat is geen enkel probleem; dat zeg ik graag toe. Ik maak me er sterk voor dat die informatie met een druk op de knop uit de computer te halen is, als zich er geen vreemde bewegingen van buitenaf mee bemoeien; u weet wat ik bedoel. De Kamer kan de informatie heel snel krijgen. Zij heeft die al een keer gehad, maar dat kan nog een keer. Dat is geen probleem.

De **voorzitter**: Met het oog op de klok zeg ik dat er nog een angstvallig groot aantal thema's te behandelen is, hoewel er nog relatief weinig tijd is.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat vind ik ook, voorzitter, maar u bent de baas, u treedt handhavend op en houdt toezicht. De geschillencommissie en Lelystad zijn natuurlijk wel twee majeure punten, inclusief de systematiek van de Alderstafel en datgene wat daar speelt.

Velen hebben gevraagd naar de begrippen «selectiviteit» en «matrix». Mevrouw Van Gent heeft bovendien de koppeling gelegd met duurzaamheid. De leden van de commissie hebben de matrix toegezonden gekregen. In de begeleidende brief heb ik al aangegeven dat alle genoemde opties worden uitgewerkt door Schiphol. De uitwerking daarvan wordt ook naar de Kamer gestuurd. Mevrouw Van Gent vroeg zich af of het begrip «duurzaamheid» ook een rol speelde in de matrix, in de selectiviteitscriteria. Duurzaamheid speelt wel degelijk een rol. De luchthaven beziet welk type vliegtuig er wel of niet geaccepteerd wordt en heeft bovendien het instrumentarium van de financiën, de betalingen en de vergoedingen in handen als optie voor het vertalen van het begrip «duurzaamheid». Aan een lawaaierig vliegtuig – om het zo maar te noemen – zit een ander tarief vast dan aan een stil vliegtuig. In die zin gaat dit zeker gebeuren. Ik vraag de steun van de Kamer om dit in de komende tijd verder uit te mogen werken.

De heer Haverkamp heeft aangegeven dat wij een aantal mensen op sleutelposities hebben binnen IATA en CANSO. Hij noemde met name de heer Riemens en de heer Hartman en vroeg zich af of dit ook iets betekent. Dit betekent vooral dat Nederland internationaal zijn mannetje of vrouwtje staat, niet alleen door de volumes, maar vooral door de wijze waarop Nederland de luchtvaart heeft georganiseerd. In de DEGAS-rapportage staat de Nederlandse luchtvaart aan de top van de veiligheidsladder. De Nederlandse luchtvaart, KLM en Schiphol staan op de duurzaamheidsladder aan de top. Deze posities willen wij niet alleen behouden, maar ook verder versterken. Ik zeg dit ook tegen mevrouw Van Gent, die hierover specifiek een paar vragen stelde, evenals mevrouw Dijkma. De duurzaamheidsaspecten spelen dus juist volop een rol.

Een ander niet onbelangrijk thema dat door een aantal leden is genoemd, is de tickettaks, de vliegtaks, de vliegbelasting. Ik benoem die in dit verband nogmaals. Ik weet wat het negatieve effect was van de invoering van de tickettaks, de vliegbelasting, op het gebruik van de luchthavens. Ik zie nu een heel andere ontwikkeling, waarop mevrouw Van Gent reeds wees. Ik vind deze niet negatief. Voor het milieu maakt het totaal niet uit of men vanuit Duitsland, België of Nederland vliegt. Dat moeten wij ook vaststellen. Ik vind het ETS, het emissiehandelssysteem, veel belangrijker. Mevrouw Dijkma en mevrouw Van Veldhoven noemden dit al, evenals de heer Graus in een andere context. De heer Graus vroeg of dit niet het einde van de Nederlandse luchtvaart betekent en mevrouw Van Veldhoven en anderen vroegen mij om ervoor te zorgen dat het ETS vooral hoog op de agenda blijft. Ik kan de leden der Kamer verzekeren dat Nederland

vasthoudt aan de afspraken rondom het ETS. Dat is het instrumentarium waarmee je de uitstoot kunt tegengaan, mevrouw Van Gent. Dat doe je niet door tegen de mensen te zeggen dat zij vooral vanuit Duitsland moeten vliegen. Nee, het instrumentarium is het ETS. Ik ben overigens met de heer Graus van mening dat dit alleen maar kan als je het ETS op een dusdanige wijze invoert dat het level playing field, het gelijke speelveld, gegarandeerd is, want dan hoeft het voor niemand een probleem te zijn. In het kader van de introductie van het ETS zijn er op dit moment discussies met enerzijds de Chinese maatschappijen, de Chinezen, en anderzijds de Amerikanen. Vanuit die wetenschap heb ik als staatssecretaris die belast is met het verdedigen van de Nederlandse belangen, tegen de Europese Commissie gezegd dat het niet zo kan zijn dat het gelijke speelveld dat wij allemaal voor ogen hebben, wordt ondergraven. De Europese Commissie moet dus ervoor zorgen dat alle neuzen dezelfde kant op blijven staan. De bal ligt dus op het speelveld in Brussel en iets minder op het speelveld in dit huis. Ik zal niet weer toespelingen maken op bokken op haverkisten, want ik ken de reactie daarop. Ik zeg echter wel toe dat wij alert zijn en er bovenop zullen zitten om te voorkomen dat er een ongelijk speelveld ontstaat. Dat kunnen wij namelijk niet accepteren.

