

Vergaderjaar 2015–2016

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 229

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 september 2016

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

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 april 2016 ter aanbieding van de Actieagenda Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 224);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 april 2016 inzake Handhavingsrapportage Schiphol 2015–2 (Kamerstuk 29 665, nr. 223);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 december 2015 inzake Schiphol Gebruiksprognose 2016 (Kamerstuk 29 665, nr. 221);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 april 2016 inzake wonen en vliegen in de regio Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 222);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 juni 2016 inzake impuls station Schiphol (Kamerstuk 34 300 A, nr. 72);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 februari 2016 inzake toezending SEO-rapport over de luchtvaartmarkt tussen Nederland en de VAE (Kamerstuk 31 936, nr. 324);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 juni 2016 met de reactie op het verzoek van het lid Smaling, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 9 juni 2016 over het bericht «Air France wil vluchten overhevelen van Schiphol naar Parijs» (Kamerstuk 31 936, nr. 340);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 juni 2016 met het verslag van de Transportraad op 7 juni 2016 te Luxemburg (Kamerstuk 21 501-33, nr. 605).**

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

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Stijnen

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Belhaj, Van Dekken, Elias, Graus, Van Helvert, Houwers, Monasch en Van Tongeren,

en mevrouw Dijkstra, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 13.33 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Van harte welkom aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en aan haar ambtelijke staf. Die wordt nu door één persoon vertegenwoordigd, maar elders in het gebouw zal de rest van de staf zich bevinden. Ik heet ook de mensen op de publieke tribune van harte welkom, net als de mensen die dit debat volgen via internet. Ook een woord van welkom aan de gewaardeerde woordvoerders. Met hen wil ik afspreken dat ze een spreektijd hanteren van zeven minuten in de eerste termijn. Daarbij gun ik hun ook nog twee interrupties. Ik neem aan dat dat akkoord is. Straks om 14.00 uur is er een herdenking in de plenaire zaal vanwege de afschuwelijke aanslag in Istanbul. Daarna wordt er gestemd. Dat zal een korte stemming zijn, maar dat betekent wel dat ik dit algemeen overleg moet schorsen. Na de eerste termijn zal hier ook een andere voorzitter zitten.

Ik geef nu het woord aan de eerste spreker, de heer Monasch.

De heer Monasch (PvdA):

Voorzitter. Het is goed dat we in een apart algemeen overleg praten over de Actieagenda Schiphol. De Partij van de Arbeid zou – laat ik maar meteen met de deur in huis vallen – nog wat meer actie in de agenda willen zien. De PvdA wil de concurrentiepositie van mainport Schiphol als internationale luchthaven versterken. Voor Schiphol is het uitgebreide netwerk van bestemmingen met mogelijkheden voor reizigers om via Nederland te reizen cruciaal. Die strategische en unieke positie van Schiphol is cruciaal voor onze economie en werkgelegenheid. Het gaat om miljarden en miljarden euro's aan toegevoegde waarde en het gaat om honderdduizenden directe en indirecte banen. Die mainportpositie moeten we dus beschermen en versterken.

Vanuit die positie moet je keuzes durven maken. Schiphol is de goedkoopste luchthaven van Europa, maar onze concurrentiepositie ten opzichte van Istanbul en Dubai, die hetzelfde model gebruiken, staat onder druk. Daarnaast moeten we de groei van Schiphol veel beter gaan sturen. Niet alle vliegtuigen kunnen meer terecht op Schiphol. Er moeten dus gerichte maatregelen komen om de groei te sturen en de concurrentie de pas af te snijden. De PvdA stelt daarom de volgende twee maatregelen voor en is benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris.

Ten eerste willen wij voorrang geven aan de groei van luchtvaart die de netwerkqualiteit van Schiphol versterkt. Dus alle vakantieverkeer moeten we verplaatsen naar met name Lelystad. Ook Eindhoven heeft hierin een rol. Dat kan via de verleiding van een lager prijskaartje voor luchtvaartmaatschappijen. Dat is echter niet genoeg, dat moet gericht en ook sneller, zeker als je kijkt naar de enorme toename van de luchtvaart internationaal en zeker ook op Schiphol. Daarvoor is een besluit van het kabinet nodig, de zogenaamde verkeersverdelingsregel. Het kabinet zinspeelt daar ook al op in zijn Actieagenda, maar komt nog niet met een beslissing. De PvdA pleit ervoor om zo'n besluit te nemen. Zo heb je selectieve groei, hoef je niet aan bestaande afspraken met bewoners en organisaties te morrelen en kan Lelystad zich beter en sneller ontwikkelen. Ten tweede wil de PvdA verdere maatregelen om de concurrentie met de vliegvelden Dubai en Istanbul tegen te gaan. De PvdA stelt voor om de

rekening voor de securitykosten die aan alle passagiers worden doorberekend, terug te dringen. Daarvoor in de plaats moeten de havengelden dan worden verhoogd voor passagiers die point-to-point reizen. Daarmee versterk je de unieke positie van Schiphol. De kosten voor transferpassagiers gaan naar beneden. Zij betalen minder securitykosten. Daarmee maak je Schiphol als mainport aantrekkelijker en sterker. Dat is wat Schiphol uniek heeft gemaakt en dat moet je behouden. Een bijkomend voordeel van zo'n inzet is dat met lagere kosten voor de point-to-pointreizigers Lelystad aantrekkelijker wordt. De vakantieganger gaat er dus op vooruit: weg uit de drukte, lagere parkeertarieven voor de auto en goedkopere vakantievluchten. Daarnaast wordt het minder druk op het spoor doordat met name binnenlandse reizigersstromen zich verplaatsen naar Lelystad. Ik verneem graag een reactie van de Staatssecretaris. De Actieagenda gaat ook in op de groeiagenda na 2020. De Staatssecretaris heeft advies gevraagd aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de capaciteitsontwikkeling van Schiphol op middellange termijn. Tot waar strekt de middellange termijn? 2030? Verder? Eerder? Is het niet verstandig als het kabinet zelf de hand neemt in het laten ontwikkelen van een aantal scenario's rond duurzame groei, waarbij er niet alleen naar vliegtuigbewegingen wordt gekeken, maar zeer zeker ook naar milieu en geluidshinder en de relatie tot de woningbouwopgave in de regio? Zouden deze scenario's niet klaar moeten liggen voor de komende kabinetsformatie? Immers, ook dan zullen er weer nieuwe beslissingen moeten worden genomen. Kan de Staatssecretaris ingaan op de vraag wat de brexit zal betekenen voor de ontwikkeling van Schiphol? Er zijn ook bespiegelingen voor na 2030. Er wordt gesproken over een tweede terminal en een zesde baan. Wordt er nagedacht over een tweede nationale luchthaven? Daarvoor lijkt Lelystad goede papieren te hebben. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen die discussie? Er is een onderzoek gaande van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV). Het banenstelsel in combinatie met alle handhavingsafspraken zou een gevaar kunnen opleveren. Er zijn al vele bijna-incidenten gemeld. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe het met dit onderzoek staat? We zijn zeer tevreden met de voorbereidingen om verder te investeren in het treinstation Schiphol. Daarmee kan ook het internationale treinverkeer aantrekkelijker worden. We zijn verheugd dat Schiphol de eerste nationale hubluchthaven is die de hoogste CO₂-neutraalstatus heeft gekregen en dat vliegtuigen schoner en stiller worden. Het is zeer goed dat de Staatssecretaris nieuw onderzoek laat doen naar fijnstof en luchtkwaliteit. Het is voor de bewoners in de omgeving van cruciaal belang dat we dat steeds laten onderzoeken. Dat alles neemt niet weg dat de geluidshinder en milieuoverlast groot zijn en een voortdurende spanning opleveren. Wie daarvoor wegkijkt, doet burgers onrecht aan en neemt een loopje met de volksgezondheid. In dat kader waren we zeer ongerust door de publicatie gisteren in een groot ochtendblad met de titel «Lawaai op de koop toe nemen». Een D66-gedeputeerde verkondigt daarin dat Noord-Holland wil gaan bouwen rond landingsbanen en dat toekomstige bewoners niet moeten zeuren. Ze kunnen een woning krijgen, maar wel met een wurgcontract erbij: niet klagen over overlast. Ik weet niet of je zo iemand zijn democratisch recht mag afnemen, maar hier kan toch geen loopje worden genomen met handhavingsregels en duidelijke afspraken met bewoners? Hoe denkt de ORS hierover? We hebben een nieuw normhandhavingsstelsel afgesproken. We horen graag van de Staatssecretaris wat de stand van zaken is met betrekking tot het LIB (luchthavenindelingsbesluit) en het LVB (luchthavenverkeersbesluit). Er bereiken ons steeds meer berichten over geluidsoverlast vanuit Aalsmeer en Uithoorn, maar zeker ook vanuit Bussum en Gooise Meren. In Bussum en Gooise Meren blijkt de overlast toe te nemen van vliegtuigen die in file achter elkaar aan vliegen in afwachting van landing. Aalsmeer en Uithoorn blijken steeds meer last te hebben van de

zogenaamde bocht vanaf de Aalsmeerbaan. Die bocht wordt niet goed gehouden. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan? Helaas gaan wij zo dadelijk de aanslag in Istanbul herdenken. Dat betekent – Zaventem hebben we ook gehad – voor Schiphol dat er extra veiligheidsmaatregelen genomen zullen worden. Hoe gaat het kabinet om met deze toenemende capaciteitsaanvraag bij de KMar (Koninklijke Marechaussee)? Gelukkig geeft de Staatssecretaris al aan dat er meer capaciteit wordt vrijgemaakt. Is die afdoende voor de toenemende veiligheidsvraag? Is die ook afdoende om de toenemende passagiersaantallen aan te kunnen?

De heer **Graus** (PVV):

De heer Monasch ging heel vlug in op het hele veiligheidssysteem. Er is sprake van grote ongelijkheid. Schiphol is een van de duurste luchthavens als het gaat om securitykosten. Is de heer Monasch het met ons eens dat de Staat een grotere bijdrage moet leveren? Het is weliswaar een particulier bedrijf, zij het dat de Staat aandelen heeft, maar het is ook een van de grootste grensposten van ons land.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dat ben ik helemaal met u eens. Maar ik zeg u er eerlijk bij dat u 100 miljoen euro moet ophoesten of waarschijnlijk nog veel meer. Ik geloof dat de securitykosten op dit moment 278 miljoen zijn. Als je die keuze wilt maken, zul je het geld weg moeten halen bij een aantal portefeuilles die ons ook zeer dierbaar zijn. Ten principale ben ik het dus met u eens, daarover geen misverstand. Ik zeg echter ook tegen iedereen, ook tegen u, dat het maken van die keuze betekent dat er gesneden moet worden in andere uitgaven. Daartoe zijn wij niet bereid.

De heer **Graus** (PVV):

Als het gaat om volksgezondheid, ouderenzorg en de veiligheid van onze burgers, moeten we hoe dan ook ervoor zorgen dat het geld er komt. Bovendien moeten we – daarmee zult u het niet eens zijn – de grenzen gaan sluiten, ook voor terreur. Daarmee besparen we honderden miljoenen ten behoeve van Schiphol, de KLM en onze burgers.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik denk dat we straks na Prinsjesdag allemaal de kans hebben om amendementen in te dienen. Wij trekken extra geld uit, ook in de komende begroting. Daarover hebt u kunnen lezen in diverse krantenberichten. Op dit moment zien we geen mogelijkheden om de belastingen te verhogen dan wel te bezuinigen op ouderenzorg om dit mogelijk te maken. Daarom kunnen we dit voorstel helaas niet steunen. Als u goede voorstellen hebt, luister ik altijd. Als u zegt dat u wilt besparen door de grenzen volledig te sluiten, ook voor iedereen die op de vlucht is voor geweld, kan ik u alvast vertellen dat wij dat niet zullen steunen.

De **voorzitter**:

U hebt twee interrupties, mijnheer Graus. Het is aan u om deze tweede interruptie nu te gebruiken of niet.

De heer **Graus** (PVV):

Dan mag ik niet reageren op die uitdaging.

De **voorzitter**:

Nee, dat mag u niet. U hebt twee interrupties. Daarvan hebt u er net een gebruikt. Ik zou die andere sparen voor een later moment.

De heer **Graus** (PVV):

Dan zet ik toch de joker in. Ik vind dit het belangrijkste onderwerp, de veiligheid van Schiphol. De KLM, onze trots, moet bovendien valse concurrentie ondervinden. Ik vind dat veiligheid boven alles moet staan. We moeten er allemaal naar kijken. Het mag niet worden neergelegd bij een kleine oppositiepartij. U bent lid van een machtige coalitiepartner. Ik zie diverse collega's die hiervoor te vinden zijn, ook mijnheer Van Helvert. Laten we samen, net zoals we in het KLM-debat hebben gedaan, kijken waar we die 100 miljoen vandaan kunnen halen. Ik wil nog wel een punt maken: ik heb niets tegen het opvangen van mensen die in nood zijn. Niemand heeft daar iets tegen, ook Geert Wilders niet. Het gaat erom dat we terreur importeren en dat moeten we niet doen. Uiteindelijk kost dat miljarden. Nu zitten we te beknibbelen op 100 miljoen om Schiphol en KLM te helpen.

De voorzitter:
Wat is uw vraag?

De heer Graus (PVV):
Ik vraag nogmaals of de heer Monasch bereid is – dat geldt ook voor de heer Elias, die net binnenkomt – om samen rond de tafel te gaan zitten en veiligheid boven de partijpolitiek te plaatsen. We moeten als woordvoerders bij elkaar komen om na te gaan hoe we dit kunnen oplossen, desnoods samen met de Staatssecretaris.

De heer Monasch (PvdA):
Ik gaf al aan dat het kabinet voorstelt dat er een uitbreiding komt van de Koninklijke Marechaussee. Me dunkt, dat zijn in de eerste plaats de mensen die we hebben opgeleid en getraind om onze veiligheid zo goed mogelijk te garanderen. Die capaciteit wordt uitgebreid. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd of dat voldoende is, zeker in het licht van die vreselijke aanslag. Daar wordt dus in geïnvesteerd. We moeten niet net doen alsof er niets gebeurt. Nee, er wordt in geïnvesteerd. Dat is één. Twee. U suggereert dat de financiering te maken heeft met de kwaliteit. De kwaliteit van de beveiliging staat niet ter discussie. We zeggen alleen – dat is historisch zo gegroeid – dat de financiering op dit moment anders ligt. Ik kan een heel eind met u meegaan. Als we het opnieuw zouden moeten bedenken, zouden we het zo moeten financieren. Daarvoor is op dit moment echter geen ruimte. Ik zeg u wel dat de Koninklijke Marechaussee wordt uitgebreid en de veiligheid van Schiphol wordt versterkt. Daar zijn we heel blij mee. Aan de kwaliteit van de beveiliging wordt helemaal niets afgedaan, ondanks het feit dat het anders wordt gefinancierd dan wellicht wenselijk is.

De voorzitter:
De heer Graus voor zijn laatste vraag in dit debat.

De heer Graus (PVV):
Nou, niet de laatste vraag in dit debat.

De voorzitter:
Het gaat om de interrupties; het staat u vrij om vragen te stellen aan de Staatssecretaris.

De heer Graus (PVV):
Ik zit hier niet voor spek en bonen, voorzitter. Als ik ergens trots op ben, is het onze KMar en onze politie. Ik heb helemaal niets over de kwaliteit gezegd. Ik heb het gehad over de ongelijkheid. Ons Schiphol en onze KLM hebben te maken met een ongelijke markt als het gaat om beveiligingskosten. Het dividend van Schiphol is gigantisch gegroeid, met tientallen miljoenen. Kan daar niet iets van af worden gehaald, mijnheer Monasch

en mijnheer Elias? We hebben jullie nodig. Als oppositiepartij kunnen we het niet. Het gaat om de veiligheid van ons land. Ik verwacht gewoon dat u zegt dat we samen gaan zitten. Dat moet ik toch kunnen zeggen? We kunnen toch iets van het dividend afpakken?

De voorzitter:

Mijnheer Graus, het is duidelijk.

De heer Monasch (PvdA):

Volgens mij zijn we hier niet om te jij-bakken over wie wat zou kunnen of niet. Feit is dat je keuzes moet maken. Het is goed – in het begin van mijn betoog heb ik dat ook gezegd, maar ik weet niet of u er toen al was – om vast te stellen dat Schiphol na het optellen van alle kosten, wat wel zo eerlijk is, de goedkoopste luchthaven van de Europese Unie blijkt te zijn. Als we kosten kunnen verlagen, laten we dat dan zo doen dat we meer kunnen concurreren met onze grootste concurrenten, namelijk Istanbul en Dubai. Mijn voorstel is op twee dingen gericht: in het achterhoofd houden dat Schiphol de goedkoopste in Europa is en bekijken hoe we de concurrentie met Istanbul en Dubai aankunnen als we iets kunnen doen aan de kosten.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik heb een vraag over hogere tarieven voor het bestemmingsverkeer, van point-to-point. Daarmee worden de lasten verhoogd voor een deel van het verkeer. Is de heer Monasch niet bang dat de discussie niet langer gaat over de vraag waarover die zou moeten gaan, namelijk de securitykosten? Wie is de grootste O&D-vervoerder (Origin & Destination) op Schiphol, de grootste point-to-pointbrenger? De KLM. U wilt de KLM helpen, maar vervolgens gaat u de tarieven voor point-to-point verhogen. Dan is de KLM de pineut. Ik vind het goedbedoeld, maar volgens mij moeten we de vraag stellen hoe we aan de securitykosten komen. Ik zou graag van de Partij van de Arbeid willen weten hoe zij aankijkt tegen de twee maatregelen die voortkomen uit de brainstormsessie: 1) de Staat betaalt de securitykosten en 2) de Staat eist als aandeelhouder minder dividend van Schiphol.

De heer Monasch (PvdA):

Om met dat laatste te beginnen: of het nu gaat om inkomsten of om uitgaven, aan het einde van het liedje is het gewoon geld dat moet worden opgebracht. Als je minder inkomsten krijgt, moet je elders bezuinigen als je gaat uitgeven. Het gaat ons bij point-to-point natuurlijk om de reiziger. Hebben mensen een transferticket of een point-to-pointticket? Wat dat betreft is het niet discriminerend voor welke luchtvaartmaatschappij dan ook. Het gaat om het versterken van de mainportfunctie, de hubfunctie. Die maakt Schiphol uniek. Daar zit ook de grootste bedreiging van Istanbul en Dubai. Juist het transfersysteem, dat Schiphol uniek heeft gemaakt en dat ons nog steeds de vierde plek in de wereld oplevert, moet je versterken. Nogmaals, het is niet discriminerend voor luchtvaartmaatschappijen. De vraag is hoe we onze concurrentie – die is moordend, met name vanuit Dubai en Istanbul – beter kunnen vormgeven. Een voorstel is de point-to-pointreizigers iets meer te laten betalen ten faveure van de transferreizigers. Een groot deel van de point-to-pointreizigers is vakantieverkeer. Dat kun je verplaatsen naar Lelystad en dat is sowieso goedkoper dan Schiphol. Ik denk dat de vakantiecharters waar de meeste Nederlanders gebruik van maken als ze vliegen goedkoper worden, zodat het ook nog eens goedkoper wordt om op vakantie te gaan.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik vind het heel constructief bedacht, maar als je eenzijdig een bepaald soort vluchten zwaarder gaat belasten, kom je niet tegemoet aan de uitkomsten van de rondetafelbijeenkomst. Alle partijen vroegen om een visie van het kabinet. Is de PvdA het met mij eens dat deze visie wel heel smal is? De een gaat meer betalen en de ander minder. Is dat de visie van de PvdA op de verhouding hubfunctie versus O&D-verkeer?

De heer **Monasch** (PvdA):

De visie is erop gericht om de mainportfunctie van Schiphol centraal te stellen en daarin keuzes te maken. Je kunt heel veel andere keuzes maken, maar daarmee doe je afbreuk aan de mainportfunctie. Die is cruciaal. We hebben een grote internationale luchthaven met veel transferpassagiers. Daarvan kunnen veel partijen profiteren, zowel andere luchtvaartmaatschappijen als leveranciers van diensten verbonden aan Schiphol. Dat is het vertrekpunt. Je kunt een ander vertrekpunt kiezen: het is een busstation en iedereen kan komen. Dat is echter niet onze visie. Onze visie is de mainportvisie. Als je dat wilt, moet je bereid zijn keuzes te maken. Ik sta open voor kritiek; die incasseer ik vanzelf, want dat hoort erbij. Ik hoor van iedereen dat, wat er ook gebeurt, de mainportfunctie van Schiphol intact moet blijven omdat we anders een provinciaal vliegveldje worden. Volgens mij moeten we dat niet willen. Als er betere voorstellen zijn, sta ik daarvoor open, maar dit is een mogelijkheid om te kiezen in selectieve groei. Dat doe ik in samenhang met een andere keuze om het verkeer te laten groeien. We hebben al gekozen voor Lelystad en Eindhoven. Dat gaat traag. Velen zeggen: dat zullen we nog weleens zien. Er zijn mogelijkheden voor. Het kabinet heeft dat onderzocht; een vluchtverdelingsbesluit. Wij zeggen: neem dat besluit, want er moet ruimte komen voor groei. Er is immers voortdurend sprake van druk en spanning.

De heer **Smaling** (SP):

Ik ben altijd blij met de heldere manier waarop de heer Monasch zich uitdrukt, maar ik vind zijn visie op die 100 miljoen euro waar de heer Graus naar vroeg, toch wat bekrompen. Het SEO-onderzoek hiernaar geeft aan dat de spin-off van die 100 miljoen euro 4.500 arbeidsplaatsen betekent en een extra toegevoegde waarde voor de economie heeft van ongeveer 350 miljoen euro. Dat is dus geen geld uitgeven, dat is een topinvestering! Waarom kijkt de heer Monasch niet op die manier hiernaar, zeker in een tijd waarin de rente zo ongeveer op nul staat en er dus gemakkelijker geld kan worden uitgegeven dan in een situatie waarin dat niet zo is?

De heer **Monasch** (PvdA):

Als de rente lager staat, zou je makkelijker geld kunnen uitgeven? Ik weet niet hoe de huishouding van de heer Smaling eruitziet, maar aan het eind van de dag zal het geld toch ergens vandaan moeten komen. Als ik meer ga uitgeven en onder nul kom, zal de bank zeggen: u bent nog even Kamerlid, dus ik zie het nog een tijdje aan. Maar op een gegeven moment zal de bank het geld toch terug willen zien. De vraag is dus natuurlijk wel waar dat geld vandaan moet komen. Ten aanzien van infrastructurele voorzieningen neemt het kabinet goede beslissingen, bijvoorbeeld door NS-station Schiphol uit te breiden. Dat is een beslissing die rendement oplevert in de toekomst. Het is een echte overheidsbeslissing. We kunnen echter niet zomaar even extra geld gaan uitgeven omdat de rente nu laag is. Als we dat gaan doen, kunnen we binnenkort het licht uitdoen.

De **voorzitter**:

Bent u dat van plan, mijnheer Smaling?

De heer **Smaling** (SP):

De heer Monasch gaat alleen in op een bijzinnetje. Het SEO-rapport bevat een staatje. Daaruit blijkt dat Schiphol er qua securitykosten met kop en schouders boven uitsteekt. Vervolgens krijg je een tijdje niks en dan volgt Kloten; ik kan het ook niet helpen dat dat vliegveld zo heet. Weer een eindje daaronder staat Charles de Gaulle. We staan dus echt aan de top wat securitykosten betreft. Het onderzoek van SEO – doorgaans zijn dat goede onderzoeken – laat zien dat je veel rendement kunt behalen met een investering van 100 miljoen. Ik snap niet dat de heer Monasch met zijn intellect daar niet open voor staat.

De heer **Monasch** (PvdA):

Allereerst ben ik in deze politiek roerige tijden altijd blij met een compliment; dus dank u wel, mijnheer Smaling. Ik probeer me een beetje te baseren op staatjes. Ik kan er natuurlijk best één kostenpost uit pakken en daarvoor een mooie tabel presenteren, maar ik kijk naar een plaatje uit de mainportagenda. De heer Van Helvert laat het even zien. Daaruit blijkt dat wij zo'n beetje de goedkoopste ... O nee, dat is het plaatje over security. Daaruit blijkt maar weer dat je de oppositie toch niet kunt vertrouwen!

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

Ik wilde even helpen; sorry.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik maakte een grote fout door ervan uit te gaan dat je een politicus kunt vertrouwen. Ik bedoelde het staatje uit de mainportagenda. Dat staatje laat gewoon zien dat Schiphol, als je alles bij elkaar optelt, met afstand het goedkoopst is in Europa. Je kunt er best een post uit halen; alles tot je dienst – ik zou dat ook doen als ik een lobbyorganisatie was – maar ik kijk naar het totale kostenplaatje. Dan is Schiphol in Europa met afstand de goedkoopste. Er zijn twee grote concurrenten die daarvan voordeel hebben: Dubai en Istanbul. Daar moeten we wat aan gaan doen!

