

Vergaderjaar 2015–2016

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 230

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 21 september 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 7 juli 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkma, 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);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 30 juni 2016 inzake convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart (Kamerstuk 24 804, nr. 90).**

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, Monasch, Smaling en Van Tongeren,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 15.46 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, haar staf, de aanwezigen op de publieke tribune en de mensen die dit debat via internet volgen hartelijk welkom. Ik heet natuurlijk ook onze geachte woordvoerders welkom. Met hen spreek ik af dat we in deze tweede termijn een spreektijd hanteren van 2,5 minuten per persoon. Ik wil geen onderlinge interrupties toestaan in deze termijn. Ten aanzien van de termijn van de Staatssecretaris overweeg ik om één interruptie toe te staan, maar we kunnen het ook zo doen dat de Staatssecretaris eerst alle vragen beantwoordt, waarna de leden eventueel nog een vraag kunnen stellen aan de Staatssecretaris. Is dat redelijk? Ik zie instemmend geknik. Ik geef eerst het woord aan de heer Elias. Hij heeft gevraagd om te mogen beginnen omdat hij straks als voorzitter de drukke plenaire agenda heeft af te handelen.

De heer Elias (VVD):

Voorzitter. Laat ik beginnen met het danken van de Staatssecretaris voor de antwoorden in de wat hectische eerste termijn van vorige week. Dank aan de collega's om mij te laten aftrappen, zodat ik straks kan voorzitten. Het wordt een lange avond. Ik zal het kort houden, hier en beneden in de plenaire zaal ook.

Mijn fractie is blij met de toezegging over een Actal-scan met betrekking tot de regeldruk op Schiphol. We zijn ervan overtuigd dat hier nog grote stappen te zetten zijn en zien de resultaten graag tegemoet.

Ik kom op bouwen en wonen rond Schiphol. Bij de behandeling van het nieuwe normen- en handavingsstelsel is door mijn collega Visser in de wet geamendeerd dat er door de Omgevingsraad Schiphol niet in bestaande bevoegdheden van overheden wordt getreden. Reden waarom de ORS zich dan ook niet met de ruimtelijke ordening rondom de luchthaven zou moeten bemoeien. Graag een reactie op specifiek dit punt. Vorige week begreep ik dat de voor de regio zo belangrijke knelpunten als Zwanenburg en Rijsenhout pas per 1 januari zouden worden opgelost in plaats van nu. Wat ons betreft moet het sneller. Als ik goed ben geïnformeerd, heeft de Staatssecretaris hierover zeer recentelijk bestuurlijk overleg gevoerd, waarover zij ons ter zake goed nieuws te melden zou kunnen hebben. Ik nodig haar graag uit dat te doen.

Ik herhaal mijn oproep om binnen de bestaande kaders moderne en milieuvriendelijke vliegtuigen zo veel mogelijk op commercieel aantrekkelijke banen te laten vliegen en het gebruik van de Polderbaan met het bijbehorende eindeloze taxiën te beperken. Kan de Staatssecretaris ons voor half september laten weten welke mogelijkheden zij hiervoor ziet? Mag ik haar dringend verzoeken om daarbij uit te gaan van het halfvolle en niet a priori van het halflege glas?

Tot zover, voorzitter. Met excuses dat ik de antwoorden en de inbreng van de collegae niet zelf kan beluisteren, maar uiteraard luistert mijn onvolprezen medewerker wel mee.

De voorzitter:

Waarvan akte. Ik dank u zeer en wens u succes bij het leiden van de vergadering. We zien uw daadkracht aldaar tegemoet. De heer Van Helvert

heeft mij ook gevraagd om wat eerder te mogen spreken, omdat hij om 16.05 uur weg moet. Ik sta dat natuurlijk toe, mits de collega's daarmee akkoord gaan. Ik zie heel minnelijke blikken, dus dat lijkt mij uitstekend mogelijk.

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

Ik dank de lieve collega's dat ze mij toestaan om eerder te spreken op deze drukke donderdag. Dank dat het is gelukt om de tweede termijn goed te organiseren.

Voorzitter. We wilden een actieagenda. Onze kritiek was dat die actie behoorlijk tegenviel. De Staatssecretaris zei vorige week: we doen hartstikke veel; wat een actie, nog veel meer dan mijn oudoom Troelstra heeft meegemaakt. Ze noemde een aantal dingen. Laat ik die erelijst even langslopen. 12 miljoen voor infra. Dat is hartstikke mooi, maar het gaat om wegen rond Schiphol. We gaan vliegen met biofuels. Hartstikke mooi, maar dat werd in 2012 ook al beloofd. 250 miljoen voor station Schiphol. Volgens mij houdt dat verband met het ERTMS. Geluidsisolatie en planschade hoeven de airlines niet meer te betalen. Nogal logisch, dat hebben ze al afbetaald.

Ik vond de actiepunten eigenlijk een beetje nepactiepunten. Tijdens het rondetafelgesprek, waarbij alle partners aanwezig waren, ging het om twee dingen: securitykosten en een visie op de toekomst van Schiphol, waarbij ruimte is voor én de groeiende markt van point-to-pointverkeer én de netwerkfunctie. Juist op die twee punten komt het kabinet met niets. Over de securitykosten heeft de Staatssecretaris gezegd: ik heb nu geen geld maar ik wil er wel eens naar gaan kijken. Dat zeiden we naar aanleiding van de Luchtvaartnota ook al. Over de visie op de toekomst van Schiphol zegt de Staatssecretaris: dat moet Schiphol vooral zelf bekijken.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Helvert, ik geef u in het kader van uw eigen algemene beschouwingen aan dat u nog een halve minuut hebt.

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

Als de Staatssecretaris toezeft om samen met de partners te bekijken hoe de securitykosten omlaag kunnen, hoef ik daarover geen motie in te dienen. Ik zou ook willen weten hoe het kabinet aankijkt tegen de functie van Schiphol, gegeven de veranderde luchtvaarttijden. In de toekomst moet er ruimte zijn voor zowel point-to-pointverkeer als de hubfunctie. Natuurlijk vinden we de netwerkfunctie belangrijk. Die mag nooit verloren gaan. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan? We moeten onze ogen echter niet sluiten voor de groeiende markt van point-to-pointverkeer. Voor beide moet ruimte zijn op Schiphol. Hoe gaan we dat doen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De sprekersvolgorde is interessant, maar ik voel mij vereerd. Voorzitter. In het eerste deel van dit overleg heb ik de Staatssecretaris gevraagd naar de hubfunctie in relatie tot de nachtvluchten. Er zijn veel vrachtluchten die niet bijdragen aan de hubfunctie maar die wel in de randen van de nacht en in de nacht zitten. Bewoners hebben het voor mij een aantal nachten bijgehouden. Ik weet niet of deze nachten representatief zijn, maar uit de gegevens over twee nachten bleek het duidelijk te gaan om vakantievluchten en vrachtluchten, de hele nacht door. Die vluchten dragen niet bij aan de hubfunctie. Nachtvluchten doen wel het meeste afbreuk aan het comfort van de omwonenden. Kan de Staatssecretaris hierop reageren en daar ook wat aan doen?

Ik ben blij met de kleine stapjes voorwaarts op ICAO-gebied om te komen tot een vermindering van de uitstoot door de luchtvaartsector. Van de Staatssecretaris zou ik op enig moment een globale verdeling willen zien. Welk deel van de kosten wordt afgewenteld op heel Nederland, op de belastingbetaler? Mijn collega van het CDA wil dat alle burgers gaan meebetalen, bijvoorbeeld aan securitykosten. Echter, zodra een gelijk speelveld voor treinen ter sprake komt, is het: «de marktwerking». Ik zou graag een inzicht willen: welke kosten worden rechtstreeks doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen en welke aan de belastingbetaler? Na de eerste termijn – althans ik zag dat toen pas – hebben we een advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur ontvangen waaruit blijkt dat het eigenlijk wel meevalt met die enorme bijdrage van de haven van Rotterdam en van Schiphol aan onze economie. Het is wel een belangrijke bijdrage, maar het is niet zo dat Nederland uitsluitend draait op Gronings gas, de haven en Schiphol. Ik kan me voorstellen dat de Staatssecretaris daarvan vandaag geen uitgebreide appreciatie kan geven, maar ik zou daarover graag op enig moment doorpraten. Dit is een van de gedachtes die bij GroenLinks ook al leefden en ...

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren, ik wijs u erop dat u nog ongeveer een halve minuut hebt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik begrijp dat niet de Staatssecretaris maar de Minister over het convenant gaat. Ik heb wel een vraag. In het Amerikaanse stelsel worden risicogebieden afgegrensd. De luchtvaartautoriteit zegt: gij zult niet vliegen naar land X of gebied X. Klopt het dat in Nederland de informatie wel wordt gedeeld, maar de luchtvaartmaatschappijen vervolgens zelf kunnen besluiten of ze daar wel of niet vliegen?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Belhaj.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. In tegenstelling tot mijn collega's zal ik deze termijn voornamelijk gebruiken om het een en ander op te merken over het convenant dat vorige week is afgesloten. Dank voor de flexibiliteit van mijn collega's en hopelijk ook van de Staatssecretaris. Ik moet constateren dat het spijtig is dat Minister Ard van der Steur niet aanwezig is, want een aantal aspecten heeft direct betrekking op de veiligheidsdiensten. Waarmee ik overigens niet wil zeggen dat het niet prettig is dat de Staatssecretaris er zit.

Nu heb ik alle vriendelijkheden uitgewisseld. Vorige week, toen wij als luchtvaartwoordvoerders debatteerden over Schiphol, kwam het convenant Vliegen boven conflictgebieden naar de Kamer. Dit was het resultaat van stevige debatten met al mijn collega's over de conclusies van het OVV-onderzoek naar de MH17-ramp en wat wij in eigen land kunnen doen om zo'n ramp te voorkomen. Zoiets belangrijks kan volgens ons niet onbesproken blijven. Voordat we de zomer ingaan, heb ik hierover nog een aantal vragen.

Met het convenant geeft het kabinet uitvoering aan de motie-Sjoerdsma en anderen over het zekerstellen van inzet en middelen voor de diensten om dit convenant uit te voeren. Dit is bijna letterlijk overgenomen in het convenant. Dat vinden wij mooi, maar wij stellen wel de vraag wat dit nu betekent. Hoeveel fte wordt er beschikbaar gesteld bij de diensten? Hoeveel middelen? Waarom kiest het kabinet niet voor een aparte integrale unit met daarin medewerkers die met een luchtvaartbril op de beschikbare gegevens analyseren op risico's voor de burgerluchtvaart? Dat hebben wij wel bepleit. Daarnaast houdt het kabinet vast aan de lijn

dat enkel bijvangst kan worden gedeeld. Sluit het kabinet daarmee gericht zelfstandig onderzoek naar risico's voor de burgerluchtvaart in bepaalde gebieden helemaal uit?

Luchtvaartmaatschappijen moeten twee keer per jaar informatie over vliegroutes delen. Waarom is niet geregeld in het convenant dat ze die informatie ook openbaar moeten maken, zoals de OVV aanbeveelt en sommige maatschappijen ook al doen?

De voorzitter:

Mevrouw Belhaj, u moet wel gaan afronden.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Tot slot. Vier keer per jaar komt de expertgroep bijeen. Waarom niet vaker? Met een driemaandelijkse terugkoppeling kun je toch nooit de ontwikkelingen op de grond bijhouden? Hiermee kun je ook niet spreken van een structurele borging. Wat D66 betreft wordt met dit convenant slechts de bestaande praktijk geformaliseerd. Dat is een eerste positieve stap, maar wat ons betreft is het nog niet voldoende.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Dank ook voor de toezegging om te kijken naar mogelijkheden voor tariefdifferentiatie op Schiphol. Voor ons staat de keuze voor een mainport centraal. Dat maakt Schiphol uniek en dat willen we vasthouden. Het is dan ook goed dat er wordt gewerkt aan een vluchtverdelingsbesluit. Vanaf 2018 moet Lelystad vol operationeel zijn. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de voorhang van dat besluit tijdig naar de Kamer komt, zodat het vanaf 2018 effectief zal zijn?

We hebben het gehad over het werkgeverschap van verschillende luchtvaartmaatschappijen, maar het gaat natuurlijk ook om het werkgeverschap van Schiphol. Ternaauwernood is een staking voorkomen. We gaan ervan uit dat de overheid, ook omdat zij aandeelhouder is in de N.V. Luchthaven Schiphol, erop toeziet dat Schiphol niet al zijn werk wegzet in schimmige onderaanbestedingen maar gewoon zorgt voor goed werkgeverschap.

Het convenant is, zoals mijn collega van D66 terecht zei, een ongelooflijk belangrijk onderwerp. Het is goed dat het convenant nu is getekend. Ik heb twee opmerkingen. Bij artikel 8 staat een opmerking over de juistheid van informatie. Partijen zouden die niet kunnen garanderen. In plat Nederlands staat er eigenlijk: kijkt u maar wat u met deze informatie kunt doen. Hoe moet ik dat artikel over de kwaliteit van informatie lezen? Bij artikel 9 staat dat de ondertekenende partijen eenzijdig het lidmaatschap per direct schriftelijk kunnen opzeggen. Hoe verhoudt zich dat tot samenwerking op lange termijn? Ik vraag om een toelichting.

We hebben erop aangedrongen om Ryanair en andere maatschappijen goed in de gaten te houden. Het is goed dat de Staatssecretaris zich heeft aangesloten bij de rechtszaak in België. Bij Ryanair in Duitsland lijkt er van alles mis te zijn. We horen graag, nu dan wel later, of de Arbeidsinspectie of de ILT zich hiermee bezighoudt.

Ten aanzien van het bouwen zijn wij wel van mening dat de ORS betrokken moet worden bij alle bouwplannen. Volgens mij hebben we de Staatssecretaris ook horen zeggen dat de ORS daarbij betrokken is. Misschien is het goed om eens verderop te kijken. We kijken nu naar de vraag hoe er gebouwd kan worden rondom Schiphol, maar in bijvoorbeeld Alphen aan den Rijn, waar ik op werkbezoek was, is grond vrij voor 15.000 tot 20.000 woningen. Dat is 15 minuten rijden van Schiphol. Dat

lijkt mij een prima locatie, met veel minder overlast en veel minder problemen.

We hebben verder gevraagd of de Staatssecretaris met het oog op de kabinetsformatie scenario's voorbereidt voor de verdere ontwikkeling van de mainportagenda op middellange termijn. Gaat het kabinet dat doen? Wat zijn de mogelijkheden? Ook in een volgende periode moeten er weer besluiten worden genomen.

Ik kan meekijken op uw klok, voorzitter. Ik zie dat ik keurig binnen mijn tijd ben gebleven. Ik dank u voor de gelegenheid voor een tweede termijn.

De voorzitter:

Ik waardeer u als een zeer gedisciplineerd Kamerlid. Ik geef het woord aan de heer Smaling.

De heer Smaling (SP):

Voorzitter. Als je de tweede termijn een week later houdt, blijkt er weer van alles te zijn gebeurd. Dat kun je dan weer meenemen, wat anders niet had gekund.

Zo heb ik allerlei meevallers in de krant zien langskomen. Vorige week hadden we het nog over 100 miljoen met een waarschijnlijk heel aardig rendement. Vandaag gaan we geen amendementen indienen, maar ik ben nu nog meer benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris op het SEO-rapport, gezien de financiële ontwikkelingen en de kans op een positief advies. Ik ga niet herhalen wat we vorige week allemaal hebben gezegd, maar als we die investering kunnen doen, zou dat terecht zijn in de zin van «bij wie slaat de kosten van de beveiliging neer?». Misschien kan dan ook het hele systeem van de beveiliging op Schiphol robuuster worden gemaakt in de vorm van betere banen in plaats van onderaanbestedingen.

Ten aanzien van Ryanair is mijn commentaar hetzelfde als dat van mijn collega's. We moeten de rechtszaak afwachten. Daarna vernemen we graag een reactie van de regering: wat zijn de vervolgstappen?

De reactie op het SEO-rapport ontvangen we graag begin september, zodat we de reactie kunnen meenemen in de begrotingsbehandeling.

Ten slotte het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur over de toekomst van de mainport Schiphol en de Rotterdamse haven. Dat is heel interessant en ook volledig buiten de box gedacht: kun je wel eindeloos blijven groeien en moet je wel eindeloos blijven groeien? De directeur-generaal Bereikbaarheid van de Staatssecretaris heeft over dit advies gezegd dat het zo snel mogelijk moet worden weggegooid: «Een advies van gemiste kansen. Qua transport en logistiek behoren we tot de top van de wereld. Het buitenland lacht ons geweldig uit met dit advies. Ze zeggen: handig dat jullie wat je nog aan kracht hebt in een putje flikkert en dan iets nieuws gaat bedenken tot 2040. Als we de concurrentie een handje willen helpen doen we dat met dit rapport.» Is de Staatssecretaris het daarmee eens? Op zich houd ik wel van dit soort reacties, laat dat duidelijk zijn, maar kunnen we een nog iets meer gewogen reactie tegemoet zien? Dat zou ik wel graag willen. Ik weet niet of ik dat aan de Staatssecretaris moet vragen, want daarvoor is het advies misschien wat te breed, maar het valt wel onder het ministerie. Ik ben er wel benieuwd naar.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Voorzitter. Ik zal het kort en krachtig houden. Veel is al gezegd in de eerste termijn. Ik zou graag de reactie op het SEO-rapport begin september willen ontvangen, ruim voor Prinsjesdag. Als er dan nog meevallers zijn, kunnen die worden meegenomen.

De Actieagenda vind ik eigenlijk een lege huls. Er staan heel veel punten in uit aangehouden of verworpen moties-Graus. Ik voel dus wel dat ik heb bijgedragen de afgelopen jaren, ook al ben ik soms gefrustreerd naar huis gegaan; «weer verworpen, weer moeten aanhouden». Ondertussen is er stiekem wel iets mee gedaan. Daar doen we het natuurlijk voor. Ik hoef geen standbeeld in Madam Tussauds te krijgen, als het maar gebeurt. Ik heb de regering verzocht om samen met de nationale luchthaven en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen een toekomstbestendig en concurrentiebestendig luchtvaartplan op te stellen. Dat zie ik niet terug. Laat Schiphol nou groeien naar 600.000 vliegbewegingen. Lelystad is helemaal niet nodig. Ik heb niets tegen Lelystad, maar we kunnen het goedkoper oplossen. Schiphol kan dan ook scherpere tarieven hanteren. Laat Schiphol gebruikmaken van dat 2x2-banensysteem. Dat zijn allemaal dingen die ter zake doen. Het Aldersakkoord is achterhaald. Wij willen dat alle extra geluidsgrenzen worden gebruikt voor meer vliegbewegingen op Schiphol, want dat kan allemaal.

Ik vind dat niet afdoende is ingegaan op de ontwikkelingen in de wereld en de veiligheidseisen. Schiphol is afhankelijk van internationale transferpassagiers, wat de beveiliging nog duurder maakt. Wij willen weten wat de overheid gaat bijdragen. Ik heb die meevaller al genoemd. Ik hoop dat hierop wordt gereageerd, want dat bespaart een hoop moties. Andere vliegvelden krijgen wel degelijk een bijdrage in de beveiligingskosten. Dat is een verstoring van het gelijke speelveld dat de Staatssecretaris ook voorstaat.

Wat gaat de Staatssecretaris doen om te voorkomen dat maatschappijen die hun personeel uitknippen, de Nederlandse maatschappijen kapot concurreren? Elke maatschappij die een basis heeft in een bepaald land, moet voldoen aan de minimale arbeidsvoorwaarden in dat land. Dat is een heel belangrijk punt. Dat heeft allemaal te maken met een gelijk speelveld.

De voorzitter:

Ik dank u hartelijk. Ik ga ervan uit dat de Staatssecretaris onmiddellijk kan antwoorden. Tegen de woordvoerders die wat later binnenkwamen, zeg ik dat we hebben afgesproken dat de Staatssecretaris eerst de vragen beantwoordt, waarna er de mogelijkheid is tot het stellen van eventuele vragen. Geen interrupties dus in het kader van de tijd.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Allereerst iets over het karakter van de Actieagenda. Vorige week hebben we het daar ook al over gehad tijdens het debat. Ik ben eigenlijk wel blij om te zien dat de heer Van Helvert zijn kritiek nu beperkt tot het ontbreken, in zijn woorden, van slechts twee punten, namelijk een visie op de hubfunctie van Schiphol en het issue van de security. Als ik vanaf een afstandje kijk naar de kritiek, denk ik dat het probleem is dat een heleboel mensen het jammer vinden dat er geen geld is gekomen voor security. Daarmee hebben ze de hele Actieagenda ter discussie gesteld. Dat is niet terecht, vind ik. Als we op het punt van de security wel waren gaan meebewegen, om het zo te zeggen, was het een briljante agenda geworden. Het kan niet allebei waar zijn. Er is eerder een luchtvaartvisie gegeven. Op zichzelf is er nu geen reden om daar inhoudelijk van af te wijken. Over dat hubbeleid hebben we eerder al veel opgeschreven. Ik ben er zelf niet zo voor om iets wat goed is, weer opnieuw te gaan omschrijven. Ik begrijp wel dat er voortdurend discussie mogelijk blijft op het punt van security. Zoals ik heb gezegd, heb ik op dit moment niet de mogelijkheid om daar financieel een bijdrage aan te leveren. We kunnen een mooi verhaal houden, maar die mogelijkheid is er niet. In de Actieagenda – ik zeg dit tegen de heer Van Helvert – heb ik dan ook opgeschreven: laten wij het debat over de security verder blijven voeren. Ik heb gezegd: laten wij nagaan hoe we de kosten naar beneden kunnen

brengen, bijvoorbeeld door te integreren wat al wel door de overheid wordt gedaan aan veiligheidsbeleid met wat qua security indirect voor rekening van de airlines komt. Er zijn wellicht mogelijkheden om kosten te drukken en daarmee Schiphol c.q. de airlines tegemoet te komen.

Misschien zijn er qua techniek – vaak gaat het om kofferscans en dergelijke – mogelijkheden om zaken in een versnelling te brengen. Die bereidheid is er en die is er ook altijd geweest. Maar als er een verzoek komt om 100 miljoen te betalen, kunnen we dat niet inwilligen.

De heer Smaling zegt: de meevallers vliegen mij om de oren. Ik lees net als hij de kranten, maar ik heb ze nergens aangetroffen. Ik wil voorstellen dat ik vasthoud aan wat in de Actieagenda is neergezet, namelijk dat het gesprek niet ten einde is. Ik kan de Kamer toezeggen dat ik de reactie op het rapport van het SEO-onderzoek, dat aan de vooravond van het vorige debat naar ik meen via KLM naar buiten is gebracht, met het verschijnen van de begroting naar de Kamer zal sturen. Daarin geven we onze visie. Uiteindelijk is alles in het leven een kwestie van kiezen. De Kamer kan dan in het begrotingsdebat samen met mij nagaan of wij in elk geval de juiste keuze maken. We hoeven het dus niet vandaag met moties te beslechten. Die ga ik dan toch allemaal ontraden. We kunnen wel zeggen: dit debat is nog niet klaar. Dat zou ik fair vinden.

Er is het een en ander gezegd over Lelystad. De heer Monasch zei dat we de verdelingsregeling aan de Kamer moeten voorleggen. Daartoe ben ik op zichzelf bereid. Wel heb ik steeds gezegd dat ik het beschouw als een instrument dat we achter de hand moeten houden. Het is het beste als Schiphol zelf aan de slag gaat met alles wat men kan doen om het vliegen op Lelystad aantrekkelijk te maken, met name voor bepaalde luchtvaartmaatschappijen. We moeten een en ander ook goedgekeurd krijgen door de Europese Commissie. Ik streef ernaar om ruim voor de opening van Lelystad de verdelingsregeling aan de Kamer voor te leggen.

De heer Monasch heeft gevraagd of ik bereid ben om scenario's voor de toekomst uit te werken. Bij de invulling van de 50/50-regeling en de uitvoering van de motie-Visser – die is ingediend in het debat over een toekomstbestendig normenstelsel – hebben we gezegd: voor de periode na 2020 voegen we extra vliegbewegingen toe bovenop alle bestaande vliegbewegingen die mogelijk zijn. Het mooie van het systeem is dat er groei ruimte voor Schiphol in zit, en wel een die duurzaam is en die de leefbaarheid ten goede komt. Immers, naarmate vliegtuigen stiller worden, nemen de groeimogelijkheden toe. Dat is heel belangrijk. Ik ben het namelijk met de heer Graus eens dat we natuurlijk moeten kijken naar de mogelijkheden voor Schiphol in de toekomst. We zitten nu al op het aantal vliegbewegingen waarover twintig jaar geleden zo ongeveer de oorlog uitbrak tussen alle belangenbehartigers. Naarmate de impact van het vliegverkeer op de bebouwde omgeving minder groot is, is groei mogelijk. Dat moeten we borgen. We moeten een ontwikkelingsperspectief hebben tot en met 2030. Daarover hebben we ook advies gevraagd. Een en ander moet worden voorzien van kaders. Die kunt u terugvinden in de Actieagenda, zeg ik tegen de heer Monasch. Op basis van dingen die er nu al liggen kan een volgend kabinet besluiten nemen voor de verdere toekomst.

Er is veel gezegd over wonen en vliegen. Het is waar – de heer Elias was ontzettend goed geïnformeerd – dat ik recentelijk bestuurlijk overleg heb gevoerd met een aantal betrokken partijen, waaronder de provincie Noord-Holland, Amsterdam en Schiphol. De heer Elias zegt: de ORS moet zich niet met ruimtelijke ordening bemoeien. Inderdaad kan de ORS niet in de bevoegdheden van het Rijk, de provincie en de gemeente treden. Men adviseert over hoe om te gaan met hinder als gevolg van de luchtvaart. Conform de afspraak met alle partijen vragen wij de ORS om advies over het thema wonen en vliegen. Dat hangt allemaal met elkaar samen; je kunt het niet met een nagelschaartje knippen. Het is een advies, waarbij we ons keurig houden aan het amendement van mevrouw Visser. We

bespreken dit ook voortdurend, maar er is altijd een spanning tussen wonen en vliegen in zo'n dicht bebouwd gebied als Nederland bij zo ontzettend veel vliegbewegingen. Ik vind dat adviesorganen inderdaad niet in de schoenen moeten gaan staan van bestuurders. Ik zal dan ook zelf verantwoordelijkheid nemen en de Kamer moet beoordelen of ik dat goed doe of niet. Als het nodig is, kan ik afwijken van een advies of zeggen dat er opnieuw naar gekeken moet worden. Het feit dat we zover gekomen zijn met Schiphol, heeft echter ook te maken met de manier waarop we met elkaar overleggen. Dat is wel veel waard. De typische polderaanpak die we in Nederland nu eenmaal gewoon zijn, voorkomt veel juridische procedures. Eigenlijk laat je aan de voorkant iedereen meepraten, waarmee je voorkomt dat je jarenlang gesleep en gezeur krijgt, tot en met de gang naar de rechter. We zijn heel helder: niemand kan in de bevoegdheden van de bestuurders treden, ook niet in die van de lokale bestuurders. Wonen en vliegen kunnen we steeds beter een plek geven, waarbij gemeenten ruimte hebben om afwegingen te maken, ook omdat ze dat soms gewoon beter kunnen. Tegelijkertijd kunnen we, met name buiten de bebouwde kom, niet doen alsof er nog veel meer kan. We willen immers niet extra veel hinder.

Dan is er nog een specifieke vraag door de heer Elias gesteld over Rijsenhout en Zwanenburg. Er zijn 106 knelpunten gemeld. We proberen zo veel mogelijk van die knelpunten met een generieke maatregel op te lossen. Daar waar dat niet kan, zal eventueel met een ontheffing moeten worden gewerkt. Het kan echter niet altijd opgelost worden. Soms moet je ook vaststellen dat het niet mogelijk is om iedereen tevreden te stellen. Het LIB4-gebied is gebaseerd op een geluid- en risicocontour. Het is de bedoeling dat wij mensen daarmee beschermen.

De heer Monasch zegt: je moet goed kijken waar je bouwt rond Schiphol. Dat ben ik met hem eens. Daarom is het ook zo belangrijk dat de ORS ernaar kijkt. Maar nogmaals, de ORS treedt niet in de bevoegdheid van de bestuurders.

Ik kom op het thema van het convenant. Dat is gisteren aan de agenda toegevoegd. Ik begrijp dat overigens wel. Wat mevrouw Belhaj over de MH17-ramp zei, is zonder meer waar. We kennen allemaal mensen die in het vliegtuig zaten, ik ook: senator Witteveen. Volgens mij kent iedereen in Nederland wel iemand die betrokken is geweest. In een ander debat is mij vrij scherp gezegd: en nu moet het geregeld worden. Dus ik dacht: dat ga ik doen. En dat hebben wij ook gedaan. We hebben invulling gegeven aan de motie. Het spanningsveld is gelegen in de vraag wat de inlichtingendiensten nu wel en niet doen. Mevrouw Van Tongeren stelde daarover een vraag. Het antwoord daarop is: ja, er komt informatie, maar van de rijksoverheid komt er geen vluchtverbod. In Nederland hebben wij het zo geregeld dat de verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij de airlines. De premier heeft destijds in het debat tegen de heer Sjoerdsma en anderen gezegd, toen die motie op tafel kwam: wij houden vast aan de verantwoordelijkheidsverdeling. Met een aantal partijen gaat de discussie voortdurend over de vraag of de rijksoverheid die verantwoordelijkheid niet op zich kan nemen. Dat kan niet en dat wist men ook toen men aan het convenant begon. We hebben er nooit een geheim van gemaakt dat we daar niet aan zouden gaan tornen. Er is geen zelfstandige taak voor onze inlichtingendiensten weggelegd om wereldwijd met extra units te gaan zoeken naar informatie. Dit gebeurt binnen de bestaande formatie. Andersom is het natuurlijk evident dat je informatie deelt als je die ontvangt. Eén keer per kwartaal is er een bijeenkomst. Als er een incident is of als er informatie is die onmiddellijk moet worden besproken, wordt er gehandeld naar bevindt van zaken. Dan zeggen we niet: de volgende vergadering is over twee maanden, dan zien we elkaar wel. Daar heeft mevrouw Van Tongeren volstrekt gelijk in. Als de situatie erom vraagt om bij elkaar te komen, gebeurt dat ook.

Waarom kan niet alle informatie meteen worden gedeeld met de reizigers? De info aan het Rijk heeft als doel om zicht te hebben op bepaalde typen informatie. Soms is het globaal, maar het komt wel altijd tijdig. Soms wijzigen routes op detailniveau, bijvoorbeeld door weersomstandigheden. Dan gaat het net even anders dan je van tevoren had verwacht.

Kan Nederland op de Federal Aviation Administration (FAA) van de VS afgaan en daartoe de wet aanpassen? Mevrouw Van Tongeren vroeg daarnaar. Wij hebben het in onze wetgeving zo geregeld, dat nationale luchtvaartmaatschappijen alleen een verbod op het vliegen in een bepaald luchtruim kan worden opgelegd als daarvoor een uitdrukkelijke grondslag bestaat. In onze wetgeving hebben wij die grondslag niet. De wetgever heeft het vastleggen van een dergelijke grondslag tot nu toe achterwege gelaten omdat de soevereiniteit van elk land in het eigen luchtruim een belangrijk uitgangspunt is van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. Het zonder meer volgen van de FAA door de Nederlandse overheid is onmogelijk. We zullen namelijk altijd het besluit moeten motiveren. We moeten ook rekening houden met het feit dat een belanghebbende dat vervolgens bij de rechter kan gaan aanvechten. Dat kan gebeuren. Dan moeten we aangeven wat ons afwegingskader is en welke concrete informatie er is gebruikt. We kunnen dan niet simpel zeggen: ja maar de VS heeft het al besloten. Zo zit het in elkaar.

De heer Monasch vroeg naar de kwaliteit van de informatie, naar artikel 4.8. Wij kunnen niet zeggen dat het altijd om 100% geverifieerde informatie gaat. Soms krijgen diensten iets binnen – ik ga nu een poging doen om dit in de geest van Minister van der Steur uit te leggen – wat van belang is. Die informatie delen ze dan, maar ze weten niet 100% zeker of het helemaal klopt. Ze willen echter ook geen risico nemen. De doorlooptijd van de controle van de informatie kan zo lang zijn dat wachten een risico met zich brengt. Alle partijen realiseren zich dat een kwaliteitsborging niet altijd mogelijk is. Om die reden moeten we het op deze manier organiseren. Ook voor onze diensten is het lastig. We zijn ook afhankelijk van diensten van een andere categorie dan de Britten of de Amerikanen. Die hebben het heel anders geregeld dan veel Europese landen. Daar hebben we wel mee te maken.

De heer Monasch vroeg verder naar het opzeggen van het lidmaatschap. Het is zeker niet onze intentie om de samenwerking te beëindigen. Het geeft ook ruimte aan de luchtvaartmaatschappijen. Ik heb juist het gevoel dat alle partijen – iedereen heeft getekend – de intentie hebben om mee te doen.

Ik heb geprobeerd om alle vragen te beantwoorden, zeker met betrekking tot de inzet van de diensten. Soms levert dat discussie op, maar die discussie is eigenlijk al door de premier beslecht toen de motie-Sjoerdsma werd ingediend. Daar komen wij niet op terug.

Ik kom op het blok «overig». Mevrouw Van Tongeren wilde weten welke kosten op de belastingbetaler worden afgewenteld. Eigenlijk wilde ze graag een onderzoek daarnaar. Ik moet al heel veel onderzoek laten doen, dus ik ben niet zo genegen om weer een extra onderzoek te laten uitvoeren. Uiteindelijk is ook bij de luchtvaart het uitgangspunt dat de gebruiker/passagier de kosten betaalt, en niet per se alleen de samenleving. Ten aanzien van specifieke kosten zijn politieke keuzes gemaakt. Daarover kun je het altijd hebben. We gaan het er ook nog over hebben, zeg ik tegen de heer Smaling. De heer Van Helvert hoeft zijn motie niet in te dienen; dat is althans een klein advies.

De voorzitter:

Dat is wel een vorm van uitlokking, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Dijksma:**

Ik weet het, maar het is de laatste dag voor het reces en we moeten toch wat. Ik zou het dus niet willen doen, als mevrouw Van Tongeren dat niet heel erg vindt.

Goed werkgeverschap van Schiphol? Ja, dat is belangrijk. Overigens is het goed om te zeggen – dit kwam vanochtend al ter sprake in het VAO Luchtvaart – dat we in Nederland geen voorbeelden hebben van sociale dumping. Ik ben blij dat er op Schiphol overeenstemming met de vakbonden is bereikt. Dat vind ik altijd een goed uitgangspunt en dat heeft niets met mijn politieke achtergrond te maken; het is gewoon goed voor het land.

Nachtvluchten veroorzaken inderdaad hinder. We kennen ook een beperking van het aantal nachtvluchten, met een harde cap. Schiphol zal in het MER inzicht verschaffen in de verdeling van het verkeer in de nacht. De vraag naar het type verkeer wordt straks dus beantwoord in het MER. Ik zal de Kamer daarover informeren zodra het MER wordt aangeboden. Een ander interessant punt is het Rli-rapport Mainports voorbij. Ik moet het rapport nog lezen. Ik heb wel samenvattingen gezien. Er zijn prikkelende vragen over het mainportbeleid gesteld. Die hebben ook veel aandacht gekregen. Ik denk dat het altijd goed is om kritiek tegemoet te zien en daar in alle redelijkheid naar te kijken. Ik denk overigens dat het mainportbeleid niet voorbij is. Nu ik u allemaal hartstochtelijk heb horen bepleiten dat de Actieagenda Schiphol nog veel robuuster mag, kan ik me niet voorstellen dat u dat wel vindt. We moeten – dat doen we uiterlijk 1 oktober – wel met een gewogen kabinetsreactie op dit advies komen. De vluchtige discussie die nu is gevoerd, doet misschien niet in alle opzichten recht aan wat er verder in het advies naar voren wordt gebracht. Het kabinet zal zich daar dus op gaan beraden, gewoon zoals dat hoort. We komen met een uitgebreide en ook gewogen – de heer Smaling gebruikte deze mooi term – reactie.

Last but not least de vraag van de heer Elias over het zuinig vliegen. Ik heb gezegd dat ik het een creatief idee vind van de heer Elias en ik heb ook gezegd dat er al eens naar gekeken is door de LVNL. De Polderbaan is de meest geluidpreferente baan. Die moet dus als eerste maximaal worden gebruikt. Ik heb gezegd dat ik opnieuw ga bekijken of er mogelijkheden zijn, maar in de eerste termijn heb ik ook meteen aangegeven dat dit niet eenvoudig is. Ik geloof dat de heer Elias vlak na de zomer meer wilde weten, maar ik weet niet zeker of dat gaat lukken. Ik durf dat niet te beloven. Dat wordt later.

De voorzitter:

Staatssecretaris, misschien is het belangrijk dat u even herhaalt wat u net tegen uw ambtenaren zei.

Staatssecretaris Dijkma:

Voor het kerstreces kom ik hierop terug. Ik zal met de LVNL kijken naar de uitvoerbaarheid van het idee van de heer Elias.

De voorzitter:

Dank u wel. Het lijkt erop dat u alle vragen hebt beantwoord. Of is dat niet het geval?

Staatssecretaris Dijkma:

Nee, ik doe de heer Graus onrecht, en dat mag niet. Dat zou ik niet op mijn geweten willen hebben, daarvoor vind ik hem veel te aardig. De heer Graus vroeg naar het 2x2-baanbeleid. Daarover hebben we net afspraken gemaakt in het nieuwe normen- en handhavingstelsel. De banen moeten niet vaker worden gebruikt dan strikt noodzakelijk is, hebben we gezegd. Daarover is uitvoerig gesproken met de Kamer. Het is ook vastgelegd in de wetgeving. Als we beloven dat de vierde baan volledig wordt vrijgegeven, past dat niet binnen de afspraken. Ik heb net

half antwoord gegeven op de vraag over die 600.000 vliegbewegingen. Wij hebben in de Kamer uitgebreid gesproken over 500.000 vliegbewegingen in het nieuwe normen- en handhavingstelsel. We hebben ook draagvlak voor groei en doorontwikkeling van Schiphol. Als wij de cap gaan weghalen, valt eigenlijk alles weer weg wat we aan afspraken hebben gemaakt. Dat kunnen we dus zeker niet zomaar doen. De capaciteitsuitbreiding moet je heel gebalanceerd laten plaatsvinden. De luchtvaart kan verder groeien na 2020, maar er zit ook een prikkel tot innovatie in het groeisysteem. Ik weet zeker dat dit ook effect zal hebben. Daarover ben ik heel optimistisch. Vliegtuigen worden steeds stiller. Ik denk dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord.

De voorzitter:

Dat denk ik ook. Ik loop de Kamerleden even langs om te vragen of ze iets hebben gemist.

De heer Monasch (PvdA):

De Staatssecretaris vatte mijn inbreng over de woningbouw kort samen met: natuurlijk moet je bouwen waar het kan. Dat vind ik iets te kort door de bocht. Noord-Holland is nu ontzettend aan het persen. Ik heb het gevoel dat we ons sterk focussen op Noord-Holland, terwijl in Flevoland of Zuid-Holland enorme bouwlocaties zijn. Ik zei al dat 15.000 tot 20.000 woningen gebouwd kunnen worden in Alphen aan den Rijn, waar ook een vierbaansweg wordt aangelegd. Ook in Almere liggen nog vlaktes open. Waarom wordt daar niet veel meer naar gekeken in plaats van al dat gepers rond Schiphol met alle problemen van dien?

Het is goed om te horen dat de voorhang van het verdelingsbesluit tijdig naar de Kamer komt. Wij hebben nog steeds twijfels of selectiviteit wel voldoende in de genen van de Schipholdirectie zit.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat laatste zal wel moeten. Ik denk dat men daar ook echt wel goed naar zal kijken, maar we hebben altijd iets achter de hand.

Wat het eerste punt betreft: uiteindelijk is het aan de provincies om te besluiten waar woningen worden gebouwd, zij het dat we met betrekking tot de mainport niet voor niets belangrijke afspraken hebben gemaakt. We hebben immers te maken met gehinderden en nationaal beleid. Dat schuurt natuurlijk. Dit dossier zat al een paar jaar vast. Volgens mij hebben we nog een aantal doorbraken bereikt om binnen de 20 Ke ruimte te geven waar dat kan. Tegelijkertijd zijn we wel helder. We gaan niet opeens onder landingsbanen woonwijken laten verrijzen. Dat lijkt mij eerlijk gezegd redelijk logisch. Over specifieke knelpunten heb ik gezegd dat ik niet de beroerdste ben. Daar waar het verantwoord en mogelijk is, wil ik helpen om knelpunten op te lossen. Dat betekent ook dat de verantwoordelijkheid voor de nasleep met bewoners en luchtvaartmaatschappijen wel bij de lokale overheden ligt. Als er klachten komen, ga ik die niet oplossen. Men wil dat immers, dus moet men het ook zelf oplossen. Uiteindelijk is het aan Almere en anderen om in de regio samen te bepalen waar kansen liggen. U bent Kamerlid en kunt er mooi over oordelen, maar ik moet ervoor oppassen om op de stoel van collega-bestuurders in de provincie te gaan zitten. Zij hebben hun eigen opvattingen hierover en die respecteer ik.

Mevrouw Belhaj (D66):

Ik heb het gevoel dat een aantal vragen wel in algemene zin is beantwoord, maar niet in specifieke zin. Dan gaat het om de fte en de integrale unit. De strekking van het antwoord is een beetje dat we het er niet over eens zijn waar de verantwoordelijkheid ligt, maar volgens mij staat dat er los van. Mijn vragen blijven even goed staan. Wellicht kan de Staatssecretaris mij helpen door daarop antwoord te geven.

Is dit ook het moment om laatste vragen te stellen?

De voorzitter:

Dat is wel de bedoeling, mevrouw Belhaj, maar dan wel de laatste vraag in dit debat, niet in het leven.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Gelukkig, want ik heb nog zes VAO's en dat zou een beetje raar zijn.

De voorzitter:

Dat zou ik ook zonde vinden.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik bedank de Staatssecretaris voor de antwoorden die ze heeft willen en kunnen geven. Straks is er een VAO waarin ik toch de behoefte zal hebben om moties in te dienen. Ik ben het namelijk niet eens met het feit dat de verantwoordelijkheidsdiscussie hier doorheen loopt en dat luchtvaartmaatschappijen de verantwoordelijkheid overnemen. Los van MH17 is de laatste tijd aangetoond dat vliegen voor bepaalde mensen een interessant doelwit is. Vanwege dat gegeven is het volstrekt legitiem om mensen met expertise in te zetten.

Hier laat ik het bij. Ik hoop dat mijn vragen nog beantwoord zullen worden.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik heb die vraag beantwoord. Er komt geen extra fte. Van het begin af aan is dat helder geweest. Het is niet zo dat luchtvaartmaatschappijen die verantwoordelijkheid overnemen, want die hebben ze al en die houden ze ook. Het ging om het volgende. Als bij onze inlichtingendiensten op welke manier dan ook, via andere diensten of zelfstandig, informatie voorhanden is die absoluut moet worden gedeeld, dan moet dat gebeuren. De premier heeft gezegd: wij nemen de verantwoordelijkheden van de luchtvaartmaatschappijen niet over. Ik kan uit de Handelingen van dat debat voorlezen als u dat op prijs stelt, maar u hebt die ook. Het is steeds helder geweest. Wij delen de informatie en dat leggen wij ook nog eens vast in een convenant. Dat convenant is er nu en dat is ook door alle partijen getekend. Mijn idee is dat we het ook op die manier zouden moeten doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik begrijp best dat de overheid de verantwoordelijkheid, en daarmee ook de aansprakelijkheid, van de luchtvaartmaatschappijen niet wil overnemen. Maar hoe werkt het voor mij als simpele burger? Moet ik dan eerst kijken waar Amerikaanse maatschappijen nog vliegen voordat ik ga boeken? Of kan ik een en ander lezen op de site van Buitenlandse Zaken? Hoe kom ik erachter op welk vliegtuig ik veilig kan stappen?

Staatssecretaris Dijkma:

Zo zou ik het niet willen omschrijven. Als er informatie is bij onze diensten, wordt die gedeeld, of die informatie nu via de VS komt of via een andere bron. Soms zijn de bronnen ook niet goed te traceren. Die informatie wordt dus gedeeld en het is dan aan de luchtvaartmaatschappij om de verantwoordelijkheid te nemen. Bijvoorbeeld KLM, om maar een mooi voorbeeld te noemen, publiceert gewoon waar wordt gevlogen et cetera. Wij hebben het niet zo geregeld dat van rijksoverheidswege wordt gezegd: u mag daar en daar niet vliegen. Die vraag heb ik eigenlijk net beantwoord. Als burger zult u vertrouwen op de luchtvaartmaatschappijen en wij helpen de luchtvaartmaatschappijen zo goed als wij dat kunnen om die afweging te maken. Dat hebben we nu vastgelegd in een soort spelregels. Overigens hebben we ook in Europees verband contact

hierover georganiseerd. Sinds MH17 is dat in een stroomversnelling terechtgekomen. We delen natuurlijk ook wereldwijd informatie. We zeggen niet: wat in de VS allemaal wordt gezegd, nemen we niet serieus. Zo is het ook niet.

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

We hebben de Staatssecretaris horen zeggen dat ze met een reactie op het SEO-rapport komt. Daarin neemt ze ook de securitykosten mee en de mogelijkheden op dat vlak. Tijdens het rondetafelgesprek werd ook gevraagd om een visie van het kabinet. Hoe voorkomen we dat we alle eieren in één mandje leggen, namelijk dat van het netwerk? Dat netwerk willen we allemaal behouden, maar we willen ook een groeiemarkt voor O&D-vluchten. Hoe cultiveren we dat in Nederland? KLM is de grootste O&D-vervoerder op Schiphol, terwijl easyJet of een andere maatschappij kan bijdragen aan het hubnetwerk. Hoe kunnen we dat goed laten samengaan in de toekomst? Misschien kan de Staatssecretaris haar visie hierop ook meenemen in haar reactie. Dan hoef ik dadelijk geen motie in te dienen, ook niet over de securitykosten.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Daartoe ben ik bereid. Overigens is eerder gezegd, naar ik meen in 2009, dat we voor het selectiviteitsbeleid gaan. Er is geen enkele reden om dat los te laten. Het is dus niet zo dat we op dit punt geen visie hebben. Die was er al en die visie is op zichzelf nog altijd goed. Tegelijkertijd hebben wij in Nederland te maken met een vrije markt die niet altijd makkelijk te sturen is. Als het niet via Schiphol en zijn stimuleringsbeleid kan – dat heeft wel veruit mijn voorkeur – dan hebben we het instrument van de verdelingsregeling achter de hand. Daarmee kunnen we het selectiviteitsbeleid nog verder vormgeven, in de wetenschap dat er ook andere vliegbewegingen zijn behalve vliegbewegingen die op de hubfunctie zijn gebaseerd. Daarvoor moet ook ruimte zijn, daarover zijn we het eens. Als het erop aankomt, moet datgene wat economisch het zwaarst weegt, ook voorrang krijgen. In een notendop is dat mijn visie. Om u tegemoet te komen, zal ik dit meenemen in mijn reactie.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie dat de heer Van Helvert tevreden is.

De heer **Smaling** (SP):

Alles is goed bediscussieerd vorige week. Ik ben blij dat er een uitvoerige reactie komt op het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Dat is ook echt wel nodig. Ik snap de snelle reflex van de dg en ook van Schiphol en de haven. Dat geeft ook wel aan dat het een interessant rapport is, want anders zou je niet zo'n reactie krijgen. Het hele kader van wonen en vliegen is ook een punt. We hadden de Alderstafel en de Omgevingsraad Schiphol. Dat gepolder werkt inderdaad goed, maar dat betekent nog niet dat je lineair kunt doorgroeien totdat je erbij neervalt en je het nog steeds met elkaar eens bent. Het is fijn als er toeristen naar Nederland komen, maar in Amsterdam is het op dit moment echt een probleem. Er zijn daar zo veel toeristen dat het niet leefbaar blijft. Naar die dingen moet je ook kijken. Waar streef je naar en wat is een welvarend maar ook prettig en leefbaar land? Voor het overige is het de komende twee maanden «kiss and say goodbye» tussen de Staatssecretaris en mij. Dank voor het harde werken op dit dossier, ook aan de ambtenaren.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Graus** (PVV):

Ik had graag twee zaken concreet toegezegd gekregen. De Staatssecretaris heeft al een toezegging gedaan in de eerste termijn over het naar beneden brengen van de securitykosten. Wanneer krijgen we daarover iets te horen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Voor de begroting. Dat heb ik gezegd.

De heer **Graus** (PVV):

Kan het dan wel voor Prinsjesdag? Dat geldt voor de reactie op het totale SEO-rapport. Dé begroting kan ook de begroting van I en M zijn. Het moet wel voor Prinsjesdag.

Het antwoord op mijn vraag over 2x2 klopt niet. Nu lijkt het net alsof Lelystad voor innovatie gaat zorgen, maar dat is niet zo. Wij vragen niet zomaar om die 600.000 vliegbewegingen op Schiphol, wij vragen dat om kosten te besparen wat Lelystad betreft. Voor een groot deel is dat belastinggeld. Daar heb ik het over gehad.

Als dat afdoende wordt beantwoord, zie ik af van mijn verzoek om een VAO. Mogelijk kan mijn collega Belhaj dat ook overwegen. Waarom, vraagt ze. Als het goed is hebben we voor Prinsjesdag een en ander in huis. Het is beter om er dan mee verder te gaan. Bij dezen trek ik mijn verzoek om een VAO in.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik had overigens geen verzoek om een VAO gekregen van mevrouw Belhaj.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Zou ik misschien een VAO mogen aanvragen?

De **voorzitter**:

Nou, dat mag u doen. Er is er al een aangevraagd.

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

Ik heb dat aangekondigd, omdat ik verwachtte dat er vrijwel zeker een VAO zou volgen. Het ging mij om de security en de visie op selectiviteit. De Staatssecretaris heeft gezegd dat ze daarop terugkomt in haar reactie. Ik heb gezegd dat dat een reden was om geen verzoek voor een VAO in te dienen. Ik vraag dus geen VAO aan.

De **voorzitter**:

Precies, dat is helder. Of de heer Graus een VAO aanvraagt, hangt af van de beantwoording. Laten we eerst maar eens luisteren naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik kan proberen om de reactie op het SEO-rapport mee te sturen met de stukken van Prinsjesdag. Dan hebt u dat alvast. Dat gesprek heb ik dan nog niet beëindigd. Dat duurt wel even. We moeten nog wel wat dingen bespreken ten aanzien van de integratie van de diensten, dus de douane, de marechaussee en wat er aan security is. We moeten nagaan waar efficiencywinst te behalen valt. De reactie op het SEO-verhaal kan ik met Prinsjesdag bij de Kamer hebben.

Op het tweede punt zijn we het niet eens, vrees ik. Ik snap dat de heer Graus zegt dat hij zo veel mogelijk groei op Schiphol wil. Dan is Lelystad niet nodig. Ik begrijp dat wel, maar het punt is dat wij voorzien dat het in de praktijk minder makkelijk zal zijn. We hebben te maken met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Dat beschermt de omwonenden tegen overmatige hinder. We hebben een evenwicht bereikt en ik kan nu niet eenzijdig zeggen dat ik het weer weghaal. Er is wel ruimte, ook na 2020.

Daarover zijn we het ook eens. Het vliegverkeer heeft daarbij wel een prikkel om schoner en stiller te worden. Hoe stiller men is, hoe minder gehinderden en hoe meer er gevlogen kan worden. Dat is eigenlijk de deal en dat is best wel een goede deal volgens mij.

De voorzitter:

Dank u wel. Volgens mij kunnen we naar de lijst van toezeggingen. Mevrouw Belhaj, ik kijk u even heel nadrukkelijk aan: wilt u nu wel of geen VAO?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Mijn excuses. Ik dacht dat ik dit had aangegeven in mijn vraagstelling. Ik wil graag een VAO om mijn moties te kunnen indienen.

De voorzitter:

Dan kan ik u meedelen dat dit zo direct kan, nadat ik de lijst van toezeggingen heb voorgelezen.

De heer **Graus** (PVV):

Ik wil een beroep doen op mijn collega. We hebben vanavond een overvolle agenda. Zo'n avond hebben we één keer per jaar.

De voorzitter:

Ik vraag de leden om niet te reageren. De heer Graus heeft het woord.

De heer **Graus** (PVV):

Laat me eens even verder praten. Jullie zijn net tupperwarevrouwen die meteen beginnen te schreeuwen. Het gaat om het volgende. We krijgen nog van alles toegezegd in september. Deze zomer gebeurt er toch niets meer. Dan kunnen we toch beter wachten tot september? De heer Smaling wil ook een motie indienen, de heer Van Helvert ook en ikzelf misschien ook wel tegen die tijd. Dan moeten we twee keer die administratieve handelingen doorlopen en twee keer die hele batterij ambtenaren laten komen. Dat kost ook allemaal geld. Ik vind dat we efficiënt met onze middelen moeten omgaan.

De voorzitter:

Uw oproep is aan mevrouw Belhaj. Zij mag daarop reageren, maar dat hoeft niet.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik vind het heel sympathiek dat er een appel wordt gedaan op mijn persoonlijke geweten. Ik begrijp de opmerking. Alleen, het convenant is net afgesloten en het enige moment waarop ik nog politiek mijn visie kan geven om die vervolgens in stemming te brengen, is nu. Dat is de reden dat ik het VAO nog voor het zomerreces wil. Anders had ik er inderdaad mee kunnen wachten.

De voorzitter:

Ik begrijp wel dat het convenant al is getekend door alle partijen. U wilt het VAO desondanks toch, hoor ik.

We gaan naar de lijst van de toezeggingen.

- De Staatssecretaris zal voor het kerstreces een brief sturen aan de Kamer over de uitvoerbaarheid van het idee van het lid Elias om meer vliegverkeer via de commerciële banen te leiden.
- De Staatssecretaris zal verifiëren of de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol op dit moment al meer geluidsbeperking realiseren – een reductie van 20% in plaats van 5% – dan overeengekomen is in het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange

termijn. Ze zal de Kamer hierover schriftelijk informeren zodra het MER van Schiphol er is.

- De Staatssecretaris zal de Kamer voor Prinsjesdag een brief sturen met haar reactie op het SEO-rapport Lastenverlichting voor luchtvaartmaatschappijen op de Nederlandse luchthavens en daarbij ook ingaan op de securitykosten en de selectiviteit.
- De Staatssecretaris zal de Kamer per brief informeren over het aantal op Schiphol uitgevoerde nachtvluchten die niet noodzakelijk zijn voor de hubfunctie van de luchthaven zodra het MER van Schiphol er is.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik mis het onderzoek naar de tariefdifferentiatie en de voorhang van het vluchtverdelingsbesluit.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zeker, beide punten zijn toegezegd.

De **voorzitter**:

Dat komt allemaal in het verslag. Ik dank de Staatssecretaris en haar ambtelijke staf, net als de aanwezigen op de publieke tribune en de mensen die het debat hebben gevolgd via internet. Ik bedank de geachte stenografe, mevrouw de bode en ik dank de woordvoerders. Hen wil ik manen om naar de plenaire zaal te gaan, want het VAO is al bijna begonnen.

Sluiting 16.49 uur.