In verband met de voortrekkersrol van Nederland op het vlak van duurzaamheid bij het vliegen hoef ik alleen het voorbeeld van de biokerosine en KLM onder de aandacht te brengen. Aan de vooravond van de zomer heeft Nederland juist met de biokerosine een van de mooiste innovatieve impulsen waargemaakt. De zomer viel inderdaad iets tegen, zoals de heer Haverkamp reeds zei, maar veel mensen wisten op tijd een alternatief te vinden voor de besteding van hun vakantieweken en daardoor was het soms druk op Schiphol.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): De staatssecretaris had het net over ETS-afspraken en het level playing field. Ik neem aan dat hij het dan heeft over een level playing field op Europees niveau. De maatregelen in het kader van het ETS zijn genomen in aanloop naar Kopenhagen om daar wereldwijde afspraken te maken. De luchtvaart stopt immers niet bij de Europese grenzen. In Kopenhagen zijn er vervolgens geen afspraken gemaakt, maar op Europees niveau is er dus wel een ETS-maatregel aangenomen. Dit betekent dat er geen level playing field is op internationaal niveau. Dat veroorzaakt onder andere de problemen met de Chinezen en de Amerikanen. Mijn vraag gaat over het level playing field op Europees niveau en internationaal niveau. Moeten wij op Europees niveau iets doorzetten wat niet op wereldwijd niveau wordt gevolgd?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik begeef mij op glad ijs als ik nu oplossingen zou suggereren. Je zou ook het onderscheid kunnen maken tussen binnen-Europees en intercontinentaal. Dan zou je wel het gelijke speelveld overeind kunnen houden. Ik heb deze vraag zelf in de Milieuraad aan de orde gesteld en collega Schultz van Haegen heeft hem in de Transportraad aan de orde gesteld. Dit moet je echt Europees regelen, inderdaad met al die aspecten. Wat doe je namelijk met maatschappijen die de hub net buiten Europa organiseren? Dan heb je immers ook weer een ongelijk speelveld. Ik ben het dus zeer met mevrouw De Caluwé eens. Op dit moment gaan wij uit van de gemaakte afspraken. De sector weet dat, maar wij moeten wel degelijk oog hebben voor de belangen. Als het kind met het badwater wordt weggegooid, hoe goed de bedoelingen ook zijn, schiet niemand daar iets mee op. Daar moeten wij ook eerlijk over zijn. Ik zal er inhoudelijk niet meer over zeggen dan ik nu heb gedaan, maar het is niet alleen een Nederlands probleem, maar ook een Duits, Italiaans en Brits probleem. Kortom, alle grote spelers uit Europa op de internationale luchtvaartmarkt worden hiermee geconfronteerd. Bovendien is het zo dat de ene maatschappij meer op China vliegt dan de andere.

In dit verband is het goed om door te geven dat KLM de lijnvlucht van Amsterdam naar Parijs binnenkort met biokerosine zal vliegen. Dat vliegtuig wordt dus letterlijk gevoed met frituurvet-plus. Mevrouw Van Gent kan daar wel sceptisch over doen, maar het is heel aardig om samen vast te stellen dat juist Nederland op dit punt zijn nek uitsteekt. De KLM doet dit als eerste. Wij weten dat dit geld kost, maar de KLM is toch bereid om dit te doen. Dat vind ik geweldig.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Ik heb nog een korte vervolgvraag. Zijn er plannen om er in de Europese Transportraad en Milieuraad gezamenlijk met een aantal andere landen voor te pleiten dat eventuele nadelige effecten van een dergelijke maatregel voor Europese maatschappijen gedeeltelijk worden weggenomen door maatregelen op Europees niveau?

Staatssecretaris **Atsma**: Wij hebben aandacht gevraagd voor dit probleem, mede op aandringen van de sector zelf. Niet alleen de Nederlanders in de Commissie hebben daar aandacht voor, maar ook vertegenwoordigers van andere landen. Er moet dus een oplossing komen. Het is kort dag, dus wij hopen dat er in de komende maanden witte rook kan komen. Ik weet niet wat de uitkomst zal zijn. De inzet ken ik echter wel, namelijk het gelijke speelveld.

De heer Haverkamp heeft een heel specifieke vraag gesteld over Hilversum. De ontwikkelingen rond Hilversum en de tegengestelde belangen met betrekking tot nieuwbouwprojecten en het verdere gebruik van de regionale luchthaven Hilversum zijn bekend. Dit is vooral een lokaal, regionaal probleem. Dit zeg ik in alle eerlijkheid. Wij hebben in die zin onze eigen verantwoordelijkheid. Zodra Hilversum er echter onverhoopt niet uit zou komen, sluit ik niet uit dat wij desgevraagd graag bereid zijn om mee te helpen zoeken naar een oplossing. Op dit moment willen wij het probleem echter laten waar het is, namelijk in de regio. Daar zijn wij het over eens.

De opmerkingen van de heer Haverkamp over Lelystad heb ik allemaal al beantwoord.

Ik neem nu het mapje van mevrouw Van Gent erbij. Behalve op de tickettaks en op het ETS wees zij vooral op Eelde. Het onderwerp Eelde is hier al vaak aan de orde geweest. Mevrouw Van Gent vraagt of de baanverlenging echt nodig is. Zij vraagt zich af of er dan niet 25 mln. over de kling gegooid wordt, althans, zo heb ik het ongeveer begrepen. Het lijkt haar een goede zaak en mij een slechte zaak om die baanverlenging niet door te laten gaan. Tien jaar geleden was dit onderwerp ook al actueel. Mevrouw Van Gent zat tien tot twaalf jaar in de gemeenteraad en was dus in de hoedanigheid van aandeelhouder betrokken bij de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde. Zij had daar toen ongetwijfeld een mening over. Ik ken mevrouw Van Gent goed genoeg om te weten dat zij consistent is in haar mening. Zij vond die uitbreiding toen niks en zij vindt die nu nog niks. Ik ben echter van mening dat deze stap gezet moet worden, als Eelde tot een sluitende exploitatie wil komen. Eerlijk is eerlijk: wat er nu op de korte baan gebeurt, is voor het milieu en de duurzaamheid buitengewoon slecht. Ik kan aan niemand uitleggen dat ik in Eelde opstijg en vervolgens, om een volle tank te kunnen krijgen, weer moet landen op Eindhoven Airport of op Rotterdam The Hague Airport in Zestienhoven. Als er iets niet goed is voor milieu, is het dat wel. Dit geeft veel overlast en is onnodig. Het kost extra brandstof en de omwonenden van de airports waar de tussenlanding plaatsvindt, hebben er alleen extra gedoe mee. De tussenlanding is echter nodig omdat de baan te kort is om behoorlijk op te stijgen. Ik vind dit eigenlijk te zot voor woorden. Ik hoop echt dat de Raad van State snel, in november, duidelijkheid geeft. Ik hoop zelf dat de uitkomst positief zal zijn en dat er groen licht komt voor een langere baan. Dan kan men ook van start gaan. Het is dan aan Eelde en de exploitant zelf om het waar te maken en niet aan de overheid.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, ik verwachtte al dat u uw laatste interruptie aan Eelde zou wijden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dit geen sterk antwoord van de staatssecretaris. Ik heb een paar nuchtere constatering gedaan. Het aantal passagiers is verminderd ten opzichte van 2009. De laatste cijfers over de baanverlenging stammen uit 2008. Daarom heb ik de staatssecretaris uitgedaagd met de nuchtere vraag of het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid een second opinion kan geven over de vervoersprognoses. Het gaat hier immers om 25 mln. en 50 ha cultuurlandschap die verwoest zullen worden. Dat doe je niet zomaar; zoiets moet je heel zeker weten. De staatssecretaris weet het zeker, maar ik weet het ook zeker. Zullen wij dan het onafhankelijke Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid een second opinion laten doen? Daar is de staatssecretaris dan mijns inziens ook niet bang voor.