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Helvert, we hadden twee interrupties afgesproken.

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

Ik vind dit een belangrijke discussie. Ik gebruik nu dus toch mijn tweede interruptie. De heer Monasch begon zijn betoog met de opmerking dat de agenda te weinig actie laat zien. Dat delen we. Er is geen level playing field door die securitykosten. Dat is het punt. De oplossing van de PvdA is: we gaan het verschil tussen transfer en point-to-point vergroten. Daar zit voor het level playing field niet het probleem, want transfer is al goedkoper dan point-to-point. Het verschil qua level playing field zit in de securitykosten. Dus als we het hebben over actie: wat gaan we doen aan het verlagen van de securitykosten?

De heer **Monasch** (PvdA):

Eerst voor de annalen: op bladzijde 19 staat het staatje waaruit blijkt dat Schiphol het goedkoopst is in Europa. Twee zijn nog goedkoper: Dubai en Istanbul. Dat is het totale kostenplaatje. Kijk, het kan best zijn dat in het ene huishouden meer geld wordt uitgegeven aan kleding en in het andere aan voeding, maar uiteindelijk tellen alle kosten op. Die moeten gewoon worden betaald. Dat totaalplaatje laat zien dat Schiphol – gelukkig, gelukkig – met afstand de goedkoopste is in Europa. Ik zeg het eerlijk, wij hebben op dit moment niet het budget om de securitykosten te betalen. We zeggen wel: extra geld voor de KMar, extra mensen erbij voor de veiligheid en het wegwerken van wachtrijen. Als er meer moet gebeuren, moeten we daarnaar kijken. Dat zeggen we dus wel, maar als we toch naar de securitykosten moeten kijken, moeten we proberen om die wat te

verlagen, juist om de hubfunctie te versterken. Dat is immers ons uitgangspunt: Schiphol als mainport versterken. Laten we daar dan een shift in maken.

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

Het punt is niet dat we de beste zijn in Europa. Dat is heel fijn, maar dit is topsport en dan kijk je niet naar de mensen die onder je zitten, maar naar de mensen die nog beter zijn. Dat zijn op dit moment Dubai en Istanbul. We moeten onszelf ook niet vergelijken – dat staat ook in het SEO-rapport – met luchthavens met een grote thuismarkt, maar met luchthavens met een kleine thuismarkt. Dan moet je Schiphol met Dubai en Istanbul vergelijken. Die vergelijking wil ik maken. Waarom? Niet om Schiphol te kastijden of iets dergelijks, maar om Schiphol juist concurrerend te laten zijn. Neem het dividend. De afgelopen tien jaar is dat gestegen van 50 miljoen per jaar naar 178 miljoen. De vraag is voor hoeveel dit in de boeken staat bij onze landelijke begroting. Gelet op de stijging zit hier wellicht een opening. Niemand vraagt om in één keer voor 100 miljoen aan securitykosten over te nemen, maar wil de PvdA in ieder geval meedenken over een oplossing?

De **voorzitter**:

Die vraag wordt beantwoord na de schorsing. Ik schors voor de belangrijke herdenking en voor de stemmingen.

De vergadering wordt van 13.58 uur tot 14.24 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Voordat we verdergaan met het algemeen overleg meld ik even dat de heer Elias wat later is aangeschoven vanwege de ontvangst namens de Tweede Kamer van een Franse delegatie. Dat gaat niet ten koste van zijn spreektijd, waarvan akte. Mijnheer Monasch, u had een vraag gekregen van de heer Van Helvert. Die gaat u nu beantwoorden.

De heer **Monasch** (PvdA):

Mijnheer Van Helvert, als ik mij uw vraag goed kan herinneren, ging die over het toegenomen dividend van de N.V. Luchthaven Schiphol. Met dat dividend worden gewoon ook investeringen gedaan. Dat NS-station wordt ook ergens van betaald. Dat komt gewoon uit inkomsten van het Rijk. Ik weet ook wel dat die niet een-op-een te traceren zijn, maar je kunt wel bijna iedere dag zo'n debat voeren; dat weet u ook, mijnheer Van Helvert. Het Rijk is verplicht om allerlei investeringen te doen, waaronder dat station. Dat is één. Twee. Ik heb gezegd dat we eerlijk moeten zijn tegen elkaar, u ook. Als u na Prinsjesdag een amendement indient om het dividend van N.V. Luchthaven Schiphol met 100 miljoen – ik zeg maar wat – te verlagen met het oog op een bepaald doel, dan is dat uw goed recht. Als u een heel goede dekking hebt, gaan we daar ook serieus kijken. Dat zeg ik u ook toe. Wij hebben die tot nu toe nog niet gezien, maar het is ook nog geen Prinsjesdag.

De **voorzitter**:

De heer Monasch vervolgt zijn betoog.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik vraag de Staatssecretaris om te reflecteren op de positie van de luchtvaart en met name ook op de rol van de NVWA (Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit). Als geen ander in dit kabinet weet zij dat de NVWA op dit moment onvoldoende reageert op de wensen van de marktpartijen. Bij KLM en Air France is men zeer tevreden over de adequate reactie van het kabinet op de vreemde, desastreuze berichten uit Parijs om werk en netwerken uit Amsterdam weg te halen naar Parijs. Maar goed, maandag

treed er weer een nieuwe CEO aan. Verwacht de Staatssecretaris dat dit weer gaat opspelen? Heeft zij, net zoals zij dat deed bij haar aantreden, alweer een afspraak met hem gepland staan?

Ik kom op de concurrentie uit de Golfstaten. Het SEO-rapport kan niet overtuigen. Er wordt voortdurend verwezen naar vervolgonderzoek om vast te stellen of er nu sprake is van concurrentie, ja of nee. Amerikaanse onderzoekers van America for Fair Skies zeggen dat er wel degelijk met oliegeld wordt gefinancierd. Dan hebben ze het over meerdere maatschappijen. Daarnaast zien we dat steeds grotere airbussen op Schiphol komen, onder andere van Emirates. Met de Verenigde Arabische Emiraten hebben wij in 1990 een verdrag gesloten. In artikel 9 staat iets wat ik misschien mag voorlezen.

De voorzitter:

Dat moet u zeker doen.

De heer Monasch (PvdA):

Artikel 9 zegt dat bij het exploiteren van overeengekomen diensten de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke overeenkomstsluitende partij rekening moeten houden met elkaars belangen en dat ze niet op onredelijke wijze mogen worden getroffen. Wanneer wordt zo'n artikel ingeroepen? Heeft de Staatssecretaris daar al eens juridisch onderzoek naar laten doen? Wordt de disbalans op een gegeven moment zo groot dat sprake is van een onredelijke wijze van invulling van de verdragsverplichting?

Tot slot: kan de Staatssecretaris zeggen hoe zij aankijkt tegen de arbeidsomstandigheden op het Schiphol van de toekomst? Een aantal luchtvaartmaatschappijen neemt daar een loopje mee. Je moet betalen om te mogen vliegen als vlieger en er zijn schijnconstructies. Dus graag een visie van de Staatssecretaris.

De heer Smaling (SP):

Ik heb een vraag over het eerste stuk van het betoog van de heer Monasch. Hij is voor groei van Schiphol. We moeten Lelystad gaan benutten voor vakantievluchten. Dan volgt een rondje fijnstof en geluidsoverlast. Het hele cirkeltje rond Schiphol wordt afgewerkt. Is de heer Monasch nu iedereen aan het pleasen, of ziet hij echt mogelijkheden om dat allemaal tegelijkertijd te realiseren?

De heer Monasch (PvdA):

Ik vind dit een terechte vraag. Iedereen houdt zich bezig met de vraag hoe de belangen zo goed mogelijk afgewogen kunnen worden. We hebben, vind ik, zeer verantwoorde burgers en organisaties in dat gebied. Die hechten allemaal belang aan de mainport. Er zijn natuurlijk altijd mensen die zich wat extremer opstellen, maar over het algemeen denkt men echt mee. Ik vind dat je selectief moet groeien. Ik heb een aantal voorbeelden gegeven. Als er betere voorstellen zijn, staan we daar volledig voor open. Als ik zo'n krantenkop lees – zie De Telegraaf van gisteren – boven een artikel waarin de gedeputeerde zegt dat lawaai maar op de koop toe moet worden genomen, dan denk ik bij mezelf: hoe zit het met de handhaving van normen? En: moet je als bestuurder dit soort geluiden laten horen? Zo sta ik er niet in. Ik geef het toe, elke keer zal het een afweging zijn, ook bij de volgende agenda. Daarom zeg ik ook: kijk vooruit. We zitten daar in een heel complex gebied. Ik heb ook vragen gesteld over de geluidshinder bij Uithoorn, Aalsmeer en Gooise Meren. Je moet selectief zijn. Lelystad is echt een goede optie.

De heer Smaling (SP):

Op een gegeven moment kun je ook tot de conclusie komen dat je vastloopt, dat er grenzen zitten aan de groei, of aan het realiseren van

milieudoelen. De heer Monasch presenteert het als «alles is nodig en alles is zorgwekkend». Hij is lid van een grote fractie. Dan heb je voldoende tijd om zelf oplossingen te verzinnen. Die hoor ik echter niet. Ik zou wat meer reflectie op de hele kwestie willen horen van de heer Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA):

We hebben afspraken voor de komende jaren, maar we zien nu al dat het knelt. Dat heb ik ook in mijn inbreng gezegd. De groeicijfers gaan veel harder dan was aangenomen. Moet je daarin niet gaan bijsturen? Vandaar ook mijn verzoek om in te grijpen en selectief te gaan groeien. Weliswaar zijn wij een grote fractie, maar ik kan geen scenario's uitwerken voor alle opties in de toekomst. Ik heb gevraagd om met scenario's te komen voor de langere termijn. Ik heb zelfs ook de vraag gesteld of de groei wel houdbaar is op deze plek en of er niet moet worden nagedacht over een tweede nationale luchthaven. Ik vind dat we dat eerlijk op tafel moeten leggen. U stelt een terechte vraag. Er zijn grenzen aan de groei. Die kan niet onbeperkt doorgaan. Laten we daar op dit moment heel slim mee omgaan, want we hebben nog een paar jaar om dit op te vangen. Daarna zullen we nadere keuzes moeten maken. Ik hoop dat we elkaar hierin kunnen vinden en dat we samen kunnen optrekken.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik heb een punt van orde. Er is twee keer gerefereerd aan een gedeputeerde van een willekeurige politieke partij die uitspraken heeft gedaan, maar die zichzelf hier niet kan verdedigen. Moet ik dat in mijn eigen termijn corrigeren? Hoe werkt dat precies?

De **voorzitter**:

Ik zou dat in ieder geval niet doen. Er wordt over een bestuurder gepraat, niet over een persoon. Daar zit wel een verschil in. Als u een vraag hebt aan de heer Monasch, kunt u die stellen. Dat is niet het geval, zie ik. Dan geef ik het woord aan de heer Van Helvert.

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

Voorzitter. Vorig jaar vroeg het CDA een rondetafelgesprek over luchtvaart aan om te spreken over de vraag wat de luchtvaart ons waard is en of we de Luchtvaartnota uit 2009 moeten actualiseren. Alle partners zaten aan tafel, ook deskundigen. Daaruit kwam naar voren dat er geen behoefte was aan een nieuwe notitie, maar wel aan actiepunten. De Actieagenda Schiphol is hieruit voortgekomen. Het CDA is toch wat teleurgesteld over deze agenda. Er zit namelijk eigenlijk helemaal geen actie in. Het is een beschrijving van wat er aan de hand is – op sommige punten is dat best aardig gedaan – maar actie is ver te zoeken. Uit het rondetafelgesprek kwamen veel punten naar voren. De twee hoofdpunten waren: 1) hoe gaan we om met het hoge niveau van de securitykosten en 2) wat is de visie van Nederland, van het kabinet, op de verhouding tussen bestemmingsverkeer, dus point-to-point of O&D aan de ene kant en het verkeer dat het hubnetwerk van Schiphol versterkt aan de andere kant? Waar zit precies de overlap? Point-to-pointverkeer kan ook bijdragen aan de hubfunctie. Op die twee punten hebben we mooie beschrijvingen gekregen van het probleem, maar geen enkele visie. Er zijn brainstormsessies geweest van het kabinet, met partners. Ambtenaren van Financiën, van Economische Zaken, van I en M – in totaal zijn dat 40.000 ambtenaren – hebben daar maanden over na kunnen denken, maar er komt geen visie. Wat krijg je dan? Dat je in de week voor dit debat, een heel belangrijk debat over de mainport van ons land, hier met zes of zeven Kamerleden zit – die hebben allemaal één medewerker – die proefballonetjes de lucht in laten. Dat is allemaal goedbedoeld, echt goedbedoeld. Ik heb net een mooi debatje gehad met de heer Monasch. Maar eigenlijk is het van de gekke dat we door het uitblijven van een visie van het kabinet

over dit soort dingen zitten te vergaderen. Wij hadden graag een visie gezien met concrete actiepunten en misschien een aantal keuzes ten aanzien van de vraag hoe verder. Nu zitten we te discussiëren en als we elkaar daarop aanvallen, zegt de heer Monasch terecht in zijn verdediging: kom maar met een amendement na Prinsjesdag. Dat wordt waarschijnlijk het niveau van het debat hier. Dat komt niet door u, mijnheer Monasch, maar doordat er in de Actieagenda geen visie wordt gepresenteerd. Neem de concurrentie vanuit de Golfstaten. Daarover lezen we niet veel in de agenda. Het woord «actie» laat ik maar achterwege. De maatschappijen krijgen ruim baan van Schiphol. Dat is ergens ook wel logisch, want we kunnen niet tot in lengte van jaren Golfcarriers, vliegtuigen uit andere landen die voor markt zorgen op Schiphol, blijven weren. Dat kan niet. Dat kan wel als we vaststellen dat er sprake is van oneerlijke concurrentie, maar zolang dat bewijs niet klip-en-klaar op tafel ligt, doen we niets, zegt de Staatssecretaris en zegt ook mevrouw Bulc, de Eurocommissaris. Op een of andere manier worden daar volgens de airlines in Europa – ik ben slechts volksvertegenwoordiger – makkelijker A380's uit de lucht getoverd dan hier. Volgens airlines hier in Europa vliegen halflange of vrijwel lege toestellen over de grote plas en weer terug vanuit Golfstaten. Dat is normaal gesproken niet te financieren, maar men doet dit wel. Het is voor een Kamerlid heel lastig te beoordelen wie hier nu gelijk heeft: de Europese luchtvaartmaatschappij die zegt dat dit oneerlijk is of bijvoorbeeld Emirates, dat zegt gewoon een bedrijf te zijn dat de eigen broek ophoudt? Het probleem ligt op tafel, maar het kabinet heeft zich er niet over gebogen. Dat is een gemis, want we vragen ons steeds af hoe we verder moeten. We weten immers dat we niet tot in lengte van dagen vliegtuigen kunnen weren.

We hebben ook een check gedaan op het oude beleid. In deze agenda staan een paar punten die nieuw beleid zouden moeten omvatten. Op de volgende onderwerpen zien we echter geen enkel verschil – echt geen enkel verschil; soms lijkt het wel of er is geknipt en geplakt – tussen de Luchtvaartnota uit 2009 en de voorliggende Actieagenda Schiphol. In 2009 is de wijziging van de Wet luchtvaart een actiepunt. Een verplichte bijdrage van non-aviationwinkels om stijgende tarieven op Schiphol te matigen, security en een concurrerend kostenniveau zijn actiepunten in 2009. Daar zitten we nu nog steeds mee. De huidige agenda geeft een prachtige beschrijving van de omvang van het probleem, maar actie ontbreekt. De selectieve groei zoals afgesproken in het Aldersakkoord uit 2008 is een actiepunt in 2009. Over selectiviteit in de toekomst staat niets in de Actieagenda. Goede luchtzijdige bereikbaarheid van Nederland is een actiepunt. Het Rijk gaat op biofuels vliegen. Dat is wel een actiepunt, maar in de agenda staat daarover niets. Het is dan logisch dat de VVD naar voren komt met het voorstel om verminderde CO₂-uitstoot te gaan belonen. Ik had het mooier en zorgvuldiger gevonden als het kabinet voorbeelden had gegeven waaruit wij hadden kunnen kiezen in plaats van proefballonnen een dag voor dit debat. Toch veel complimenten voor de proefballonnen.

Een nieuw financieringssysteem voor de luchtverkeersleiding. In 2009 was dat een actiepunt. Het is nog steeds een actiepunt. Dit is een Actieagenda zonder acties. Er wordt nog eens genoemd wat we al eerder hebben besloten. Eigenlijk is het een soort opgewarmde prak. Die kan soms lekker zijn, maar nu hebben we echt behoefte aan actie. Ondertussen neemt de concurrentie op Schiphol toe en zitten we hier eigenlijk tijd te verknoeien. Ik kom op de securitykosten. Jaarlijks betalen luchtvaartmaatschappijen daarvoor 267 miljoen euro. Die kosten zijn in andere landen veel lager – daarvoor hebben we genoeg staatjes gezien – doordat de overheden daar meer bijdragen. Ik snap ook wel dat je niet alle staatjes een-op-een kunt vergelijken, maar in dit geval zitten we absoluut hoger. Ik zou graag van het kabinet willen weten hoe we daarmee omgaan. Wederom een prachtige beschrijving, maar geen oplossingsrichtingen.

Ten aanzien van selectiviteit vraag ik mij af hoe we een goede afweging krijgen. Dat was dé hoofdvraag tijdens het rondetafelgesprek en ook dé reden om tegen het kabinet te zeggen: kom met een nieuwe actieagenda. Hoe gaan we mensen verleiden om naar Lelystad te gaan? Of zeggen we, zoals de Partij van de Arbeid voorstelt, dat de een maar meer gaat betalen dan de ander?

Ik heb nog twee onderwerpen, te beginnen bij wonen rond Schiphol. We gaan de overlast concentreren in kleinere gebieden. Die krijgen qua geluid een hogere belasting. Ik kan me daar wat bij voorstellen als dat de lijn is, maar als een kleinere groep veel meer overlast zal krijgen, vraag ik me af of we daar geen gevolgen aan moeten verbinden. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan?

De PvdA haalde terecht het pay-to-flyprincipe aan. Het kan niet zo zijn dat een piloot meer betaalt om te mogen vliegen dan degenen die achter hem zitten, en dat alleen om zijn diploma maar te kunnen behouden. We vinden het niet terecht als mensen die zo'n verantwoordelijkheid hebben, onder die stress moeten werken. Hoe gaan we daarmee om?

De heer **Monasch** (PvdA):

In de mainportagenda wordt heel nadrukkelijk aangegeven dat we selectief moeten zijn. We kunnen met elkaar discussiëren over de keuzes die worden gemaakt, maar een ervan is uitvoerig beschreven en is ook al uitvoerig onderzocht door het kabinet, namelijk het vluchtverdelingsbesluit. We moeten niet gaan afwachten of we met een € 10 of € 15 lagere ticketprijs de luchtvaartmaatschappijen kunnen verleiden om op Lelystad te vliegen. We moeten hierin gewoon sturen, een vluchtverdelingsbesluit dus. Daarmee kun je het verkeer sneller naar Lelystad krijgen. Daarmee krijg je ruimte op Schiphol. Hoe kijkt het CDA aan tegen zo'n voorstel?

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

Dat is een prachtig voorstel, maar ik had een visie willen zien: hoe gaan we dat doen? «Er moet een vluchtverdelingsbesluit komen.» Ja, dat zal zeker het gevolg zijn. Zonder verdelingsbesluit lukt het immers niet. Maar wat worden dan de criteria op grond waarvan we bepalen welke luchtvaartmaatschappijen we naar Lelystad sturen en welke op Schiphol mogen blijven? U zegt: vakantievluchten. Prima, maar hoe gaan we dat checken? Of je een bermuda aan hebt of niet? Er zijn heel veel vliegtuigen waarin beide soorten passagiers zitten. EasyJet is point-to-point. Dat is een vast klant van Schiphol. Zeven vliegtuigen staan daar vast aan de basis. 5 miljoen passagiers. Zijn dat allemaal vakantievluchten? Nee. Daar zit ook heel veel zakelijk verkeer tussen. Er zitten echter ook vakantie-gangers tussen. Is dat nu vakantieverkeer of zakelijk verkeer? Ik zie daarover niets in het voorstel. Ik heb het rondetafelgesprek speciaal aangevraagd om deskundigen te horen. Zij hebben een prachtige bijdrage geleverd. Op basis daarvan kon het kabinet met de partners een prachtig actieplan maken. Dit is eruit gekomen. U gaf zelf aan dat dat teleurstellend is. Misschien zeg ik het wat harder, maar ik denk dat onze teleurstelling hetzelfde is.

De heer **Monasch** (PvdA):

Om te beginnen adviseer ik geen enkele vakantiereiziger om een Nederlandse bermuda aan te trekken, want je moet dan in dit soort weer vertrekken. Hou die in de koffer! Ik vind het trouwens ook geen porem om met een bermuda op Schiphol te lopen, maar dat terzijde.

De **voorzitter**:

Dat zijn allemaal persoonlijke smaken, mijnheer Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dan heb ik het nog niet eens over slippers gehad!

Mijnheer Van Helvert, we kunnen met elkaar praten over de details, maar het begint al met de vakantiecharters. Als je een vliegreis boekt naar een mooi zonnig oord en daarbij gebruikmaakt van een pakketreis, dan weet je gewoon dat al die mensen op die chartervlucht daarheen gaan. Dat is duidelijk aan te wijzen. Over de details in de uitwerking kun je altijd doorpraten, maar het principe dat je selectief moet zijn en dat dit een groep is die hiervoor in aanmerking komt, is duidelijk. We kunnen het er toch wel over eens zijn dat we die vluchten moeten verplaatsen, ook om die groei mogelijk te maken voor de andere mainporttaken?

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

Ik heb al een merk genoemd, dus noem ik nu een ander: TUI. Je kunt zeggen: TUI betreft vooral vakantievluchten, dus die maatschappij moet naar Schiphol. Excuus, ik bedoel Lelystad, zoals ik de heer Monasch terecht hoor zeggen. U helpt mij goed, mijnheer Monasch, dank u wel.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik help u beter dan u mij!

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

Je zou kunnen zeggen: duw die maatschappij naar Lelystad. Misschien komen we daar uiteindelijk ook op uit, maar ik vind dat de verkeerde volgorde. Eerst moeten we vaststellen waarvan we uitgaan. Dat zou het principe kunnen zijn dat vakantievluchten naar Lelystad moeten. Echter, zolang we geen uitgangspunten hebben, vind ik het lastig om te zeggen: deze airline moet hiernaartoe en die daarnaartoe. Aangezien het kabinet met drie ministeries en partners erover na heeft kunnen denken, had ik een voorstel van het kabinet verwacht of opties waaruit we konden kiezen in plaats van dat wij proefballonnetjes moeten oplaten. Ik vind dat erg jammer. Dat doet ook geen recht aan de omvang van de problematiek en het belang voor Nederland.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Excuses voor het late aanschuiven; ik was nog bij de regeling van werkzaamheden in de plenaire zaal. Ik wil de heer Monasch geruststellen dat ik heel mooie, elegante blote zomerjurkjes heb waar hij waarschijnlijk wel naar wil kijken.

De heer **Monasch** (PvdA):

Daar heb ik helemaal geen bezwaar tegen!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik hoorde het CDA eigenlijk zeggen: het is niet goed of het deugt niet. De luchtvaartgelden moeten omlaag. De milieubelastingkortingen – zie de brief – zijn er al af. De tickettax is afgeschaft. Tegen ETS-kosten (Emissions Trading Scheme) is heftig verzet. De belastingbetaler moet meer meebetalen aan luchtverkeersleiders. De belastingbetaler moet meer meebetalen aan grenscontroles. Stel dat Nederland al die kosten gaat omslaan over de belastingbetaler, gaan de landen om ons heen dat dan ook niet doen? Dan krijgen we een race to the bottom, waardoor vliegtickets nog goedkoper worden en de trein niet kan concurreren met het vliegtuig. Waar eindigt dat? Wat is dan wel de positieve insteek van het CDA om te voldoen aan het klimaatverdrag van Parijs – dat wil het CDA ook – en ervoor te zorgen dat de reiziger zijn plek van bestemming bereikt zonder dat de belastingbetaler telkens de rekening moet betalen?

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

Het is niet alleen het CDA dat dat zegt. We hebben een petitie aangeboden gekregen van alle partners ...

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het gaat mij om het CDA.

