
19 Luchtvaart

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over luchtvaart (31936, nr. 87).**

De beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan mevrouw Van Gent van GroenLinks, van wie wij weten dat zij hecht aan dit VAO. Dat heeft zij althans gezegd.

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter, zoals altijd hebt u heel goed opgelet.

Tijdens het algemeen overleg over luchtvaart van begin september hebben de staatssecretaris en ik een stevige woordenwisseling gehad over de wenselijkheid van een second opinion na de vervoersprognoses van Groningen Airport Eelde. De staatssecretaris gebruikte daarbij verschillende argumentatielijnen om aan te tonen dat die second opinion niet nodig zou zijn. In de eerste plaats stelde de staatssecretaris dat een second opinion niet wenselijk is omdat hij vindt dat de baanverlenging er hoe dan ook moet komen. Dat vind ik nogal een onverantwoordelijke redenering. Het heeft geen zin om oogkleppen op te zetten op het moment dat de slechte berichten over de levensvatbaarheid van een luchthaven elkaar opvolgen.

De staatssecretaris heeft ook betoogd dat het aan de regio zelf zou zijn om de levensvatbaarheid van de luchthaven te bezien. In zijn woorden: in Eelde is men mans genoeg om de eigen belangen te verdedigen en in te schatten wat wel en niet haalbaar is. Maar die belangen lopen uiteen. Het is ook maar de vraag of het zo werkt. Bovendien gaan er al heel veel rijksmiljoenen naar Eelde, wat op zich al reden genoeg is om er kritisch mee om te gaan en er naar te kijken.

Tot slot stelt de staatssecretaris dat hij niet zou gaan over de baanverlenging omdat die zaak momenteel door de Raad van State behandeld wordt. Dat laatste is natuurlijk waar, maar dat laat onverlet dat het op elk moment verstandig is om nog eens te kijken of de eerdere aannames rond een groot project nog wel deugen, ook als de Raad van State straks toestemming zal geven om die baan te verlengen, want die uitspraak heeft op zich niets te maken met de economische levensvatbaarheid van het project. Daarom wil ik de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Groningen Airport Eelde het afgelopen decennium met forse overheidssteun overeind gehouden is;

constaterende dat de vervoersprognoses die ten grondslag liggen aan het businessplan dateren uit 2003 en na actualisatie in 2008 ongewijzigd zijn gebleven;

overwegende dat sindsdien veel relevante factoren als de olieprijs, de ontwikkeling in de luchtvaart en de economische omstandigheden sterk gewijzigd zijn;

overwegende dat het marktaandeel van Groningen Airport Eelde de laatste drie jaar scherp is gedaald, dit in tegenstelling tot de prognoses en in tegenstelling tot de toename op de andere regionale luchthavens;

verzoekt de regering, het Kennisinstituut voor Mobiliteit om een second opinion te vragen naar de vervoersprognoses voor Groningen Airport Eelde met en zonder baanverlenging,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 91 (31936).

□

De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter. Ik wil alleen een motie indienen. Zoals de voorzitter weet, gebruik ik niet vlug buitenlandse termen in mijn moties, maar in dit geval heb ik het wel gedaan. Ik heb luchtvaartmaatschappijen die als vakantievervoerders fungeren "leisureverkeer" genoemd omdat dat ook zo in de onderzoeksrapporten staat. Dus vandaar dat ik het zo noem tegen mijn zin.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, tot uitbreiding van de "Alderstafel Lelystad" met een gezamenlijke vertegenwoordiger namens luchtvaartmaatschappijen welke specifiek actief zijn op het gebied van het zogenoemde leisureverkeer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Graus, De Caluwé en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 92 (31936).

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Mag ik de heer Graus vragen of dit betekent dat er slechts één luchtvaartmaatschappij extra kan aanschuiven of dat het een breder aanbod aan luchtvaartmaatschappijen kan betekenen?