Staatssecretaris **Atsma**: De staatssecretaris gaat daar niet over. De Raad van State doet in november uitspraak. Ik ben daar erg benieuwd naar. Ik hoop dat de uitslag positief zal zijn, dus voor verlenging van de baan. Het is echt aan de exploitant van Eelde om te bepalen hoe snel het asfalt al dan niet zal worden gelegd. Ik denk dat het voor het milieu een belangrijke impuls kan zijn. Ik vind het niet nodig om een nieuwe discussie aan te gaan over de toekomst van Eelde. In mijn ogen betekent dit ook dat de second opinion waar mevrouw Van Gent om vraagt, volstrekt onnodig is. In Eelde is men mans genoeg om de eigen belangen te verdedigen en in te schatten wat wel en niet haalbaar is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris kan wel een beetje gaan zitten blazen, maar dat vind ik niet zo sterk. Het kennisinstituut heeft een zelfstandige positie binnen het ministerie. Op verzoek van beleidsafdelingen kan om een second opinion gevraagd worden. De Tweede Kamer kan ook via de minister van I en M bij het KiM vragen om een dergelijk onderzoek. De minister kan wel roepen dat hij er niet over gaat en dat het allemaal onzin is, maar dat accepteer ik niet. Dat is niet zo. Ik vraag nogmaals of de staatssecretaris deze uitdaging wil aangaan en of hij inhoudelijk op mijn punt wil ingaan. Hij moet niet alleen een beetje zitten te blazen. Als ik hier geen goede toezegging op krijg, dan vind ik dat echt slappe hap. Ik zeg het eerlijk. Dan zal ik de Kamer om een uitspraak hierover vragen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb al aangegeven dat ik het standpunt van mevrouw Van Gent respecteer. Ik ken het ook al heel lang.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik maak hier echt bezwaar tegen. Er zijn nieuwe gegevens. Ik heb dat aangegeven. Ik vraag om een second opinion. Ik wil nu gewoon eens een inhoudelijk antwoord. Ik ben hier een beetje klaar mee.

De **voorzitter**: U krijgt uw antwoord. Of u daarmee tevreden bent, is ongewis.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik vrees dat mevrouw Van Gent en ik het niet eens worden. Als de Raad van State een, naar ik hoop, positieve uitspraak doet, is het aan Eelde zelf om te bepalen hoe snel de baan verlengd wordt. Dit heb ik reeds aangegeven. Voor verkeer van en naar Groningen Airport Eelde is dit erg belangrijk.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat de staatssecretaris zei, klopt niet. Hij gaat wel degelijk over het aanvragen van een second opinion. Ik wil dat dit herroepen wordt, want wat de staatssecretaris zegt, klopt gewoon niet.

Staatssecretaris **Atsma**: Nogmaals, ik heb geen enkele behoefte aan een second opinion. Het besluit is genomen. De Raad van State is al tien jaar bezig met Groningen Airport Eelde. Ik hoop dat echt heel snel een punt gezet kan worden achter deze discussie.

Voorzitter. Ik schiet nu op met mijn antwoord. De vragen van de heer Graus met betrekking tot het ETS heb ik reeds behandeld en ook over de ambities van Schiphol heb ik al gesproken.

Er was even een misverstand over de positie van de bewoners, maar daar heb ik al op gereageerd.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb een heel duidelijke vraag gesteld over het mondiale speelveld wat het ETS betreft. De staatssecretaris heeft mijn vraag al gedeeltelijk beantwoord. Ik heb echter ook een vraag gesteld over de uitbreiding van de Alderstafel. Momenteel is dat een te kleine, incestueuze groep. In dit kader heb ik een voorbeeld genoemd van een maatschappij die heel snel is gegroeid en zeker rechten heeft om aan de tafel te zitten. Ook anderen hebben mogelijk dat recht.

Staatssecretaris **Atsma**: Die vraag had de heer Graus inderdaad gesteld. ArkeFly wil graag meepraten aan de tafel. Dat signaal is gegeven. De leden van de Alderstafel weten dat ook en zijn in gesprek met ArkeFly. Uiteindelijk zal daar een uitkomst uitkomen. Het is echter niet zo dat alle partijen aan tafel zitten. KLM zit aan tafel en je mag verwachten dat KLM namens de maatschappijen spreekt. Bovendien zit Schiphol aan tafel. Als iemand waakt over de belangen van alle maatschappijen die van en naar Schiphol vliegen, zou het Schiphol zelf moeten zijn. Ik denk dus dat het goed is dat dit afgewogen wordt. Over de heel specifieke vraag van de heer Graus zal de heer Alders zelf met ArkeFly en de betrokkenen spreken. Het is echter niet zo dat iedereen die vliegt van en naar Schiphol aan tafel kan zitten. Dan zou de tafel te klein zijn en bovendien zou dit het gesprek niet echt bevorderen.

De heer **Graus** (PVV): Ik vind dit geen bevredigend antwoord. Ik heb bewust ArkeFly genoemd omdat dit een heel snel groeiend bedrijf is. Zulke bedrijven – daarom heb ik het ook bij naam genoemd – moeten het recht krijgen om aan de Alderstafel te zitten. KLM alleen is niet genoeg. Er moet minimaal nog één andere luchtvaartmaatschappij bij. Ik heb toen ArkeFly geopperd. Ik heb begrepen dat mevrouw Van Gent een VAO gaat aanvragen en ik ben zeker bereid om dan een motie in te dienen om de Alderstafel uit te breiden. Aan die tafel moet meer dan één maatschappij, KLM, zitten.

Ik had ook een vraag gesteld over de transparantie van de tarifiering op Schiphol. Er is een aangenomen motie-Graus die niet is uitgevoerd. Kan de staatssecretaris deze vraag nog beantwoorden?