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

We kunnen wel in ons eentje gaan denken over de vraag wat wij belangrijk vinden, maar we vinden het ook fijn om te horen wat partijen in het veld vinden, en dan niet één partij maar meer. Juist dat brede veld heeft ons een petitie aangeboden waarin men zegt dat de kosten voor security op Schiphol vergeleken met die van luchthavens elders hoog zijn. Het gaat vooral om het securitydeel. Ik zeg niet «alles deugt niet», ik heb alleen gezegd dat we de securitykosten heel hoog vinden. We hebben het nog niet gehad over de 700 miljoen voor geluidsschermen die Schiphol moet betalen, terwijl luchthavens in andere landen die kosten niet hoeven te betalen. We zeggen niet «doe dat weg», want we vinden dat belangrijk. We hechten immers ook waarde aan het welzijn van de mensen die in de buurt wonen. Maar als zo'n grote groep zegt dat de kosten echt te hoog zijn – dit is niet iets van één maatschappij of één bedrijfje, nee, de hele keten waarin men elkaar soms flink bevecht in de media is het hierover eens – stellen wij de vraag wat hieraan kan worden gedaan. Ik zie dat de dividenduitkering van Schiphol elk jaar enorm stijgt. Een mogelijke vraag is dan – tijdens het rondetafelgesprek heb ik die vraag ook gesteld – of het voor het kabinet een optie is ...

De **voorzitter**:

U beantwoordt de vraag van mevrouw Van Tongeren.

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

Daarnaar zou je dus kunnen kijken. Mevrouw Van Tongeren vroeg ook naar het groen. Daarop mis ik ook een visie van het kabinet. Gelukkig heeft de heer Elias het initiatief genomen om biofuels te ontzien. Als biofuels worden gebruikt, hoeft er minder te worden betaald, of hoeft men niet op de Polderbaan te landen. Dat soort dingen. Dat zijn allemaal mooie ideeën, maar ik had liever gezien dat we een aantal zaken van tevoren goed hadden kunnen bestuderen, in plaats van deze op het laatste moment te beoordelen. Er zijn ook partijen die werken aan elektrisch taxiën. Dat is ook heel goed.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Helvert, ik denk dat u meer dan uitvoerig antwoord hebt gegeven op een simpele vraag van mevrouw Van Tongeren, die wellicht nog een vervolgvraag heeft. Ik waarschuw wel: de beantwoording mag korter.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

En misschien ook iets specifiek. Ik heb een heleboel voorbeelden gegeven waarin de belastingbetaler Schiphol moet subsidiëren via zes verschillende regelingen. Ik hoor nu een zevende: de biofuels. Die zouden ook nog moeten worden gesubsidieerd. Dat gebeurt ook in andere landen. Wat is de visie van het CDA – ik spreek nu echt het CDA aan – op steeds meer staatssteun voor luchthavens? Waar eindigt dat? Heeft het CDA daar een visie op, of vraagt het CDA alleen maar meer, meer, meer geld voor Schiphol?

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Helvert, ik heb u gewaarschuwd: houdt u het kort.

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

Ja, maar dit was wel een goede vraag. Ook in de media zie je berichten dat de politiek een veel te grote broek aantrekt. Schiphol en KLM zijn bedrijven die hun eigen broek moeten ophouden, lees je dan. Dat is

hartstikke waar. Waarom lijkt het soms alsof wij dat niet in de gaten zouden hebben? Wij spreken hier alleen over het publieke belang. De Staatssecretaris heeft daarvan gezegd dat wij haar daar altijd op mogen aanspreken. We spreken alleen over het publieke belang en ik heb hier niet te spreken over wat KLM en Schiphol moeten doen. Daarom lijkt het soms alsof wij menen dat wij Schiphol en KLM rulen, om het in goed Nederlands te zeggen, mijnheer Elias. Het CDA vindt de hubfunctie, de netwerkfunctie, zeer belangrijk. Die mogen we niet verliezen, want een netwerk dat eenmaal kapot is, is niet zomaar hersteld. Maar daarnaast moeten we onze ogen niet sluiten voor het point-to-pointverkeer waarvoor een groeimarkt is. Op dat punt hadden wij het kabinet gevraagd om een visie, maar dat hebben we niet gekregen.

De heer **Elias** (VVD):

Ik zal straks inhoudelijk een paar dingen zeggen, maar ik vroeg me af of de heer Van Helvert weet wat een algemeen overleg is.

De **voorzitter**:

Vraagt u dat nu aan de heer Van Helvert?

De heer **Elias** (VVD):

Ja, want hij lijkt niet te weten wat wij hier aan het doen zijn. We wisselen politieke standpunten uit en we verkennen gezamenlijk een richting. Hij wil iedere keer bij elkaar komen om dingen te bespreken. Dat is wat we hier aan het doen zijn, daar zitten we hier voor!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Een punt van orde. Persoonlijke aanvallen kunnen buiten de vergadering om worden uitgesproken. Als het ene lid het andere wil uitleggen waartoe een vergadering dient, hebben we daar de Commissie voor de Werkwijze voor.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van Tongeren, maar ik denk dat ik uitstekend in staat ben om het debat te leiden. Dat blijkt ook wel, alleen denkt de heer Elias er wellicht wat anders over in relatie tot de heer Van Helvert. Het zij zo.

De heer **Elias** (VVD):

Misschien mag ik het even toelichten. Het is verder niets persoonlijks ...

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Nou, het is een keiharde persoonlijke aanval.

De heer **Elias** (VVD):

Nee, mevrouw Van Tongeren. We zitten hier om al dan niet gemeenschappelijk tot standpunten te komen en politieke visies uit te wisselen. Dat is wat we hier aan het doen zijn. Ik hoor de heer Van Helvert iedere keer zeggen: het had eerder gemoeten, nu kan ik er niet over oordelen. Daar is een algemeen overleg voor, klaar.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Helvert, u zit bij een algemeen overleg.

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

Ik dank de heer Elias voor deze vraag, want dat geeft mij de mogelijkheid om in te gaan op het politieke standpunt dat ik vanmorgen in de krant las: via een lastenverzwaring voor sommige airlines gaan we iets doen aan de securitykosten. Dat vind ik geen goed voorstel, hoe sympathiek ook. Waarom niet? Omdat volgens het SEO-rapport juist een lastenverlichting

zorgt voor verbetering. Misschien heeft De Telegraaf verkeerd geciteerd, dat weet ik niet, maar ik lees: de VVD is het eens met het voorstel van de PvdA om de lasten te verzwaren voor sommige airlines. Wij zijn daartegen. Als de heer Elias dat bedoelt met het uitwisselen van standpunten, ben ik daartoe graag bereid. Ik vind het wel erg laat.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Tijdens deze schermutselingen heb ik bedacht wat ik zal aantrekken bij mijn volgende vliegreis. Ik zal dat hier niet kenbaar maken.

De **voorzitter**:

Ook u weet waarvoor een algemeen overleg is bedoeld.

De heer **Smaling** (SP):

Ja, zeker.

Voorzitter. We bespreken een Actieagenda, maar ook de SP vindt dat er een gebrek aan actie is in de agenda. We hebben even onder elkaar gezet wat al in de Luchtvaartnota uit 2009 werd geopperd en wat hier in deze Actieagenda terugkomt, zeven jaar later. Vrij veel zaken zijn min of meer een-op-een overgenomen in de nieuwe Actieagenda. Dat gaat het om de verplichte bijdrage uit de non-aviationwinkels om de stijging van de tarieven op Schiphol te matigen, security, een concurrerend kostenniveau, selectieve groei – die was afgesproken in het Aldersakkoord uit 2008 – een goede luchtzijdige bereikbaarheid van Nederland, de biofuels en een nieuw financieringssysteem voor de luchtverkeersleiding. Heel veel zaken uit de Luchtvaartnota uit 2009 komen dus een-op-een terug – ik chargeer – in de Actieagenda van 2016. Op een aantal punten zou je actie verwachten, maar die zie ik nog niet. Daar gaat dit debat over. Ik hoor graag van de Staatssecretaris of die actie er komt. Veel acties in de agenda betreffen het verkrijgen van een mandaat of «de maatschappij aanspreken op», maar een aantal dingen moet gewoon echt veranderen in onze optiek. Anders gaat het «m niet worden».

Wat mijn fractie betreft zijn er drie zaken die eruit springen, die voor ons het belangrijkste zijn, ten eerste de beveiligingskwestie. Die is uitvoerig in het nieuws geweest. Wij vinden toch dat daarvoor budget moet komen. Je kunt het dividend ter discussie stellen. Dat loopt behoorlijk op, zoals de heer Graus al zei. Als je ziet wat je voor die 100 miljoen kunt terugkrijgen! Ik denk aan een goed werkend beveiligingssysteem en het liefst ook meer werkgelegenheid, en ook een meer robuuste werkgelegenheid, want nu wordt veel beveiliging uitbesteed aan beveiligingsbedrijven. Het is noodzakelijk dat de kwaliteit en de stabiliteit van de beveiliging op onze nationale luchthaven voor efficiëntie en kostenbesparing gaan. De heer Monasch had het net over het station Schiphol. Volgens mij komt dat uit de ERTMS-gelden (European Rail Traffic Management System) die op een andere manier worden gerouteerd. Dat is dus ook geen nieuw geld. Ik hoor graag hoe de Staatssecretaris hier in staat. Dit is een beetje boekhouden uit een Bommelverhaal. Het is op zich heel duidelijk dat deze investering zich zal terugverdienen. Het SEO-rapport is daarover zo helder als wat.

Het tweede punt is de concurrentie met andere maatschappijen. Ik heb op zich helemaal niks tegen Etihad, Emirates, Ryanair of welke maatschappij dan ook, maar als het speelveld niet gelijk is, en dat is het niet, dan moeten we gewoon met de vuist op tafel slaan. De maatregelen die ik tot nu toe zie, getuigen niet van met de vuist op tafel slaan. Ik ken deze Staatssecretaris als iemand die dat wel kan. Ik wil van haar horen of dat niet kan omdat dingen te Europees zijn of omdat zij niet in de wetgeving van een ander land kan treden. Ik zie echt wel mogelijkheden.

Over Norwegian Air en Ryanair heb ik samen met collega Karabulut vragen gesteld. Die zijn ook goed beantwoord, maar de volgende vraag is: is er geen behoefte aan wetgeving om maatschappijen als Ryanair die in

Eindhoven een basis hebben, te houden aan het Nederlandse arbeidsrecht en het Nederlandse belastingrecht? Ik wil daar toch een serieuzere reactie op dan ik tot nu toe heb gekregen. Sluiten maatschappijen met een basis in Nederland Nederlandse arbeidscontracten met werknemers die daar hun thuisbasis hebben? Heeft de Staatssecretaris daar echt zicht op? Kijkt de inspectie daarnaar? Is hiervoor een handhavingsaanpak, of is de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) te druk met allerlei andere zaken? De inspectie wordt natuurlijk voor van alles en nog wat ingezet. Als ik inspecteur was, zou ik af en toe ook denken: een week heeft 7 dagen en een dag 24 uur. Welke stappen zijn gezet om ervoor te zorgen dat het Nederlands recht wordt toegepast?

De Eurocommissaris, die naar ik meen in Slovenië een hub heeft gecreëerd voor Emirates, verwelkomt de maatschappijen uit de Golfstaten. Zij zegt: dat brengt nieuwe toeristen naar Europa. Misschien is dat ook zo. Ik hoor graag van de Staatssecretaris of zij het eens is met de Eurocommissaris dat het wenselijk is dat deze maatschappijen hier meer slots krijgen en kunnen blijven profiteren van een ongelijk speelveld omdat we er per saldo misschien baat bij hebben dat Amsterdam nog eens twee keer zoveel toeristen over het Damrak krijgt lopen dan nu al het geval is. Als ik kijk naar de voorwaarden voor de Golfcarriers, zie ik een heel beperkt arbeidsrecht, geen verenigingsrecht voor een vakbond en ook geen vrouwenrecht. Vrouwelijk cabinepersoneel wordt behandeld op een manier die hier met geen mogelijkheid zou kunnen.

Het derde punt is de verduurzaming. Dan kom ik meteen op het kritiekpunt dat ik de heer Monasch voor de voeten wierp: het «kennie» allemaal. Ik geloof dat we al lang praten over de vraag waar het systeem vastloopt. We moeten wel op tijd keuzes maken, voordat de boel vastloopt. Zeggen dat het allemaal lekker snel gaat en dat we de groei wel de baas zijn – misschien nog een baan erbij – en tegelijkertijd een Bloemendalerpolder bij mij achter in Weesp volbouwen waar alle vliegtuigen die via de Buitenveldertbaan vliegen overheen komen, kan ergens niet. Amsterdam zegt: we hebben 300.000 woningen nodig. Dat gaat allemaal niet. Dan krijg je weer een «Sparndammetje». Kijk hoe Cerfontaine destijds dat dorp eigenlijk heeft gefleest. Dat moeten we niet op grotere schaal krijgen als we Waterland gaan volbouwen net als alle andere reepjes groen. Die worden bewust groen gehouden om het vliegverkeer te accommoderen. Waar eindigt het? Of zegt de Staatssecretaris: daar hebben we het nu net over gehad aan de Alderstafel; we hebben een akkoord en de Luchtvaartwet ligt bij de Eerste Kamer? We moeten ergens keuzes maken. Anders denken we dat we alles tegelijk kunnen. Biokerosine? Prima, maar bij biobrandstoffen is het altijd de vraag hoe duurzaam ze eigenlijk zijn. Die biomassa moet je immers ergens vandaan halen. Er zit ook een fijnstofkant aan en een geluidskant. Ik vind dat we goede input hebben gehad van Behoud Woongenot Aalsmeerbaan. Die heeft een mooi genuanceerde analyse gemaakt van de problemen op basis van de rapporten van zowel Decisio als SEO. Ik nodig de Staatssecretaris uit om daar nog eens naar te kijken. We hebben goede input nodig om het tot een blijvend succes te maken. Het is een probleem. Ik druk altijd wel op de CO₂-knop als ik een vlucht boek – dat kost € 2 of zo – maar dat is niet echt een oplossing voor bepaalde milieuproblemen.

De voorzitter:

U rondt af.

De heer Smaling (SP):

Dan houd ik het hierbij.

Mevrouw Belhaj (D66):

Voorzitter. Ik kon mij in beperkte mate vinden in de emotie en de passie die het CDA toonde. Dat gebeurt niet vaak, dus zal daar een kern van

oprechtheid in zitten. Ik zie de verwijten van het CDA graag beantwoord worden door de Staatssecretaris.

Op het eerste gezicht gaat het goed met de Nederlandse luchtvaartsector. Schiphol streeft Parijs voorbij in aantal vluchten en investeert fors in verduurzaming. KLM lijkt de weg omhoog te hebben gevonden en scoort al jaren het best op de Dow Jones Sustainability Index. We kunnen er trots op zijn dat we in 100 jaar zo'n belangrijke economische banenmotor hebben gerealiseerd en tegelijkertijd toonaangevend zijn op het gebied van duurzaamheid. Maar: resultaten behaald in het verleden, bieden geen garantie voor de toekomst. De concurrentie ligt op de loer en komt gevaarlijk dichtbij. Zowel binnen als buiten Europa zijn de uitdagingen heel groot. Daarom ligt er nu uiteindelijk een Actieagenda, boordevol acties om Schiphol concurrerend te houden, dacht ik. Zelfs als je het stuk meerdere keren van voor naar achter leest, blijkt er weinig nieuwe actie in te staan, of in ieder geval acties waarvan we het bestaan nog niet kenden. Ik zal er één belangrijk heet hangijzer uitlichten: waarom heeft het kabinet besloten om weinig te betekenen als het gaat om de beveiligingskosten? De collega's vroegen er ook al naar. Flink wat partijen vragen hierom. Op een faire manier kun je de uitgangspositie voor luchtvaartmaatschappijen gelijktrekken. Ik ga namens D66 geen oplossing bieden, maar wij volgen de denktrant wat een publieke taak betekent bij een monopoliepositie in relatie tot de afspraken over staatsdeelnemingen. De laatste twee, drie jaar zit men ruim boven het percentage dat met Schiphol is afgesproken. De discussie over 100 miljoen hier pakken om het daarin te stoppen, vind ik geen fundamentele discussie. Daarmee krijg je immers ook discussies over andere zaken waarin aandeelhouderschap een rol speelt. Ik probeer dezelfde discussie aan te vliegen over de haven, vandaar ook de motie die we hebben ingediend: maak een duidelijk onderscheid tussen wat publiek is, wat privaat is en maak daar een knip in. Dat heeft wellicht financiële consequenties. Ik vind het ook niet meer dan fair en gezond om datzelfde te doen voor Schiphol. Dan blijf je weg bij het idee dat je Schiphol 100 miljoen geeft. Ik kan in een gemiddelde wijk in Rotterdam niet uitleggen dat we zomaar 100 miljoen hebben gegeven. Volgens mij is dat ook niet het niveau waarop we erover moeten willen praten. Is de Staatssecretaris bereid om een aantal voorstellen of scenario's te beschrijven? Wat gebeurt er als je iets doet aan de afspraken over staatsdeelneming? Nu is het percentage ongeveer 30. Wat betekent dat voor andere staatsdeelnemingen? Daarvan is een uitgebreide analyse gemaakt. Wat zijn de consequenties als je de publieke taak van beveiliging als overheid op je neemt? Mijn vraag is dus iets fundamenteeler en gericht op de langere termijn. Het moet niet zo zijn dat de luchtvaartsector, afhankelijk van de coalitie die regeert, die 100 miljoen al dan niet moet teruggeven.

D66 staat voor het behoud van de honderdduizenden banen die de mainport Schiphol direct en indirect oplevert. Wie denkt nu serieus dat Nederland in zijn eentje succesvol kan zijn in het tegengaan van oneerlijke concurrentie en ongeoorloofde staatssteun buiten Europa, of succesvol in het veilig en duurzaam maken van het vliegverkeer? Europa is in dezen niet een bedreiging, Europa biedt juist oplossingen. Ook daarom heeft het Verenigd Koninkrijk wat D66 betreft een grove inschattingsfout gemaakt door voor een brexit te stemmen. Denk aan de enorme belangen van Heathrow, British Airways en easyJet. Deelt de Staatssecretaris de mening van D66 dat we door intensieve samenwerking binnen de Europese Unie de concurrentiepositie van Schiphol en KLM het beste kunnen beschermen? Welke gevolgen heeft de brexit volgens haar voor Schiphol en voor KLM, die veel bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk aandoet? Welke scenario's heeft het kabinet al klaarliggen? Wat zijn de risico's precies? IATA (International Air Transport Association) heeft al een rapportje gemaakt over de impact van de brexit op het UK air transport. Wellicht is datzelfde ook gebeurd voor Nederland. Wij zouden graag zien

wat dat precies betekent. Wellicht worden we weer ingehaald door nieuwe ontwikkelingen.

Van de Single European Sky ben ik zelf rapporteur. Wat betekent de brexit voor een issue als de Single European Sky? De voortgang hiervan liep vast op het soevereiniteitsvraagstuk tussen het Verenigd Koninkrijk en Spanje. Kunnen alle Europese onderhandelingstrajecten die indirect stillagen vanwege Gibraltar, nu eindelijk doorgang vinden?

Ik kom op het aspect woningbouw rond Schiphol. Afgelopen vrijdag was ik op werkbezoek in de regio Schiphol – het ziet er allemaal prachtig uit en de natuur is ook prachtig – om te praten over de lastige balans tussen wonen en vliegen en het akkoord over bouwen in de regio dat eindelijk is bereikt. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat er een dubbeling ontstaat als de provincie en het Rijk beide nieuwe afspraken over de 20 Ke-zone in wet- en regelgeving implementeren? Waarom is het wenselijk om dit ook in het luchthavenindielingsbesluit te regelen? Hoe ziet de Staatssecretaris de rol van de Omgevingsraad Schiphol als het gaat om het ruimtelijk beleid en ook het economisch beleid? De mensen die daar wonen hebben er veel baat bij dat wij nu vooruitkijken en zo voorkomen dat er straks zo veel vluchten zijn dat er weer discussies met bewoners ontstaan. Als je nu duidelijke afspraken met de luchtvaartmaatschappijen maakt over de slots in Amsterdam of Lelystad, dan kost dat straks veel minder moeite. Van de Omgevingsraad Schiphol begrijp ik dat men er ook vanuit economisch perspectief erg veel waarde aan hecht om hierin meegenomen te worden.

Nog kort iets over de inzet van de marechaussee. Het is hartstikke positief dat er 85 medewerkers bij komen om de veiligheid op de luchthaven te garanderen en om wachtrijen te voorkomen, maar ik lees dat dit allemaal mensen zijn die vers van de opleiding komen. Als je nieuw en vers bent, heb je er extra veel zin in, kun je zeggen. Maar wij willen hier toch wel vraagtekens bij plaatsen. Naar gebleken is, zijn vliegvelden steeds vaker het doelwit van aanslagen. Waarom wordt er dan voor gekozen om deze jonge mensen in te zetten en waarom geen ervaren marechaussees? Is mijn tijd om, voorzitter? Ik zie u namelijk naar mij kijken.

De voorzitter:

Ja, uw tijd is om.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Oké. Daarmee rond ik vriendelijk af. Dus waarom niet wat meer ervaren mensen? Ik reken op een goed betoog van mijn collega van GroenLinks aangaande het duurzaamheidsaspect.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Belhaj. Uw tijd in dit debat is om, bedoelde ik te zeggen; ik bedoelde het niet in het algemeen. Ik geef het woord nu aan de heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter. Afgelopen dinsdag was volgens mij – in ieder geval in de tien jaar dat ik hier zit – de breedste luchtvaartcoalitie ooit aanwezig in de Statenpassage. Men zei dat het de hoogste tijd was voor actie, in het belang van de luchtvaart in Nederland. Jaren eerder heb ik daarover al een motie ingediend. Die is ook breed gesteund door de Kamer, maar tot nu toe is er weinig mee gedaan. Dat geldt ook voor de actiepunten in de Luchtvaartnota van 2009.

De heer Smaling haalde al het onderzoeksbureau SEO Economisch Onderzoek aan. Volgens dit bureau zorgt die benodigde 100 miljoen – dat is € 4 per ticket, zo heb ik me laten vertellen – voor arbeidsplaatsen. Uiteindelijk levert het dus wat op. Het zou zelfs economische waarde opleveren van 340 tot 365 miljoen. Kan de Staatssecretaris daarop

reageren? De brede luchtvaartcoalitie die hier dinsdag was, heeft niets anders gevraagd dan wat de PVV al heel lang vraagt en wat nu ook plots VNO-NCW vraagt. We hebben een vriendenclub voor Schiphol. Die bestaat al tien jaar en dat is de PVV.

Niemand zal commentaar hebben op de acties en thema's in de Actie-agenda, maar ze moeten wel worden uitgevoerd. Daar gaat het om. Van de vorige actieagenda, om het zo te noemen, die van 2009, is heel veel niet uitgevoerd. De Staatssecretaris zit er nog niet zo lang, dus kunnen we haar niet alles kwalijk nemen. Bij Economische Zaken heeft ze zich een tijger betoond. Mogelijk zal ze dat hier ook doen en zal ze zich niet opstellen als een labrador of een schoothondje. Als de Staatssecretaris ook hier optreedt als een tijger, heb ik er alle vertrouwen in, maar wat gaat zij concreet doen? Niet lullen maar poetsen, zeg ik dan altijd. Ik geloof dat ze dat in Rotterdam zeggen. In Limburg zeggen ze iets anders, maar dat zal ik hier achterwege laten.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Veel lullen en niet poetsen?

De heer **Graus** (PVV):

Dat is een goeie! Het is 1-1.

Hoe gaat de regering de breed gesteunde motie-Graus uitvoeren? Ik heb haar hier: overwegende dat de luchtvaart met honderdduizenden banen en een toegevoegde waarde van tientallen miljarden per jaar onmisbaar is voor de Nederlandse economie; overwegende dat de positie van Schiphol en KLM enorm in de knel komt door de groeiende concurrentie, ook uit Turkije en de Golfstaten; verzoekt de regering om samen met onze nationale luchthaven en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen een toekomstbestendig en concurrentiebestendig luchtvaartplan op te stellen. Op dat vlak mis ik nog een heleboel. Gaat dat nog komen? Kan de Staatssecretaris daar iets over zeggen? Ik zie nu dat de PvdA deze motie niet heeft gesteund. Dat is jammer. Van GroenLinks had ik dat wel verwacht, maar van de PvdA niet. Als er een petitie of zoiets komt, staat die fractie vooraan. Ondertussen steunen ze een motie niet, en dat vind ik niet zo netjes. Dat zie ik toevallig nu pas.

De **voorzitter**:

U vervolgt gewoon uw betoog. U dacht dat u een reactie zou krijgen van de heer Monasch, maar volgens mij zit dat er niet in.