Graus



De heer **Graus** (PVV):

Daarom heb ik het in de motie ook over "gezamenlijk vertegenwoordiger" en over "luchtvaartmaatschappijen". Maatschappijen als Corendon, easyJet en Arke willen allemaal aanschuiven. Het is niet aan ons om een keuze te gaan maken en een bedrijfsnaam te gaan noemen.

Vandaar dat ik in de motie verzoek om een vertegenwoordiger namens de luchtvaartmaatschappijen voor leisure verkeer afgevaardigd te krijgen aan de Alderstafel Lelystad.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Het is helder dat er niet op voorhand slechts een vertegenwoordiger van de genoemde maatschappijen kan worden gestuurd. Dat maakt het voor mijn fractie mogelijk om de motie te steunen.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel.



De heer **Koopmans** (CDA):

Mevrouw de voorzitter. Ik dien een motie in over Lelystad.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de ontwikkeling van vliegveld Lelystad een essentieel onderdeel vormt voor het behoud van draagvlak voor de Alderstafel Schiphol en daarmee voor de ontwikkeling van mainport Schiphol;

constaterende dat ook voor de ontwikkeling van vliegveld Lelystad de kosten voor de baten zullen uitgaan, maar dat het langetermijnperspectief van deze luchthaven uitermate positief is;

constaterende dat voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad naar 35.000 tot 45.000 vliegtuigbewegingen hoe dan ook wijziging van het luchtruim noodzakelijk is;

constaterende dat vliegveld Lelystad eigendom is van de Schiphol Groep en dat deze Schiphol Groep actief is en investeringen doet in Stockholm, Wenen, Milaan, Parijs, Brisbane, New York, Jakarta en Hong Kong;

verzoekt de regering om:

- alle aangekondigde aanpassingen in het luchtruim en de luchtverkeersleiding met grote voortvarendheid te blijven najagen en niet later dan 1 januari 2015 te realiseren;
- als grootste aandeelhouder de Schiphol Groep op te roepen, de noodzakelijke investeringen in Lelystad voor het openstellen in gang te zetten, zodat uiterlijk per 1 januari 2015 de benodigde baanverlenging en infrastructuur gerealiseerd zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en De Caluwé. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 93 (31936).



De heer **Koopmans** (CDA):

Tot slot merk ik het volgende op. Als wij in deze motie omschrijven "op te roepen", dan bedoelen wij ook dat het een oproep moet zijn die gehoord wordt. Het is meer in de categorie manen.



Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Voorzitter. Ik zal mijn twee moties op een later moment indienen, als het VAO over de consumentenrechten van mensen in de luchtvaart aan de orde is. Ik gebruik mijn spreektijd om kort bij de staatssecretaris opheldering te vragen over een kwestie die speelt bij Groningen Airport Eelde, waarover ik ook schriftelijke vragen heb gesteld. Omwonenden hebben last van geluidsoverlast die wordt veroorzaakt door verouderde lesvliegtuigen, waarbij het gaat om vracht. De staatssecretaris zegt dat het allemaal goed komt, omdat Groningen Airport Eelde geluidscouturen gaat invoeren en handhaven, terwijl de bewoners worden afgescheept door de luchthaven met het verhaal dat deze dat alleen maar gaat doen als er sprake is van baanverlenging. Ik vraag de staatssecretaris of dat het enige is wat hij kan doen. Als we praten over groei van de luchtvaart in ons land, zijn de inpasbaarheid en de leefbaarheid voor omwonenden heel belangrijk voor mijn fractie. The proof of the pudding is in the eating, zou ik zeggen. Dit is niet de manier om met de omwonenden om te gaan, dus ik vraag de staatssecretaris om een beter antwoord te formuleren dan hij in reactie op mijn schriftelijke vragen deed. Die kans heeft hij nu.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik heb toch even een vraag, want dit soort vliegbewegingen rond, boven, van en naar vliegveld Eelde vindt ook plaats omdat men wanhopig op zoek is om de exploitatie rond te krijgen. Dat was waar mijn betoog ook over ging. Mijn vraag aan mevrouw Dijksma is waarom zij nog steeds voor baanverlenging is, terwijl blijkt dat er grote problemen zijn met de exploitatie van Groningen Airport Eelde en dat die hele baanverlenging complete onzin is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Mijn partij heeft altijd als stellingname gehad dat er geen rijksbijdrage moet zijn om de exploitatie van een regionale luchthaven overleefd te houden. Op het moment dat Eelde niet in staat is om de eigen broek op te houden, heeft men in de regio een probleem. Het is overigens diezelfde regio die aan ons vraagt om deze baanverlenging mogelijk te maken. Daar hebben wij natuurlijk ook rekening mee te houden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Toch even voor alle duidelijkheid. Die broek wordt al jaren mede door het Rijk opgehouden vanwege de exploitatiekosten. Overigens, dé regio bestaat niet, want in de regio zijn ook heel veel mensen die baanverlenging abso-

Dijksma

luut niet zien zitten. Mijn vraag aan mevrouw Dijksma is of zij die mensen ook heeft gesproken.

Mevrouw Dijksma (PvdA):

Die mensen heb ik gesproken. Namens die mensen heb ik zojuist mijn vragen aan de staatssecretaris gesteld. Een van de grote problemen waarmee zij te maken hebben, is de geluidsoverlast die veroorzaakt wordt door de Luchtvaartschool van de KLM, die met verouderde lesvliegtuigen rondvliegt. Dat produceert een hoop herrie. Mensen worden daarvan stapelgek. Dat moet veranderen.

De heer Koopmans (CDA):

De vraag van mevrouw Dijksma roept bij mij de vraag op of de PvdA nog steeds voorstander is van Eelde en de plannen die daarvoor liggen.

Mevrouw Dijksma (PvdA):

Dat is zo, tot het tegendeel is bewezen. Het moet op een gegeven moment natuurlijk wel rendabel blijven. Voor mij geldt dat wij nu geen aanleiding hebben om van een eerder ingenomen standpunt af te wijken.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Van mij geen motie bij dit onderdeel, maar een vraag naar de rol van de heer Eurlings in de discussie met de Russen over ETS tijdens het afgelopen bezoek van de premier aan Rusland. Wat is er besproken? Welke rol heeft de heer Eurlings gespeeld? Wat is de stand van zaken bij de discussie over de luchtvaart in de ETS?

Staatssecretaris Atsma:

Voorzitter. De fractie van GroenLinks heeft een motie ingediend waarin gevraagd wordt om een second opinion naar aanleiding van de plannen van Eelde voor baanverlenging. Mevrouw Van Gent heeft daarover twijfels, die zij vandaag en al eerder heeft geuit. Die twijfels zijn breed bekend, hier en in de regio. Ik heb in het algemeen overleg al gezegd weinig behoefte te hebben aan een second opinion. Waarom? Bij de behandeling door de Raad van State is al uitvoerig gesproken en geoordeeld over de bezwaren die zijn ingebracht op basis van de economische nut en noodzaak. Daaraan is al voldoende aandacht besteed. In de vervolgpprocedure is vorige week nog een zaak aan de orde geweest. Ik hoop dat snel uitspraak wordt gedaan over de baanverlenging.

Mevrouw Van Gent haalt terecht aan dat ik vind dat de baanverlenging moet doorgaan. Ik heb al gezegd waarom. Het dient de veiligheid van de passagiers en is goed voor het milieu, nog los van de economische argumenten die vanuit het bedrijf zelf aangevoerd worden. Ik heb dus geen enkele behoefte aan deze motie. Integendeel, ik vind dat er voldoende gegevens op tafel liggen. De twijfels van mevrouw Van Gent over de noodzaak van baanverlenging? Het is toch echt de markt die bepaalt of er gevlogen kan worden. Dat een maatschappij recentelijk heeft gezegd dat lijnvluchten onderhouden zullen worden tussen Barcelona en Groningen Airport Eelde bevestigt mijn beeld dat er wel degelijk potentie is.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Dat laatste is nog helemaal niet bevestigd. Ik heb hierover een indringende vraag aan de staatssecretaris. Als ik de staatssecretaris was, zou ik dat zeker doen. Hij weet namelijk zeker dat hij gelijk heeft, dus na het onderzoek zou hij tegen mij kunnen zeggen: lekker puh! Waarom gaat de staatssecretaris deze uitdaging niet aan?

Staatssecretaris Atsma:

Joost mag het weten? Joost weet het, omdat in de afgelopen jaren al vele malen is gekeken naar nut en noodzaak en de eventuele economische haalbaarheid van baanverlenging. Zelfs de Raad van State heeft in eerdere procedures daarnaar gekeken. Mevrouw Van Gent wijst op de veranderende economische omstandigheden en op de crisis. Laat ik erop wijzen dat juist Schiphol, een van de andere luchthavens in Nederland, aangeeft dat een van de negatieve effecten van de intensiteit van het vliegverkeer nagenoeg teniet is gedaan. Kortom, de luchtvaartmarkt zit in de lift, er is geen enkele reden om daaraan te twijfelen. Een bevestiging hiervan vind ik in de belangstelling van een Spaanse maatschappij voor rechtstreekse vluchten tussen Nederland, althans Groningen Airport Eelde, en Spanje. Mevrouw Van Gent zei dat Joost mag weten waar ik dit vandaan haal, maar dit is op basis van eigen ervaring: ik heb in vliegtuigen gezeten vanaf Groningen Airport Eelde en ik heb ervaren waarom men verplicht tussenlandingen moet maken op Eindhoven, Beek of Rotterdam. Ik herhaal mezelf: dat heeft alles te maken met de veiligheid van de passagiers en de negatieve effecten op het milieu. Een langere landingsbaan betekent dat je rechtstreeks kunt vliegen en kunt afzien van die tussenlandingen.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Het is kennelijk niet Joost mag het weten, maar Joop weet het, omdat hij zelf een keer heeft gevlogen. De staatssecretaris heeft dus een of meer keren gebruikgemaakt van Groningen Airport Eelde en daarmee is de economische rendabiliteit onderbouwd. Mijn vraag was indringend. De uitspraak van de Raad van State heeft op zich niets te maken met de economische levensvatbaarheid van dit project. Over die economische levensvatbaarheid vraagt de GroenLinks-fractie een second opinion. Ik heb nog geen begin van een antwoord gekregen op de vraag waarom de staatssecretaris die uitdaging niet aangaat, behalve zijn fijne persoonlijke ervaring.

Staatssecretaris Atsma:

Ik vind dit een beetje flauw. In 2008, dus nog geen drie jaar geleden, heeft de Raad van State alle bezwaren op het punt van de economische onderbouwing ongegrond verklaard. Kortom, de Raad van State heeft hiernaar gekeken en doet dat nog steeds. Maar moeten we er vanwege een aantal veranderingen in de wereld opnieuw naar kijken? Het is aan de initiatiefnemers om te bepalen of iets uiteindelijk wel of niet rendeert. En de initiatiefnemers moeten uiteindelijk de knoop doorhakken en het licht op groen zetten, als alle juridische voetangels van tafel zijn. Inderdaad heb ik zelf gevlogen en ik nodig u graag uit om een keer mee te gaan. Ik heb echt ervaren waarom men verplicht een tussenlanding moet maken en waarom men niet alle bagage kan meenemen naar Groningen: simpelweg omdat de baan te kort is en het daardoor onveilig is om te landen. Ik ben blij dat je soms uit eigen ervaring mag putten. Daarmee heb ik niets gezegd over mijn in-

Atsma

schatting van de economische haalbaarheid, want dat is aan de bedrijven zelf. Ik heb wel gezegd dat de Raad van State zijn oordeel al heeft uitgesproken.

De heer **Graus** heeft gesproken over een plek aan de Alderstafels voor het leisureverkeer en diende daarover een motie in, die al op voorhand werd gesteund door een deel van de Kamer. Het lijkt me goed om erop te wijzen dat er na het voorlaatste en het laatste overleg over de luchtvaart een- en andermaal contact is geweest met ArkeFly, Corendon en easyJet. Deze drie maatschappijen werden genoemd omdat zij aan de bel hebben getrokken en betrokken willen worden bij de Alderstafel. Hierbij is het goed dat wij beseffen dat easyJet een heel andere filosofie heeft over de eigen bedrijfsvoering dan de twee andere bedrijven. Je kunt al die maatschappijen dus niet allemaal op één hoop vegen. Ook ik weet dat ArkeFly en Corendon hebben gesteld dat zij een ander type bedrijfsvoering hebben en vinden dat zij daarover met Alders moeten kunnen praten.

Dit heeft ertoe geleid dat Alders inmiddels gesprekken heeft gehad. Die hebben geresulteerd in vervolgspraken, met name over de vraag hoe je het begrip "selectiviteit" gaat invullen. Dit is vooral van toepassing op Schiphol. Daarnaast heeft de heer Alders met deze twee maatschappijen gesproken over hun betrokkenheid bij de Alderstafels Lelystad en Eindhoven. Een optie was geweest om hen te laten vertegenwoordigen via de koepel van maatschappijen. In dit geval ligt dat complex, omdat men daarbij dan wel aangesloten moet zijn. Dit is onderwerp van gesprek en discussie. EasyJet wil zich overigens wel door de koepel laten vertegenwoordigen; daar is het perspectief anders.

De heer **Graus** heeft zijn motie nogal zwart-wit gesteld. Als ik haar zo mag uitleggen dat hij een dringend appel doet op de heer Alders en de betrokken maatschappijen om het onderling eens te worden over een voldoende representatieve afvaardiging aan de drie tafels Eindhoven, Lelystad en Schiphol zodat de sector breed is vertegenwoordigd, dan zullen de heer Alders en de bedrijven dit als een steun in de rug zien. Het kan echter niet zo zijn dat straks 26 partijen uit de luchtvaartwereld tot die tafels moeten worden toegelaten. Mevrouw **Dijksma** zei terecht dat je niet de een kunt toelaten en de ander niet. Ik beschouw de motie daarom als een oproep aan de partijen om het eens te worden, zodat iedereen zich voldoende vertegenwoordigd voelt in het licht van de verschillende belangen.

De heer **Graus** (PVV):

Daarom heb ik ook, in antwoord op mijn PvdA-collega, gezegd dat het gaat om een gezamenlijke vertegenwoordiger, dit inderdaad om te voorkomen dat er straks 26 mensen aan de deur staan. Zoveel zijn het er volgens mij overigens niet eens. Het gaat dus om een gezamenlijke vertegenwoordiger van maatschappijen die op een bepaald terrein actief zijn.

Staatssecretaris **Atsma**:

Die gezamenlijke vertegenwoordiger moeten ze dan wel hebben. Op dit moment is die er niet en dat maakt het iets lastiger. De koepel is voor easyJet wel een vertegenwoordiger, maar niet alle maatschappijen zitten bij de koepel. Dat maakt het lastig. De oproep van de heer Graus is echter duidelijk. In de geest daarvan wil ik dan ook handelen, zodat de heer Alders het kan zien als een steuntje in de rug om alle belanghebbenden hun plekje te geven via

een vertegenwoordiger; dat is het meest voor de hand liggend.

De heer **Graus** (PVV):

Het gaat ook om het gezamenlijke belang. Er zijn natuurlijk verschillen tussen bedrijven, zoals wij hier verschillen hebben tussen partijen. Er zijn echter ook gezamenlijke belangen, en daar gaat het mij om.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Ik heb een praktische suggestie, in de richting van zowel de indiener van de motie als de staatssecretaris. Er zijn meerdere tafels. Misschien kan in dat licht een oplossing worden gevonden voor de gezamenlijkheid, zodat er breedte komt in de vertegenwoordiging. Ik steun de oproep van de staatssecretaris, maar die is volgens mij niet in strijd met de motie.

Staatssecretaris **Atsma**:

Nee hoor. Volgens mij zijn we het erover eens. De heer Alders handelt ook in de geest van de opmerkingen van mevrouw **Dijksma**. Hij heeft mij dat vanmiddag nog verzekerd. Hij is met iedereen in gesprek. Er zijn echter wel verschillende belangen en verschillende vliegvelden waarmee rekening moet worden gehouden; dat is helder. Ik zie de motie als een ondersteuning van het beleid, als ik haar mag duiden zoals ik net heb aangegeven. Het is prima om daarmee verder te gaan.

De heer **Koopmans** heeft op stuk nr. 93 een motie ingediend over (de ontwikkeling van) vliegveld Lelystad. Dit onderwerp is de afgelopen maanden vaak aan de orde geweest. Het standpunt van mij en het kabinet is bekend: wij vinden dat Lelystad Airport snel moet worden ontwikkeld. Dat kun je niet alleen; daarvoor heb je meerdere partijen nodig. In die zin zie ik de motie van de heer **Koopmans** deels als ondersteuning van het beleid. In het tweede dictum wordt echter nadrukkelijk verwezen naar het aandeelhouderschap van de Staat van Schiphol. Eén ding mag helder zijn: de Staat bemoeit zich niet, ook niet als aandeelhouder, met de interne bedrijfsvoering. Dat is een afweging die in algemene zin natuurlijk altijd bij het bedrijf zelf ligt. Dat laat onverlet dat Schiphol precies weet wat het gevoelen is van uw Kamer en van het kabinet ten aanzien van Lelystad Airport. Dat in algemene zin.

Dan even heel specifiek. De heer **Koopmans** verduidelijkt het door erop te wijzen dat wij Schiphol moeten manen. Ik wil daar toch de opmerking bij maken dat je kunt manen tot je een ons weegt, maar we hebben hier wel te maken met een aantal procedures en daar kan ook Schiphol niet omheen. Als de Raad van State geen helderheid geeft, als het Aldersadvies er nog niet is, waaruit blijkt hoe veel ruimte er is, als de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad niet precies hebben aangegeven wat zij aan perspectief kunnen bieden, dan kan ook Schiphol niets. Kortom, er zijn verschillende spelers die in dit verband een rol spelen. Dat zijn er meer dan alleen Schiphol. Als ik de oproep mag verstaan als een herhaalde oproep aan Schiphol om voortvarend te werk te gaan met het ontwikkelen van Lelystad Airport, dan is mij dat volstrekt helder. Ik heb in dit verband nog niet eens gewezen op de hele discussie rondom luchtruim en luchtverkeersleiding. Die hebben wij met zijn alleen als knelpunt bestempeld dat nog opgelost moet worden. Ik zie de motie als steun in de rug, maar het tweede dictum van de motie gaat dus ietwat voorbij aan de realiteit.

Atsma

De heer **Koopmans** (CDA):

Voorzitter. Als wij het resultaat van de Alderstafel serieus willen nemen, moeten er 70.000 vliegbewegingen naar elders verhuizen. Een deel zal naar Eindhoven gaan en een deel brengen we niet naar Milaan, niet naar Hongkong, niet naar New York. Een deel zal, wat de CDA-fractie betreft en wat het kabinet betreft, naar Lelystad gaan. Dan moet daar toch geïnvesteerd worden? Is de staatssecretaris dat met mij eens? Mijn tweede vraag is: wat is de bevoegdheid van de algemene vergadering van aandeelhouders bij Schiphol met betrekking tot het investeringsprogramma?

Staatssecretaris **Atsma**:

Ik kan mezelf herhalen dat ik het volstrekt eens ben met wat de heer Koopmans in eerste aanleg heeft gezegd. Een deel van de capaciteit van Schiphol moet je uitplaatsen naar Eindhoven en een deel van de vliegbewegingen naar Lelystad. Op dat laatste is ook alles gericht. Om dat mogelijk te maken, moet je een aantal dingen regelen. Je moet het luchtruim zo organiseren dat er ruimte is op Lelystad. Dat is fase één. Daar zijn ook de minister van Defensie en anderen voor nodig. Die gesprekken worden op dit moment volop gevoerd. In de tweede plaats moet je ervoor zorgen dat er, nadat je luchtruim hebt georganiseerd, ook mogelijkheden zijn om daadwerkelijk te gaan vliegen. Dat kan via het verlengen van de baan. Daar moet ruimte voor zijn. Dat halen we via de Alderstafel boven water en die zal binnen twee maanden rapporteren, is mijn inschatting. Dat is ook een gegeven. Daarnaast heb je te maken met de procedure bij de Raad van State. Het is dus iets te gemakkelijk om nu tegen Schiphol te zeggen: u zult nu gaan investeren. We moeten het wel allemaal in de juiste volgorde doen. Daarom zei ik ook tegen de heer Koopmans dat, als ik de motie als appel mag verstaan op Schiphol om met de grootst mogelijke spoed en onder inzet van alle relevante middelen te bezien wat er kan, ik denk dat Schiphol dat ook zeker zal willen doen. Dan zie ik dat als een steun in de rug. Ik kan Schiphol echter niet manen. Dan ga ik gemakshalve nog voorbij aan de juridische procedure via de Raad van State en aan het feit dat er mogelijk überhaupt geen ruimte is, wat zou kunnen blijken uit de Alderstafel. Ik vind dat je de randvoorwaarden wel in acht moet nemen. De heer Koopmans heeft dat naar mijn mening iets te zwart-wit geformuleerd in het tweede deel van het dictum.

Wat de algemene vergadering van aandeelhouders betreft, zo is ook de overheid een van de aandeelhouders, maar dat betekent niet dat de overheid in dit soort zaken direct gaat sturen. Ze gaat wel toezien op wat er in het rijksbeleid is verwoord. Dat staat in de Luchtvaartnota en die is glashelder: wij kiezen voor de verdere ontwikkeling van Schiphol en ook voor een uitbreiding van de mogelijkheden in Eindhoven en Lelystad. Daar wijs ik op.

De **voorzitter**:

Mijnheer Koopmans, tot slot.

De heer **Koopmans** (CDA):

Mijn tweede vraag was iets simpeler: wat zijn de bevoegdheden met betrekking tot de investeringsbeslissingen? Ik kan mij niet voorstellen dat de algemene vergadering van aandeelhouders erbij zit te kijken en goedvindt dat er wel wordt geïnvesteerd in Hongkong, New York, Milaan etc., maar dat tegelijkertijd de rijksvertegen-

woordiger zwijgt als er geen voorgenomen investering ligt voor Lelystad. Dat willen wij anders.

Staatssecretaris **Atsma**:

Dit zijn toch de als-danvragen waartegen ik bezwaar moet aantekenen. Dit is op dit moment totaal niet aan de orde. Aan de orde is de vraag of wij Lelystad kunnen ontwikkelen. Als dat kan, is de vraag aan Schiphol om daarmee voluit aan de slag te gaan. De andere vraag is niet aan de orde. Wees ervan overtuigd dat Schiphol voluit bereid is om mee te werken aan de ontwikkeling van Lelystad. Daar zit de pijn niet. Lelystad weet dat Schiphol wil meehelpen om de luchthaven te ontwikkelen. Wij moeten dan ook uitkijken dat wij ten onrechte met de beschuldigende vinger in de richting van Schiphol wijzen.

Voorzitter. De PvdA-fractie heeft gevraagd om te bekijken of er iets zou kunnen worden gedaan aan lesvliegtuigen die mogelijk voor teveel geluidsoverlast zorgen. Elk toestel dat vliegt, moet voldoen aan de gestelde normen. Als de norm wordt overschreden, is het volstrekt duidelijk dat er moet worden opgetreden. Ik zal het signaal dat mevrouw Dijkma afgeeft, in de richting van het verantwoordelijk bedrijfsleven kenbaar maken, omdat het niet zo zou moeten zijn dat herrievliegtuigen worden ingezet – ik citeer mevrouw Dijkma even vrij – terwijl dit niet strikt noodzakelijk is. Het eerste, een overschrijding van de normen, kan ik niet bevestigen, want daarvoor moet je echt de feitelijke gegevens hebben. Het andere wil ik wel onder de aandacht brengen: doe alles wat je kunt om te voorkomen dat er voor onnodige overlast wordt gezorgd. Dat doe ik graag.

De vraag van mevrouw Van Veldhoven betreft het ETS en de positie van de heer Eurlings. De heer Eurlings heeft kennelijk recentelijk de minister-president vergezeld op een missie naar Rusland. Daar is het ETS aan de orde gekomen, zoals op veel plekken gebeurt. Mevrouw Van Veldhoven vroeg om een update hierover. Ik zal ervoor zorgen dat deze update, voor zover dat kan, voor de begrotingsvergadering bij de Kamer ligt. Het zal geen uitputtende update zijn, maar het is wel verstandig dat wij de laatste stand van zaken aan de Kamer melden, vooral omdat ICAO vorige week heeft gesproken over het ETS en de voorzitter van ICAO op korte termijn zijn bevindingen zal rapporteren. Op basis daarvan kun je een inschatting maken van wat er zou kunnen gaan gebeuren. Ik hoop dat dit voor de begrotingsvergadering in de richting van de Kamer kan komen. Het andere punt neem ik daarbij ongetwijfeld mee.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA):

Ik dank de staatssecretaris voor het feit dat hij dit onder de aandacht wil brengen. Hij had dat al eens gedaan, althans, dat blijkt uit zijn schriftelijke beantwoording. Het probleem is alleen niet opgelost. Het gaat erom dat er, naar ik begrijp, oude Barons – dat zijn oude lesvliegtuigen – worden ingezet en dat de overlast nu toeneemt. Ik wil de staatssecretaris dus niet alleen vragen om dit te bespreken, maar ook om feitelijk, aan de hand van metingen, te bekijken wat daar nu echt aan de hand is en dit als basis te nemen voor een gesprek met Groningen Airport Eelde.

Staatssecretaris **Atsma**:

Hiermee zegt mevrouw Dijkma zelf wat ik al als kanttekening plaatste, namelijk: meten is weten. Je moet ermee uitkijken te suggereren dat er iets over de schreef is, terwijl dit niet feitelijk zo hoeft te zijn. Ik ben het met me-

Atsma

vrouw Dijkema eens dat je overlast zeker moet vermijden als dat kan. Die boodschap zal ik doorgeven. Daarnaast zal ik bekijken wat er kan worden gedaan om een en ander te meten. Daarop kom ik graag terug in de richting van de Kamer.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De staatssecretaris zegde zonet een brief toe. Daarvoor dank ik hem hartelijk. Hij gaf ook aan dat hij daarin ook op het andere punt zou terugkomen. Ik neem aan dat hij daarmee bedoelt dat hij dan ook meer informatie zal verschaffen over het gesprek dat er in Rusland is geweest over het ETS. Ik ben namelijk zeer geïnteresseerd of het de Russen waren die met de vraag over het ETS kwamen dan wel dat dit door Nederland op de agenda is gezet. In het laatste geval: welke vragen heeft Nederland vooral gesteld aan de Russen? Wat is er uit dat gesprek gekomen? Dit is natuurlijk een zeer belangrijk onderwerp. Ik dank de staatssecretaris als hij ook op deze vragen wil ingaan in de brief.

Staatssecretaris Atsma:

Ik heb gezegd dat ik voor de begrotingsvergadering probeer in te gaan op de stand van zaken, opdat de Kamer tot het laatste moment goed geïnformeerd is. Mocht dit aanleiding zijn om vervolgstappen te zetten, dan hoor ik dat wel. Wat er uit Rusland teruggekoppeld kan worden, weet ik op dit moment niet. Ik zal ervoor zorgen dat ik dat de Kamer ook meld.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Hiermee zijn wij gekomen aan het eind van dit VAO. Stemmingen over de moties zijn volgende week dinsdag.