Staatssecretaris **Atsma**: De leden van de Alderstafel hebben het signaal van de heer Graus goed gehoord. Ik zeg erbij dat ArkeFly niet de tweede maatschappij is. Je moet heel goed afwegen waar de knip wordt gemaakt. Er bestaat geen discussie over het feit dat KLM met afstand de grootste maatschappij is. De vraag is wie er vervolgens nog meer bij kunnen. Het zou wellicht meer voor de hand liggen om BARIN als koepelorganisatie specifiek het belang van de anderen te laten behartigen. Als de heer Graus dit een begaanbare weg vindt, geef ik die suggestie graag door aan de leden van de Alderstafel. Het signaal van de heer Graus is helder. Ik begrijp bovendien dat hij niet de enige is die dit pleidooi houdt. Laten wij

dit onderwerp even parkeren. Dan kom ik specifiek hierop terug als wij de Alderstafel weer bespreken. Wij moeten nog de wijze communiceren waarop de relatie tussen de Alderstafel en de CROS zal worden uitgekristalliseerd. Ik pak dit dus op en probeer hier op een verstandige manier uit te komen. Het heeft echter geen zin om met de grootste carrier en met carrier nummer zoveel aan tafel te zitten. Daar moeten wij even goed naar kijken, anders wordt het een precedent en daar heb ik geen zin in. De optie BARIN is misschien praktischer.

De heer **Graus** (PVV): Ik geloof de staatssecretaris op zijn woord, maar ik ben toch van plan om een motie in te dienen om een stok achter de deur te hebben. Mogelijk zal ik de motie aanhouden, als het nog een paar dagen of weken zal duren. Ik wil echter een stok achter de deur, want ik vind de toezegging iets te vaag. Ik kan daar niets mee. Dit moet duidelijk zijn.

Staatssecretaris **Atsma**: Laten wij dan afspreken dat ik de heer Graus informeer als ik hierover een signaal heb gekregen voordat er – door sommigen misschien gehoopt, maar ik zeg altijd onverhoopt – een VAO komt. Dit is niet het meest ingewikkelde van het luchtvaartdossier, dus hier moeten wij uit kunnen komen.

Ik kom nu op de transparantie van de tarieven. Eind 2011 komen wij met de evaluatie over de tariefopbouw en de transparantie daarin. De Kamer zal uiteraard per ommegaande bericht daarover krijgen. Ik hecht daar zelf zeer aan, omdat het ook goed is om nogmaals nader van gedachten te wisselen over de positie van de aandeelhouder in dit kader. De discussies over de positie van de aandeelhouder van de afgelopen jaren zijn bekend. Ik voorzie dat die nog wel eens terug zullen komen. Daarin past ook de vraag of meerjarige afspraken wellicht tot iets meer rust zouden kunnen leiden op de tariefmarkt. Die vraag is hier vandaag ook gesteld. De evaluatie zal eind dit jaar naar de Kamer worden gestuurd, zo hoor ik van mijn buurmannen en buurvrouwen. Ik zal ervoor zorgen dat de vertaalslag van de motie van de heer Graus daarin wordt meegenomen en dat daarnaar verwezen wordt.

Mevrouw De Caluwé heeft enkele vragen gesteld over Lelystad en daar ben ik op ingegaan. Er is bovendien een groot aantal vragen gesteld over Schiphol in relatie tot Lelystad. Mevrouw De Caluwé heeft daarnaar verwezen. Volgens mij heb ik in alle antwoorden voorzien, maar als ik vragen heb gemist, hoor ik het graag.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): De staatssecretaris heeft de laatste vraag gemist. Ik heb hem verzocht om met een integraal stappenplan voor de toekomst te komen, een stappenplan met een tijdsfad. Wij hebben zo veel verschillende plannen en rapporten gekregen, maar kan de staatssecretaris ons een integraal plan geven? Anders zitten wij met heel mooie deelrapporten waarvan de belangen misschien redelijk uiteenlopen en die dus geen geheel vormen.

Staatssecretaris **Atsma**: Hier wreekt zich misschien het feit dat mevrouw De Caluwé vandaag het eerste overleg bijwoont. Het integrale plan is de Luchtvaartnota, althans zo ziet de Kamer dat en wij ook. Dat is het brede kader, tenzij ik mij meer specifiek moet richten op Schiphol of op Lelystad. Met betrekking tot Lelystad heb ik al tegen mevrouw De Caluwé en de heer Haverkamp gezegd dat het stappenplan met een tijdsfasering er komt. De Luchtvaartnota is ons grote beleidsdocument waarin vermeld is welke stappen de komende jaren gezet moeten worden. Daar staan de ambities in die op heel veel terreinen zullen doorwerken.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Ik had het meer over het concrete actieplan dat volgt op een vrij algemene Luchtvaartnota.

Staatssecretaris **Atsma**: Dan begrijpen wij elkaar beter. Bij de Luchtvaartnota zit een uitvoeringsplan. De Luchtvaartnota is eind 2010 geactualiseerd. Ik denk dat het goed is om de uitvoeringsagenda in de Luchtvaartnota jaarlijks te actualiseren. Mede op basis van dit type overleg, kunnen wij die ook aan de leden van de commissie doen toekomen. Vindt de voorzitter het een goed plan dat de uitvoeringsagenda in de Luchtvaartnota jaarlijks geactualiseerd wordt, mede op basis van nieuwe inzichten als gevolg van de debatten hier en elders?

De **voorzitter**: Ik ontvang non-verbale signalen en daaruit maak ik op dat dit een goed plan is.

Staatssecretaris **Atsma**: Mevrouw Van Veldhoven heeft vragen gesteld over algemene thema's en daarom neem ik aan dat al haar vragen beantwoord zijn.

Als laatste heb ik het mapje van de geachte afgevaardigde van de PvdA, mevrouw Dijkma. Zij heeft ingezoomd op de belangen van de consumenten op Lelystad Airport en op de selectiviteit. Ik stel vast dat ik ook daarop ben ingegaan. Als laatste uitte zij zorgen over de vakantievluchten. Zij vond namelijk dat die op Schiphol geaccommodeerd moeten kunnen blijven. Ik heb volgens mij al in antwoord op de schriftelijke vragen aangegeven dat dit kan en in de toekomst het geval zal blijven, met inachtneming van de maximale ruimte die Schiphol heeft en nog erbij krijgt.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik heb daar nog één vervolgvraag op.