De heer **Graus** (PVV):

Dat klopt. Ik hoorde dat hij wel wilde reageren, maar dat de heer Van Helvert het wijze advies gaf om dat niet te doen.

Wie gaat hiermee aan de slag en wanneer? Volgens mij is het allemaal blijven liggen. Die actiepunten uit 2009 zijn ook allemaal blijven liggen. De tarieven zouden in 2015 al concurrerend zijn. Wat is er op dat punt gebeurd? Volgens mij niets. Welke werkgroep is daarmee bezig geweest? Nu komt het belangrijkste verhaal. Dat werd dinsdag ook gepresenteerd door die brede luchtvaartcoalitie. Dat houdt in dat de securitykosten – dit punt kwam al aan de orde, ook in interruptiedebatjes – concurrerend moeten worden gemaakt. Er moet een gelijk speelveld komen. Dat is er nu niet en dat nekt Schiphol en ook KLM. Van de honderden miljoenen die zijn betaald, heeft men de helft moeten bijdragen. Dat kan natuurlijk niet, want andere luchthavens en maatschappijen hoeven dat niet te doen. Schiphol en KLM hebben al genoeg last van dat Air France-gebeuren, van de Turken en van de Golfstaten en ook nog eens van kerosinevoordeel en noem maar op. Er zal dus toch iets moeten gebeuren. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen, ook om een motie te voorkomen? Meestal doet deze Staatssecretaris toezeggingen, zodat wij geen moties hoeven in te dienen. Dan zijn we ook vlugger klaar en kunnen we misschien samen

op het Plein op een terras gaan zitten in plaats van de plenaire zaal in te duiken. De securitykosten zijn met 51% gestegen, zo heb ik gezien. Dat is extreem veel. Als ik goed ben geïnformeerd is tegelijkertijd het dividend met 300% gestegen, van 55 naar 178 miljoen. Kan daar een bedrag uit gehaald worden? Ik verneem graag een reactie van de Staatssecretaris. Ik ben maar een kleine oppositieman en ik kan daar dus niet over oordelen. Ik moet die vraag dan ook stellen. Nu ligt de rekening bij de airlines en Schiphol en daarmee ook bij de passagiers. Dat laatste moeten we niet vergeten, want ook de consumenten worden hiermee gepakt. Ten aanzien van het treinverkeer wordt alles wat met veiligheid te maken heeft wel door de overheid betaald. Veel mensen denken dat de spoorwegpolitie particulier is, maar het is gewoon overheid. Het is raar dat dit in de luchtvaart niet zo is, terwijl Schiphol wel de grootste grenspost van ons land is. Ik vind dat allemaal heel raar. Ik wil de KLM prijzen. Die betaalt zelfs de eigen snuffelhonden. Dat zijn qua opleiding heel dure honden. Eigenlijk zou de overheid dat moeten betalen. Er moeten meer snuffelhonden komen. Die moet je ook voor de terminals laten lopen, want vandaag de dag zijn er snuffelhonden die explosieven kunnen ruiken door de koffer heen. Zo kunnen ze voorkomen dat er aanslagen worden gepleegd. Tegen mensen die zeggen dat dit niet kan, zeg ik: alles kan, maar je moet het wel willen en je moet er ook in investeren. Dus veel snuffelhonden, ook bij de ingangen van Schiphol. Die dieren kunnen daar heel goed werk doen. En inderdaad, vaak moet je ook etnisch profileren; het is niet anders. Ik heb nog nooit een rooms-katholiek een aanslag zien plegen, met alle respect. Ik heb het nu over onze situatie. Dus meer snuffelhonden... Hoe zegt u?

De voorzitter:

Laat u niet afleiden door uw collega's, mijnheer Graus.

De heer Graus (PVV):

Ik vraag al tien jaar om meer politiehonden, snuffelhonden en noem maar op. Daar wordt altijd om gelachen, maar één hond doet meer dan twintig politiemensen bij elkaar.

De voorzitter:

Mijnheer Graus, er is niemand die lacht.

De heer Elias (VVD):

Ik lach u niet uit.

De heer Graus (PVV):

Zo ziet u maar, de heer Elias is het voor het eerst met mij eens. Of toch niet?

De heer Elias (VVD):

U zegt dat u door iedereen wordt uitgelachen, maar ik lach u nooit uit. Ik neem u serieus en ik luister naar u. Met uw argumenten ben ik het niet altijd eens, voorzichtig gezegd.

De heer Graus (PVV):

U hebt tien jaar geleden tegen mijn zusje gezegd dat ik volstrekt ongeschikt was voor de politiek.

De heer Elias (VVD):

Dat was buiten de zaal, maar ...

De voorzitter:

Mijnheer Graus en mijnheer Elias, ik roep u allebei tot de orde. Het debat loopt via de voorzitter. U zit hier niet op een terras te praten.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb niet zo veel interactie met de heer Elias, dus ik ben er wel blij mee.

De **voorzitter**:

Ik begrijp die gretigheid van u, maar probeert u uw betoog te vervolgen, ook voor uw luisteraars. Daar hebt u nog precies twintig seconden voor.

De heer **Graus** (PVV):

Kijk eens aan. Het is jammer dat ik veel moet laten liggen. Ten aanzien van Ryanair en easyJet ziet de PVV een oplossing in het moeten voldoen aan de minimale arbeidsvoorwaarden in het land waar een maatschappij een basis heeft. Dit voorkomt valse concurrentie voor Transavia.

Mijn laatste punt gaat over de Single European Sky. Het Nederlandse luchtruim zou al jaren geleden operationeel worden gemaakt. Waarom is dat niet uitgevoerd? Wat gaat er gebeuren? Welke werkgroep gaat zich hiermee bezighouden en wanneer?

Daar zal ik het maar bij laten, want de rest heb ik al in andere debatten gezegd.

De **voorzitter**:

Dat acht ik verstandig. Hartelijk dank. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias** (VVD):

Voorzitter. Schiphol heeft veel om trots op te zijn. Mensen waarderen de goede bereikbaarheid met de auto en het openbaar vervoer, de overzichtelijke indeling, de moderne beveiligingscontroles, een efficiënte bagageafhandeling, korte overstaptijden en zo kan ik nog wel een tijdje doorgaan. Zo'n 300.000 Nederlanders verdienen hun dagelijkse brood op of door de luchthaven, die door de forse groei van de afgelopen maanden de luchthaven van Frankfurt in passagiersaantallen voorbij is en nog dit jaar ook het Parijse Charles de Gaulle voorbij zal gaan.

Schiphol en de luchtvaart groeien. Tegelijkertijd zijn al deze positieve factoren geen reden om de toekomst zorgeloos op ons af te laten komen. Er zijn immers ook legio bedreigingen, van het feit dat de allergrootste klant van Schiphol, KLM, tegenwoordig een Franse werkmaatschappij is, tot de opkomst van maatschappijen uit het Midden-Oosten, hier al vaker besproken. Ik noem ook het verder willen laten doorgroeien van de luchthaven met behoud van goede leefbaarheidsmogelijkheden in de omgeving én uitbreidingsmogelijkheden voor de Noord-Hollandse gemeenten. En dan laat ik alle geopolitieke ontwikkelingen, zoals de situatie in het Verenigd Koninkrijk, nog maar even buiten beschouwing. Om al die kansen en bedreigingen in kaart te brengen, heeft de Staatssecretaris de Actieagenda het licht doen zien. Het is inderdaad een niet al te revolutionair schrijven geworden, maar op hoofdlijnen kunnen wij ons er inhoudelijk grosso modo in vinden. Hier en daar is er wel ruimte en ook noodzaak voor een paar stappen harder of extra, te beginnen met de gebruikerskosten, een van de factoren waarop we nu net wel invloed kunnen uitoefenen. Deze zijn op Schiphol nog altijd erg hoog. Luchtvaartmaatschappijen betalen zo'n 270 of 280 miljoen euro voor veiligheidsmaatregelen, waar dat bij bijvoorbeeld de luchthaven van Frankfurt 100 miljoen euro minder is. De verwachting is dat deze kosten in de komende jaren nog fors zullen stijgen. In diverse kranten las ik dat de Staatssecretaris dit voor een deel wil compenseren, maar in de Actieagenda lees ik daarover niets. Vindt de Staatssecretaris dat de luchtvaart deze kosten zelf moet blijven dragen, of ziet zij hier ook een taak voor de overheid weggelegd? Dat hoor ik graag.

In de Actieagenda lees ik het volgende buitengewoon intrigerende zinnetje op pagina 25: «Een inventarisatie bij de sector van nationale regeldruk rond Schiphol heeft tot op heden geen aanknopingspunten opgeleverd voor mogelijke verbeteringen.» Dat kan niet waar zijn. Hoe

belandt zo'n zinnetje in zo'n stuk, vraag ik mij dan af. Heeft de sector massaal laten weten dat het luchtvaartbeleid inmiddels optimaal efficiënt is? Of is het nonchalance ten departemente? In 2013 nog heeft de sectorscan logistiek voor 248 miljoen per jaar aan regeldrukverlichting gesuggereerd. Wat is de stand van zaken voor Schiphol? Hoe zit het met de kosten voor omgevings- of hygiëneregels? De VVD ziet graag dat de Staatssecretaris het adviescollege Actal een volledige doorlichting laat maken van de regeldruk die op Schiphol neerslaat. Wat kan beter, wat kan efficiënter en wat kan goedkoper? Waar is Schiphol duurder dan concurrenten en hoeveel besparingen levert het op? Het is niet de eerste keer dat we dit vragen. We weten uit contacten, onder meer uit contacten met Schiphol zelf, dat er op dat punt mogelijkheden zijn. Ik verneem graag een reactie. Ik heb zomaar het idee dat het werkt wanneer ik deze van dadendrang vervulde Staatssecretaris aanspreek op nonchalance. Door de verbetering van vliegtuigen en vliegroutes wordt er veel meer milieuwinst behaald dan eerder werd verwacht: mogelijk 20%, waar rekening is gehouden met 5%. Tot 2020 ziet de luchtvaartsector hier niets van terug. Overigens mag ook vanaf dan slechts de helft van de behaalde milieuwinst worden aangewend voor groei, over welke rariteit wij eerder een van de linkse meerderheid verloren gevecht voerden. Maatschappijen maken echter wel enorme kosten. Zo kost het de KLM alleen al circa 30 miljoen per jaar om via de Polderbaan te vliegen in plaats van via dichterbij gelegen banen. Vindt de Staatssecretaris dit nog wel in evenwicht? Is het niet mogelijk om zuinige toestellen vaker op de commercieel aantrekkelijker banen te laten vliegen? Dat leidt immers niet tot extra omgevingsdruk – dat zeg ik met grote nadruk – en wél tot aanzienlijke kosten- en tijdsbesparing. Ik ben benieuwd naar een inhoudelijke reactie op dit punt en ik overweeg ook een motie, dus een verslag van een algemeen overleg.

Mijn derde concrete punt betreft wonen en leven rond Schiphol. Rond de luchthaven gelegen gemeenten kampen immers met een forse woningopgave, maar op veel locaties bestaan bouwbeperkingen in verband met aanvliegroutes. De grootste gekkigheid, zoals het niet mogen bouwen van een bungalow tussen bestaande hoogbouw vanwege de luchtvaartveiligheid, is gelukkig inmiddels geschrapt, maar er resteert helaas nog een aantal specifieke knelpunten. Ik ga ze niet allemaal opnoemen. De Staatssecretaris zou hier voor de zomer over beslissen. In parlementaire termen is dat: voor volgende week. Gaat zij dat halen, zodat zij haar afspraak nakomt? Ligt het vaststellen van het luchthavenindingsbesluit en het luchthavenverkeersbesluit op schema? Uitstel zou voor de regio bijzonder vervelend zijn. Ik begrijp dat de Omgevingsraad Schiphol op dit gebied een advies moet uitbrengen. Daar zijn wij niet voor. Ruimtelijke ordening is een taak van overheden. Alle belangen maken het al gecompliceerd en duur genoeg. Hierover is ook een amendement aangenomen. Kan de Staatssecretaris mij toezeggen dat de rol van de Omgevingsraad Schiphol hier beperkt blijft tot het vliegverkeer, het normen- en handavingsstelsel, en dat de ordening op de grond hier niet onder zal vallen?

Tot slot nog enkele woorden over de KLM. Duidelijk is dat zowel Air France als KLM grote stappen zet om goedkoper en efficiënter te werken en een beter product te leveren: een duidelijke en zeker niet altijd gemakkelijke opdracht waarmee wij ons als politiek – ik heb het vaker gezegd – zo weinig mogelijk moeten bemoeien. Echter, als wordt geprobeerd om Franse problemen op de KLM af te wentelen, zal de VVD van zich laten horen. Dat hebben we gedaan en dat zullen we blijven doen, waar en wanneer dat ook maar nodig is.

Heb ik nog tijd?

De voorzitter:

U hebt nog een minuut.

De heer **Elias** (VVD):

Ik ben het zeer eens met de vraag van mevrouw Belhaj over Gibraltar. Een van de zeer weinige positieve gevolgen van de brexit is dat deze impasse nu eindelijk kan worden doorbroken. Iedereen kent de achterliggende problematiek, dus die ga ik niet toelichten.

Ik ben het zeer met mevrouw Belhaj oneens dat we een gedeputeerde die in de krant allerlei uitspraken doet – het gaat om een openbaar functionaris die zich in het openbaar uitlaat – hier niet zouden mogen bekritisseren. Het is een politicus, die van alles vindt, dus dat moet zonder enig probleem kunnen naar mijn idee.

De **voorzitter**:

Ik onderbreek u even, mijnheer Elias, want volgens mij heeft mevrouw Belhaj een opmerking.

De heer **Elias** (VVD):

Mevrouw Belhaj heeft die opmerking net gemaakt.

De **voorzitter**:

Nee, ik zei: ze heeft een vraag of een opmerking.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik dacht: na de heer Monasch ga ik mijn waardevolle spreektijd niet opmaken aan discussies over personen. Ik probeerde te checken wat hier de regels zijn. Ik heb dit bericht nog eens opgezocht. De gedeputeerde zegt, in tegenstelling tot de eenzijdige uitleg van de heer Monasch, dat een gemeente op een gegeven moment een besluit neemt en dan ook de taak heeft om in te gaan op klachten. Ze heeft niet gezegd dat mensen geen klachten mogen hebben, ze heeft niet gezegd dat mensen last mogen hebben van luchtvaart en ze heeft ook niet gezegd dat mensen zeuren. Wat vindt de heer Elias daarvan als ik dat zo aan hem vertel?

De heer **Elias** (VVD):

Ik blijf buiten uw inhoudelijke correctie ten opzichte van de heer Monasch. Ik dacht even dat het om het principe ging dat wij hier geen politieke functionaris zouden mogen ...

De heer **Monasch** (PvdA):

Even een punt van orde. Mevrouw Belhaj weerlegt nu iets wat ik heb gezegd. Ik kan citeren wat er letterlijk is gezegd. Bijvoorbeeld: mensen moeten het gewoon accepteren. Of: ik denk dat het gestalte kan krijgen. Ze weet het dus niet zeker. Ik lees: mensen moeten tekenen bij het kruisje. En: zoek het maar uit als je later last hebt. Ik zou zeggen: pak het artikel erbij. Als je niet honderd procent hard kunt maken dat het past binnen het handhavingskader, dan past het een gedeputeerde niet om te zeggen: tekent u maar een wurgcontract. Je moet eerst honderd procent zeker weten dat het past en niet in een interview in de krant zeggen: het zou kunnen. Nee, zo ga je niet met de bewoners om.

De **voorzitter**:

U hebt uw punt gemaakt, mijnheer Monasch.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De heer Elias doelde erop dat er nu 20% hinderreductie bereikt zou worden. Maar kijk eens naar de cijfers daaronder in twee rapporten, een van TNO en SEO uit 2007 en een van Decisio uit 2008. Het enige waarnaar gekeken wordt, is de waardevermindering van de woningen. Die zou wel meevallen, maar er zijn ook allerlei andere negatieve gevolgen die kosten tot gevolg hebben. De gevolgen voor huurders staan op nul. De effecten op de gezondheid, de toenemende kosten voor gezondheidszorg,

toenemend arbeidsverzuim, verlies van arbeidsproductiviteit en negatieve effecten op de leerprestaties, al die effecten zijn niet meegenomen. Dat het goed gaat met de hinderreductie, wordt niet gestaafd door de onderliggende rapporten. In het rapport van TNO en SEO staat dat de leefbaarheid onder druk staat en in het rapport van Decisio staat dat de negatieve effecten van de hinder minder zijn, maar dat de effecten rond Schiphol zeer aanzienlijk zijn.

De voorzitter:
Wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Kan de heer Elias zijn bewering dat het goed gaat met de hinderreductie, staven?

De heer **Elias** (VVD):
Dat is een lange vraag. Ik moet bij wijze van uitzondering iets langer en technischer antwoorden.

De voorzitter:
Het was een lange inleiding en een korte vraag, maar ga uw gang.

De heer **Elias** (VVD):
Van de afspraken in het Aldersakkoord kun je van alles vinden, maar die zijn nu eenmaal gemaakt en zijn hier, mede door mij, zij het met enige tegenzin, politiek afgezegeld. Die afspraken houden in dat er 5% reductie van het geluid moet plaatsvinden tot 2020 en dat daarna de winsten op het gebied van geluid en milieu fiftyfifty verdeeld worden. De problematiek is bekend. De sector stelt – ik zeg dat niet; ik denk dat dit geverifieerd moet worden – dat er op een aantal terreinen, zeker waar het geluid betreft, al 20% wordt bereikt. Dan vind ik het logisch dat je degene die zich goed gedraagt, beloont. Een maatschappij die stillere vliegtuigen inzet, die veel sneller veel stiller zijn geworden dan eerder was verwacht, mag je dan het voordeel geven dat ze minder gebruikmaakt van de Polderbaan, waarvan gebruik moest worden gemaakt omdat daardoor minder geluidshinder werd veroorzaakt. Dat lijkt mij buitengewoon logisch. Het enige wat ik concreet voorstel is om die bewering te checken, bijvoorbeeld voor 15 september. Dat vraag ik de Staatssecretaris. Als die bewering klopt, moeten we KLM de ruimte geven. We hebben hier iedere keer de mond vol van KLM: we moeten KLM helpen, de concurrentiepositie enzovoorts. Laten we dan iets concreets doen. Geef KLM de mogelijkheid om alleen op brandstof al 5 miljoen per jaar te verdienen door haar minder gebruik te laten maken van de Polderbaan, waardoor er minder hoeft te worden getaxied. Bijkomend voordeel daarvan voor passagiers van KLM is dat zij niet als zij uit bijvoorbeeld Frankrijk zijn teruggekomen, de helft van de vluchttijd door Noord-Holland hoeven te taxiën in het vliegtuig. Dat stel ik concreet voor.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat was een lang antwoord, maar het was geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag was of u kunt staven waar die 20% hinderreductie vandaan komt, want in de cijfers die ik gezien heb ...

De voorzitter:
Wilt u via de voorzitter spreken? Volgens mij is uw vraag nog niet afgerond, maar u hoeft die niet heel uitgebreid in te leiden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik zie dat dit alleen wordt berekend aan de hand van de waardevermindering van huizen. De andere effecten die ik heb genoemd, zitten er niet

in. Elias gaat ervan uit dat hinderreductie hetzelfde is als geluidsreductie. Ik kan hem verzekeren dat er geen 20% geluidsreductie is geweest. Dat zal de Staatssecretaris straks bevestigen. Waar haalt Elias vandaan dat er 20% hinderreductie is gehaald in het gebied?

De heer **Elias** (VVD):

Ik meende dat mevrouw Van Tongeren rapporten uit 2007 aanhaalde, maar die zijn misschien wat verouderd. Ik kan dat nu niet staven; dat is wat ik zeg.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Precies! Dank u wel. Dat is eerlijk.

De heer **Elias** (VVD):

Laat me even uitpraten. Ik ben namelijk wel realistisch. Mij bereikt dat geluid uit de luchtvaartsector. Ik zeg: laten we dat verifiëren voor 15 september, want dan weten we waarover we het hebben. Als dat blijkt te kloppen – mevrouw Van Tongeren wil dat niet, en dat is haar goed recht – dan stel ik voor om dat voordeel, dat reëel is en past binnen de bestaande afspraken, te geven aan de luchtvaartmaatschappijen die dat verdienen omdat ze daadwerkelijk veel sneller veel stillere vliegtuigen hebben ingezet. Dat is een heel realistische aanpak. Wellicht bevalt die mevrouw Van Tongeren daarom niet.

De **voorzitter**:

Ook de heer Van Helvert heeft nog een vraag.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik ...

De **voorzitter**:

Excuus, mijnheer Van Helvert, ik zie dat u geen interrupties meer hebt. Ik was iets te snel. U mag niks meer vragen. Jammer, hè! In tweede termijn kunt u die vragen stellen.

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

Ik wilde graag ideeën uitwisselen met de heer Elias.

De **voorzitter**:

Als u die wilt uitwisselen, doet u dat maar op de gang.

Mijnheer Elias, u hebt nog twintig seconden voor her en der een vraag.

De heer **Elias** (VVD):

Afrondend, voorzitter. Ik heb een paar punten naar voren gebracht. Wij zijn trots op Schiphol. Het is de tweede luchthaven van Europa. Het is dit jaar precies een eeuw geleden dat op een toen nog drassig stukje Haarlemmermeer de eerste vliegtuigen landden. Het is ook weleens goed om uit te spreken hoe verschrikkelijk goed men het daar doet. We kunnen hier over een aantal niet onbelangrijke kwesties van mening verschillen, maar misschien is het toch aardig om vast te stellen dat we er met z'n allen ook wel een beetje trots op zouden kunnen zijn.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik probeerde op te letten om te horen wat het definitieve standpunt is van de VVD over de beveiligingskosten of de lastenverlichtingen. Kan de heer Elias aangeven wat hij daarvan vindt, zonder daarbij naar de Staatssecretaris te verwijzen?

De heer **Elias** (VVD):

Ik heb daarover een vraag gesteld aan de Staatssecretaris en ik heb de vraag gesteld aan degenen die ons de petitie aanboden of zij mij konden vertellen waar ik die boom met 100 miljoen kan vinden. Als ik die boom had, dan plukte ik dat bedrag er zo van af en was het heel snel geregeld. Ik heb begrepen dat de Staatssecretaris zich in het kabinet – dat haal ik uit de pers – hiervoor sterk heeft gemaakt. We vinden er niks over terug in deze Actieagenda. Ik vraag haar om een nadere toelichting daarop. Ik heb gevraagd of zij vindt dat de luchtvaart deze kosten zelf moet blijven dragen. Sommige argumenten die naar voren zijn gebracht door degenen die de petitie kwamen aanbieden, klinken mij helemaal niet onredelijk in de oren, maar ik kan geen 100 miljoen uit de lucht plukken en anderen ook niet. Dat geldt voor iedereen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik ken deze retoriek een beetje, want die boom bestaat wel op het moment dat er een begroting wordt vastgesteld. Dan gaan er minimaal 75 handen de lucht in die aan die boom plukken. Er wordt gecommuniceerd wat voor de VVD belangrijk is in de volgende begroting en wat voor de PvdA van belang is in de begroting. Als het dan iets is waarbij het even moeilijk wordt, wordt er verwezen naar het kabinet. Ik vind dat bijzonder. De VVD heeft handjes en heeft mogelijkheden om het kabinet en haar fractievoorzitter daarop aan te spreken. Omdat de VVD zo'n groot voorstander is van de lastenverlichting, is het niet meer dan fair dat de heer Elias er duidelijk over is. De heer Monasch zegt gewoon: ik kijk u recht in de ogen aan; het lukt mij niet. Hij neemt de verantwoordelijkheid daarvoor namens de PvdA, maar ik zou het toch enigszins fair vinden als de heer Elias als VVD'er daar zelf iets meer over zegt in plaats van alleen naar de Staatssecretaris te kijken.

De heer **Elias** (VVD):

Misschien kan ik daar pas iets over zeggen en u recht in de ogen kijken nadat ik het standpunt van de Staatssecretaris heb vernomen. Ik heb al eerder geprobeerd uit te leggen waar een algemeen overleg over gaat.

De **voorzitter**:

Mijnheer Elias, we moeten het wel vriendelijk houden. We weten heus wel hoe een algemeen overleg werkt.

De heer **Elias** (VVD):

Mag ik daar bezwaar tegen aantekenen? Het is hier geen bejaardensociëteit! We doen hier aan politiek.

De **voorzitter**:

Absoluut. Ik ben er ook heel blij mee dat we hier met z'n allen aan politiek doen, maar het is wel een algemeen overleg dat ik voorzit. Het woord is aan de heer, pardon, mevrouw Van Tongeren namens de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Blijkbaar kom ik zo strijdbaar over dat ik word aangezien voor een heer. Voorzitter. Ik zou graag een bevestiging krijgen van de Staatssecretaris dat als er inderdaad hinderreductie geboekt wordt op Schiphol, de helft daarvan ten goede komt aan de bewoners, die al jaren lijden onder geluidsoverlast. Een aantal collega's zeggen dat Schiphol en de luchtvaart groeien. Daarom vraag ik de Staatssecretaris of het klopt dat er elk jaar meer vluchtbewegingen zijn. Of is dat aantal juist redelijk stabiel over de laatste tien jaar?

In de Actieagenda Schiphol wordt gesteld dat de luchthaven zich moet ontwikkelen in balans met zijn omgeving. Als die ontwikkeling in balans moet zijn, verwacht GroenLinks dat een aantal eerder genomen besluiten

deels of geheel teruggedraaid worden, bijvoorbeeld het wetsvoorstel voor de verruiming van de geluidsnormen, waardoor tienduizenden omwonenden 's nachts wakker liggen, wat schade aan de gezondheid, arbeid en levensvreugde tot gevolg heeft en kosten voor de economie met zich brengt. Er wordt alleen aan de ene kant gekeken. We verwachten ook dat de uitstoot van ultrafijnstof, die gevolgen heeft voor de gezondheid, serieus genomen wordt en dat er maatregelen getroffen worden om de gezondheid van de omwonenden te beschermen.

Wij willen de bewindspersoon van I en M niet belasten met de functie van reserve-CEO van Schiphol en ook niet met die van reserve-CEO van KLM. Wij vragen ons ten zeerste af – zeker ten aanzien van de VVD – waarom op allerlei vlakken gezegd wordt dat bedrijven hun eigen broek moeten ophouden, terwijl wind op zee gezien wordt als een sector waar subsidie naartoe gaat. Ik zou graag van de Staatssecretaris op enig moment een totaaloverzicht zien van wat voor belastingvoordelen, gedeerde dividend-inkomsten en rechtstreekse of indirecte subsidies daarheen gaan. Ik noemde net al een flink lijstje, maar ik weet niet of dat compleet is. Onder een sector die zo ongelofelijk door de Staat overeind gehouden wordt, moet een andere ambitie liggen dan alleen het accommoderen van groei. Vandaag hebben innovatieve kids van de TU Delft de hyperloop gelanceerd. Die is wellicht bekend bij mijn collega-woordvoerders. De hyperloop gaat dé concurrent worden op de kortere en middellange afstand voor de luchtvaart. Moeten we die ontwikkelingen niet meenemen in de langetermijnambitie? De Staatssecretaris kent mijn pleidooi voor op de korte en middellange afstand: zorg voor goed concurrerend treinverkeer, zodat dat kan concurreren met de luchtvaart. Dat gaat niet gebeuren als deze enorme waslijst aan financiële voordelen voor luchtverkeer alleen blijft groeien en we dat niet in balans brengen. Zolang je naar Napels kunt vliegen voor € 50 en je per trein twee uur bezig bent om die reis te boeken, die je vervolgens meer dan € 300 kost, neemt bijna niemand de trein. Wij zijn helemaal voor balans met de omgeving. Ook op dat punt zie ik graag de balans.

Ook deze Staatssecretaris doet haar best om invulling te geven aan het klimaatakkoord. Ik prijs haar daarvoor. Geen van de woordvoerders die pleiten voor groei van Schiphol heb ik gehoord over de wijze waarop je daaraan invulling kunt geven, terwijl Nederland onder het klimaatakkoord staat.

Ik kom te spreken over de avond- en nachtvluchten. Schiphol is essentieel voor de hubfunctie, zo wordt steeds gezegd. Kan de Staatssecretaris mij vertellen welk deel van de avond- en nachtvluchten binnen de hubfunctie vallen, dus de vluchten van KLM naar de bestemmingen die wij belangrijk vinden? Een inwoner van Castricum, een gemeente die niet direct naast Schiphol ligt, heeft een tijd bijgehouden wat de avond- en nachtvluchten waren. Dat waren louter charters en vrachtvliegtuigen. Als dat zo is, is dat dus helemaal niet essentieel voor de hubfunctie. Op een klimaatconferentie waarbij ik aanwezig was, was een Chinese hoge official die zei: wij gaan van alles en nog wat doen om de CO₂-uitstoot in China te beperken; is het dan mogelijk dat jullie in Europa geen flesjes water meer per vliegtuig vervoeren? Als we dat al doen, kunnen we dat dan in elk geval niet in avond- en nachtvluchten doen?

In het Clean Sky Programme en in het akkoord van de Alderstafel stond van alles en nog wat over onder meer de continuous descent approaches, de CDA's. Ik wil van de Staatssecretaris weten of het oorspronkelijk gesloten Aldersakkoord is uitgevoerd. Of klopt het wat het bewonersoverleg zegt, namelijk dat een flink aantal afspraken slechts gedeeltelijk uitgevoerd worden? Is het mogelijk om een keer deze cijfers en feiten door te laten rekenen door bijvoorbeeld de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. en het RIVM? Dan zijn we, zoals de heer Elias wil, van de discussie af en er is geen welles-nietesdiscussie meer, maar hebben we een keer de cijfers voor onze neus.

Ik steun de punten die de Staatssecretaris in de Actieagenda heeft staan over de aansluiting bij Schiphol. Ik ben daar erg blij mee. Ik steun de poging om de luchtvaart die nog niet geheel vervangen kan worden door andere functies, zo duurzaam mogelijk te krijgen. Kortingen voor of een betere behandeling van vliegtuigen die voor een kwart van hun fuel op biobrandstoffen vliegen vind ik geheel onrealistisch omdat het geluidsniveau even hoog is en de uitstoot op dit moment zo goed als even hoog is. Ik hoop heel erg dat de Staatssecretaris daartegen weerstand blijft bieden.

Voorzitter. Hiermee ben ik volgens mij aan het einde gekomen van mijn spreektijd in eerste termijn.

De voorzitter:

U bent zelfs ruim binnen de tijd gebleven, mevrouw Van Tongeren. Ik heb met de Staatssecretaris afgesproken dat we de vergadering tien minuten schorsen voor een fatsoenlijke inventarisatie van de vragen.

De vergadering wordt van 15.42 uur tot 15.53 uur geschorst.

Voorzitter: Houwers

De voorzitter:

De heer Van Dekken, de reguliere voorzitter, heeft andere verplichtingen. Daarom ben ik nu de voorzitter van dit overleg. Ik stel voor dat we twee interrupties hanteren bij de beantwoording van de Staatssecretaris. Ik verzoek de leden om die kort te houden, dus alleen een vraag zonder lange inleidende betogen. Om 17.30 uur moeten we echt klaar zijn omdat de Staatssecretaris andere verplichtingen heeft. Ik weet dat de vergadering een halfuurtje geschorst is geweest vanwege een herdenking en stemmingen, maar we gaan proberen dat in te halen.

De heer Elias (VVD):

Ik beloof dat we het kort houden, maar mocht er een derde vraag nodig zijn, dan moet dat wel kunnen. Ik houd het kort.

De voorzitter:

Als iedereen het kort houdt, moet dat kunnen.

De heer Monasch (PvdA):

Achteraf gezien heb ik er spijt van dat we er geen notaoverleg van hebben gemaakt op een maandag. We hebben een halfuur verloren. Niemand kan daar wat aan doen. Dit is een serieus onderwerp. Ik ken de beperkingen van de agenda, maar als het echt nodig is, moet het op een ander moment voortgezet worden. Laten we het debat zorgvuldig met elkaar voeren.

De voorzitter:

Dat willen we allemaal. Laten we niet te veel tijd aan dit ordedebatje besteden. Als u het op deze manier ordelijk doet – ik zal proberen dat te bewaken – dan krijgt u nog een tweede termijn. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Dijkema:

Voorzitter. Voordat ik de vragen in diverse blokken beantwoord, wil ik kort stilstaan bij de aanslag in Istanbul. Ik denk dat het goed is om dat te doen. Het is een laffe aanslag geweest die heel veel mensen het leven heeft gekost. We hebben de aanslag net ook samen herdacht in de plenaire zaal, dus we hoeven dat niet over te doen. Mijn medeleven gaat vanzelfsprekend uit naar de nabestaanden. Minister Schultz en ik hebben de Turkse Minister van Transport, de heer Arslan, een condoleancebrief

gestuurd. Deze aanslag bevestigt – sommige leden hebben een relatie daarmee gelegd – het belang van de constante aandacht voor beveiliging van luchthavens en de luchtvaart. In Nederland is daar regelmatig overleg over, ook op Europees niveau, tussen de overheid, de luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en andere stakeholders, waarbij we alle relevante dreigingsinformatie delen en we met elkaar bespreken welke maatregelen moeten worden ingezet. Ook naar aanleiding van de recente aanslag in Istanbul is weer bekeken of het bestaande pakket aan maatregelen op Nederlandse luchthavens moet worden aangepast. Dat doen we continu. Ik zal mijn beantwoording vormgeven aan de hand van zeven blokken. Ik zeg in de eerste plaats iets over het karakter – de leden hebben daarvoor allerlei kwalificaties gebruikt – van de Actieagenda Schiphol. Welk proces stond ons voor ogen en hoe kijk ik daar zelf naar? Ik mag nu immers gelukkig ook iets terugzeggen. Dat verheugt mij zeer. Ik zeg in de tweede plaats iets over kosten en concurrentie. In de derde plaats ga ik in op de capaciteit op Schiphol in relatie tot Lelystad en wat we daar allemaal gaan doen. In de vierde plaats ga ik in op het belangrijke thema van de security. Eigenlijk alle leden hebben daar iets over gezegd. In de vijfde plaats kom ik te spreken over het thema «wonen en vliegen». In de zesde plaats maak ik nog een korte opmerking over Air France-KLM. In de zevende plaats heb ik nog een blokje «overig», waarin de brexit, de Single European Sky, een aantal milieuthema's en het OVV-onderzoek aan de orde komen. De leden hebben daarmee een beeld van de lijn waarlangs ik zal antwoorden. Een aantal leden zeiden dat zij meer actie hadden willen zien bij deze Actieagenda. Daarmee zeg ik het enigszins omfloerst. We zitten vandaag in de Troelstra-zaal. Ik kan mij voorstellen dat de leden van mij, zeker als een van de politieke familieleden, een van de achterachterachterkleinkinderen van Troelstra, een soort revolutie hadden verwacht. Ik zeg erbij: u weet hoe die van Pieter Jelles is afgelopen! Ik ben het niet eens met de kritiek. In de Actieagenda zitten juist heel veel acties, en die zal ik zo dadelijk uitgebreid toelichten. De punten die naar voren zijn gebracht, zijn inderdaad niet nieuw. Dat klopt. Niemand – de heer Van Helvert heeft dat het beste gezegd – heeft gevraagd om een nieuwe luchtvaartvisie. Het werd ook aangegeven: we zijn het daar eigenlijk allemaal over eens. Nu is de vraag wat er sinds 2009 op die punten aan voortgang is geweest en waar er stappen zijn gezet. Ik stel vast dat er in de komende jaren flink geïnvesteerd wordt in de bereikbaarheid van de luchthaven. Dat doen we onder meer door 250 miljoen euro te investeren in het station. Het opvallende is dat eigenlijk iedereen dat heel normaal lijkt te vinden, maar voor mij was dat niet normaal. Ik moest daar een ander besluit voor nemen om dat geld elders te kunnen weghalen. Ik heb immers niet ergens een drukpers voor euro's gevonden en moet daarom keuzes maken. Dat heb ik ook gedaan na mijn aantreden. Dit is tot nu toe het grootste bedrag dat ik heb toebedeeld in al die maanden die ik op deze post zit. De gedachte dat dit niks is, bestrijd ik. Het is een heel fors bedrag. Het is goed dat dit gebeurt, maar we moeten daar elders een veer voor laten. Ook wordt de operationele capaciteit van de luchthaven vergroot door de bouw van een nieuwe pier en terminal. We zetten in op modernisering van de apparatuur voor de luchtverkeersleiding ten behoeve van een goede doorstroming. We hebben extra capaciteit gecreëerd – ik zal daar later nog iets over zeggen – voor de Koninklijke Marechaussee. Er komen 85 fte's bij. Dat is herprioriteren, en geen nieuw geld. We leven in een tijd waarin het geld niet zomaar voor het oprapen ligt. Het kabinet maakt wel degelijk keuzes ten gunste van de luchthaven, ook door soms elders te snijden. We hebben het voornemen om Schiphol beter en selectiever te benutten. In het betreffende blok zal ik daarover spreken. We willen de internationale positie van Schiphol versterken. Over de mandaten wordt schamper gedaan. In Europa is het echter heel bijzonder dat we zo kort na de start van de discussie over die mandaten die werd gevoerd met toen nog 28 lidstaten, onder voorzitterschap van Nederland, waarbij de

belangen van de lidstaten zeer uiteenlopen, het voor elkaar hebben gekregen om de mandaten voor elkaar te krijgen, die gericht zijn op de landen waarbij wij in ieder geval zelf nog een belang hebben. Die mandaten zijn nodig omdat we op een aantal terreinen te maken hebben met liberale luchtvaartverdragen – ik zal er zo nog iets over zeggen – die overigens ooit mede onder aanvoering van onze geliefde blauwe vogel KLM zijn afgedwongen. Immers, toen de verdragen indertijd werden gemaakt, was het in het Nederlands belang om die zo liberaal mogelijk te maken. We hadden immers expansiedrift, all over the world. We leven nu in een andere tijd, een tijd waarin dat liberalisme van indertijd – neem het mij niet kwalijk, mijnheer Elias, – ons economisch gezien net iets minder uitkomt, maar dan kunnen we niet gaan doen alsof we zo'n verdrag kunnen uitgummen. Zo werkt het gewoon niet.

Ik noemde net de bedragen. Er is 250 miljoen voor station Schiphol. Er is bijna 12 miljard van Rijk en regio voor infrastructurele projecten rondom Schiphol. Ook zijn er kleinere bedragen. Zo is er de komende drie jaar € 200.000 per jaar voor toetreding tot het zogeheten Corporate BioFuel Programme. We hebben de GIS-heffing (Geluidsisolatie Schiphol) gestopt. In de jaren tachtig is 577 miljoen in rekening gebracht voor geluidsisolatie. We houden daarmee op. We hebben de MTOW-heffing (Maximum Take Off Weight) in het kader van de planschade en de nadeelcompensatie gestopt. Sinds 2005 werd hiervoor ruim 100 miljoen in rekening gebracht. Die heffing stopt. We investeren verder € 750.000 in een kenniscentrum. We hebben een jaarlijkse bijdrage in 2016 van 21,4 miljoen voor onderzoek door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). We hebben 30 miljoen voor het leefbaarheidsfonds Schiphol voor de periode 2016–2020, waarvan 10 miljoen van het Rijk, die nog eens boven op de 30 miljoen komt die al in het fonds zat vanaf 2008. Tot slot zijn er ook de net genoemde 85 fte's voor de KMar.

Ik ben zelf relatief gezien een expert op het terrein van actie, maar kreeg vroeger als actievoerder niet zó veel voor elkaar. Ik begrijp dat de Kamer heel veel druk voelt – dat is terecht – om ervoor te zorgen dat de uitgangspositie van Schiphol ook internationaal stevig wordt. Degenen die zeggen dat we niet zozeer alleen moeten kijken naar de luchthavens met een grote thuismarkt, maar ook verder moeten kijken – daarbij kijken we inderdaad naar Istanbul en Dubai – om te bezien waar de concurrentie vandaan komt, waarmee we moeten kunnen blijven wedijveren, hebben gelijk. Ik ben het met de heer Van Helvert eens dat het verstandig is om er niet een soort discussie van te maken die alleen over die extra miljoenen euro's gaat. In het debat wil ik een poging doen om met elkaar steeds te bekijken hoe wij, oppositie en coalitie, kabinet en Kamer, datgene kunnen doen wat uiteindelijk in het belang is van de bv Nederland en van onze luchtvaart. Dat is mijn houding. Ik vraag dan ook van de Kamer – dat is de kerende post die hiermee terugkomt – om serieus te erkennen dat er natuurlijk wel degelijk door dit kabinet een aantal stappen worden gezet, ook financieel, die én onomkeerbaar zijn én een grote bijdrage kunnen leveren aan die toekomst.

Ik kom te spreken over de kosten en de concurrentie. Ik wil daar langs drie lijnen naar kijken. We moeten eerst ervoor zorgen dat er internationaal een gelijk en eerlijk speelveld is. Nationaal moeten we ervoor zorgen dat er een stevige basis ligt. Met KLM bewaken we uiteraard de gemaakte afspraken. In internationaal verband gaat het om de mandaten die ik net noemde en die onder Nederlands voorzitterschap tot stand zijn gekomen om onder meer met de Golfstaten te onderhandelen over harde afspraken inzake eerlijke concurrentie in ruil voor beperkte extra markttoegang. We zijn in Europees verband actief om meer duidelijkheid te krijgen over de regels voor de arbeidsvoorwaarden. We hebben al eerder daarover gesproken. Ik ben het met de heer Smaling eens dat we echt heel alert moeten zijn op mogelijke misstanden. Dat is de precies de reden waarom Nederland zich gevoegd heeft in twee zaken van ex-werknemers tegen in

dit geval Ryanair. Nederland wil die zaak gewoon voor de rechter brengen omdat het van belang is dat goede arbeidsvoorwaarden worden gehanteerd. Ambitieuze afspraken voor CO₂-reductie moeten via een gelijk speelveld, zo zeg ik tegen mevrouw Van Tongeren. Internationaal zijn we daarmee voortdurend in de weer. In september ga ik in Montreal naar de vergadering van ICAO, waarin hopelijk besloten zal worden tot een wereldwijd systeem van Global Market-Based Measure, waarbij we een ETS-achtig systeem voor de luchtvaart bepleiten. Ik noemde net de bedragen die we investeren en de heffingen die we stopzetten. Daarmee brengen we heel veel zaken op orde.

De heren Monasch en Van Helvert zeiden dat de mandaten en het werken aan een eerlijk concurrentieveld mooi zijn, maar vroegen zich af hoe dat zit ten opzichte van de verdragen die er al zijn. Ik gaf net al een belangrijk schot voor de boeg. De bilaterale overeenkomst die Nederland met de Verenigde Arabische Emiraten (VAE) heeft, is heel liberaal en bevat geen beperkingen ten aanzien van het aantal maatschappijen, het aantal vluchten, het type toestel of het aantal stoelen. We hebben dat indertijd afgesproken omdat dit in ons belang was. Dat moeten we even in het achterhoofd houden. Op basis van die overeenkomst kan ik extra frequenties niet blokkeren. In de overeenkomst met de Emiraten is gelukkig wel een bepaling opgenomen dat het aanbod moet zijn afgestemd op de vraag en de diensten van luchtvaartmaatschappijen. Hun mag niet op een onredelijke wijze schade toegebracht worden. De bestaande overeenkomsten zijn er; we moeten het daarmee doen. We zullen voortdurend via een monitor en de marktontwikkelingen die daarbij bekeken worden, moeten beoordelen of er sprake is van onredelijke schade, met name in de richting van KLM. Eind van dit jaar komt er weer een monitor.

Er is gevraagd wat het betekent dat de mandaten zijn verleend. De Commissie kan nu onderhandelingen openen en afspraken maken over eerlijke en gelijke marktvoorwaarden als voorwaarde voor verdere opening van de luchtvaartmarkt. Ten aanzien van bijvoorbeeld de Emiraten is een verdere opening voor Nederland als gevolg van het mandaat niet aan de orde. Wij hebben immers al een liberaal regime. Tot op heden heeft KLM daarvan veel voordeel gehad.

De heer **Monasch** (PvdA):

Het zou mij een lief ding waard zijn om deze discussie achter ons te laten. Het punt is dat de Kamer moet controleren. De Kamer krijgt rapporten toegestuurd die worden uitgevoerd in opdracht van de Staatssecretaris en op aandringen van de Kamer. Ik wijs op de conclusies in het rapport van SEO met de titel «Monitor karakteristieken luchtvaartmarkt Nederland – Verenigde Arabische Emiraten». Laat ik daarbij vermelden dat ik de cynische benadering achterwege laat dat SEO geld zou willen verdienen door nog een rapportje te maken. Bij de vier belangrijkste conclusies staat over tarieven: «Er zijn echter vermoedelijk meer factoren die een rol spelen bij de totstandkoming van de ticketprijs (...)», dus daar kunnen we niet zo veel over zeggen. Onder het kopje «Gelijkheid en billijkheid» staat: er is een nadere analyse nodig. Onder het kopje «Redelijkheid» staat: er is verdere analyse nodig. Onder het kopje «Vervoersbehoefte» staat: voor dit onderzoek is die informatie niet voorhanden.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Monasch** (PvdA):

Mijn vraag is: waarop moet ik toetsen? Ik krijg een rapport toegestuurd waarin staat: we weten het niet. Hoe kunnen we dan in artikel 9 van dat verdrag – het maakt mij daarbij niet zo uit wie er indertijd meer liberaal of minder liberaal was – een juridische voorziening getroffen hebben om te

voorkomen dat men elkaar op onredelijke wijze treft? Hoe kunnen we toetsen wat er juridisch bedoeld is, wat «onredelijk» is? De opstellers van het rapport komen er namelijk niet uit.

De voorzitter:

Uw vraag is duidelijk.

Staatssecretaris Dijkma:

Het is ook heel lastige materie; dat klopt. Het is heel moeilijk te bewijzen – dat zie je ook terug in het rapport – hoe in sommige landen waarmee we te maken hebben, de zaken geregeld zijn. Dat is niet altijd duidelijk. Daarom zijn de mandaten zo belangrijk. Daarmee krijg je een ander speelveld. Men moet dan kunnen bewijzen dat men voldoet aan de beginselen van eerlijke concurrentie. In die zin ontstaat, mijns inziens, een betere situatie. We doen onderzoek op veel van de punten die de heer Monasch aanhaalt. Er komt aan het eind van het jaar weer een monitor. De heer Monasch citeerde specifiek uit een stuk dat gaat over de vraag of er nog een nieuwe A380 kan worden toegelaten. We hebben moeten concluderen, ook op basis van dit verhaal, dat er geen titel was om die toelating te weigeren.

De heer Monasch (PvdA):

Er staat letterlijk: «Hieronder volgt de vertaling van de resultaten op de directe routes naar de vier elementen van het luchtvaartverdrag tussen Nederland en de VAE.» Op al die vier punten kan er niet geconcludeerd worden en is vervolgonderzoek nodig. Ik wijs dan toch op artikel 9. Wat is daarin bedoeld? Wanneer is er sprake van een onredelijke uitvoering van het verdrag? Het wringt. Moet er niet juridisch vooronderzoek plaatsvinden zodat we er dieper in kunnen graven in plaats van dat weer een onderzoek wordt gedaan door een onderzoeksbureau?

Staatssecretaris Dijkma:

Het probleem zit hem erin dat de bewijslast ligt bij degene die zegt potentieel schade te ondervinden. Ik heb dat net al in mijn beantwoording gezegd. Dat is in een situatie met één extra vliegtuig heel moeilijk te bewijzen. Het is moeilijk te bewijzen dat door bijvoorbeeld een extra A380 een andere luchtvaartmaatschappij zeer grote schade lijdt. Dat is een subjectief begrip; de heer Monasch zal dat begrijpen. Er moet altijd een toets plaatsvinden: als je bezwaar maakt, houd je dat overeind bij een rechter? De kans dat je dat overeind houdt, is op basis van dat uiterst liberale verdrag dat we hebben, zelfs inclusief artikel 9, niet zo groot. Dat is het hele punt. Indertijd is dat verdrag gemaakt vanuit de gedachte: wij gaan de wereld veroveren met onze Nederlandse luchtvaart. Laten we vaststellen dat we dat voor een belangrijk deel goed gedaan hebben, maar de wereld om ons heen is niet blijven stilzitten. Er zijn een aantal mensen geweest, onder meer op het Arabische continent, die gedacht hebben: wat een mooi idee is dat; dat gaan wij ook doen. Zij maken, omgekeerd, gebruik van de afspraken die wij zelf indertijd willens en wetens gemaakt hebben. We proberen dat zo goed en zo kwaad als dat kan via de marktmonitor in de gaten te houden. De dingen die blijven openstaan, proberen we in de volgende monitor nog scherper in beeld te krijgen, opdat we mogelijk nog preciezer kunnen beantwoorden hoe het wel zit. We doen dat allemaal, maar ik voorspel alvast – de heer Monasch vindt het niet leuk om dat te horen, maar zo is het wel – dat het uiterst ingewikkeld zal zijn om op basis van zo'n artikel te zeggen: dit of dat kan niet.

De voorzitter:

Met deze winstwaarschuwing vervolgt de Staatssecretaris haar beantwoording.

Staatssecretaris Dijkma:

Wanneer in Nederland een dienst zou stoppen omdat een ander het overneemt, is er de hardste bewijslast. Volgens mij heb ik daarmee al een heel eind van mijn beantwoording over de mandaten gehad.

Ik kom te spreken over de foute arbeidsconstructies, waarnaar onder anderen de heren Monasch en Smaling vroegen. Zoals ik al in het eerdere algemeen overleg heb gezegd vind ik het belangrijk dat arbeidsvoorwaarden voor piloten en cabinepersoneel goed geregeld zijn. Er moet sprake zijn van eerlijke concurrentie. Er zijn Europese kaders. In Nederland hebben we ook goede wetgeving. Piloten en cabinepersoneel kunnen daarop een beroep doen. Ik heb geen aanwijzingen dat er bij de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen sprake is van ontduiking van de regels. Ik heb ook niemand dat horen zeggen, maar ik denk dat we met elkaar goed kunnen vaststellen dat het mooi is dat die signalen er niet zijn. Op Europees vlak zien we dat er wel sprake is, ook in dit kader, van een aantal onduidelijkheden in de regelgeving. Het gaat dan vooral om de reikwijdte van het begrip «thuisbasis». Nederland is op dit moment actief in een Europese werkgroep om daarover meer helderheid te krijgen. Ik zei al dat Nederland zich heeft gevoegd in de Belgische zaak die ex-werknemers tegen Ryanair en een detacheerder zijn begonnen. We hopen dat we via deze rechtszaak meer helderheid krijgen over het begrip «thuisbasis», namelijk: is dat begrip gelijk aan de plaats waar een werknemer gewoonlijk zijn werk begint? Je verwacht dat niet, want je zou denken dat dit logisch is, maar het is van belang om dit helemaal vastgelegd te krijgen. Daarmee kun je namelijk vastleggen welk arbeidsrecht van toepassing is. Minister Asscher heeft eerder laten weten – dat heb ik ook geantwoord op vragen van de heer Smaling en een collega van hem – in alle sectoren voortdurend scherp aan de wind te varen wat betreft oneerlijke concurrentie. Dat steun ik graag.

De heer Smaling (SP):

Betekent dit dat hierover nog helemaal geen jurisprudentie is? Hebben we die rechtszaak nodig om een beeld te krijgen hoe een rechter hierover oordeelt? Ik kan mij voorstellen dat die jurisprudentie al bestaat.

Staatssecretaris Dijkma:

We denken dat die rechtszaken nodig zijn. We opereren van twee kanten, namelijk én in de werkgroep die in Europees verband bekijkt hoe we een interpretatie van de regelgeving scherp kunnen krijgen én via het voegen in de rechtszaken. Hoewel dat een andere route is, is die potentieel minstens zo effectief in verband met het verkrijgen van jurisprudentie. Mocht dat niet goed uitpakken, kan dat weer een handvat zijn in de discussie over de wijze waarop we de Europese regels hebben vastgesteld.

De heer Smaling (SP):

Moet ik hieruit opmaken dat inspectie en handhaving nog niet voldoende inzicht hebben verschaft in deze zaak? Is de uitkomst van zo'n rechtszaak een grond om de wet aan te passen? De Staatssecretaris beantwoordde mijn vragen met «nee», maar het zou kunnen zijn dat de uitkomst van de rechtszaak tot een andere conclusie leidt. Zie ik dat goed?

Staatssecretaris Dijkma:

Dat zou kunnen.

De heer Smaling vroeg of Ryanair zich in Nederland aan de regels houdt. Er zijn geen signalen dat dit niet het geval zou zijn. De ILT houdt toezicht op onderwerpen waarvoor normaal gesproken de Inspectie SZW aan de lat staat en moet dus tevens kijken naar sociale kwesties. Mocht uit de rechtszaak naar voren komen dat het nodig is om in de wetgeving zelf iets scherper te doen, dan is dat voor mij een feit. We moeten daarover de

discussie verder voeren. Ik vind het belangrijk dat we daarin zo duidelijk mogelijk zijn. Ik ben dat zeer met de heer Smaling eens. De heer Elias vroeg naar de regeldruk en wilde mij met een compliment en een klapje tot daden verleiden. Hij hoeft mij niet tot daden te verleiden, want ik ben het met hem eens dat als de regeldruk minder kan, we die winst gewoon moeten pakken. Het lastige is alleen dat wanneer je dit debat voert – ik herken dat uit een vorige politieke functie – er heel veel wordt gezegd, ook door het bedrijfsleven, dat er minder regelgeving moet komen of dat er nog veel te doen is. Maar op het moment dat dit concreet moet worden, wanneer precies moet worden aangewezen waarin het zit, wordt het een stuk lastiger. Heel veel regelgeving waarmee we te maken hebben, is internationaal. We implementeren die zonder nationale kop. Dat zal de heer Elias hopelijk ten minste gerust kunnen stellen op dat punt. We nemen die dus een-op-een over. We proberen altijd goed te kijken naar de regeldruk en administratieve lasten. Mijn uitnodiging aan de sector is steeds om met casussen te komen. Dat wil ik nu ook nog een keer hardop zeggen. Op het moment dat die casussen er zijn, gaan we er absoluut mee aan de slag. Die uitnodiging is er al eerder geweest. Dat heeft tot nu toe nog niet echt iets opgeleverd; dat kan ik niet helpen. Ik wil heel graag opnieuw met de sector aan de slag. Als toezegging aan de heer Elias zou ik zeggen: laten we het gesprek nog een keer voeren met de sector; als die een meerwaarde ziet in bijvoorbeeld een onafhankelijke partij die een quickscan uitvoert, zou ik dat willen doen. Dat vind ik op zichzelf echt prima. Dan moeten we inderdaad aan de slag.

De heer **Elias** (VVD):

Ik heb een andere concrete vraag gesteld. Ik wil een doorlichting door Actal, de waakhond van de regeltjes. Mij is namelijk gebleken dat die voorbeelden er wel degelijk zijn en dat het niet waar kan zijn dat wat op pagina 25 van de Actieagenda Schiphol staat, namelijk dat de inventarisatie geen aanknopingspunten heeft opgeleverd voor mogelijke verbeteringen. Bovendien moet nog steeds een motie daarover van mevrouw Visser en de heer Hoogland van 3 november 2015 worden uitgevoerd, waarin de regering is verzocht om de regeldruk expliciet onderdeel te laten zijn van de Actieagenda Schiphol. Ik wil dus graag die doorlichting door Actal. Ik weet zeker dat die iets gaat opleveren.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nogmaals, Actal heeft in 2013 het advies Regels in bedrijf uitgebracht. Dat was de sectorscan logistiek, waarnaar de heer Elias verwees. Wat betreft de luchtvaart zat dat vooral op het thema van de luchtvracht. Op basis daarvan hebben we indertijd allerlei acties opgezet. Ik ben bereid om Actal erbij te betrekken. De heer Elias moet zich realiseren dat Actal vooral aan de voorkant kijkt. We zijn echter vooral op zoek naar een bredere weergave van de echte problematiek, waarin die breder in kaart is gebracht. Die problematiek zit niet alleen aan de voorkant van de regeling. Soms zit die ook verderop. We willen die breed in beeld brengen. Laten we het zo doen. Ik vraag Actal erbij, maar wil graag niet onszelf de mogelijkheid ontnemen om breder dan alleen op basis van Actal ernaar te kijken. Ik zal Actal betrekken bij de quickscan en dat breed doen.

De heer **Elias** (VVD):

Alles wat erbij komt is goed, mits Actal maar wordt ingeschakeld.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat is heel goed.

Ik ga in op de redeneerlijn met betrekking tot de NVWA. Ik ken het dossier inderdaad goed. We hebben eerder vanuit Economische Zaken gezien dat er onderzoek is verricht naar het hele verhaal van het opdrachtenpakket, de efficiency van de NVWA en de tarieven. De eerste twee onderzoeken

zijn afgerond. Er komt nog een derde onderzoek. Uit de twee al uitgevoerde opdrachten, naar het opdrachtenpakket en het efficiëncypotentieel, blijkt dat het alleen verder komt wanneer de financiële bijdrage aan de NVWA wordt bijgesteld. Ik zeg het recht uit mijn hart: de NVWA is op alle punten qua bezuinigingen wel een beetje klaar. Op haar is al heel veel bezuinigd. Dit betekent dat verdere bezuinigingen op het opdrachtenpakket niet mogelijk zijn. Er zijn wel goede mogelijkheden om de efficiency te versterken – dat is zonder meer waar – maar daarvoor moet er geïnvesteerd worden in deze organisatie. Het onderzoek naar de tarieven volgt nog na het zomerreces. De Staatssecretaris van Economische Zaken heeft in het overleg over de NVWA op 9 juni toegelicht dat er meer tijd nodig is om dat traject zorgvuldig af te ronden. Wij zitten daar bovenop. Ik blijf ook in nauw contact met de Staatssecretaris. Het is namelijk in ons belang dat die ruimte om de efficiency te krijgen, er gewoon gaat komen. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat dit alleen maar kan met een impuls vanuit de overheid. Dat moet de Kamer zich realiseren.

Ik kom op het hele verhaal rondom het capaciteitsbeleid rondom Schiphol en de functie van Lelystad. Er is gevraagd welke mogelijkheden we zien om Lelystad zo aantrekkelijk mogelijk te maken en hoe we de verkeersverdelingsregel, waarover in het bijzonder de heer Monasch sprak, tussen Schiphol en Lelystad zo kunnen organiseren dat er meer ruimte komt om de hub de hub te laten zijn en Lelystad de mogelijkheid te geven om voornamelijk charterverkeer te laten afhandelen. We zijn op tal van punten aan de slag met de aantrekkelijkheid van Lelystad: de infrastructuur eromheen, de bereikbaarheid, de operationele voordelen op Lelystad, een korte turnaroundtijd, korter taxiën en minder congestie. Het selectiviteitsbeleid is er primair op gericht – dat zeg ik ook in het kader van de rolverdeling – om de markt zijn werk te laten doen. Dit betekent dat Schiphol zelf stimuleringsbeleid voor niet-mainportgebonden verkeer moet uitrollen om daarmee dat verkeer naar Lelystad en Eindhoven te krijgen. Er moet daarbij gedacht worden aan prijsbeleid, marketing, acquisitie, airline-airportcontracten en een passend faciliteitenaanbod. Dat kan allemaal deel zijn van het zogeheten stimuleringsbeleid. Als dat onvoldoende effect sorteert, waarop de heer Monasch enigszins vooruitloopt, moet je nog een extra instrument achter de hand hebben. Ik wil gezegd hebben dat Schiphol hierin zelf verantwoordelijkheid kan nemen. Die ruimte heeft men. Het zou mij een lief ding waard zijn als die gepakt wordt. Met alle voorstellen die men kan doen, kan men een heel eind komen.

De heer Monasch zei dat er allang een en ander moet gebeuren rondom de verkeersverdelingsregel. We hebben echt niet stilgezeten. We zijn op dit moment aan de slag met het optimaliseren van een mogelijke verkeersverdelingsregel. We kijken daarbij naar de effecten van de maatregel voor luchtvaartmaatschappijen. Er moet geconsulteerd gaan worden, ook Europees. Dit soort voorstellen liggen heel gevoelig. We hebben te maken met de interne markt en allerlei andere Europese regelgeving. Van overheidswege reguleren van de toegang tot Schiphol en Lelystad is een heel zwaar instrument. Als het niet zou hoeven omdat het stimuleringsbeleid heel activistisch wordt ingezet, is dat het mooiste, maar als het nodig is kan het wel worden ingezet. Ik hoop niet dat mensen denken dat ze daar maar op moeten gaan wachten. Dit betekent dat wij eraan werken om eventueel voor de opening van de luchthaven iets aan regelgeving achter de hand te hebben.

De heer Elias vroeg wat we doen met de bereikte milieuwinst: hoe kunnen we daarop sturen wat betreft capaciteit? We hebben het nieuwe normen en handavingsstelsel. In februari hebben we uitgebreid over de fiftyfiftyregel gesproken. Ik zal in overleg met de sector en de omgeving bezien of er op middellange termijn een effectieve prikkel voor hinderbeperking uitgaat van de fiftyfiftyregel, want daarvoor is die regel bedoeld.

Je verdient als sector – dat is de schoonheid van het hele verhaal – groeicapaciteit door het treffen van maatregelen waarvan de helft van de opbrengst aan de omgeving wordt gegeven om minder hinder te realiseren. De andere helft is voor de sector, zodat die verder kan doorgroeien. Beide partijen hebben profijt van dit voorstel. Ik heb in het debat gezegd dat Schiphol met het treffen van de hinderbepalende maatregelen al kan sparen voor groeicapaciteit na 2020, maar dan wel volgens de fiftyfiftyregel. De helft van de winst die men nu boekt, gaat dan naar de capaciteitsgroei. De sector wordt daarmee wel degelijk beloond voor inspanningen die nu worden geleverd. Bij de wetsbehandeling hebben we hier uitgebreid over gesproken.

De heer **Elias** (VVD):

Tot 2020 levert het de luchtvaartmaatschappijen niets op. Wil de Staatssecretaris verifiëren dat de maatschappijen niet 5%, zoals in dat hele verhaal zat, geluidswinst hebben gemaakt, maar 20%? Zo ja, is het dan bespreekbaar om de luchtvaartmaatschappijen nu al de vruchten daarvan te laten plukken?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Natuurlijk wil ik het opnieuw verifiëren, maar we hebben wel afspraken gemaakt. Ik vertelde dat men alvast kan sparen, ook voor de periode na 2020. De groei tot 2020 behelst 500.000 vliegbewegingen, als ik het goed zeg. We zitten daar nog niet op. We voeren nu al een discussie over een situatie waarin we nog niet eens terecht zijn gekomen. Er zijn eerder afspraken gemaakt. We moeten er heel voorzichtig mee zijn om daar nu eenzijdig draadjes uit te trekken. Ik vind het prima om het opnieuw te verifiëren. Ik weet dat er discussie is over de interpretatie van de afspraak, maar ik wil niet in een situatie terechtkomen waarover tijdens de wetsbehandeling uitgebreid gesproken is, namelijk over wat de interpretatie is. Er is net nog even over de regelgeving gesproken, maar de context van de wetsbehandeling is ook van belang voor de wijze waarop de wet later geïnterpreteerd wordt. De Kamer kan mij altijd wakker maken voor meer milieuwinst. Ik wil daarover best het gesprek aangaan, ook om te bekijken hoe we dat zo kunnen doen dat het ook voor de airlines iets interessants oplevert. Ik ga alleen niet iets wat eerder is afgesproken in een AO opnieuw ter discussie stellen, want ik vind dat niet verstandig.

De heer **Elias** (VVD):

Ik probeer het nog één keer. Of we praten langs elkaar heen ...

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Nee hoor.

De heer **Elias** (VVD):

Mag ik mijn eigen conclusies trekken, mevrouw Van Tongeren? Of de Staatssecretaris en ik praten langs elkaar heen, of zij wil gewoon niet. Dat mag, maar dan moeten we op een andere manier gaan sleuren en kijken we wel waar we komen. Mijn enige punt is níét dat ik afspraken wil openbreken. Mijn vraag is: als binnen die afspraken blijkt dat de geluidswinst zo veel meer is dan binnen die afspraken was voorzien, is er dan reden om ten minste serieus na te denken over de vraag of er minder gebruik hoeft te worden gemaakt van de Polderbaan, wat KLM concreet voordeel oplevert?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Op dat laatste kom ik nog. Daar wil ik altijd wel naar kijken, maar dat heeft ook heel veel nadelen ten opzichte van de wijze waarop we het preferentieel baangebruik in elkaar hebben gezet. Daarbij speelt bovendien het punt van de veiligheid, maar daarop kom ik later terug. De heer Elias

vraagt of de winst groter is. Dat ga ik na. De spelregels zijn dat die volgens een fiftyfiftyverdeling worden toegedeeld. Daar wil ik niet aan komen. Het eerste punt ga ik na. Ik kom daar schriftelijk op terug.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Het is goed om te horen dat de Staatssecretaris dit nog gaat verifiëren. Kan zij daarbij tevens bekijken of de overlastvermindering alleen berekend is op basis van de waardevermindering van de woningen? Graag willen wij weten of er ook gekeken wordt naar negatieve effecten op de gezondheidszorg, toenemende kosten in verband met arbeidsverzuim, verlies van arbeidsproductiviteit en negatieve effecten op de leerprestaties. Ik wil niet dat we alleen te horen krijgen dat de woningen iets minder in waarde zijn verminderd dan oorspronkelijk werd gedacht.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ook in dit geval zijn er afspraken gemaakt hoe de hinder berekend wordt. Die gaan we niet in een AO veranderen of anders interpreteren. Ik zal ze wel opschrijven in de brief die ik ga sturen, opdat iedereen nog een keer kan meekijken hoe die eruitzien.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren, u krijgt de gelegenheid tot het geven van een korte reactie. Ik nodig u daarbij uit om via de microfoon te reageren en niet tussentijds daarbuiten, want dat is ook niet prettig voor de mensen die het debat volgen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben blij met deze toezegging. Er wordt uitgelegd hoe de huidige spelregels in elkaar zitten en vervolgens hoe het binnen die spelregels staat met de hinderreductie. Dat de Staatssecretaris probeert voor elkaar te krijgen dat wordt vastgehouden aan alle elementen van het Aldersakkoord, waardeer ik enorm.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik zeg toe dat ik dat zal laten zien.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik kan me goed voorstellen dat je eerst probeert om de markt zijn werk te laten doen om vliegtuigmaatschappijen daarheen te krijgen. De vraag is of dat voldoende is. De vraag is of dit een markt vraag is of een vraag van publiek belang. In de rapportage van de commissie Shared Vision uit 2013 stond al dat dit weleens niet genoeg kan zijn. Kijk naar de groei van Schiphol die al gaande is. Van het ministerie krijgen we elke maand te horen dat de groei twee keer zo groot is als voorspeld. Dat gaat alleen maar door; dat zie je ook in internationaal verband. Daar krijgen we bijna elke maand een rapportage over. Er is dan een publiek belang om te verplaatsen en niet te wachten op de 500.000 vluchtbewegingen, omdat het misschien een verlichting is voor de omwonenden als je het nu al kunt inzetten. Er is een publiek belang. Schiphol is niet voor niets een staats-nv. Die zit daar niet voor zijn eigen plezier, maar moet de belangen van de Staat verdedigen.

De **voorzitter**:

En dat brengt u bij de vraag?

De heer **Monasch** (PvdA):

Er is zelfs een advies waarin staat dat het misschien zelfs een dienst van algemeen economisch belang is. Onder Europese wetgeving kun je dan het mededingingsrecht buiten werking stellen door te zeggen: we willen dat dat daarnaartoe gaat, want dat is in het belang van de ontwikkeling

van de mainport en in het belang van de omwonenden. Ik zou bij de Staatssecretaris iets meer van die urgentie willen zien op dat punt.

Staatssecretaris Dijkma:

Die urgentie voel ik wel, maar hierbij gaat het evenzeer om de vraag wat het meest effectief is. Ik begrijp dat het heel gemakkelijk is om te denken: laat de regelgeving dit probleem maar oplossen. Het probleem is dat het geen sinecure is om daarin terecht te komen. Echt niet. Het even buiten de orde stellen van de mededingingswetgeving is dat al helemaal niet. Ik heb al gezegd dat de route van het wijzigen van de verkeersverdelingsregel ook een marsroute is langs Brussel. Dit houdt in dat je heel precies moet opereren. Ondertussen verwacht ik gewoon – laat ik dat maar ronduit zeggen – dat Schiphol hierin zelf verantwoordelijkheid neemt. Schiphol zal dus met stimuleringsbeleid moeten komen. Ik ben vanwege de urgentie die de heer Monasch voelt, maar ik ook, bereid om ondertussen te werken aan zo'n verkeersverdelingsregeling. Voordat we die in de benen hebben, is het inderdaad 2018. Als de heer Monasch nu resultaat wil, zeg ik: laten we kijken naar wat we nu kunnen doen vanuit de luchthaven om te stimuleren dat de hub de hub is en de charters voor een deel naar die twee andere luchthavens gaan. Daarop is alles gericht. Mag ik vaststellen dat we bezig zijn geweest met steun van de heer Monasch en vele anderen in dit huis om Eindhoven ook die extra mogelijkheden te geven? Ik ben heel blij dat dit gelukt is. We zijn bezig met Lelystad. Gelukkig heb ik weten te bereiken dat we met de LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland) weer aan het werk kunnen om ook op het terrein van de luchtverkeersverleiding stappen te zetten. Dat waren allemaal blokkades die er bij mijn aantreden lagen en die we even moesten fixen om weer een stap verder te kunnen zetten. Het begint ermee dat je de overloop naar Lelystad mogelijk moet kunnen maken. We werken daaraan. Ik ben het zeer eens met de grondhouding van de heer Monasch. Daarover is echt geen verschil van mening. Maar de route die gewandeld moet worden, is er niet een waarbij alleen ik op pad ben.

De heer Monasch (PvdA):

In het licht van de brexit en de discussie over de waarde van Europa is het voor veel inwoners – ook ik heb er mijn mening over – toch een raar verhaal dat je op Nederlands grondgebied niet zelf mag bepalen welke vliegtuigen je waar wilt hebben. Maar goed, kennelijk is dat zo afgesproken. Het zou mijn keuze niet zijn geweest. Ik zeg er eerlijkheids halve bij dat dit voor anderen in mijn partij misschien anders is. Die discussie laat ik dus maar even rusten. Ik wil niet dat we deze discussie in 2018 opnieuw moeten voeren als blijkt dat het onvoldoende is. Wat doet de Staatssecretaris in de komende tijd om ervoor te zorgen dat wanneer de marktpartijen niet verleid zijn – voorlopig is er nog maar bericht van één maatschappij – er in 2018 boter bij de vis geleverd kan worden?

Staatssecretaris Dijkma:

Dat heb ik net gezegd: wij werken aan een voorstel voor een regel. Die hebben we dan achter de hand.

De heer Graus (PVV):

Voorzitter. Ik heb een vraag van huishoudelijke aard. We gaan het zo niet halen. Om 17.30 uur moet ik naar een andere afspraak. Hoe gaan we dat doen?

De voorzitter:

Ik kan daar kort over zijn. Toen u aan het begin van de beantwoording in eerste termijn nog niet aanwezig was, hebben we de werkafpraak gemaakt om korte vragen te stellen. Ik probeer dat te bewaken. We doen

ons best om toch voor 17.30 uur zover te zijn. Ik kan er niks aan doen dat u eerder weg moet.

De heer **Graus** (PVV):

Ik moet niet eerder weg, maar om 17.30 uur. Dat is gewoon de eindtijd van de vergadering!

De **voorzitter**:

We doen ons best. De Staatssecretaris vervolgt haar beantwoording.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Ik ben aangekomen bij het pièce de résistance van de discussie: de security. Ik meen dat er vooral op dit punt teleurstelling is. Daarmee is de hele Actieagenda een beetje in de discussie getrokken. Sommige partijen hadden verwacht of gehoopt dat er op dit punt financiering door de overheid zou komen. Dat is de achterkant van het verhaal. We beginnen bij het begin. Vele woordvoerders hebben vastgesteld dat Schiphol een concurrerend kostenniveau kent. Nadat net eerst het verkeerde staatje werd voorgelegd, werd verwezen naar pagina 19 van de Actieagenda, waarop zichtbaar is hoe goed Schiphol het doet. Schiphol doet het echt hartstikke goed, maar het is ook waar dat Istanbul en Dubai goedkoper zijn. Om te suggereren dat Schiphol ongelofelijk duur is, wat je weleens hoort, is echt niet fair. Dat blijkt ook gewoon niet uit de cijfers. We moeten inderdaad bekijken wat we nog kunnen doen om de kosten op security-gebied te verlagen. Tegen de heer Graus zeg ik: laten we vaststellen dat dit geen discussie is over de vraag of er verschil van mening is over het niveau van de beveiliging. Daarover gaat het nu niet. Dit is het verdelingsvraagstuk en gaat over de vraag wie de kosten draagt. Dan hebben we daar in ieder geval geen misverstanden over. Er zijn een aantal suggesties gedaan, zoals dividend en een bijdrage van de rijksoverheid. We kunnen daar heel kort of heel lang over spreken, maar ik heb dat geld niet. Bijdragen uit het dividend gaan gewoon naar de algemene middelen; zo zijn de spelregels. Op het moment dat dit daaruit wordt getild, moet dat worden gedekt. Iedereen die hier zegt dat er een bijdrage geleverd moet worden – niet iedereen heeft het over 100 miljoen – moet die zelf dekken door antwoord te geven op de vraag waar we dat dan vandaan moeten halen. Ik heb dat geld nu niet. Ik heb tegelijk gezegd dat ik het flauw vind om daarmee de discussie te beëindigen. Eigenlijk zei ook de heer Van Helvert dat. Wat heb ik gedaan? Ik heb gezegd dat we in de komende tijd verder zullen nadenken over mogelijkheden die we zien, bijvoorbeeld via innovaties en allerlei andere zaken, om het bedrag verdergaand naar beneden kunnen brengen.

Gisteravond pas is het SEO-onderzoek verschenen. Timing is everything. Het is voor het debat misschien fantastisch getimed, maar ik kan er nu nog niks mee. De Kamer gebruikt het onderzoek in het debat, en dat snap ik heel goed. Immers, I've been there. Het is mooi dat het een avond van tevoren komt, maar het was misschien handiger geweest als het er al veel eerder geweest was. We moeten dat onderzoek serieus met elkaar gaan bespreken. De heer Smaling zei dat het een fantastische investering is. Dat is wellicht zo, maar ook dan geldt – de heer Monasch heeft daar volstrekt gelijk in – dat je eerst uitgaven moet doen. Iedereen die zegt dat we een verschuiving moeten maken, moet de vraag beantwoorden waar ik dat vandaan moet halen. Ik zal zo nog even in algemene zin ingaan op de zeer terechte vraag van mevrouw Belhaj of de publieke bijdrage aan dit hele verhaal moet worden vergroot. De heer Graus zei dat de passagiers meebetalen. Dat is zonder meer waar. Maar wanneer we dat naar de belastingbetaler verschuiven, betalen ook de niet-passagiers mee. Dat moet de heer Graus zich ook realiseren: iedereen gaat dan meebetalen, ook de mensen die nooit in een vliegtuig zitten. Zo is het. Dat mag en dat kan. Dat kan een heel gelegitimeerde afweging zijn, maar zo werkt het.

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

Over de securitykosten zegt de Staatssecretaris: wie een voorstel heeft, moet aangeven hoe hij dat wil bekostigen. Dat begrijp ik heel goed, want alles kost geld. Ik ben het ermee eens dat we niet alleen moeten zeggen: wie heeft die 100 miljoen? Dat is ook helemaal niet gevraagd. De grootste efficiencywinst zal behaald moeten worden door KLM, Schiphol en alle andere airlines zelf. Zij zijn het bedrijf en moeten het doen. Maar daar zit misschien ook de mogelijkheid. Hoe staat de Staatssecretaris tegenover het volgende? We zouden efficiencywinst van Schiphol kunnen belonen door een gelijk of een bepaald deel van het jaarlijkse dividend, dat gelijk is aan de efficiencywinst van Schiphol, niet op te eisen. Stel dat Schiphol een efficiencywinst haalt met de airlines van 10 miljoen, dan eisen wij bijvoorbeeld niet 130 miljoen, maar 120 miljoen in het jaar daarna. Voor hoeveel staat de dividendwinst elk jaar in de boeken? Die is in principe onverwacht en stijgt elk jaar. Het kan zomaar zijn dat die voor minder in de boeken staat dan hij elk jaar is, dus dat er elk jaar een plus is.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Over die dividenden zijn afspraken gemaakt tussen de Minister van Financiën en Schiphol. Als de heer Van Helvert voorstelt om daaraan te sleutelen, kan ik zeggen dat de Minister van Financiën daarop zegt dat daarmee een gat wordt geslagen in zijn verwachte opbrengst. Die heeft hij voor de algemene middelen ingeboekt en worden ergens ooit weer opnieuw gebruikt voor – ik kijk daarbij naar de heer Smaling – zorg, onderwijs en dergelijke. Zo werkt het. Als de heer Van Helvert daar iets uit wil halen, snap ik dat wel. Ik snap die redenering heel goed, maar je slaat daarmee een gat, aangezien op die bijdrage gerekend wordt in de begroting. Ongeacht of je het via het dividend oplost of via een bezuiniging elders, moet je ergens dekking vinden.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Helvert, kort. Als u hierop heel diep wilt ingaan, zult u aan een ander adres moeten zijn. Dan zult u toch bij de aandeelhouder, de Minister van Financiën, moeten zijn.

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

We hebben het over de Actieagenda van dit kabinet. Dat dividend loopt wel elk jaar op. De vraag is of de Minister van Financiën elk jaar een hoger bedrag eist. Dat vraag ik mij af. Je zou daar in het komende jaar rekening mee kunnen houden in de begroting: als die doorgroeit in een normale lijn, room je die af. Ook op de dekking wil ik een reactie. De Staatssecretaris zegt: wie bedenkt, moet dekken. Het idee van het dividend komt niet zozeer uit de koker van een van de partijen of van het CDA, maar uit de brainstormsessie die de ambtenaren zelf hebben gehouden. Dat is een van de uitkomsten van die sessie. Ik ga ervan uit dat die ambtenaren daar zelf ook over nagedacht hebben.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Je kunt overal over nadenken, maar je moet, als je ergens geld weghaalt, aangeven waar je dat elders neerzet.

De **voorzitter**:

Ik vraag de heer Van Helvert om niet buiten de microfoon te spreken. Dat is gewoon storend.

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

Excuus, voorzitter. Ik vroeg mij af of de ambtenaren dat voorstel niet hoeven te dekken.

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee. U gaat nu niet via de microfoon uw vraag stellen. U luistert gewoon naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Daarbij geldt dat, hoewel zij dat heel goed zouden kunnen, niet mijn ambtenaren, maar ik namens het kabinet praat. Over het rendement van Schiphol is een afspraak gemaakt. Dat is een percentage, namelijk 6,7. Dat is nodig voor de financierbaarheid van Schiphol voor de lange termijn en is afhankelijk van het rendement. Het is helemaal niet gezegd wat daarvan de uitkomst is. Die kun je niet in alle gevallen voorspellen.

De heer **Graus** (PVV):

Ik ben het er niet helemaal mee eens. Kijk naar de spoorwegen. Ik noemde in dat kader de spoorwegpolitie, die niet meer als zodanig bestaat, maar in de nationale politie is opgegaan. De spoorwegpolitie wordt wel betaald door de belastingbetaler, terwijl ik nooit in een trein zal stappen. Nooit. Ik sterf nog liever. Ik vlieg graag. Dan is het toch raar dat mensen die allemaal iets tegen een vliegtuig hebben, gespaard moeten worden, terwijl iedereen ondertussen wel meebetaalt aan de trein. Ik vind dat grote onzin. Het heeft te maken met nationale veiligheid. Ik heb het gezegd: we moeten Schiphol niet alleen als een bedrijf van nationaal belang zien, maar ook als de grootste grenspost van ons land. Daar gaat het om, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Graus** (PVV):

En dan nog dat dividend. Ik heb dat ook gezegd: als er meevallers zijn, kan er in ieder geval iets gegeven worden, als die 100 miljoen niet gevonden kan worden. Ik heb dat geld ook niet. Maar kunnen we ergens tientallen miljoen uit halen? Kunnen we Schiphol en de airlines, met name KLM, waarvoor ik hier zit, ergens mee tegemoetkomen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

De heer Graus geeft precies aan waar het misverstand zit. Hij zegt dat Schiphol de grootste grenspost is. Dat is natuurlijk het deel van de beveiliging dat de rijksoverheid wel degelijk gewoon voor haar rekening neemt. Er zijn op Schiphol twee soorten beveiligingstaken. Het is nodig om dat te zeggen in dit debat; daarna mag de heer Graus weer zeggen dat hij het er niet mee eens is. In de eerste plaats is er de beveiliging die door Schiphol wordt uitgevoerd. Die wordt betaald via de securitytarieven. Dat gaat bijvoorbeeld om controle van koffers. In de tweede plaats zijn er taken die publiek zijn, bijvoorbeeld de KMar en de grenscontroles. Die kosten draagt de overheid sowieso al. We hebben het nu over dat deel van de beveiliging dat de overheid nog niet betaalt. Dat is niet de grens, maar gaat puur over de securitykant van het verhaal. In die zin vind ik het niet fair om een vergelijking te maken met de spoorwegen. Het deel dat we bij de spoorwegen publiek doen, doen we bij de luchtvaart ook publiek. Het is niet eerlijk om te zeggen dat we het daar wel doen en elders niet. Er zijn nog wel andere zaken die wij ook voor onze rekening nemen die niet per se voor de hand liggen.

Mevrouw Belhaj vroeg of het een publieke taak is. Het is niet helemaal te knippen met een nagelschaartje. Wanneer je heel strak in de lijn redeneert, zou je kunnen zeggen: het deel dat publiek is, financieren we al. In de Actieagenda heb ik ook aangekondigd dat we het debat daarover niet per se vandaag hoeven te sluiten. Ik stel vast dat er op dit punt veel kritiek is, maar niemand heeft hier een sluitend alternatief voorgesteld. Ik heb dat nog niet. De woordvoerders gaven allemaal aan dat zij dat ook niet hebben. Dat vond ik trouwens heel eerlijk. Laten we dan tegen elkaar

zeggen dat we een aantal dingen kunnen doen: hoe kunnen we eventueel de securitykosten verder naar beneden brengen; wat voor type investeringen zouden er nog nodig zijn? Laten we dat gesprek vervolgen – dat zal ik zeker doen – ook in de wetenschap dat ik nu niet een x-bedrag in mijn achterzak heb om dat te financieren. Als ik het had gehad, had ik het echt op tafel gelegd.

De voorzitter:

Misschien heeft de heer Graus het nu wel.

De heer Graus (PVV):

Er is geen meerderheid voor, maar we kunnen miljarden uit de EU halen en kunnen miljarden besparen door de immigratie te stoppen. We hebben dat geld wel. Dan kan mevrouw Van Tongeren zeggen «daar komt hij weer!», maar het is wel zo. Het geld is er, maar we hebben daar geen steun voor in de Kamer. Daarom vroeg ik net als de heer Van Helvert om eventuele meevallers bij het dividend in te brengen. Ik ben het niet eens met de Staatssecretaris dat we dit al doen, want als dit allemaal afdoende zou zijn, hoefde KLM geen eigen snuffelhonden op te leiden. Dat is echt onzin. KLM gaat niet voor de kat zijn viool snuffelhonden inzetten en al die dure kosten pakken. Het is duidelijk dat het daar niet goed functioneert. Het maakt niet uit aan welke kant dat het geval is. Veiligheid is veiligheid en dat is altijd een taak van de overheid.

Staatssecretaris Dijkma:

De douanecontroles betalen wij. Daar gaat de discussie vandaag niet over. De discussie gaat over het deel security. In de kabinetsreactie staat – ik haal het er nog maar even bij – dat we daarom in overleg met Schiphol nog dit jaar, dus niet met sint-juttemis, mogelijkheden voor innovatieve maatregelen en investeringen op het gebied van security verder uitwerken, inclusief de financieringsmogelijkheden daarvoor. We kijken daarbij onder meer naar het verder integreren van bijvoorbeeld de security – dat doet Schiphol nu – en het grensproces. Dat laatste wordt nu al gefinancierd door de overheid en wordt uitgevoerd door de douane en de KMar. Misschien is daar nog verdere winst te pakken. Dat moeten we met elkaar opzoeken. Ik zit helemaal niet onwelwillend in deze discussie, maar zit hier wel met een lege buidel. Ik ben gewoon geen pinautomaat; zo simpel is het.

De voorzitter:

Helder. Er is een vraag van de heer Smaling en daarna een van mevrouw Belhaj. En nee, mijnheer Graus, ik heb een volgorde afgesproken. Die gaan we nu aanhouden. Het woord is aan de heer Smaling voor zijn interruptie.

De heer Graus (PVV):

Mijnheer de voorzitter, ik heb twee interrupties. Ik mag gewoon nog iets vragen.

De voorzitter:

Nee.

De heer Graus (PVV):

Mijnheer de voorzitter, u kunt niet bepalen wanneer ik mijn tweede interruptie inzet. Ik mag die gewoon plaatsen.

De voorzitter:

Dat mag ik juist wel; daarvoor ben ik ingehuurd. Het woord is aan de heer Smaling voor zijn interruptie.

De heer **Graus** (PVV):
Dit is toch onvoorstelbaar, zeg?

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Smaling voor zijn interruptie. Ik vraag de heer Graus om zich niet buiten de microfoon om te uiten.

De heer **Smaling** (SP):

Dion, je mag zo meteen.

Ik heb een vraag op dit punt. De Staatssecretaris zegt: ik ben geen pinautomaat. Uiteraard. Elke bewindspersoon zegt dat, want die is gebonden aan budgettaire afspraken. Maar als nu zo duidelijk is dat die 100 miljoen, ongeacht of je die deels uit het dividend haalt of niet, zo'n rendement geeft, dan ben je toch gek als je daar niet naar op zoek gaat? Uiteindelijk wil je gewoon een hoger bruto nationaal product. Daar gaat het toch om? Een deel van het bnp geeft het Rijk uit, maar je hebt natuurlijk het liefst dat het bnp zo hoog mogelijk is. Als uit dat SEO-onderzoek blijkt dat die mogelijkheid er ligt, hoeveel arbeidsplaatsen ermee gemoeid zijn en wat de toegevoegde waarde is, dan begrijp ik echt niet dat er zo'n kneuterige boekhoudersreactie op komt. Daarnaast, als je gaat kijken bij de beveiliging – ik ben pas nog in de kelder op Schiphol geweest – zie je dat het loodzwaar werk is. Meer en meer wordt dat uitbesteed. De voorwaarden voor de mensen die er werken, worden almaar slechter.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Smaling** (SP):

Je kunt hierbij twee vliegen in één klap slaan. Dat leg ik de Staatssecretaris voor.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Twee dingen. Allereerst begrijpt de heer Smaling volgens mij donders goed waarom het lastig is. Als je de kosten zou overnemen, moet je keuzes maken: waar haal je het weg? Dat is geen kneuterige boekhoudersmentaliteit, dat is regeren. Wellicht komt er een moment dat de heer Smaling dat gaat beproeven en dan zal hij zien dat dit geen kwestie is van doen alsof er gratis geld is. Er is namelijk geen gratis geld. Het zijn keuzes. Het zijn wel politiek keuzes. Dat is één. Twee. Mochten zich mogelijkheden voordoen om door integratie van het deel van de security dat al publiek wordt gefinancierd met het deel dat door Schiphol wordt verzorgd een meerwaarde te realiseren, dan doen we dat natuurlijk. De heer Smaling verwijst naar het rapport en zegt: dat had je toch allang kunnen beslissen? Ik stel vast dat het rapport pas gisterenavond is verschenen. Geef mij dus even rustig de tijd. Misschien heb ik er iets meer tijd voor nodig dan de heer Smaling om tot dezelfde conclusies te komen. Men zal het mij toch niet kwalijk nemen dat iets wat de avond voor het debat verschijnt, niet in optima forma door ons is beoordeeld? Dat kan ook niet, daar hebben we gewoon tijd voor nodig, en geen dag of een avond maar langer.

De heer **Smaling** (SP):

Vorige week kreeg ik ook al een college regeren van de Staatssecretaris naar aanleiding van het MIRT. Zo langzamerhand begin ik er aardig voor warm te lopen!

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het leuke ervan is dat je, als je het een tijdje doet, beseft dat de eerste dag eigenlijk de mooiste dag is. Daarna wordt het lastig, echt lastig, maar het blijft prachtig. Ik kan het u aanraden.

De heer **Smaling** (SP):

Mooi zo. De Staatssecretaris zag dus gisteren het onderzoek. Ze kan nog niet wennen aan het idee dat ze 100 miljoen aan iets anders zou moeten uitgeven. Dat begrijp ik ook wel weer, maar het zijn allemaal keuzes, dat hoef ik de Staatssecretaris ook niet te vertellen. Vorige week spraken we weer – dat doen we al een hele tijd – over een verbreding van de A27. Dat kost een miljard. Nu gaat het om 10% van dat bedrag. We zitten hier om keuzes te verdedigen.

De **voorzitter**:

En uw korte vraag wordt?

De heer **Smaling** (SP):

Deze uitgave zou volgens mij een superuitgave zijn. Als één nacht te weinig is, wil ik de Staatssecretaris best nog wel een weekje extra de tijd geven. Ik bepleit ten eerste dat hiernaar goed wordt gekeken. Volgens mij is het value for money.

Staatssecretaris **Dijkma**:

U kent mij, natuurlijk ga ik daar goed naar kijken, absoluut. We moeten dat ook betrekken bij het debat dat we de komende tijd zullen voeren. Dat zal ik doen, dat zeg ik u gewoon toe.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de klok en ga na wat de Staatssecretaris tot nu toe heeft gezegd. Ik vraag me af of nieuwe vragen überhaupt nog mogelijk zijn. Mochten er toch nog vragen zijn, dan geef ik eerst het woord aan mevrouw Belhaj, vervolgens aan de heer Van Helvert en tot slot aan de heer Graus.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik stel mijn vraag nu maar en niet in tweede termijn. Ik begrijp goed wat de Staatssecretaris zegt, maar wellicht kan ik de Staatssecretaris verleiden met mijn opmerking dat ik mogelijk geen motie hoef in te dienen. Zij heeft hiermee en met de analyse van alle publieke taken die worden uitgevoerd de mogelijkheid in handen om een overzicht te maken en één of twee principiële keuzes voor te leggen. Daaruit vloeit een bedrag voort. In de discussie over «immigranten mogen blijven» et cetera en alles met Europa zal ik de Staatssecretaris helpen. Het hoeft daar helemaal niet vandaan te komen. In 2015 is 60% aan dividend uitgekeerd, waar maar 30% of 40% hoeft te worden uitgekeerd volgens de gemaakte afspraken over staatsdeelnemingen. Daar kun je dus iets in doen.

De **voorzitter**:

Ik heb de indruk dat die dividendvraag al vrij uit-en-te-na is beantwoord. Ik roep u op om een concrete vraag te stellen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Volgens mij is de vraag niet gesteld zoals ik hem nu stel. Kan de Staatssecretaris nagaan wat bijvoorbeeld de afgelopen jaren is uitgekeerd aan dividend, wat te veel is uitgekeerd en welk maximum kan worden afgesproken – 20% of 30% – om de rest uit te geven aan beveiligingskosten?

De **voorzitter**:

De vraag is duidelijk.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Eigenlijk waren het twee vragen. Ten aanzien van de principiële vraag heb ik geprobeerd te verduidelijken dat die vraag niet eenvoudig is te

beantwoorden. Ik zou heel principieel – misschien wordt u daar heel ongelukkig van – kunnen zeggen: het deel van de beveiliging dat publiek is, namelijk douane en de KMar, financieren we al, punt. Dat kan ook. Stel dat je iets zou willen doen op het punt van security dat misschien minder met een principiële benadering te maken heeft maar veel meer met de gedachte dat het een van de weinige routes is om indirect iets voor de airlines te kunnen doen, welke mogelijkheden heb je dan? U komt met het dividend aan. Het probleem daarmee is dat je, als je afwijkt van de afspraken daarover – ik geloof dat het 60% van de winst is – in de begroting van de Minister van Financiën een financieel gat slaat. De gedachte dat er veel meer is binnengekomen, is niet juist.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Het is niet iets waarmee het Ministerie van Financiën rekening heeft gehouden. Dat houdt rekening met de bestaande afspraken. Alles wat je meer krijgt, veroorzaakt geen gat in de begroting. Dan de principiële discussie over de beveiliging. Er zijn talloze andere voorbeelden. Kijk naar de beveiliging van voetbalwedstrijden. Daar zit voor miljoenen in. Nederland heeft de keuze gemaakt: dat vinden we zo belangrijk, dat gaan we niet doorberekenen aan de voetballers of aan het voetbalpubliek. Er zijn genoeg mogelijkheden om de publieke taak beveiliging te laten analyseren en ...

De **voorzitter**:

Uw punt is duidelijk.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Twee dingen. Ik ga nu bijna zitten op de stoel van de Minister van Financiën, wat ik helemaal niet wil. Dat is ook niet mijn ding, zeg maar. Die staatsdeelnemingen en dat dividend betreffen niet één bedrijf. Dat is een algemene pot met dividend. Daar zitten mee- maar ook tegenvallers in. Misschien heeft de Minister van Financiën een mooi jaar met Schiphol, maar heeft hij elders, bij een andere staatsdeelneming, een verlies. Dat compenseert elkaar. Als u daar iets uit haalt, zult u de vraag krijgen, of u dat nu leuk vindt of niet, om dat alsnog te compenseren. Immers, gratis geld bestaat niet. Dat geldt ook voor dividend. Dat is één. Twee. Ik heb u toegezegd om het komend jaar met Schiphol te overleggen om na te gaan wat de mogelijkheden zijn om tot een verlaging van de kosten te komen, inclusief financieringsvraagstuk – «hoe gaan we dat betalen?» – ook in relatie tot een eventuele verdere integratie van de beveiligingstaken die al publiek gefinancierd worden. Daar zal ik ook het vers geschreven SEO-rapport bij betrekken, zoals ik de heer Smaling net heb toegezegd. Ik heb dat niet al gisteren klaar, maar dat is de smalle lijn die ik als mogelijkheid zie om op dit dossier een stap verder te komen. Dat wil ik heel graag doen, ik hoop met uw steun. Al die andere opties zijn heus in beeld geweest en ook verkend, maar ik kan daarover geen belofte doen, want ik heb het geld niet; zo is het gewoon.

De **voorzitter**:

Ik begrijp dat de heer Van Helvert op dit punt ook een vraag heeft? Hij wacht even; prima. De heer Graus heeft wel behoefte aan een tweede interruptie?

De heer **Graus** (PVV):

Daar had ik net ook behoefte aan, voorzitter. Ik ben blij dat u in mijn behoefte voorziet. In Brussel zijn we de grootste nettobetaler per hoofd van de bevolking. Ik vind dat we daar dan wat aan moeten doen. Het gaat om onze veiligheid. We hebben al tientallen jaren te veel betaald. We hebben al miljarden aan de Grieken moeten geven en voor allerlei dingen die we niet wilden. We leggen jeu-de-boulesbanen aan in Hongarije en

Roemenië. Nu is het afgelopen! We moeten het dan daar maar vandaan halen. Als het gaat om de veiligheid van ons land, kunnen we niet zeggen dat er geen geld is. We wisten ook niet dat er zo veel vluchtelingen zouden komen. Dat kost miljarden en daarvoor is ook opeens geld. Er is geld voor van alles: voor de Grieken, voor de vluchtelingen. Maar voor onze ouderen en voor onze veiligheid is er niets. Dat gaat er bij mij niet in!

Staatssecretaris Dijkma:

Ik vind het altijd jammer als de heer Graus en ik het niet helemaal eens zijn. De stelling dat het om de veiligheid gaat, moet ik echt bestrijden. De veiligheid betalen we al publiek. Als het nodig is – vandaar die 85 fte KMar geherprioriteerd voor Schiphol – moet je daarin keuzes maken. Ook weer naar aanleiding van de recente aanslag in Istanbul – we kijken voortdurend – gaan we na hoe we de veiligheid zo veel mogelijk kunnen garanderen. Daarover hebben we onderling geen verschil van mening. Dit gaat over een aanvullend stuk beleid. De vraag is niet of we doen wat nodig is qua veiligheid – dat doen we immers – maar wie daarvoor de rekening betaalt. In het begin hebben we vastgesteld dat we het erover eens waren dat de veiligheid niet ter discussie staat, maar dat het een verdelingsvraagstuk is. Ik begrijp heel goed dat de heer Graus zegt: ik zou het anders doen, ik zou elders ... Bezuinigen. Immers, naar Brussel gaan is niet zo zinvol, denk ik. Elders bezuinigen kan wel. Op zichzelf gezien is dat een politiek gelegitimeerd standpunt, maar ik heb die keuze niet gemaakt. Daarmee heb ik het debat echter niet willen sluiten. Zo kent u mij ook. Ik heb wel gezegd: laten we dan ten minste kijken, niet vanuit de gedachte wat er allemaal niet kan – daarover hebben we het nu eendeloos gehad met elkaar – maar wat er nog wel kan via die smalle route, hoe we met de inzet die er al is eventueel nog een extra bijdrage kunnen leveren.

De heer Graus (PVV):

Ik begrijp dat de Staatssecretaris zich nog gaat verdiepen in het rapport. Wellicht krijgen we daar nog een reactie op. We moeten de hubfunctie bewaken. Zowel KLM als Schiphol heeft veel last van Turkije en de Golfstaten. Mogelijk kan de Staatssecretaris in de VS gaan kijken, waar het ministerie Homeland Security heet, of in Duitsland, waar screening een taak van de politie is. Hier doen we dat niet. Dat klopt niet. We hebben gewoon te maken met een ongelijk speelveld. Dat is niet eerlijk! Dat kan gewoon niet. De Staatssecretaris is ook voor een gelijk speelveld.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat ben ik ook, maar vergeleken met bijvoorbeeld Duitsland doet Schiphol het overall gezien beter qua kosten. Niet als je dit punt eruit neemt; daar hebt u gelijk in. Maar als je nagaat hoe duur of goedkoop luchthavens in Europa zijn, dan blijkt Schiphol het gewoon hartstikke goed te doen. Daar mogen we best trots op zijn. Kijken naar goede, innovatieve ideeën op het terrein van security elders, wil ik altijd. Ik zal zeker een reactie geven op het SEO-rapport.

De voorzitter:

Wanneer geeft u die reactie?

Staatssecretaris Dijkma:

Daar kom ik in tweede termijn op terug. Mag dat? In tegenstelling tot wat hier wordt gesuggereerd, hebben we geen 10.000 mensen op het dossier zitten. Het zijn er toch altijd weer een stuk minder dan je denkt.

De voorzitter:

Dat begrijp ik. Ik wil u vragen om de overige blokken puntig langs te lopen. Daarna kunnen we nog kijken naar het vervolg.

Staatssecretaris Dijkma:

Wonen en vliegen is een spannende discussie. Het is overigens ook een discussie waarin ik recentelijk heb geprobeerd een doorbraak te bereiken. Tussen Rijk en regio bestond hierover al lang discussie. Er zijn vier belangen die we in goede balans moeten brengen: ten eerste de ontwikkeling van Schiphol en het mogelijk maken van verdere groei, ten tweede het invullen van de woningbouwopgave met behoud van leefbaarheid in de regio, ten derde het beperken van negatieve milieueffecten van de luchthaven en ten vierde het waarborgen van een concurrerend kosten-niveau. Op de korte termijn kun je een aantal dingen doen – die gaan we ook doen – maar ook op de lange termijn moet de balans tussen de belangen zo optimaal mogelijk worden georganiseerd. Ik geloof dat de discussie al drie jaar duurt. In maart hebben we concrete afspraken gemaakt met alle betrokken partijen om op de korte termijn de knelpunten rond woningbouw en leefbaarheid op te lossen.

Welke stappen zijn er gezet? In het gebied dicht bij de start- en landingsbanen, het zogenaamde LIB4-gebied, houd ik vast aan strenge beperkingen ten aanzien van de woningbouw. Dat heeft ook te maken met de bescherming van de gezondheid van de omwonenden. Ik geloof dat er door de regio 106 knelpunten zijn aangewezen waarvan men zegt: daar moeten we toch nog eens naar kijken, want misschien zit daar een stuk onredelijkheid in. Uiteindelijk moeten regels wel dienend zijn aan het resultaat. We hebben die knelpunten allemaal geanalyseerd. Een deel ervan kunnen we met een generieke regel waarschijnlijk oplossen. Dan blijft er nog een aantal knelpunten over. Soms kan door het afgeven van een verklaring van geen bezwaar ook weer ruimte worden gevonden. Dat ben ik allemaal bereid en ook van plan om te doen. Daarnaast hebben we nog het gebied tussen de LIB4-contour en de 20 Ke-contour. Daarover hebben we het volgende afgesproken: buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuw stedelijk gebied ontwikkelen – dit is een besluit dat vanwege het nationale belang wordt vastgelegd in het LIB – maar binnen bestaand stedelijk gebied legt het Rijk niet langer bouwbeperkingen op en moet de gemeente beslissen, waarbij de bewoners worden betrokken. Dat was de grote doorbraak.

Met deze aanpak hebben we nu voldoende ruimte voor woningbouw in de regio en voor groei van Schiphol in combinatie met Lelystad en Eindhoven, en dat ook nog binnen de afgesproken criteria voor geluidshinder. En ja, we gaan ook kijken naar de lange of middellange termijn. Daarover volgen twee adviezen van de ORS. Ik heb de adviesaanvraag voorgelegd aan de regio. Daarover hebben we nog overleg. Ik wil dat graag samen met de regio doen, maar ik wil de ORS daar wel bij betrekken. Niet iedereen is dol op het poldermodel, maar ik denk dat dat er wel voor gezorgd heeft dat de onstuimige groei mogelijk was. Ik ben me heel wel bewust van het amendement-Visser. Dat is van belang. Om die reden zullen we steviger dan voorheen precies zijn in het vaststellen van het mandaat: wat vragen we? Dat ga ik met de regio samen bespreken. Ik ga ervoor zorgen dat we een zo goed mogelijke aanpak kiezen.

Er is gerefereerd aan het artikel in De Telegraaf met daarin een aantal uitspraken van een gedeputeerde. Ik heb net aangegeven wat de afspraken zijn en dat ik met de regio, met Noord-Holland en Amsterdam, hierover in gesprek wil. Het artikel lijkt te suggereren dat er een uitkomst is voor de middellange termijn en dat er alleen nog een «say yes» van mijn kant moet volgen. Dat moet ik tegenspreken, want zo zit het gewoon niet in elkaar. Voor de korte termijn hebben we een aantal heel redelijke afspraken. Voor zaken als geluidshinder hebben we nationaal gewoon wetgeving en ik moet wel kunnen controleren of we dat goed doen, maar wel met respect voor de eigen rol van de regio's. Ik vind dat de 20 Ke-contour in het LIB moet worden vastgelegd. Het gaat namelijk ook om de groeimogelijkheden van een nationale luchthaven. Het is geen

regionale luchthaven. Het is ook een nationaal belang. Dat betekent dat er snel duidelijkheid moet komen. De Kamer wordt sowieso betrokken bij de hele AMvB-wijziging. Als tussenoplossing kunnen gemaakte afspraken alvast worden vastgelegd in provinciale verordeningen. Als het eenmaal in het LIB zit, is dat leidend.

Er zijn steeds meer signalen dat er sprake is van geluidsoverlast bij Aalsmeer, Uithoorn en Gooise Meren, zei de heer Monasch. Die signalen herken ik. Daar wordt nu ook naar gekeken. In ORS-verband zijn er bijvoorbeeld initiatieven genomen om gesprekken met de bewoners te steunen. We proberen er van alles aan te doen, maar voor deze regio's is het belangrijk dat we kijken naar de precieze uitwerking van de 50/50-regeling. De heer Van Helvert had het over kleine gebieden en een hoge belasting. In het nieuwe normen- en handhavingstelsel hebben we afgesproken dat de start- en landingsbanen van Schiphol zo optimaal mogelijk worden ingezet. Dat betekent dat we dichtbevolkte gebieden zo veel mogelijk vermijden. Ik ben het helemaal met de heer Van Helvert eens dat datgene wat je in de lucht kunt regelen, ook goed moet afstemmen met wat op de grond mogelijk is. Daar zullen we ook voor de langere termijn nog naar kijken. De heer Elias vroeg of ik nog voor de zomer een besluit zou nemen over de knelpunten. We gaan het echt zo snel mogelijk doen. Een heel deel kunnen we zoals gezegd waarschijnlijk met een generieke maatregel oplossen. Voor de rest moet stuk voor stuk een ontheffing komen, voor zover dat kan. Mijn houding is: een en ander mogelijk maken daar waar dat kan.

De heer **Elias** (VVD):

Ik interrumpeerde per ongeluk zonder de microfoon te gebruiken. Ik vroeg: wanneer? Het antwoord volgt in tweede termijn, zei de Staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Helder. De heer Van Helvert heeft ook nog een vraag.

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

Ernstige hinder concentreert zich steeds meer. De groep ernstig gehinderden is wat opgerekt. Het is natuurlijk allemaal ernstig gehinderd, maar wat vroeger niet als ernstig gehinderd gold, telt nu wel mee als ernstig gehinderd. Juist ten aanzien van die groep, die dus licht ernstig gehinderd wordt, om het zo te zeggen, wordt winst behaald. Dan wordt er gezegd: kijk, we hebben in aantal minder ernstig gehinderden. Maar de groep die al in het rood zat, komt nog verder in het rood. Het aantal ernstig gehinderden wordt dus minder. «Goed gedaan, Schiphol», zeggen we dan, terwijl het kleine groepje dat al ernstig werd gehinderd, nog ernstiger wordt gehinderd. Hoe moeten we daarmee omgaan?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Voor een deel hebben we niet voor niets dat Leefbaarheidsfonds. Bij de groei van een internationaal vermaarde en grote luchthaven in een buitengewoon dichtbevolkt gebied kan niemand doen alsof er geen hinder is. Voor een kleine groep mensen zal dat betekenen dat die hinder ernstig is. Daar moeten we ons ook altijd op blijven concentreren, dat ben ik met u eens. Dat doen we ook door investeringen. Als we het niet kunnen oplossen, hebben we uitiem het Leefbaarheidsfonds. Door de LVNL wordt voortdurend gesleuteld aan de aanvliegeroutes: hoe kunnen we het zo doen, dat we zo min mogelijk overlast veroorzaken? Als een route een beetje verschuift, ondervinden soms mensen die tot dan toe geen hinder ondervonden wel hinder: «Hé, wat gebeurt er nu, ik ben opeens een gehinderde». Dan is het saldo – dat klinkt heel rationeel – van het aantal gehinderden zo veel groter dat het een te rechtvaardigen besluit is.

De voorzitter:

Een vervolgvraag, mijnheer Van Helvert?

De heer Van Helvert (CDA):

Dat begrijp ik ook en dat maakt de cijfers ook mooi. Dat is ook te rechtvaardigen, maar op een gegeven moment is het niveau dusdanig dat je je moet afvragen of je er nog mensen moet laten wonen. We kiezen voor een zwaardere belasting in de kleinere gebieden, juist om die banen zo veel mogelijk in te zetten, maar kom je er dan nog wel uit met wat menselijk en redelijk is?

Staatssecretaris Dijkema:

Dat zullen we altijd blijven afwegen. U geeft het goed aan. Daar kijken we voortdurend naar. Laten we niet vergeten – ik kom er straks nog op terug in antwoord op een vraag van de heer Elias – dat de vliegtuigen gelukkig wel steeds niet alleen schoner maar ook stiller worden. Dat is wel iets waar we ook op moeten inzetten met elkaar.

Ik kom op Air France-KLM. Recentelijk hebben we hierover gesproken in de Kamer. Laat ik het maar heel kort zeggen: we houden voortdurend het Nederlandse belang goed in de gaten. Er werd gevraagd of ik al kennis had gemaakt met de heer Janailac. Ja, dat heb ik al gedaan, op 18 mei jongstleden. Recentelijk heb ik weer met hem gesproken. Als er van alles gebeurt, ook aan lawaai om ons heen, is het goed gebruik om elkaar op te zoeken, soms op afstand, maar dan nog. Dat doen we dus, absoluut. Ik kom bij mijn laatste blok. Ik moet ook nog antwoorden – dat is een omissie van mij, voorzitter – op een vraag van de heer Monasch over differentiatie in de securitytarieven als oplossing voor het probleem. Laat ik die vraag eerst beantwoorden. De heer Monasch pleit dus voor differentiatie in de securitytarieven voor de vertrekkende en de overstappende passagiers. De overheid gaat over de tariefregulering van Schiphol. Die laat differentiatie in de tarieven inderdaad toe. Er gelden wel eisen: kostenoriëntatie, redelijkheid en ook non-discriminatie. De ACM (Autoriteit Consument & Markt) ziet daarop toe. Schiphol gaat zelf over de vaststelling en de structuur van de tarieven. Schiphol differentieert nu ook al tussen O&D- en transferpassagiers. Dat prijsverschil heeft onder andere te maken met het feit dat vertrekkende passagiers meer securityvoorzieningen vergen. We hebben sowieso een gesprek over de security met Schiphol. Ik zal eens nagaan hoe men dit doet bij andere luchthavens. Ik vind dat wel interessant. Elders worden scherpe keuzes gemaakt, zo werd gezegd. Laten we dat maar in beeld brengen en dit ook betrekken bij innovatieve securitymaatregelen en de financiering daarvan. We moeten het wel voorzichtig doen, zoals onder anderen de heer Van Helvert zei. Dat doe ik ook. Ik wil wel altijd alle opties in beeld.

Ik kom nu echt bij mijn laatste blok, te beginnen bij de gevolgen van de brexit voor de luchtvaart. De Kamer heeft op 27 juni een kabinetsappreciatie, zoals dat zo chic heet, ontvangen over de uitslag van het referendum. Voor nu blijven de bestaande regels gewoon van kracht, ook voor het Verenigd Koninkrijk. Misschien is het goed om dat te zeggen. Pas als het VK artikel 50 in werking roept, wordt er onderhandeld. Dan komt er een terugtrekkingsakkoord et cetera. Voor de luchtvaart is het relevant welke afspraken er worden gemaakt – dat is een keuze – met betrekking tot de Europese interne markt. Die keuze bepaalt uiteindelijk of de Europese luchtvaartwetgeving in het VK van toepassing blijft, inclusief de toekomstige wijzigingen op deze wetgeving. Daarover moet men zelf beslissen. Dan gaat het over marktordening, luchtvaartveiligheid maar ook over bijvoorbeeld de Single European Sky. Heel concreet bepaalt die keuze dus of bijvoorbeeld British Airways en easyJet in de toekomst als EU-maatschappijen kunnen blijven functioneren. Ik denk dat het niet wijs is om vooruit te lopen op de onderhandelingen. Er wordt gevraagd om scenario's. Daar zullen we heus mee aan de slag gaan, maar eerst moeten

de onderhandelingen plaatsvinden. Daar ga ik me niet op voorhand in mengen. Verschillende leden spraken over Gibraltar. Heel recentelijk heb ik een brief naar zowel het VK als Spanje gestuurd met het verzoek om dit eens op te lossen. Ik denk dat het niet wijs is om daarover nu te gaan speculeren, maar het referendum zal ongetwijfeld effect hebben op zo'n discussie.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Mijn vraag en mijn opmerking kwamen voort uit mijn opvatting dat het kabinet die scenario's wel zo snel mogelijk inzichtelijk moet maken. Of het nu de mainport haven of de luchthaven betreft, het gaat om enorm veel omzet en werkgelegenheid. Ik zou het dan ook prettig vinden als er toch een analyse wordt gemaakt die dan vervolgens wordt gedeeld met de Kamer. Op een gegeven moment zit je in een onderhandelingsproces en dan is het goed om tijdig het beste voor Nederland te waarborgen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Het beste voor Nederland is niet dat ik alle kaarten alvast op tafel ga leggen, lijkt mij.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat weet ik niet.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dat weet ik wel; dat ga ik niet doen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat is ook een antwoord. Er zijn dus wel scenario's en er is wel een onderhandelingsstrategie. Ik moet wachten tot het kabinet die heeft uitgespeeld. Dan hoop ik dat we als Kamer geïnformeerd zullen worden over de vraag wat die strategie uiteindelijk was en wat het resultaat is. Dat vind ik ook goed.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Laten we het zo doen. Natuurlijk zal het kabinet in bredere zin – ik wil dat ook voor de luchtvaart doen – de Kamer zo veel mogelijk meenemen in de stappen die het zet. Ik vind het echter niet verstandig om publiek alvast allerlei scenario's te gaan schetsen, terwijl we straks in een onderhandelings situatie terecht komen waarbij onze nationale en Europese belangen op het spel staan. U mag mij erop aanspreken dat ik die dien. Het antwoord daarop is volmondig ja. Daarover zijn we het al eens. Daar waar we het kunnen laten zien of waar het noodzakelijk is om het te laten zien, moeten we dat ook doen, maar we moeten er echt voorzichtig mee zijn. Ik vind het niet verstandig om nog voordat het gesprek überhaupt plaatsvindt, eventueel te laten zien wat een en ander betekent, ook omdat het gaat om belangen van maatschappijen die hierbij een rol spelen. Ik vraag hier echt uw clementie. Ik snap dat u het belang van dit hele verhaal wilt aanscherpen. Ik ben het met u eens; daarop moeten we goed letten.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter, ...

De **voorzitter**:

Nee, mevrouw Belhaj, u hebt al twee interrupties gehad. De Staatssecretaris vervolgt haar beantwoording.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Wat is de voortgang ten aanzien van de Single European Sky? Heel recentelijk hebben we hierover een conferentie georganiseerd. We zijn nu aan de slag op het terrein van civiel-militaire samenwerking om het

militaire luchtruim steeds meer, onder voorwaarden, beschikbaar te stellen voor civiel verkeer. Dat leidt tot kortere afstanden en tot minder brandstofverbruik. Zowel voor het hogere als het lagere luchtruim werkt Nederland ook aan de integratie van de civiele en de militaire luchtverkeersleiding. We zijn bezig met de Free Route Airspace voor het hogere luchtruim. Daarmee kan men als luchtvaartmaatschappij steeds de meest directe route kiezen. De LVNL is met systeemvernieuwing bezig in het kader van CESAR (Cost-Effective Small Aircraft). Daarmee kan het luchtverkeer betrouwbaarder en efficiënter worden. De Europese Commissie heeft aangekondigd bijna 70 miljoen euro aan cofinanciering beschikbaar te willen stellen voor de Nederlandse CESAR-projecten. We zitten absoluut niet stil. Sterker nog, we lopen zo hard mogelijk. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het OVV-onderzoek Schiphol? De OVV kijkt breed naar de infrastructuur en de invloed van kosten en economie op besluitvorming en samenwerking op Schiphol. In het voorjaar van 2017 komt men met een rapport. Daar wachten we dan op. De OVV heeft natuurlijk zijn eigen agenda.

Ik kom op de vraag van de heer Elias over zuiniger toestellen en het commercieel aantrekkelijker maken ervan door deze toestellen gebruik te laten maken van bepaalde banen voor het landen en het opstijgen. Ik vind het heel goed en ook heel mooi dat het gebruik van zuinige toestellen wordt aangemoedigd. Daarmee kan de luchtvaartsector zijn eigen capaciteit vergroten. Dat is een nadrukkelijke prikkel om te blijven innoveren. Dat gebeurt nu al door middel van het differentiëren van start- en landingsgelden naar de verschillende types. Ik vind het idee van de heer Elias echt creatief, maar ik moet wel zeggen dat er complicaties zijn. Er is ook al eens naar gekeken. Toen is geconcludeerd dat de uitvoering van dit voorstel ertoe zal leiden dat de gebruikte banen elkaar kruisen. Er zit dus potentieel een veiligheidsaspect in. Ook ten aanzien van de toekomstige bestendigheid van het stelsel en de discussie daarover met de LVNL wil ik daar nog naar laten kijken. Het is dus een heel goed idee, maar in zijn uitvoerbaarheid op het punt van de veiligheid loop je heel snel tegen grenzen aan. Laten we nog eens nagaan wat er wel kan. Dat vind ik op zichzelf prima.

We zijn koploper op het gebied van duurzaamheid en daar ben ik ook heel trots op. ICAO heb ik al genoemd. We zijn ook bezig met duurzame kerosine en het stimuleren van het gebruik ervan.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Ben ik bereid om maatregelen te nemen? We hebben eerder gezegd dat we echt meer moeten weten. Daarom hebben we ook een integraal onderzoeksprogramma aangekondigd. Op basis daarvan kun je vaststellen of er maatregelen genomen moeten worden. Nu is dat ins Blaue hinein niet verstandig.

Verder vroeg mevrouw Van Tongeren naar de kortere afstanden en de passagiers die misschien op de trein kunnen stappen. Dit debat hebben we eigenlijk al eerder gevoerd. Ik heb toen gezegd dat het heel lastig is om concurrentievoorwaarden tussen de sectoren te vergelijken. Ik werk aan optimale verbindingen op het spoor enerzijds en een schonere luchtvaart anderzijds. In ICAO-verband is Nederland op dat terrein zeer actief. Onze mensen – een van hen zit naast mij – onderhandelen mee om een goed resultaat te bereiken.

Welk deel van de nachtvluchten is mainportgebonden? Die vraag komt terug in het middellangetermijntraject. Het komt ook bij het MER in beeld. Hoe zorgen we ervoor, zo vraagt mevrouw Van Tongeren, dat we straks over de correcte informatie beschikken? Ook hiervoor geldt dat het MER antwoord zal bieden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ten aanzien van die nachtvluchten was de vraag niet of ze van de mainport komen, maar of ze ook echt de hubfunctie bevorderen. De

voornaamste reden om te zeggen dat de bevolking maar een mate van overlast moet tolereren, is die hubfunctie, die zo belangrijk is voor de Nederlandse economie. Nu zeggen individuen die zitten te tellen en te turven, kijkend naar allerlei terminals, dat flink wat van die avond- en nachtvluchten vrachtluchten zijn, dus helemaal niet gebonden aan de hubfunctie waarmee we Schiphol in de lucht willen houden.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat kunnen we nu niet zo precies beantwoorden. We moeten bezien of er mogelijkheden zijn om dat beter in beeld te krijgen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik begrijp dat dat niet lukt op een donderdagavond om half zes, maar ik zou daar wel graag aandacht voor willen; ik weet niet wanneer het volgende handige moment is. Ik vind het argument van de omwonenden heel steekhoudend. Ze zeggen: we begrijpen de hubfunctie, maar is dit onderdeel echt nodig om die hub in de lucht te houden?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik ga een poging doen om het voor de behandeling van de begroting van I en M naar de Kamer te sturen.

De **voorzitter**:

Kijk aan. Ik zie dat het 17.30 uur is. We zijn nog niet toegekomen aan de tweede termijn.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik heb nog twee data waarnaar werd gevraagd. We streven ernaar om in oktober van dit jaar met een reactie op het SEO-rapport te komen. De planning van het LIB, de 20 Ke, is als volgt: in september in de ministerraad, voorhang bij de Kamers, advies en uiteindelijk publicatie, hopelijk, op z'n vroegst eind januari 2017.

De heer **Elias** (VVD):

En de beslissingen omtrent de woningbouw?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Die zijn klaar bij de publicatie van het LIB.

De **voorzitter**:

Dat is een duidelijke toezegging. Ik constateer dat het niet meer lukt om een tweede termijn te houden, tenzij die superkort is. Ik wil dit even met u overleggen. Misschien zegt u dat het in een minuutje kan, maar dat lijkt me niet verstandig. Bovendien willen we ook een beantwoording en die zou dan schriftelijk moeten. Dat is wat ingewikkeld. We hebben even overlegd. We denken dat het mogelijk moet zijn om aanstaande donderdag 7 juli van 15.45 uur tot ongeveer 16.45 uur de tweede termijn te houden. Daarna kan dan eventueel nog een VAO worden gehouden. Daarover spraken enkelen immers. Wat is daarop uw antwoord?

De heer **Elias** (VVD):

Het heeft mijn voorkeur om het vanmiddag af te ronden.

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

Ik vind het een goed voorstel om het 7 juli af te ronden.

De heer **Smaling** (SP):

7 juli.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

7 juli wordt een drama, want dat is volgens mij de laatste vergaderdag voor het reces met allemaal VAO's. Ik heb liever dat we nu even doorgaan. Ik heb niet veel meer te zeggen. Ik kan het in een halve minuut doen. Ik heb meerdere portefeuilles, zodat ik nu al weet dat ik op donderdag in de problemen ga komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik vond de beantwoording van de Staatssecretaris gewoon goed. We zitten vlak voor het zomerreces en ik kan me niet voorstellen dat er nog een groot probleem is dat op donderdagmiddag in een uurtje moet worden opgelost. Voor de mensen die nog tijd hebben zou ik zeggen: doe nog een minuutje met de Staatssecretaris. Dan gaan we in september verder.

De **voorzitter**:

We zitten allemaal met die donderdag, dat begrijp ik heel goed. Misschien moeten we dit ordedebatje niet langer voeren. Ik kijk even naar de heren Monasch, Smaling en Van Helvert voor hun begrip.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik kan ook nog wat schriftelijk doen, als u daar prijs op stelt.

De **voorzitter**:

Dan kunnen we het als volgt doen: de Kamer houdt nu de tweede termijn en de beantwoording volgt schriftelijk.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik vind dat we dit debat netjes moeten afmaken. De heer Graus is al weg omdat hij andere verplichtingen had. Ik kom dus even voor hem op. In het begin is ook gezegd dat we om 17.30 uur moesten stoppen. Als donderdag niet kan, moeten we maar de eerste week van het reces debatteren. Het heeft mijn voorkeur om het netjes af te maken. Dan maar volgende week donderdag, het is niet anders.

De **voorzitter**:

Ik tel de koppen en kom tot de constatering dat het 7 juli wordt, om 15.45 uur. Iets anders kan ik er niet van maken. De stemmen staken weliswaar, maar de heer Graus heeft aangegeven dat hij om 17.30 uur weg moest. Ik weet dat niemand hier echt blij mee is, maar het is niet anders. Het is gewoon te krap gepland en we hebben een halfuur verloren. Ik sluit deze vergadering en kondig alvast aan dat dit debat aanstaande donderdag om 15.45 uur wordt vervolgd. Allen dank voor de inbreng.

Sluiting 17.35 uur.