De **voorzitter**: Het is wellicht beter om even te wachten op de tweede termijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): Er staat nog een aantal vragen van mij in eerste termijn open.

De **voorzitter**: De vragen van mevrouw Van Gent zijn ook niet allemaal beantwoord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, ik heb een uitgebreide vraag gesteld over het bijna-ongeluk in 2007, maar ik heb daar geen woord over gehoord. Ik vind dat toch lastig.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik had gevraagd of wij al de brief hadden gekregen over de samenwerking tussen de civiele en de militaire luchtvaart, de Dutch aviation authority. Bovendien had ik gevraagd op welke wijze de incidentmeldingen worden gedaan in de Europese context in de samenwerking met het Openbaar Ministerie.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik verduidelijk mijn vraag graag even. Het ging mij niet om de continuerende mogelijkheid van vakantievluchten vanaf Schiphol, maar het ging mij om het probleem dat daar mogelijk geen level playing field is, omdat eigenlijk alleen onderaannemingen van KLM daar gebruik van maken en niet de andere carriers. Dat moet natuurlijk wel mogelijk zijn.

Staatssecretaris **Atsma**: Het laatste wat mevrouw Dijkma zegt, kan ik alleen maar bevestigen. Het zou heel raar zijn als je je eigen onderaannemers een bevoorrechte positie hierin zou geven. Ik kan mij niet voorstellen dat dit gebeurt. Als het al gebeurt, zijn er gelukkig ook toezichthouders die daar een punt van maken als men aan de bel trekt. Mevrouw Van Gent stelde een vraag over het bijna-ongeluk tussen Air France en KLM. Het was gelukkig een bijna-ongeluk. Inmiddels heeft de

inspectie een aantal maatregelen uitgevaardigd op basis waarvan je mag hopen dat zo iets niet weer kan voorkomen. Ik moet daarvoor echter precies weten wat de oorzaak was. Mevrouw Van Gent vraagt welke stappen zijn gezet. De inspectie heeft op basis van het bijna-ongeluk stappen gezet in de richting van de maatschappijen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was mijn vraag niet.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat dacht ik. Mevrouw Van Gent, kunt u de vraag dan even herhalen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): In het interne onderzoek van de luchtverkeersleiding staat dat afwijken van de interne procedures om capaciteitsredenen regelmatig voorkomt. Hier gaat het dus om veiligheid versus economisch belang. Ik krijg daar geen antwoord op.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb een punt van orde. Ik vind dit heel aardig; het heeft ook uitgebreid in de krant gestaan en bovendien zijn hierover schriftelijke vragen gesteld. Wij hebben echter een enorme agenda. Ik wil graag dat op deze vraag antwoord gegeven wordt, maar dan zullen wij niet om 20.00 uur kunnen stoppen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb dit in mijn eerste termijn gevraagd.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik kan hier heel kort over zijn. Natuurlijk gaat veiligheid altijd voor het economisch belang. Daar kan geen enkele discussie over bestaan. Als het anders zou zijn, zouden wij in een vreemde wereld terechtkomen. Veiligheid staat altijd voorop. Dat was de vraag van mevrouw Van Gent. Veel meer kan ik er niet over zeggen en wil ik er ook niet over zeggen; volgens mij hoeft dat ook niet.

De heer Haverkamp stelde een vraag over FABEC. Het is bekend dat wij de overeenkomst hebben getekend, ongeveer een halfjaar geleden. De implementatie daarvan zal plaatsvinden in 2020. Dat is dus het tijdstip waarop het luchtruim zo kan worden benut als de samenwerking tussen de militaire en civiele luchtvaart beoogt. De heer Haverkamp vraagt of wij dit zullen halen. Mijn ambtenaren zeggen dat wij inderdaad op schema zitten.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het ging mij om een brief die wij van de staatssecretaris hebben mogen ontvangen. Daarin staat dat hij voor de zomer van 2011 specifiek voor de Nederlandse situatie zou ingaan op de samenwerking tussen de militaire luchtvaart en de civiele luchtvaart. Het is mij ontgaan dat wij die brief hebben ontvangen.

Staatssecretaris **Atsma**: Die hebben de leden der Kamer op 24 mei gekregen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat lijkt mij niet. In de brief van 24 mei wordt namelijk aangekondigd dat wij voor de zomer van 2011 het plan krijgen. Ik vraag dit anders na de vergadering nog wel even.

Staatssecretaris **Atsma**: Als de brief niet is verstuurd op 24 mei, dan zal dit per ommegaande alsnog gebeuren. Laten wij even bekijken of het een misverstand is. Ik kan het nu niet beoordelen, maar de griffier kan het zo nakijken. Soms verzend je iets en komt het niet aan. Dat is altijd zeer merkwaardig, maar als dit in dit geval aan de orde is, dan moet het snel worden rechtgezet.

De heer Haverkamp vroeg ook wat de stand van zaken is met betrekking tot de afspraken tussen de civiele en militaire luchtvaart in Nederland. Dat

is complex. Toen het ging over de positie van Lelystad, heb ik hier kort al een opmerking over gemaakt. Mijn excuses als die niet volstrekt helder is geweest. Ik ben blij dat op het gebied van de luchtverkeersleiding de eerste stappen tot samenwerking tussen militaire en civiele luchtvaart zijn gezet. Die zijn heel concreet. Dit moet ook doorgaan. Ik denk dat dit breed door de Kamer wordt gesteund. Ik herinner mij in dit verband het terechte pleidooi daaromtrent van de heer Haverkamp in de februaribijeenkomst over de Luchtvaartnota. De eerste stappen om te komen tot de gezamenlijke luchtverkeersleiding zijn dus gezet. In november 2011 zal de civiele luchtvaart dus voor een deel de militaire luchtvaart oppakken. Dat is alleen maar positief.

Voor de andere ontwikkelingen is eigenlijk de minister van Defensie aanzet. Zijn brieven daarover hebben de leden van de commissie gelezen of zij hebben daarover gehoord. De Kamer heeft ongetwijfeld meegekregen dat er met name ten aanzien van het gebruik van het luchtruim nog een aantal discussiepunten is. Eindhoven Airport is een van de discussiepunten en dan met name het medegebruik door Defensie. Dit is een van de vragen die Schiphol nog heeft, ook in onze richting. Dat is ook terecht. Wat gebeurt er? Als er niets gebeurt, is dat ook prima, want dan is het helder. Er zijn nu nog enkele losse eindjes, zaken die nog niet volstrekt zijn uitgekristalliseerd. In dit verband kan ik ook de discussie over vliegveld de Kooy noemen. Juist partijen in Noord-Holland en de offshore zijn er heel erg constructief mee bezig om die positie te borgen. Voor de civiele bedrijfstak is het vooral van belang dat er wordt gekeken waar je op een slimme manier gebruik kunt maken van die delen van het luchtruim die militair niet meer nodig zijn, want dan zijn er wellicht kortere aan- en afvoermogelijkheden die zowel voor de economische teller als voor het milieu niet bepaald onbelangrijk zijn.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de eerste termijn van de staatssecretaris. Ik heb begrepen dat er behoefte is aan een tweede termijn. Ik stel maximaal een minuut spreektijd per fractie voor, omdat de techniek uitgebreid aan de orde is geweest. Nu is het meer het moment voor een politieke hoofdconclusie. Ik zie dat mevrouw Van Gent het daar niet mee eens is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit algemeen overleg duurt tot 20.00 uur. Er is dus echt iets meer tijd voor een tweede termijn. Het gaat om heel veel onderwerpen. Ik ben niet tevreden over een aantal onderwerpen. Ik stel een spreektijd van minstens drie minuten voor.

De **voorzitter**: Ik vind het prima. Het is uw feestje. Als het drie minuten moet zijn, is het drie minuten.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb geen behoefte aan een tweede termijn en geef mijn tijd aan mevrouw Van Gent.

De **voorzitter**: Als iedereen dit doet, kunnen wij naar mevrouw Van Gent gaan luisteren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is prima. Ik wil wel beginnen.

De **voorzitter**: Nee, het woord is aan de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik hoop dat ik mijn inbreng in minder dan drie minuten kan afronden. Als dat niet het geval is, hoop ik ook wat te kunnen lenen van de heer Graus.

Allereerst dank ik de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Ik dank hem ook voor de toezegging dat hij in een brief duidelijk zal maken wat hij precies gaat doen met de passagiersrechten. Volgens

mij heeft de zelfregulering in dezen gefaald. Daarom is het zaak om de inspectie nu te laten optreden. Kan de staatssecretaris ons informeren over de instrumenten die de inspectie gaat inzetten? Welke instrumenten heeft de inspectie? Wat is de tijdsspanne? Wanneer gaat zij het volgende, grotere instrument gebruiken?

Wij hebben ook gediscussieerd over de groei an sich en de economische achtergrond daarvan. Ik concludeer dat wij het daarover niet met elkaar eens worden. Volgens mij hebben wij net een heel grote economische dip gehad. Nu zijn er al prognoses dat de groei in de toekomst minder hard zal uitvallen dan eerst werd verwacht. Daarom is mijn verwachting dat de groei van Schiphol pas veel later zal blijken. Wij moeten dus niet inzetten op groei elders, want wij moeten op die manier niet meer herrieputen creëren. Dat heb ik ook al in het debat van februari gezegd.

Ik heb nog een openstaande vraag over het advies van DEGAS. Misschien heb ik mij in de eerste termijn wat ongenueanceerd uitgedrukt. Toen ik het in eerste instantie las, vond ik dat het zo werd neergezet alsof die mensen iets tussen hun oren hebben en er daarom eigenlijk niet zo veel risico's zijn. Als je zegt dat de mensen die rond vliegvelden wonen, een beetje gek zijn, wordt ervoor gezorgd dat de veiligheidscontouren opgerekt kunnen worden. Ik hoor dan ook graag van de staatssecretaris dat wij de risico's van de luchtvaart niet afdoen als een of ander waanbeeld, maar dat wij ons echt op reële gegevens baseren.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording. Het is goed om te constateren dat de staatssecretaris de polder centraal stelt. Laten wij niet vergeten dat de meeste besluiten die wij hier vandaag nemen, tot stand zijn gekomen in goed overleg met alle betrokkenen. Dat merk ik ook als ik een rondje doe. De staatssecretaris consulteert de mensen goed. Ik constateer bovendien dat wij met elkaar verdergaan, als er een besluit genomen is, ook als mensen het er niet mee eens zijn. Wij hebben immers democratisch ja gezegd tegen het besluit en daarom moeten wij er dan mee verdergaan. Als ik het toch over de polder heb, dan wijs ik op een heel mooie, namelijk de Flevopolder. Het is mij nog steeds niet helder hoe de verschillende verantwoordelijkheden rondom Lelystad verdeeld zijn. Wie zit nu op wie te wachten? De staatssecretaris zou mij heel erg helpen met een overzicht. Ik sluit mij in dit verband aan bij de opmerking van mevrouw Dijkma over de losse eindjes. Kan de staatssecretaris een overzicht maken van de actiepunten die neergelegd moeten zijn om een succes te kunnen maken van Lelystad of niet – dat hangt van onze conclusie af – en eveneens een overzicht van welke persoon waarvoor verantwoordelijk is en wanneer er besluiten genomen worden? Dit zou de discussie in de Kamer een stuk vergemakkelijken.

Ik dank de staatssecretaris voor de toezeggingen in dit debat rondom het ETS. Die toezeggingen waren anders dan die bij de antwoorden op de door mij gestelde schriftelijke vragen over de positie in Europa. Ik neem aan dat de staatssecretaris namens het hele kabinet heeft gesproken en dat het kabinet in Europa nog eens het level playing field ter discussie stelt. Welke consequenties verbindt het kabinet eraan als dit niet gebeurt? Ik kom nu op de incidentmeldingen in de burgerluchtvaart. In dit verband komt er een nieuwe richtlijn in Europa, aldus de staatssecretaris. Ik verzoek hem om zich hard te maken voor een goede bescherming van de melders binnen die richtlijn.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de uitvoerige beantwoording van de vragen. Ik heb nog twee opmerkingen in tweede termijn.

Ten eerste sluit ik mij aan bij wat de heer Haverkamp over Lelystad heeft gezegd. Ik verzoek de staatssecretaris om de obstakels voor de ontwikkeling van Lelystad voortvarend ter hand te nemen. Ik heb het nu

voornamelijk over de baanverlenging, de luchtverkeersleiding en de luchtruimindeling. Ik vind het heel belangrijk dat wij het momentum niet verliezen. De wil is er nu, de investeringen zijn er en dus bestaat er nu echt de mogelijkheid om de ontwikkeling daar vorm te geven. Ten tweede ga ik in op de discussies over de selectiviteitscriteria. Mijn collega van de PVV heeft al aangegeven dat hij graag bepaalde maatschappijen aan de Alderstafel wil zien. De staatssecretaris antwoordde dat KLM aan tafel zit en dat die maatschappij de hele sector vertegenwoordigt. Als wij praten over het uitplaatsen van bepaalde luchtvaartmaatschappijen naar Lelystad, hebben wij het niet over lijndienstvluchten, maar vooral over vakantieverkeer. Het lijkt mij heel erg nuttig om dan ook een vertegenwoordiger van die sector aan tafel te hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik vond de antwoorden van de staatssecretaris interessant; laat ik het zo zeggen.

Ten eerste heb ik nog een aantal vragen over de uitspraak van de staatssecretaris dat veiligheid natuurlijk voor economisch belang gaat. Hij zei dit na enig aandringen. Zijn er naar aanleiding van het interne onderzoek ook extra maatregelen getroffen? In dat onderzoek wordt namelijk geconstateerd dat er ook wel eens andere keuzes gemaakt worden, met alle risico's van dien. Op die reële vraag wil ik een helder antwoord.

Ten tweede ga ik in op Groningen Airport Eelde. Ik ben sinds 1994 uit de gemeenteraad van Groningen. Ik vind het dus een beetje jammer en ook raar dat dit steeds terugkomt. Ik vind het vooral jammer dat de staatssecretaris niet bereid is om het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid hiervoor in te schakelen. Als hij het allemaal zo zeker weet, zou hij die handschoen durven oppakken. Ik vraag dus een VAO aan omdat ik hier zeer ontevreden over ben. Het is een bodemloze put die tot niets leidt.

Ten derde ga ik in op het selectiviteitsbeleid voor Schiphol. De staatssecretaris zei dat (de) duurzaamheid als criterium zal gaan gelden. Dat lijkt mij goed nieuws. De staatssecretaris gebruikte er wel veel woorden voor, dus ik ga ervan uit dat het antwoord is: ja, dat gaat gebeuren en duurzaamheid krijgt net zo'n plek als een aantal andere criteria.

Ten vierde kom ik op de tickettaks en de biokerosine. Die ontwikkelingen zijn leuk, maar het zijn druppels op de gloeiende plaat. Ik had in mijn eerste termijn gevraagd of de staatssecretaris wellicht bereid was om zich sterk te maken voor de introductie van accijns op kerosine binnen de EU. Mochten de Zuid-Europese landen dat niet willen, zou hij dan kunnen komen met een soort kopgroep voor Noordwest-Europa? Als je een taks oplegt, zouden de door de staatssecretaris omarmde biokerosine en andere zaken meer kansen kunnen krijgen. Ik zou daar graag een helder antwoord op willen ontvangen.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun bijdragen in de tweede termijn. Ik begin met het antwoord op de laatste vraag van mevrouw Van Gent, namelijk of ik in Europees verband zou willen pleiten voor de taks op kerosine. Ik zal dit niet doen. Indachtig de bijdragen van de heer Graus, mevrouw De Caluwé en de heer Haverkamp wijs ik erop dat wij wel te maken hebben met een wereldwijd speelveld. Als je zoiets alleen in Europa zou aanpassen, krijg je al een heel andere discussie. Ik voel daar dus helemaal niets voor. Dat moet vooropgesteld zijn.

Bovendien is het de vraag of dit kan, want ik denk dat dit haaks staat op de ICAO-bepalingen, de internationale bepalingen, die dit absoluut niet zullen toestaan. Ik voel er dus niets voor. Het is overigens jammer dat over het Nederlandse initiatief voor biokerosine lacherig wordt gedaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb hier vanavond nog geen moment gelachen.

Staatssecretaris **Atsma**: Excuus. Dan moeten wij daar verandering in proberen aan te brengen. Hoe kunnen wij mevrouw Van Gent ...?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Kom over de brug! Ik heb nog drie vragen gesteld.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik houd erover op, anders ga ik in de fout. Mevrouw Van Gent verwees naar het bijna-ongeluk op Schiphol. Ik kan het niet helderder zeggen dan ik gedaan heb. Mevrouw Van Gent heeft een- en andermaal gevraagd hoe het zit. Veiligheid staat gewoon voorop. Daaraan moet je geen concessies willen doen. Als er daardoor aanvullende stappen nodig zijn van de inspectie of wie dan ook, dan worden die gezet. Wij willen daar geen enkele concessie aan doen. Dat zou ook heel raar zijn, omdat veiligheid het eerste is wat passagiers over de streep trekt om überhaupt te gaan vliegen. Nu weet ik dat mevrouw Van Gent vindt dat er veel minder gevlogen zou moeten worden, maar die discussie hebben wij al in de eerste termijn gevoerd.

De heer Bashir denkt dat er inderdaad minder gevlogen zal worden. Ik denk niet dat dit gaat gebeuren. Daar hebben wij verschil van mening over. De heer Bashir heeft dit ook als een gegeven geaccepteerd. Ik ben blij dat wij het in elk geval met betrekking tot de vervolgstap over de passagiersrechten met elkaar eens zijn dat er stappen zijn gezet die ertoe doen. Nogmaals, zelfregulering is nooit een garantie (ervoor) dat je krijgt wat je zou willen. Dat is een utopie. Daarom moeten wij mijns inziens alles zetten op het gedrag van de maatschappijen. Daar kan onze inspectie een belangrijke rol in spelen. Ik heb al aangegeven dat wij daar nog op terugkomen. Dat hoef ik nu dus niet nogmaals te doen.

Ik kom nu op het rapport van DEGAS. Wij zullen volgend jaar bij het Luchthavenindelingsbesluit terugkomen op de implementatie van datgene wat DEGAS heeft aangegeven. De rapportage van DEGAS is buitengewoon interessante lectuur, maar ook hier geldt dat veiligheid centraal staat.

De heer Haverkamp gaf aan dat wat hem betreft de planning voor Lelystad scherper in beeld zou moeten komen. Mevrouw De Caluwé zei eigenlijk hetzelfde. Zij vindt dat wij het momentum niet verloren moeten laten gaan. Dat ligt in elkaars verlengde. Ik heb al gezegd dat ik graag bereid ben om zo snel mogelijk stappen te zetten, nadat de Alderstafel gerapporteerd heeft. Wij zullen via onze eigen contacten met Schiphol bezien wat wel of niet haalbaar is, zodat wij meer zicht op de planning krijgen. Dan krijgt de Kamer daar ook meer duidelijkheid over. De signalen van de Kamer zijn volstrekt helder, ook in de richting van de exploitant en van de eigenaar. Ik kan mij niet voorstellen dat het tegen dovemansoren is gezegd. Zo zou het althans niet moeten zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): Er zijn meerdere spelers dan alleen de exploitant. Kan de staatssecretaris inzichtelijk maken waar hij zelf aan de bal is en welk tijdschema hij daarbij volgt? Daarvoor hoeft de staatssecretaris niet te wachten tot 1 januari, want dat overzicht kan binnen een of twee maanden aan de Kamer worden gestuurd.

Staatssecretaris **Atsma**: Dan is de rapportage van de Alderstafel toch de eerste stap die je moet afwachten. Dat kan niet anders. De Alderstafel trekt cruciale conclusies voor de verdere ontwikkeling en uitbouw van Lelystad. Daar moeten wij op wachten. Dat heb ik in de eerste termijn ook gezegd. In de brief over Lelystad die hopelijk zal leiden tot een kabinetsbesluit op enig moment, wil ik best nogmaals de rollen van de provincie, de gemeente en het Rijk accentueren. Ik heb nu slechts drie spelers genoemd, maar naast de exploitant spelen de maatschappijen een eigen rol en ook nog enkele andere partijen. Elke stap met Lelystad, heeft elders gevolgen. Je moet alles in samenhang bekijken. Dat is de verantwoorde-

lijkheid van het Rijk. Misschien is die ietwat anders dan de verantwoordelijkheid van een gemeente alleen. Wij hebben ook nadrukkelijk te waken over de belangen van Schiphol. Als je kijkt naar de ruimte in het luchtruim, moet je Lelystad en Schiphol in samenhang beoordelen. Dat heb ik in februari ook reeds gezegd.

Ik kom nu op de nieuwe richtlijn en de positionering van degenen die meldingen doen. Het is volstrekt helder dat die bescherming er moet zijn. Alleen als er sprake is van grove nalatigheid of opzet – dat hebben wij ook bij andere meldingen gezien – zijn er soms anderen aan zet, niet zijnde de rijksoverheid. In principe is de bescherming natuurlijk gewaarborgd. Daar zijn wij het volstrekt met elkaar over eens.

Volgens mij heb ik nu alle vragen beantwoord, inclusief de vraag van mevrouw De Caluwé over de selectiviteitscriteria en over de verbreding daarvan, namelijk wie er allemaal gaan meepraten aan de Alderstafel.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van overleg. De staatssecretaris heeft maar liefst vijf toezeggingen gedaan.

- De staatssecretaris zal de Kamer in het licht van het functioneren van de CROS informeren over de uitkomsten van de gesprekken die met de uit de CROS gestapte leden worden gevoerd.
- De staatssecretaris zal de Kamer uiterlijk in maart 2012 met de ontvangst van het Aldersadvies inzake Lelystad informeren over het concrete tijdspad voor de ontwikkeling van deze luchthaven en de rolverdeling in dezen.
- De staatssecretaris zal de Kamer uiterlijk eind deze maand informeren over de handhaving van de consumentenrechten en de instrumenten die de Inspectie Verkeer en Waterstaat zal inzetten in dit kader.
- De staatssecretaris zal de Kamer voorafgaand aan een VAO Luchtvaart informeren over de toetreding van bijvoorbeeld ArkeFly of BARIN tot de Alderstafel te Schiphol.
- De staatssecretaris zal de Kamer eind 2011 informeren over transparante tarifiering op Schiphol en zal daarbij tevens de uitvoering van de motie-Graus betrekken.

Ik dank de Kamer voor haar inbreng. Ik dank de staatssecretaris voor de antwoorden en het publiek voor het geduld.

Volledige agenda

1. Startnota Luchtruimvisie

31 936-75 – Brief regering d.d. 31-03-2011

staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma

2 Antwoorden op vragen van de commissie inzake de Startnota Luchtruimvisie

31 936-80 – Brief regering d.d. 21-06-2011

staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma

3. Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015

24 804-80 – Brief regering d.d. 26-05-2011

staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma

4. Advies van het adviescollege voor de burgerluchtvaartveiligheid DEGAS over externe veiligheid rond luchthavens

31 936-83 – Brief regering d.d. 04-07-2011

staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma

5. Voortgang van de Alderstafel Schiphol

29 665-162 – Brief regering d.d. 22-03-2011

staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma

6. *Voortgang van de Alderstafel Schiphol*
29 665-165 – Brief regering d.d. 11-07-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
7. *Informatie over uitvoering van motie 31 936, nr. 51 inzake het Alders-advies Eindhoven en het plan van aanpak ten behoeve van de uitvoering, dat aan de Kamer zal worden gezonden zodra dit gereed is*
31 936-85 – Brief regering d.d. 01-09-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
8. *Actieplan luchtverkeersleiding Lelystad Airport*
31 936-79 – Brief regering d.d. 15-06-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
9. *Afschrift van de brief aan de heer Alders over de situatie van het luchtruim rond Lelystad Airport*
31 936-82 – Brief regering d.d. 01-07-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
10. *Reactie op de motie Haverkamp (31936–53) over de integratie van het militaire en civiele luchtruim, de integratie van de militaire en de civiele luchtverkeersleiding*
31 936-77 – Brief regering d.d. 24-05-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
11. *Aanbieding KiM-rapport «Effecten van de vliegbelasting»*
31 936-70 – Brief regering d.d. 08-02-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
12. *Selectiviteitsbeleid luchthaven Schiphol*
29 665-163 – Brief regering d.d. 29-06-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
13. *Aanbieding handhavingsrapportage Schiphol 2010*
29 665-161 – Brief regering d.d. 11-02-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
14. *Dertiende voortgangsrapportage over het Project Geluidsisolatie Schiphol*
26 959-136 – Brief regering d.d. 14-03-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
15. *Analyse van de problematiek van de ontwikkeling rondom de luchthaven Hilversum*
31 936-76 – Brief regering d.d. 07-04-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
16. *Security kosten luchtvaart*
31 936-84 – Brief regering d.d. 18-08-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma
17. *Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol vanwege invoeren mogelijkheid verlengen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures*
29 665-164 – Brief regering d.d. 01-07-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma