

Vergaderjaar 2011–2012

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 112

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 mei 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 19 april 2012 overleg gevoerd met staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over **Luchtvaart**.

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

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

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

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

Voorzitter: Van Bommel
Griffier: Van Eck

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Bommel, De Caluwé, Haverkamp, Bashir, Grashoff, Verhoeven, Graus en Kuiken,

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

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg Luchtvaart. In de eerste termijn van de Kamer stel ik vijf minuten spreektijd voor en twee interrupties per Kamerlid. De heer Verhoeven krijgt één minuut extra, omdat hij ook namens de ChristenUnie spreekt.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Er staat een groot aantal documenten op de agenda van vandaag, met belangrijke beslispunten voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Schiphol is van groot belang voor de Nederlandse economie. In het regeerakkoord staat dat het de ruimte krijgt om verder te groeien. Een kwalitatieve groei van het wereldwijde verbindingennetwerk is daarbij essentieel. In 2008, toen het eerste Aldersadvies werd uitgebracht, werd overeengekomen dat Schiphol tot 510 000 vliegbewegingen mag groeien, en dat de verwachte extra 70 000 vliegbewegingen rond 20 000 elders zouden moeten worden afgehandeld. Na beraad zijn Lelystad en Eindhoven als zogenaamde «overloopluchthavens» van Schiphol uit de bus gekomen. Zowel mijn voorganger als ikzelf hebben al eerder aangedrongen op een voortvarende aanpak van het project Lelystad Airport, om duidelijkheid te verkrijgen over de mogelijkheden voor de luchthaven, zodat de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad tijdig kan worden opgepakt. De VVD is blij met het advies. Complimenten aan het adres van de heer Alders en zijn team voor de flinke klus die zij tot nu toe hebben geklaard. Er zijn echter nog wat cruciale knelpunten. Zo staat in het advies dat 90% van de niet-mainportgebonden vluchten op de te realiseren baan van 2 100 meter kan worden afgehandeld. Nu blijkt echter dat dit om bestemmingen binnen Europa gaat, terwijl de meeste maatschappijen zowel binnen Europa als intercontinentaal vliegen. Daarmee valt Lelystad voor een aantal maatschappijen voorlopig af. Verder blijkt dat op de luchthaven Lelystad twaalf opstelplaatsen beschikbaar zijn voor de overnachting van vliegtuigen. Indien maatschappijen dienen te worden verleid tot het openen van een basis op Lelystad Airport, zijn er meer opstelplaatsen nodig.

Nu de vluchttijden. Op Schiphol kunnen vliegtuigen ook in de vroege ochtenduren aankomen, waardoor ze meer vluchten per dag kunnen maken. Indien maatschappijen na 23.00 uur niet meer op Lelystad mogen vliegen, blijven sommige maatschappijen liever op Schiphol. Dit blijkt het grootste knelpunt, naast het luchtruim. Wat dat betreft, ziet de VVD de Luchtruimvisie met belangstelling tegemoet. Het is een eerste, maar cruciale hobbel in het traject voor de ontwikkeling van Lelystad. Ik heb hierover een aantal vragen aan de staatssecretaris. Kan de staatssecretaris zeggen wat zijn exacte inzet zal zijn met betrekking tot deze knelpunten, en per wanneer? Kunnen sommige nog worden aangepast, bijvoorbeeld de tijden of het aantal opstelplaatsen voor de nacht? Mochten de gegadigden voor Lelystad afhaken, hoe waarborgt de staatssecretaris dan dat zich niet slechts maatschappijen op Lelystad vestigen die geen ontlasting voor Schiphol vormen, maar alleen extra vervoer opleveren? Op welke manier wil de staatssecretaris het selectiviteitsbeleid inzetten, om te waarborgen dat maatschappijen van Schiphol naar andere luchthavens overstappen, zonder dat dit wordt afgedwongen? En welke maatregelen voorziet de staatssecretaris om het voortbestaan van de general aviation te garan-

deren, nu deze daar, bij een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, in de knel komt?

Over de landzijdige ontsluiting het volgende. Een extra afrit op de A6 en de ontwikkeling van een treinstation bij de luchthaven zijn niet opgenomen in het MIRT. Er is wel een intentieverklaring voor een MIRT-preverkenning getekend. Hoe ziet de staatssecretaris de inpassing van de landzijdige ontwikkeling en welke afspraken wil hij hierover met de regio maken? In het MIRT is er immers voorlopig geen financiële ruimte. Nu de herziening van de Wet luchtvaart. De ruzie in de media over de luchthaventarieven was behoorlijk onverkwikkelijk. De VVD steunt de inzet van de staatssecretaris voor afspraken van drie tot vijf jaar. Bij de vaststelling van de tarieven moet goed worden gekeken naar de concurrentiepositie van Schiphol als mainport, zowel wat betreft het transferverkeer als het origin-destinationverkeer. Mij bereiken verschillende berichten over de bedragen die vanuit de non-aviationactiviteiten naar luchtzijdige ontwikkeling zouden moeten gaan. Ik vraag de staatssecretaris of hij kan aangeven hoeveel inkomsten uit non-aviation nu worden gestoken in de ontwikkeling van Schiphol, en welke insteek hij zal hanteren bij de onderhandelingen over de bijdrage vanuit non-aviation in de toekomst.

Ik ga verder over de passagiersrechten. Ik vraag de staatssecretaris hoe de klachtenafhandeling verloopt, nu de geschillencommissie per 1 januari heeft opgehouden te bestaan. En tot slot: welke rol ziet de staatssecretaris voor de ontwikkeling van regionale luchthavens als Eelde en Twente? Wij zijn ook blij met de ontwikkeling van deze luchthavens.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. In dit dossier heb ik het al eerder gezegd: «vertrouwen» is het centrale woord. Iedereen weet het: vertrouwen komt te voet en gaat te paard. Maar we kunnen best stellen dat het in de luchtvaartsector per straalvliegtuig vertrekt; voor je het weet, is het weg. Er is nog slechts een broos vertrouwen van de omwonenden in de afspraken met de luchtvaartsector, er is een broos vertrouwen tussen overheden onderling en in het vertrouwen binnen de sector zitten soms wel wat barstjes. Ik denk dat dit AO een grote kans is voor ons allen om het vertrouwen terug te geven. De politiek zegt: afspraak is afspraak. Wij verwachten dat wij randvoorwaarden stellen, zodat alle mensen weten waar zij aan toe zijn. Laten we een soort vierkant maken, waarbinnen oplossingen moeten worden gecreëerd.

Voordat ik inga op de drie dossiers, wil ik de staatssecretaris een compliment maken voor de regionale luchthavens. En als we het toch over vertrouwen hebben: wij zien de ontwikkelingen rond Eelde en Twente nu met iets meer vertrouwen tegemoet. Het is fijn dat het glas wat dit betreft halfvol is; het had weinig gescheeld, of we hadden met Twente al helemaal geen glas meer gehad. Het position paper over Twente van de provincie Overijssel heeft ons bereikt. Daarin stelt de provincie dat zij ook bepaalde ambities heeft, dat zij een invulling ziet van de Aldersakkoorden, dat er mooie startbanen zijn, opstelplaatsen; alles is dus eigenlijk fantastisch, er gaat niks boven Twente! Welke rol ziet de staatssecretaris voor Twente?

Ik kom nu te spreken over de drie dossiers van de Alderstafel, de tariefdiscussie en de passagiersrechten. De essentie van Alders is selectiviteit. Mijn partij heeft nu goede ervaringen met de «Ruttetafel» in het Catshuis, maar hoe is het met de «Ruttetafel» op Schiphol? Wie is daarvoor uitgenodigd en hoe verhoudt deze tafel zich tot het Alders-overleg? De kalkoenen mogen niet bepalen wat het kerstmenu is. Als er wordt gesproken over selectiviteit, over uitplaatsing, dan zal dat gebeuren met alle luchthavens gezamenlijk. Daarover hoor ik graag een toezegging van de staatssecretaris. Wij zijn nog niet helemaal overtuigd door het argument dat de BARIN (Board of Airline Representatives In the Netherlands) iedereen kan vertegenwoordigen. In onze voorzitter, mevrouw

Verbeet, hebben wij een fantastische voorzitter, maar zij kan natuurlijk niet namens de fracties gaan praten; zij vertegenwoordigt het standpunt van de hele Tweede Kamer. Het is fijn als fracties hun eigen standpunten kunnen bepalen, en zo zie ik ook de rol van de BARIN en de Alderstafel. Ik hoor graag van de staatssecretaris hoe hij dit probleem gaat oplossen. Ik ga verder met Lelystad. Eigenlijk verwacht ik vóór de zomer een inhoudelijke reactie van de staatssecretaris op het Aldersadvies. Gemakshalve sluit ik aan bij alle vragen die mevrouw De Caluwé hierover heeft gesteld. Verder wil ik de staatssecretaris vragen wat er wordt verstaan onder de «Twin Airport». De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Schiphol hebben in contacten met ons aangegeven dat zij er nu in geloven, maar dat zij ook duidelijk willen hebben dat dit niet een soort schakelaar betreft, dus dat de LVNL niet allerlei projecten gaat ontwikkelen en de schakelaar op een bepaald moment gewoon weer uitgaat. Kan deze staatssecretaris voor duurzaamheid aangeven dat dit een spaarlamp is die ook echt blijft branden?

Wij zien nogal wat onduidelijkheden rond Eindhoven, in ieder geval over de ov-ontsluiting. In de tekst is sprake van 2015, in de timetable van 2013. Kan de staatssecretaris ons daarover duidelijkheid verschaffen? Wanneer zijn die ov-discussies en welke ruimte ziet hij verder? Ik heb namelijk het gevoel dat Eindhoven een populairdere luchthaven is dan Lelystad. Over de tarieven het volgende. Bij de wetsbehandeling in 2005 heeft het CDA gezien dat de regering koos voor het «cost-plus»-model, omdat de luchthaven op die manier zou kunnen worden geïnspireerd tot investeren. Dat laatste is gelukt, in de ogen van een aantal partijen is dat misschien zelfs iets te enthousiast gedaan. Wij vroegen toen ook of er een soort efficiëncyprikkel kon worden geïntroduceerd. Destijds was er een discussie over een soort «middle till»-systeem, waarbij kruissubsidiëring zou kunnen plaatsvinden. De NMa had daarvoor indertijd, in 2005, een model ontwikkeld. In principe steunen wij de brief, de langjarige afspraken enzovoort, maar wij verwachten van de staatssecretaris wel een systeem waarin partijen die passagiers aanbrengen, samenwerken met winkels en dergelijke.

Ik rond af. Wat de handhaving betreft: hoe zit het met de 10 000 afwijkingen van de vluchtpaden? Verder zien wij in de media dat DEGAS (Dutch Expert Group Aviation Safety) niet verder mag. Wat betekent dat voor de veiligheid? Over de passagiersrechten nog het volgende. Mensen hebben rechten. Wat gaat de staatssecretaris doen om te voorkomen dat er allerlei juridische procedures ontstaan? En hoe wordt de transparantie van het loket bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verbeterd? De CDA-fractie wil duidelijkheid en rust hebben rond de tarieven. Welke rol voor de Tweede Kamer ziet de staatssecretaris in dit proces?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Wij hebben een heel andere benadering. Wij vinden dat de plannen voor Lelystad Airport helemaal niet nodig zijn, zelfs overbodig. Mijn fractie vindt dan ook dat we hier niet aan moeten beginnen. Vakantieluchtvaart hoort thuis op Schiphol, niet op een opgewaardeerd grasveld in de Flevopolder. Het vliegveld heeft geen toegevoegde waarde voor de Nederlandse luchtvaart. Ik zie voornamelijk nadelen. Zo heeft het vliegveld te maken met bijna hetzelfde luchtruim als Schiphol. Er is daar slechts één start- en landingsbaan, dus er zijn bij slechte weersomstandigheden geen uitwijkmogelijkheden naar andere banen, waardoor vliegtuigen alsnog naar Schiphol zullen moeten uitwijken. Er is geen mogelijkheid voor onderhoud aan vliegtuigen. Er zijn voor Lelystad geen nachtslots beschikbaar, terwijl goedkope luchtvaartmaatschappijen juist in de nacht willen vliegen. Wat het vliegveld in Lelystad echter wel veroorzaakt, is extra herrie voor mens en dier. En dit alles om de overstappende passagiers op Schiphol te kunnen plezieren, zonder dat dit enig voordeel heeft voor de mensen in Nederland. Immers, die overstappende passagiers komen en gaan en hebben niet zo veel toe

te voegen aan de economie van Nederland. Ik vraag de staatssecretaris dan ook of wij nu niet alsnog een keuze kunnen maken voor een mooie, goede luchthaven, waar we allemaal trots op kunnen zijn, die is gericht op de behoeftes van de mensen in het land, in plaats van op de behoeftes van een paar luchtvaartmaatschappijen. Ik bedoel hiermee de mooie luchthaven Schiphol. Graag een reactie.

De heer **Haverkamp** (CDA): In principe is die keuze gemaakt, door omwonenden van Schiphol, de luchtvaartsector zelf en overheden, via het Aldersakkoord. Begrijp ik dat het Aldersakkoord van de SP-fractie de prullenbak in mag?

De heer **Bashir** (SP): Wij vinden dat de luchtvaart moet worden geconcentreerd op Schiphol. Met betrekking tot Lelystad zien wij dus niets in het akkoord van Alders.

De heer **Haverkamp** (CDA): Steunt de SP-fractie het Aldersakkoord nu wel of niet? Die vraag kunt u eenvoudig met «ja» of «nee» antwoorden.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij ben ik duidelijk geweest. Wij willen die uitbreiding naar de regio's niet. In dat geval spreekt het voor zich dat wij andere keuzes maken. Wij kiezen ervoor dat een luchthaven hier moet fungeren voor de mensen in dit land, in Nederland. Lelystad doet dat niet. Wij maken in het begin dus al een andere keuze. Wij kiezen er niet voor om mensen die overstappen via Schiphol te laten vliegen, terwijl de mensen die het hele jaar door in de herrie van vliegtuigen hebben gezeten, weer naar een andere luchthaven moeten gaan om een vlucht te pakken. Wij kiezen ervoor om alles te concentreren op Schiphol.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik gaf expliciet aan dat u mijn vraag met een eenvoudig «ja» of «nee» kunt beantwoorden. Steunt de SP-fractie het Aldersakkoord met betrekking tot Schiphol, ja of nee?

De **voorzitter**: De heer Bashir gaat over zijn eigen antwoorden.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb volgens mij een duidelijk antwoord gegeven, dus ik weet niet wat de heer Haverkamp heeft.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik heb ook nog even een vraagje voor meneer Bashir. Meneer Bashir zegt altijd dat Schiphol en vliegtuigen slecht zijn voor de dieren. Als dierenambassadeur en dierenvriend durf ik toch wel te zeggen dat ik nog nooit zo veel mooie vogels en zo veel gezonde konijnen heb gezien als op Schiphol. Hoe verklaart hij dat? Ze moeten daar de vogels zelfs weggagen; zo'n aantrekkingskracht heeft Schiphol op dieren. Ik vind dit een beetje een rare opmerking van de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij is het overduidelijk dat het nadelen oplevert voor de gezondheid van mensen als je overal in het land luchthavens neerzet. En laat ik die redenering doortrekken voor dierenvrienden: dit leidt ook tot nadelen voor dieren. Ik ben echter geen dierdeskundige, dus deze discussie ga ik niet aan. Ik weet echter dat het aantoonbare en bewezen nadelige gevolgen heeft voor de gezondheid van mensen, dus dit zal ook wel het geval zijn voor de gezondheid van dieren.

De heer **Graus** (PVV): Ik kom uit de Mijnstreek. Vroeger hadden de mijnwerkers een vogeltje in de mijnen. Als dat vogeltje omviel, wisten ze dat ze moesten vluchten, omdat ze mogelijk in ademnood zouden komen. Je zou op dezelfde manier dieren als voorbeeld kunnen nemen. Konijntjes

en vogels rondom Schiphol kun je vangen en je kunt er sectie op verrichten. Schade is nooit aangetoond.

De **voorzitter**: Wilt u afronden? Dit is een heel betoog, wat is uw vraag?

De heer **Graus** (PVV): Ik geef antwoord, namelijk dat dit een onzinverhaal is. De dieren die rond Schiphol zijn gevonden, vertonen geen mankementen of slechtere gezondheid dan dieren in de zogenaamde «natuur».

De **voorzitter**: Was dit uw vraag of een aanvulling?

De heer **Graus** (PVV): Ik wil daar graag een reactie op.

De heer **Bashir** (SP): In dat geval zou ik zeggen: behoud Schiphol, dan kunnen dieren vooral ook op Schiphol blijven. Ik heb al opgemerkt dat de Alderstafel allesbehalve breed wordt gedragen. Milieuorganisaties zijn geweerd, de helft van de bewonersorganisaties is uit het overleg gestapt en de zogenaamde «akkoorden» werden bijna nooit unaniem gesteund. In het algemeen overleg van 6 september 2011 noemde de heer Graus de Alderstafel dan ook terecht «een klein en incestueus gebeuren». Ten eerste werden de critici buitengezet, vervolgens is er gezellig verder gekeuveld.

De heer **Graus** (PVV): Even een klein puntje van orde. In 2006 ben ik één maandje Kamerlid geweest en toen was ik geen woordvoerder luchtvaart, dus het lijkt me stug dat ik dat heb gezegd. Ik vraag me af waar u dat citaat vandaan heeft. Bij mijn weten heb ik dit namelijk nooit verteld.

De heer **Bashir** (SP): U zei dit op 6 september 2011. Toen was u wel Kamerlid, toen zaten wij hier en toen heeft u gezegd dat de Alderstafel «een klein en incestueus gebeuren» was.

De heer **Graus** (PVV): In 2011. Daarom heb ik een motie ingediend, omdat die Alderstafel moest worden verbreed. Voor de duidelijkheid moet u dat er wel allemaal even bij vertellen. Dit is namelijk wel heel selectief shoppen.

De **voorzitter**: U heeft uw punt gemaakt.

De heer **Bashir** (SP): De heer Graus heeft dat dus wel gezegd. Ik was nog niet klaar met mijn betoog hierover, dus ik ga nu verder. Inderdaad is daarover een motie aangenomen. De staatssecretaris heeft de Kamer ook de toezegging gedaan dat de Alderstafel zou worden uitgebreid. Maar de arrogantie van de Alderstafel gaat zo ver, dat deze ook een toezegging aan de Kamer om de gezamenlijke vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen toe te laten, aan de kant zet. BARIN mag toetreden, maar zeg nou niet dat die zo onafhankelijk is. Wij hebben inmiddels een zogenaamd «akkoord», terwijl de gemeenten vertelden dat de behandeling in de Tweede Kamer nog lang niet zou plaatsvinden. De gemeenten dachten dat dit nog wel even zou duren en daardoor is het akkoord niet eens besproken in de diverse gemeenteraden. In enkele gemeenten is de heer Alders niet eens langs geweest voor een toelichting. Dus hoezo een akkoord? Graag opheldering hierover, want als een akkoord wordt gepresenteerd terwijl de procedure nog aan de gang is, kun je dat geen «akkoord» noemen.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter, een vraag aan de heer Bashir over het hierbij betrekken van de gemeenten. Hij zegt dat de gemeenten nog niet zijn gehoord. Het advies van de commissie-Alders is op 30 maart gepresenteerd en is ook naar de Kamer gegaan. Verschillende gemeenten

en de Kamer reageerden op dit akkoord en advies. Bovendien is dit nog niet afgesloten, want er komt nog een Lelystadtafel en er wordt nog van alles en nog wat uitgewerkt. Beschouwt de heer Bashir dit niet als een ongoing process? Wij kunnen nu iets zeggen, de gemeenten kunnen nu iets zeggen, vervolgens komt er een reactie van het kabinet en daarna gaan we weer door.

De heer **Bashir** (SP): Het lijkt mij voor het proces het best als een procedure klaar is als wij de zaak hier behandelen; dus dat de gemeenten zich hierover al hebben uitgelaten, de gemeenteraden hebben gesproken, de bewoners hebben ingesproken. Nu wordt hier een akkoord gepresenteerd dat er voornamelijk door de luchtvaartmaatschappijen doorheen is gedrukt. Vervolgens ligt zo iets op onze tafels en moeten ook wij net doen alsof het een akkoord is. En dat terwijl de helft van de bewoners uit het Aldersoverleg is gestapt, milieuorganisaties zijn geweerd en zelfs een toezegging aan deze Kamer om de luchtvaartmaatschappijen aan tafel toe te laten, niet eens wordt nageleefd. Dus hoezo «akkoord»?

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Het akkoord is al gepresenteerd. Ik weet niet of de heer Bashir het heeft gelezen, maar zelfs daarin zijn de reacties opgenomen van een aantal gemeenten en organisaties. Er is dus wel degelijk al een groep gehoord. Als het advies wordt gepresenteerd, is dat een bestaand document. Mij lijkt het dat we daar dan over kunnen debatteren.

De heer **Bashir** (SP): Hierover is er dus verschil van mening. Als nog niet alle lagere overheden zijn gehoord, kun je volgens mij niet net doen alsof er een feitelijk akkoord is. Je doet dan net alsof het allemaal niet belangrijk is wat andere organisaties vinden.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik verspil heel graag al mijn interrupties aan de SP. De heer Bashir begint namelijk te praten over mijn motie over de uitbreiding van de Alderstafel. Eerst verwijt hij mij, na heel selectief te hebben geshopt, een uitspraak, maar die heb ik juist gedaan om de Alderstafel te kunnen uitbreiden. Vervolgens steunt de SP, als een van de weinige partijen, die motie van mij niet. De andere partijen ertegen waren GroenLinks, de ChristenUnie en de Partij voor de Dieren; de rest van de partijen heeft die motie gesteund. Juist de SP dus niet, maar de heer Bashir trekt nu een grote broek aan en zegt dat die partijen niet zijn toegelaten. Dat vind ik zo... Ik zal mijn mond dichthouden, anders sta ik morgen op de voorpagina van De Telegraaf.

De **voorzitter**: Uw concrete vraag is?

De heer **Graus** (PVV): Hoe kan een Kamerlid van de SP, iemand die mijn motie zo dwarsboomde, nu zeggen dat die mensen niet zijn toegelaten, terwijl hij een motie daarover niet eens steunde? Dat selectief shoppen van de SP en ook die zogenaamde onvrede, die komen me inmiddels de kont uit, voorzitter, echt waar!

De **voorzitter**: U heeft uw punt gemaakt.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter, ik zou hierop toch wel willen reageren. Hier wordt namelijk de grootste onzin verteld. De motie vraagt namelijk niet om het uitbreiden van de Alderstafel Schiphol, zij vraagt om het uitbreiden van de Alderstafel Lelystad. Lees je eigen motie, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV): Alderstafels! Een punt van orde, voorzitter. Ik ben de leugens van de SP zat. Er staat: «Alderstafels», Lelystad en Schiphol. Er wordt weer gelogen door de SP. En er wordt door u niet ingegrepen.

De **voorzitter**: Meneer Graus, nogmaals een punt van orde. Ik wil allereerst dat u wacht tot ik u het woord geef. U kunt echt niet steeds zelf de microfoon indrukken.

De heer **Bashir** (SP): Vanochtend heb ik de gewijzigde motie-Graus c.s. erbij gezocht. In de motie op stuk nr. 92 (31 936) staat «Alderstafel Lelystad». Bij de toezegging aan de Kamer was ook de Alderstafel Schiphol betrokken. De staatssecretaris zegde toen toe dat ook de luchtvaartmaatschappijen die vakantiegangers wegbrengen, zouden worden betrokken bij de Alderstafel Schiphol. Wij hebben die motie over Lelystad niet gesteund, omdat die eenzijdig was en omdat die er niet voor zou zorgen dat ook bewonersorganisaties in de breedste zin van het woord erbij zouden worden betrokken.

De **voorzitter**: U vervolgt nu uw betoog.

De heer **Bashir** (SP): Nee, voorzitter. Ik maak bezwaar tegen het feit dat de PVV nu net doet alsof ik leugens vertel. Dat is namelijk niet het geval, dat is pertinent onjuist. De heer Graus kent zijn eigen moties niet.

De heer **Graus** (PVV): Dat is niet waar! Ik heb ze hier liggen, dat is niet juist.

De **voorzitter**: Nogmaals, u moet wachten tot ik u het woord geeft. U heeft uw interrupties gehad. Ik wil graag dat de heer Bashir nu met zijn betoog verdergaat.

De heer **Bashir** (SP): De passagiersrechten blijven een probleem. Mensen kunnen steeds moeilijker hun recht krijgen, maatschappijen blijven maar procederen; overigens zonder succes, nu Transavia een spoedappel op alle punten heeft verloren. De gedupeerde reiziger staat dus gewoon in zijn recht, maar toch lukt het hem niet om gemakkelijk zijn recht te halen. De SP-fractie is niet tevreden met het functioneren van de inspectie. Die is hooguit een informatieloket geworden, waar passagiers er verder zelf verantwoordelijk voor worden gemaakt om hun recht te halen. Passagiers kunnen binnen een jaar een klacht indienen, maar eventuele vervolgstappen zijn voor hen onduidelijk. Er bestaat een kans dat men door deze klachtenprocedure aanloopt tegen de vervaltermijn van twee jaar, en dat men zijn recht daardoor als sneeuw voor de zon ziet verdwijnen. Is de staatssecretaris bereid om de loketfunctie van de inspectie te versterken? Dit wordt ook bepleit door consumentenorganisaties als de Consumentenbond en de ANWB.

Vanochtend keek ik nog naar de aandelenkoersen. De koers van KLM viel mij ontzettend op: sinds het bekend werd dat de heer Eurlings was toegetreden tot de directie van KLM is het aandeel KLM meer dan 70% gezakt, terwijl de AEX zelf maar 15% is gezakt. Ik zal niet meteen zeggen dat er sprake is van een causaal verband. Het gaat mij erom dat de aandeelhouders goed worden geïnformeerd, maar daarover ga ik het ook niet hebben. Ik ga het wel hebben over de informatievoorziening aan passagiers: die is namelijk heel gebrekkig. Ik heb hier eerder een folder laten zien waarin stond dat passagiers van vertraagde vluchten geen recht hebben op compensatie. Ik heb daarover een klacht ingediend bij de inspectie. Die heeft toen opgetreden, er is een officiële waarschuwing naar KLM uitgegaan. Is erop toegezien dat KLM die folder heeft aangepast?

Tot slot iets over KLM-dochter Transavia; het lijkt dus wel of misleiding daar in de familie zit. Op de website van Transavia staat dat passagiers pas recht hebben op schadevergoeding na een vertraging van vijf uur. Volgens de Europese verordening is dat drie uur. Wat gaan de inspectie en de staatssecretaris hieraan doen?

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn partij steunt de uitgangspunten niet die ten grondslag liggen aan eigenlijk alle discussies over de toekomst van de luchtvaart die nu aan de orde zijn, eenvoudigweg omdat daardoor een enorme groei van de luchtvaart wordt gefaciliteerd. Mijn partij heeft daar grote moeite mee; wij achten dat in belangrijke mate nadelig voor het milieu en overigens niet eens nodig. Daarbuiten betreft dit een toekomstperspectief dat volgens ons zijn economische realiteit intussen in hoog tempo aan het verliezen is, met sterk oplopende brandstofkosten en dergelijke. Er is hierbij dus niet alleen een milieuprobleem aan de hand, maar er hangt ook een zeer groot economisch risico aan het stimuleren van initiatieven die uiteindelijk geen economische meerwaarde zullen hebben. Naar onze stellige overtuiging is dit een doodlopende weg.

Nu de toekomst van Schiphol zelf. Een belangrijk proces hierbij betrof de hinderbeperkende maatregelen. Op zich is het zinvol om daarover met belanghebbenden te spreken. Er zijn afspraken gemaakt, maar op basis van de recente brief moeten wij constateren dat ook in het eerste jaar van de experimentperiode grotendeels niet aan de afgesproken normen is voldaan. Laten wij maar gewoon concluderen dat niet aan de afspraken is voldaan. Belangrijk hierbij is dat ook de heer Alders aangeeft dat er geen schot zit in die glijvluchten, een heel belangrijk onderdeel van die hinderbeperkende maatregelen. Hij stelt dat hij op niet geringe problemen stuit, waarmee eigenlijk toch de basis onder dergelijke afspraken wegvalt. Een ander voorbeeld vormen de afspraken over nachtelijke vliegprocedures, het stille vliegen, het vervroegen van 23.00 uur naar 22.00 uur. Daarvan is weer 22.30 uur gemaakt, en daarna zelfs weer 22.40 uur. Dat is een beetje kruideniersachtig, maar je zou toch kunnen zeggen dat daarmee de facto niet wordt voldaan aan de afspraken.

Inderdaad is sprake van wat de heer Haverkamp al zei: vertrouwen komt te voet en vertrekt per straalvliegtuig. Volgens ons is dat straalvliegtuig inmiddels opgestegen, midden in de nacht. Wij zijn nu eigenlijk wel klaar met die afspraken die betrekking hebben op hinderbeperking. Wij pleiten simpelweg voor een algemeen verbod op nachtvluchten. Dat is de enige heldere en duidelijke manier om de belangen van omwonenden te beschermen, of zij nu wonen in de buurt van Schiphol of in de buurt van enig ander vliegveld of vliegveldje in Nederland. Dat kán ook, of laten we in ieder geval vaststellen dat dit kan in Duitsland. De grootste luchthaven aldaar, die van Frankfurt, telde 17 nachtvluchten per nacht. De rechter heeft daar een streep doorheen gehaald. Wij stellen vast dat op dit moment op Schiphol het aantal nachtvluchten boven de 50 ligt, en als de groeipretenties worden waargemaakt zullen het er rond de 90 nachtvluchten per nacht worden. Het is werkelijk onvoorstelbaar hoe je zo veel nachtelijke onrust voor zo veel mensen kunt laten bestaan. Stop daarmee, kom met een verbod op nachtvluchten. Wellicht vindt dit elders navolging. Nu de plannen voor Twente en Lelystad. Laat het duidelijk zijn dat wij geen enkele behoefte hebben aan een vliegveld Twente. Het proces, waarvan de aanzet enorm riant door de overheid wordt gefaciliteerd, geeft eigenlijk aan dat de economische potentie er in Twente gewoon niet is. Er zullen bakken belastinggeld gaan zitten in deze poging om een vraag te realiseren die zich daar uit zichzelf niet realiseert. Wat dat betreft is dat het toppunt van de maakbaarheidsgedachte, en wel vanuit liberale hoek. Dat valt toch op. Het mag verder duidelijk zijn dat wij de voorgestelde aanpassingen rond Lelystad niet steunen, want daarvoor is geen noodzaak. Overigens bereiken ons berichten dat de raden van de gemeenten in Flevoland en de Staten van Flevoland nog helemaal niet hebben kunnen reageren op het advies. Als wij het toch over een «proces» hebben: je zou misschien kunnen spreken van een «proces», maar dan wel een in de verkeerde volgorde. Het lijkt mij namelijk logisch dat wij eerst te horen krijgen wat men er dáár van vindt, en dat dit

parlement pas daarna een en ander gaat wegen. Wij mogen hier van mij in een later stadium dus gewoon op terugkomen.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Als groentje hier bij luchtvaart wist ik niet dat het de bedoeling was om elkaar ook tijdens het debat in de haren te vliegen. Zelf zal ik proberen om mijn collega Van Veldhoven waardig te vervangen; zij staat nu te debatteren over de Hedwigepolder. Zoals de voorzitter zei, spreek ik ook namens mevrouw Wiegman van de ChristenUnie; ook zij spreekt nu over de Hedwigepolder. Ik dank mijn collega's voor de extra minuut die ik mag gebruiken om dit tot een goed einde te brengen.

Op de agenda staat een fiche over de mededeling van de Europese Commissie met betrekking tot passagiersrechten. Ik heb een suggestie voor het kabinet. Verschillende goedkope airlines vliegen op Barcelona, Stockholm of Istanbul, maar eigenlijk toch naar een dorpje wat verderop. Voor passagiers betekent dat natuurlijk gewoon extra reistijd en kosten. Ik vraag de staatssecretaris of dit niet gewoon consumentenmisleiding is. Kan hij ervoor pleiten dat in advertenties en op bookingsites de werkelijke kosten, de werkelijke reistijd en de werkelijke bestemming moeten worden opgenomen?

De staatssecretaris komt met goede ideeën voor Schiphol, naar aanleiding van de evaluatie van de Wet luchtvaart. Complimenten daarvoor van D66 en de ChristenUnie.

Zeg jongens, kunnen jullie dat straks even doen? Ik ben nu bezig met mijn inbreng.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, wilt u op uw stoel blijven zitten?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik liet de heer Graus even zijn eigen motie zien.

De **voorzitter**: Dat kan eventueel nog in de tweede termijn. Ik wil dat de heer Verhoeven zijn betoog kan vervolgen zonder te veel gestoord te worden door uw onderonsjes.

De heer **Verhoeven** (D66): Waar was ik gebleven? Ik vind dus dat de staatssecretaris met goede ideeën komt, naar aanleiding van de evaluatie van de Wet luchtvaart. Complimenten daarvoor van D66 en de ChristenUnie. Er komt voor meer jaren duidelijkheid over tarieven en investeringen. Over enkele zaken hebben wij nog vragen. Zo stelt de staatssecretaris voor om de luchtvaarttarieven te subsidiëren uit andere activiteiten, want lage tarieven zijn natuurlijk – zo is de redenering – goed voor de BV Nederland. Tegelijkertijd wil de staatssecretaris de A-rating en een fatsoenlijk rendement behouden op de staatsdeelname. Hoe gaat hij die twee dingen combineren? Gaat hij lagere inkomsten inboeken op de rijksbegroting? Graag ontvang ik een overzicht van wat voor de komende vijf jaar is ingeboekt aan inkomsten uit de staatsdeelname aan Schiphol. Ook wil ik informatie over hoe deze op basis van het nieuwe beleid moet worden bijgesteld en over hoe dit zal worden gedekt.

Vorig jaar heeft mijn fractie al veel vragen gesteld over het selectiviteitsbeleid. De staatssecretaris stelde dat Schiphol het voortouw zou nemen en dat de voorstellen zouden worden getoetst door de landsadvocaat. Hoe staat het hiermee? Zijn de huidige voorstellen Europeesrechtelijk wel houdbaar gebleken? En is het, gezien de historische slots, wenselijk om echt te wachten tot de kritische 95%-grens, voordat we maatschappijen naar andere luchthavens sturen?

D66 en de ChristenUnie hebben zorgen over de continuous descent approach (CDA). Deze hinderbeperkende maatregelen lijken niet te slagen. Wat zijn de consequenties? Wordt het maximumaantal vluchten dan verlaagd, of heeft de staatssecretaris nog andere kaarten op zak? Of gaat

hij toch voor andere routeschema's, laat hij de geluidsc contouren verplaatsen en moeten we accepteren dat andere omwonenden meer last gaan krijgen om de totale overlast te kunnen laten afnemen?

Lelystad is een heel belangrijke pijler onder het complete Aldersadvies; zonder Lelystad stort dat bouwwerk eigenlijk gewoon in elkaar. Volgens dat advies zou alles moeten kunnen. De volgende stap moet echter wel van de staatssecretaris komen, en wel in de vorm van de Luchtruimvisie. Vliegen naar Lelystad moet dan passen binnen al het aankomend verkeer van Schiphol en niet worden gehinderd door defensiekogels op de Veluwe. Wanneer komt de staatssecretaris met zijn Luchtruimvisie? Ook de ChristenUnie ziet deze graag snel komen. Hoe gaat een en ander leiden tot een luchthavenbesluit vóór november 2014 dat voldoet aan alle eisen, inclusief die van de Raad van State? Wanneer komt dit en wanneer krijgt de Kamer het?

Ik ben blij met de intenties en de vele positieve berichten met betrekking tot Eindhoven. Volgens mij zijn er weer een paar stappen gezet, maar ik vraag me wel af hoe de overloopfunctie van Eindhoven in het originele Aldersadvies samenhangt met de doelstelling dat 41% van het luchtvaartverkeer zakelijk moet zijn of uit de eigen regio moet komen. Mag ik concluderen dat dan slechts 60% van het aantal vluchten op Eindhoven daadwerkelijk meetelt voor het ontlasten van Schiphol, en dat de eigenlijke vraag voor Lelystad nog eens 10 000 hoger ligt?

Ik sluit mij aan bij de woorden van mijn buurman Grashoff over Twente: de financiële status van dit project is erbarmelijk. Ook D66 heeft hier geen behoefte aan. De gemeente Enschede en de provincie Overijssel worden gelden toegezegd, er wordt korting geboden op de erfpacht en er worden tekorten op de grondexploitatie geaccepteerd. Mede namens de ChristenUnie vraag ik de staatssecretaris of deze route nou eigenlijk wel wenselijk is. Brussel zal door zijn staatssteunbril scherp meekijken naar de plannen van luchthaven Twente. Mijn laatste vraag aan de staatssecretaris is: kan de Nederlandse Staat hier niet zodanig op anticiperen, dat kan worden voorkomen dat Brussel via de Europese Commissie moet ingrijpen?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik heb de heer Verhoeven niet gehoord over de passagiersrechten. De Kamer behandelt dat onderwerp al heel lang, maar de regering pakt het onvoldoende op. Ik vraag me af hoe de D66-fractie daarin zit.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik vrees dat de heer Bashir te veel bezig is geweest met het uitvechten van zijn ruzie met de heer Graus, over het stemmen op moties. Ik ben namelijk begonnen met de passagiersrechten.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik ben benieuwd hoe D66 aankijkt tegen het grote aantal nachtvluchten. Daarover heb ik de heer Verhoeven niet gehoord, terwijl ik wel heb opgelet. En als hij met ons geen behoefte heeft aan Twente, vraag ik mij af of ook hij geen – terecht – vraagtekens zet bij het groeiscenario rond de luchtvaart, vanuit het perspectief van het milieu.

De heer **Verhoeven** (D66): Als je minder luchthavens hebt, moet je er natuurlijk voor zorgen dat je alles zo goed mogelijk inpast binnen het bestaande, en dan is het nodig dat je in de nacht moet vliegen. Ik wil mijn antwoorden op de twee vragen van de heer Grashoff in deze ene zin combineren.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Het is heel triest dat het van mijn spreektijd af moest gaan, maar ik kan niet tegen onrecht en oneerlijkheid. Ik heb de motie-Graus c.s. op stuk 31 936, nr. 92 ingediend... o nee, sorry, nr. 96 ingediend, waarin staat: «verzoekt de regering tot uitbreiding van de Alderstafels». Ik heb die motie dus ingediend, in de plenaire zaal, die

motie met «Alderstafels». Omdat die motie het niet zou gaan halen, en met name doordat de SP mij niet zou steunen, moest ik bij andere partijen steun gaan zoeken en heb ik er op een gegeven moment Lelystad van moeten maken; dat is dus vervangen. Ik heb hier in het AO «Alderstafels» gezegd, en zo'n motie heb ik ook ingediend. Dit is dus een ingediende motie en het is achteraf, na het plenaire debat vervangen. Ik heb niet gelogen, laat dat heel duidelijk zijn. Dat wilde ik toch even gezegd hebben.

De heer **Bashir** (SP): Nu zijn de moties naar voren geschoven en in een van die moties wordt Lelystad dus wel genoemd. Ik geef u gelijk, het is later vervangen, maar het wordt wel genoemd. Volgens mij worden die moties niet voldoende uitgevoerd. Dus als die moties zijn opgepakt, is mijn vraag aan de heer Graus: vindt hij dat die motie, die is aangenomen ondanks de SP, voldoende is uitgevoerd?

De heer **Graus** (PVV): Daar heeft de heer Bashir een punt, waarop ik wil terugkomen. Ik deel dit met hem en ga de staatssecretaris daar zo dadelijk op aanspreken. Het is namelijk schandalig dat een breed aangenomen motie niet wordt uitgevoerd. Maar laten we duidelijk zijn en dit wel zuiver houden. Ik had «Alderstafels» staan. En met name omdat de steun van de SP ontbrak, heb ik er gewoon «Lelystad» achter moeten zetten; anders was die motie bij de stemming niet aangenomen. Maar de SP steunde die motie met «Alderstafels» niet. Dit moet wel even zuiver blijven.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog.

De heer **Graus** (PVV): Allereerst wil ik de staatssecretaris bedanken voor bepaalde zaken die hij wel heeft gedaan, zoals de vogelradar op Schiphol, voor de veiligheid van onze passagiers en van luchtvaartmaatschappijen. Eigenlijk zou hij «vogelradar Graus» moeten heten, want ik heb daar heel vaak om gevraagd. Nu gaat hij er uiteindelijk komen; er werd veel om gelachen, maar hij gaat er toch komen.

Waar ik niet blij mee ben, is dat de staatssecretaris mijn motie, om de Alderstafels uit te breiden, inderdaad niet uitvoert. En als er te weinig mensen zijn, mag ik graag het woord «incestueus» gebruiken. Ik vind dat de BARIN die individuele partijen nu eenmaal niet goed kan vertegenwoordigen. Overigens heeft de heer Haverkamp dit beter kunnen verwoorden dan ik dat zou kunnen, met dat voorbeeld van Gerdi Verbeet. Bovendien heeft de BARIN de naam dat hij erg KLM-georiënteerd is. Laat dat heel duidelijk zijn, en voor ons is dat ook niets nieuws. Ik wil mij daar niet mee bemoeien, maar ik heb duidelijk gevraagd om een «uitbreiding van de Alderstafels» met deelnemers uit het «leisureverkeer». Ik wil dat die motie wordt uitgevoerd volgens het dictum van de indiener en iedereen die hem daarin heeft gesteund.

Over Lelystad begin ik me een beetje zorgen te maken. Als je een rondje maakt langs de luchtvaartmaatschappijen, blijkt dat er totaal geen draagvlak is voor Lelystad. Van Schiphol is het misschien nog wel te begrijpen. Ik begrijp ook wel dat er een uitwijkmogelijkheid moet zijn als die 510 000 bewegingen dadelijk worden bereikt, maar dat is nog ver weg. Wij zullen daar nu wel over na moeten denken, maar ik maak me er zorgen over dat dit alleen maar een luchthaven wordt voor prijsvechters, die vaak ook nog aan consumentenbedrog doen; die zeggen dat ze op Parijs vliegen, maar 145 kilometer daarvandaan landen. Ik vind dat de staatssecretaris dit moet voorkomen. Hij moet ingrijpen tegen dit consumentenbedrog van de prijsvechters. Die duurzaamheid hoeft van mij niet, maar het wordt allemaal wel opgelegd. En laten we eerlijk zijn: KLM loopt daar wereldwijd ver mee voorop, maar wordt wel benadeeld ten opzichte van prijsvechters die alles aan hun laars lappen, en zelfs aan consumentenbedrog doen. Daar ligt een taak voor de staatssecretaris. Daar moet hij zeker ingrijpen, om onze nationale trots, onze blauwe

zwanen, maar zeker ook de andere luchtvaartmaatschappijen te beschermen.

Ik wil de staatssecretaris vragen om de Luchtruimvisie op te stellen. Ik zou dat heel fijn vinden, met name omdat sommigen zeggen dat het luchtruim in en rondom Lelystad mogelijk ten koste gaat van Schiphol. Ik wil daarover duidelijkheid hebben. Misschien kan de staatssecretaris mij geruststellen.

Ik heb het al gehad over de low cost carriers. Ik weet niet of ik ze in vragende vorm heb aangehaald, maar ik wil hier wel een antwoord op krijgen. Hoe ziet de staatssecretaris de toekomst van Lelystad, waarvoor in de komende tijd totaal geen draagvlak bestaat?

Uit alles blijkt heel erg dat we worden genekt door Europese wet- en regelgeving, of het nu gaat om milieu, geluid of de luchtverkeersleiding. Iedereen weet dat de PVV zich daar altijd tegen heeft verzet. Wij hebben altijd gezegd: get off our backs! Belangrijk is dat de EU een bepaalde oplossingsruimte geeft binnen de opgelegde wet- en regelgeving, omdat maar een bepaald niveau is beschreven. Het schijnt dat Nederland altijd the teacher's pet is, het beste kindje van de klas wil zijn, waardoor het die oplossingsruimte niet of nauwelijks benut. Ik verzoek de staatssecretaris om de oplossingsruimte die de EU biedt te gaan benutten, voor het behoud van onze nationale trots: zowel Schiphol als onze luchtvaartmaatschappijen. Mogelijk dien ik hierover een motie in.

Ik sluit mij verder aan bij de grote lijnen in het verhaal van het CDA en vooral dat van de VVD. Ik wil het wel nog hebben over de passagiersrechten. Ik wil dat een en ander gebeurt volgens artikel 6:75 van het Burgerlijk Wetboek, maar het wordt niet duidelijk wat er precies wordt bedoeld met overmacht. Ik wil dat er een eenduidige, heldere definitie en interpretatie komt. We moeten de consumenten beschermen, maar we mogen niet de luchtvaartmaatschappijen naar de knoppen laten gaan, dus er moet een eenduidige, heldere interpretatie komen van wat exact wordt verstaan onder «overmacht».

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Als een klein landje wil groeien, ook economisch, moet het zijn vleugels kunnen uitslaan; maar wel binnen de grenzen die bij ons kleine landje passen, met behoud van natuur en voor de bewoners die moeten wonen, onder de gebieden waar de vliegtuigen vliegen. Mijn inbreng zal binnen deze bandbreedte blijven. Laat ik het eerst hebben over het uitslaan van de vleugels: het advies over Lelystad. Wij spreken hier voor de eerste keer over. De bewonersorganisaties moeten zich nog uitspreken, dus wat mij betreft is dit oriënterend en zal het op een later moment terugkomen. Het eerste wat ik heb begrepen van iedereen die hier al over heeft gesproken – complimenten voor de lobby op dit gebied, die zo snel op gang is gekomen – is dat er behoefte is aan een visie, aan kaders waarbinnen we nu verder zouden kunnen met Lelystad. Alders heeft daartoe de eerste aanzet gegeven, dat is de belangrijke kaart. Nu is het de vraag welke stappen de staatssecretaris gaat zetten om van Lelystad een succes te maken. Ik heb daar wel een aantal vragen over. Zijn die 510 000 vliegtuigbewegingen een harde grens en leggen we die wettelijk vast, of via AMvB's? Op welke manier worden luchtvaartmaatschappijen verleid om zich naar Lelystad te verplaatsen? Gebeurt dat straks min of meer gedwongen en met de harde hand, of meer langs de lijn der verleiding? En als het gaat om verleiding: daarvoor zijn er misschien nog wel een aantal hubs – om even in deze terminologie te blijven – te overwinnen. Het probleem is dat dit geen nachtvluchten moeten zijn. Voor een aantal maatschappijen is dat weer belemmerend; ze mogen niet nachtparkeren. Ook de lengte van de baan speelt hierbij een rol. Op welke wijze worden deze maatschappijen gedwongen, dan wel verleid om hiervan gebruik te gaan maken?

Collega's hebben dezelfde vragen gesteld. Biedt ons luchtruim, gelet op de cirkel-Schiphol-Lelystad überhaupt de mogelijkheid om binnen

datzelfde luchtruim het aantal passagiersbewegingen te verruimen? Wanneer komt het desbetreffende rapport uit? Is dat in juni, wanneer het wordt vastgesteld, of moeten we daar nog langer op wachten? Ik ben vast niet volledig, maar in ieder geval was dit mijn aanzet met betrekking tot Lelystad.

Ik ga verder over bewonersbelangen en geluidsoverlast. Dat gaat ook over de evaluatie van Schiphol. In 2008 hebben we heel duidelijke afspraken gemaakt over de CDA's, het inzetten van glijvluchten om de overlast van bewoners te beperken. Ik moet constateren, ook op basis van een presentatie daarover, dat wij eigenlijk in 2012 op dit gebied nog geen stappen voorwaarts hebben gezet. Ik vraag de staatssecretaris, die nu al druk aan het overleggen is, waar dat aan ligt en welke stappen hij gaat zetten om verder te komen in dit dossier van overlast voor bewoners en geluidsoverlast. En hoe zit het met de Buitenveldertbaan? In ieder geval geven de bewoners aan dat van deze baan veel meer gebruikgemaakt wordt, waardoor er meer overlast is. Door welke omstandigheden komt dat, hoeveel wordt er nu daadwerkelijk extra gebruikgemaakt van deze baan en welke effecten levert dit op voor de bewoners?

Over de passagiersrechten is de rechter duidelijk geweest: de passagiersrechten moeten worden gehandhaafd en als er overschrijdingen zijn, heeft men recht op een vergoeding. Nu kan het voor een passagier die te maken heeft met een annulering of vertraging, heel lang duren voordat hij zijn recht kan halen. Hij wordt soms met een kluitje in het riet en van het kastje naar de muur gestuurd en het kan soms allemaal wel duren tot twee jaar na dato. Dat zijn de feiten. Wat gaat de staatssecretaris doen om ervoor te zorgen dat de rechten van passagiers, die gewoon wettelijk zijn vastgesteld, worden nageleefd? Hoe zorgt hij ervoor dat passagiers van die rechten gebruik kunnen maken? Het is ook belangrijk dat we een geschillencommissie hebben die kan terugkijken, omdat de rol van de inspectie in dezen simpelweg onvoldoende is voor de passagiers. Zo zorgen we ervoor dat we aan de kant van de passagiers komen te staan. Er is ook een vraag gesteld over de lowcostmaatschappijen die misleidende reclame hebben gebruikt. We houden niet van misleidende reclame. Ik hoor graag van de staatssecretaris hoe hij daaraan een einde gaat maken. Zorg voor transparantie, zorg ervoor dat passagiers in hun recht staan. Dat doen we ook bij NS en andere vervoersmaatschappijen. Zorg ervoor dat je dat ook doet voor passagiers, want het gaat tenslotte soms om een hele hoop geld.

Ik kom nu op mijn allerlaatste punt, voordat u boos op mij wordt, voorzitter. Over de luchthaven Twente wordt hier verschillend gedacht. Ik zei al: een klein landje moet groot denken en moet soms zijn vleugels kunnen uitslaan. Ik wil weten welke status de luchthaven Twente nu heeft. Heeft deze luchthaven de status van «nationaal belang»? Hoe wordt de luchthaven Twente meegenomen in de aan de Alderstafel gevoerde discussie over de vliegbewegingen?

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik zou graag van mevrouw Kuiken willen weten hoe ze ertegen aankijkt dat er zo veel belastinggeld wordt gestoken in het stimuleren van een luchthaven. Ik zou me kunnen voorstellen dat dit toch echt uit de inkomsten van een dergelijk bedrijf zou moeten komen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Je kunt stellen dat Schiphol een nutsbedrijf is. Dan is het niet zo raar. Het gaat natuurlijk wel over de vraag wat staatssteun mag zijn en wat niet. Daar zijn Europese regels voor. De heer Grashoff heeft daarover een aantal heel terechte vragen gesteld. De staatssecretaris zal die beantwoorden. Als de vraag van de heer Grashoff is of ik het gerechtvaardigd vind dat de overheid zich mengt in zaken die onze economie verder kunnen helpen, dan is mijn antwoord dat ik daar niet per definitie tegen ben.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Mag ik hieruit concluderen dat de PvdA-fractie voor het subsidiëren van de luchtvaartontwikkeling is?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ben, binnen de mogelijkheden, voor het stimuleren van onze nationale economie. Dit is voor mij het eerste luchtvaartdebat, maar volgens mij vertel ik niets nieuws.

De heer **Haverkamp** (CDA): We hebben een discussie gehad over het stimuleren van de economie. We hebben ook de evaluatie van de Wet luchtvaart op de agenda staan. Hoe staat de PvdA-fractie tegenover het idee van het kabinet om eventueel vanuit de non-aviation de aviation te ondersteunen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Daarover heb ik nog geen opvatting. Daarop komen we bij de evaluatie terug. Sorry, niet nu.

De **voorzitter**: We zijn aangekomen bij de beantwoording door de staatssecretaris in eerste termijn. De Kamerleden mogen maximaal tweemaal interrumperen, met telkens eventueel één vervolgvraag.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun opmerkingen en vragen. Zeker voor dit onderwerp geldt dat er meer vragen gesteld hadden kunnen worden, want op de agenda stond een breed palet aan onderwerpen, zoals verschillende afgevaardigden ook al aangaven. Ik dank de leden dus op voorhand ook voor de niet gestelde vragen. Ik heb de stellige overtuiging dat de meest cruciale vragen wel naar voren zijn gebracht.

In de beantwoording zal ik beginnen met de positie van Schiphol. Waarom kiezen we voor Schiphol in het kader van het begrip «selectiviteit», dat de meeste woordvoerders ook hebben genoemd? Vervolgens lijkt het me verstandig om daarop aansluitend in te gaan op de positie van Lelystad en Eindhoven. De discussie over de Alderstafel speelt daarin immers een belangrijke rol. Daaraan zal ik ook de positie van de andere regionale luchthavens koppelen, omdat verschillende woordvoerders daarover vragen hebben gesteld. Daarna zal ik aangeven wat de procedure betreffende de evaluatie van de Wet luchtvaart is. Ook de tarieven-discussie komt in dat verband langs. Ten slotte zal ik ingaan op de consumentenrechten en diverse overige zaken.

Dit zijn wat mij betreft de belangrijkste onderwerpen. Ik ben blij dat de afgevaardigden deze ook hebben genoemd. Ik deel de opvatting van veel van de woordvoerders over de luchtvaart. Ik bedoel de heer Verhoeven, die inmiddels is vertrokken, en mevrouw Kuiken, maar ook ... Nou ja, ik ga geen namen noemen, want dan zou ik de heer Haverkamp, mevrouw De Caluwé, de heer Bashir en anderen tekortdoen, en dan heb ik de heer Graus nog niet eens genoemd, en dan is er als laatste ook nog de heer Grashoff. Het moet volstrekt helder zijn dat de luchtvaart een van de drijvende krachten van de Nederlandse economie is. Mevrouw Kuiken sloot daar in algemene zin mee af. Het zou onverstandig zijn om dat niet te erkennen. Als je erkent wat de positie van de luchtvaart in Nederland is, ontcomt je er niet aan om vooral te kijken naar de mainport Schiphol als spin in het web, niet alleen voor nationale maar ook voor internationale en intercontinentale activiteiten.

Ons beleid is er de afgelopen jaren heel bewust op gericht geweest om de mainportpositie van Schiphol in haar volle omvang te ondersteunen. Dat betekent dat je bekijkt hoe je optimaal kunt accommoderen en hoe je optimaal met name het transferverkeer kunt faciliteren. Het betekent ook dat je in het geval van een verdergaande groei en ontwikkeling – ik ben daar niet tegen, in tegenstelling tot een aantal afgevaardigden – kijkt waar de grenzen voor Schiphol liggen. Die grenzen hebben we nadrukkelijk aangegeven in de Luchtvaartnota en via de discussie in het kader van de

Alderstafel. Juist daarom hebben we gezegd: we gaan voor het mainport-gebonden verkeer inzetten op Schiphol, dat goed is voor ongeveer 120 000 directe en indirecte arbeidsplaatsen en een enorme omzet. Bij een verdergaande ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland moet je kiezen waar je die wilt faciliteren.

Op grond van een aantal onderzoeken en een aantal maatschappelijke kosten-batenanalyses is aangegeven dat het het efficiëntst en effectiefst zou kunnen zijn om de extra groei die de komende jaren voor Schiphol wordt verwacht en die Schiphol zelf niet meer kan opvangen, met name in Eindhoven en Lelystad op te vangen. Die conclusie is door niemand betwist. De Tweede Kamer heeft dit via de Luchtvaartnota geaccordeerd. Deze zienswijze vormt ook de kern van wat aan de Alderstafel besproken is. Dit is goed besproken, met heel veel betrokkenen. Het is goed om straks nog wat langer stil te staan bij de samenstelling van de Alderstafel, want we hebben wel degelijk gekeken en geluisterd naar de motie-Graus. Kijken is gemakkelijk, want dan heb je de motie voor je, en luisteren is soms ook niet moeilijk, omdat de heer Graus ook vandaag weer onomwonden duidelijk maakt welke positie hij op dat punt inneemt. Ik kom daar straks op terug.

Als je de mainport- en de netwerkfunctie van Schiphol als vertrekpunt neemt, is volstrekt helder dat je daaraan in je beleid consequenties verbindt. Die consequenties hebben bijvoorbeeld betrekking op de leefomgeving. Mevrouw Kuiken vroeg of het aantal van 510 000 vluchten in beton gegoten is en of dat aantal wettelijk – ze had het, meen ik, over een AMvB – wordt vastgelegd. Ik kan daar kort over zijn. We hebben nu één jaar van het experiment achter de rug en er komt nog een jaar. Dit is het tweede jaar. We denken dat het buitengewoon verstandig is om op basis van het nu nog lopende tweejarige experiment de definitieve keuze te maken over de manier waarop je dit gaat verankeren.

We zijn het er echter allemaal over eens dat Schiphol qua aantal vliegbevingen niet oneindig kan groeien. Je moet dus keuzes maken over het type vluchten dat je wel of niet primair op Schiphol wilt accommoderen. We hebben aangegeven dat de hubfunctie prioriteit heeft. Dat gaat dus met name om het intercontinentale verkeer dat voor het netwerk zorgt. Op enig moment zal het leaserverkeer dus moeten kunnen worden uitgeplaatst. Hoe dat moet, is een afweging die in de toekomst moet worden gemaakt door de bedrijven zelf. Schiphol is als eerste verantwoordelijk voor het invullen van het begrip «selectiviteit». De heer Haverkamp had het over de Ruttentafel. Het is goed om te beseffen dat de heer Rutten in gesprek is met juist de maatschappijen die zich met name op leasereactiviteiten richten, en dat hij daarbij bekijkt wat wel en wat niet mogelijk is. Analoog aan de Alderstafel hebben we dus ook een Ruttentafel, waar vanuit het perspectief van Schiphol wordt gekeken naar de invulling van het begrip «selectiviteit».

Ik zei al dat je niet alleen moet bekijken welk type vliegverkeer je in de toekomst kunt accommoderen. Gelet op de potentie van Schiphol en de groeimogelijkheden voor de lange termijn moet je ook kijken naar wat Schiphol aankan voor wat betreft de leefomgeving: belasting, milieu en omwonenden. Juist daarom is het zo belangrijk dat aan de Alderstafel alle betrokken partijen zo goed mogelijk vertegenwoordigd zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): De staatssecretaris gaat vrij snel over de Ruttentafel heen, maar terecht zei hij wel dat de invulling van de selectiviteitscriteria nog moet plaatsvinden. We hebben wel een volgorde bepaald, maar de werkelijke definiëring van de begrippen, de manier waarop daarmee moet worden omgegaan en het beschikbare wettelijke instrumentarium zijn allemaal nog redelijk open voor discussie. De CDA-fractie is van mening – daarom hebben we destijds de motie-Graus gesteund – dat die discussie misschien niet aan de Alderstafel moet plaatsvinden, want daar wordt alleen gezegd dát er selectiviteit zal plaatsvinden. De

details zullen echter met alle maatschappijen samen moeten worden besproken. Daarom hecht ik er toch aan dat aan de Ruttentafel de gehele discussie wordt gevoerd, en wel met alle maatschappijen die dit aangaat. Het lijkt me logisch dat ook KLM daarbij aanschuift.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik zei al: het Rijk stelt via de Luchtvaartnota vast wat het beleid is en wat de mainportfunctie betekent, ook in relatie tot het netwerk dat we willen onderhouden, en het is vooral aan Schiphol om daar invulling aan te geven. Het Rijk stelt de randvoorwaarden vast via de door de Kamer geaccordeerde nota en vervolgens moet Schiphol die nader uitwerken. We zijn momenteel met Schiphol en andere partijen in gesprek over hoe we dit moeten invullen. Dat proces van invulling is nu gaande. Dat is logisch. We hebben daar gelukkig ook de tijd voor. We zien tegelijkertijd gelukkig ook dat het met de ontwikkeling van de luchtvaart goed gaat. De cijfers laten een stijgende tendens zien, in weerwil van wat de heer Grashoff heeft aangegeven en gedeeltelijk ook van wat de heer Bashir zei. Het aantal vliegbewegingen neemt toe en er is sprake van een recordaantal passagiers op Schiphol in het afgelopen jaar. De woordvoerders hebben het getal van 50 miljoen, het aantal passagiers, ongetwijfeld gezien. Ondanks de minder florissante mondiale economie en de sky high brandstofprijzen gaat het met de luchtvaart toch relatief goed. Dat betekent dat je wel tijd hebt, maar dat je niet oneindig veel tijd hebt. Daarom hechten we eraan dat we samen met Schiphol en de maatschappijen snel duidelijkheid krijgen over de verdere invulling van het begrip «selectiviteit». De commissieleden weten dat de discussie daarover ook de tarievendiscussie raakt.

Tegen mevrouw Kuiken zeg ik dat wij rond de zomer de tarieven en de evaluatie van de Wet luchtvaart weer op de agenda krijgen. Daar zit een direct raakvlak met de terechte vragen van de heer Haverkamp over hoe je dat begrip «selectiviteit» verder gaat verfijnen en over hoe je omgaat met de tariefstelling en de meerjarenafspraken over de tarifiering.

De **voorzitter**: Ik wil de staatssecretaris vragen om iets bondiger te antwoorden, want anders gaat het waarschijnlijk erg lang duren.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik deel de mening van de staatssecretaris dat selectiviteit een wezenlijk onderdeel is en dat daarover veel discussie plaatsvindt. Het lijkt ons goed om die discussie ook zo veel mogelijk op Schiphol te laten plaatsvinden, met alle betrokkenen. We zien echter dat er zo veel tafels zijn waar net niet iedereen vertegenwoordigd is. Kan de staatssecretaris de toezegging doen dat hij in de geest van de motie-Graus zal handelen en ervoor zal zorgen dat de meest betrokken maatschappijen met elkaar om de tafel komen te zitten onder leiding van de directie van Schiphol?

Staatssecretaris **Atsma**: Dat is vanzelfsprekend. Het kan niet zo zijn dat de meest direct betrokken spelers op en rond Schiphol daarbij niet betrokken zouden zijn. Je moet het toch samen doen. Eerder al heb ik gezegd dat ik KLM en Schiphol vaak zie als een soort van eenenige tweeling. Ze kunnen niet zonder elkaar. Schiphol kan niet zonder KLM en KLM kan niet zonder Schiphol. Laat dat nog maar eens gezegd zijn. Dat zal wat mij betreft in de discussie over de evaluatie van de Wet luchtvaart heel nadrukkelijk terugkomen.

Op het genoemde aantal van 510 000 vliegbewegingen komen we terug na het experiment.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik wil nog even inhaken op een ander door de staatssecretaris genoemd aspect, namelijk de groei van de luchtvaart, die hij wel ziet. We moeten vaststellen dat de bestaande plannen uitgaan van een groei van 3% per jaar, zelfs bij sterk stijgende

brandstofkosten in de komende jaren, terwijl de groei in hoogtijdagen niet meer dan 2% per jaar bedroeg. Het in deze plannen gehanteerde groeipercentage is dan toch onrealistisch?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik weet niet in hoeverre het begrip «onrealistisch» bij de heer Grashoff een wat ruimere interpretatie zou kunnen krijgen, maar het afgelopen jaar is er een groei van 8% geweest, op de luchthaven Eindhoven bedroeg die groei meer dan 20%, in het algemeen zijn de regionale luchthavens stevig gegroeid en ook wereldwijd is er sprake van een groei. Kijk ook naar wat er op dit moment gaande is in de luchtvaart. Norwegian en andere maatschappijen kondigen allemaal orders aan. De verwachtingen moeten dus niet worden bijgesteld. Ze zijn ook zeker niet onrealistisch. Ook tegen de heer Bashir zeg ik dat het volstrekt ondenkbaar is dat alles op Schiphol geacommodeerd kan worden. Dat is echt volstrekt ondenkbaar. Ik ben blij om van hem te horen dat hij vindt dat er nog gevlogen kan worden en dat er in de toekomst gevlogen moet worden, maar het is ondenkbaar dat alles op Schiphol geacommodeerd kan worden. Er zullen alternatieven moeten komen. Ik kom daarmee op het tweede punt: de positie van Eindhoven en Lelystad, de Alderstafel, het Aldersakkoord en het uitplaatsen van vluchten van Schiphol naar andere luchthavens. We hebben eerder al aangegeven dat zowel Eindhoven als Lelystad 35 000 vluchten zou kunnen accommoderen. Afgelopen jaar is duidelijk geworden dat Eindhoven een spectaculaire groei en ook groei in de regio – dat zeg ik in de richting van de niet meer aanwezige heer Verhoeven – kende. Gelet op de ontwikkeling ziet het er voor Eindhoven dus buitengewoon goed uit. Dat betekent voor de uitplaatsing vanuit Schiphol dat je moet kiezen voor 45 000 in plaats van voor 35 000, zoals ik eerder ook al aan de Kamer heb gemeld. De heer Alders heeft zich hierop gebaseerd toen hij in de afgelopen maanden de laatste hand aan het rapport legde. Dat is het vertrekpunt geworden: 45 000 vliegbewegingen op Lelystad.

De heer Bashir zegt in zijn beoordeling van de gemaakte afspraken en de rapportage van de heer Alders dat het allemaal slecht is voor de natuur, voor de omgeving en voor de mensen. Ik kan hem één ding zeggen: de luchthaven Lelystad gaat niet door de ehs, het aantal geluidgehinderden – altijd een belangrijk punt voor de SP – is bij Lelystad vele, vele, vele malen minder dan bij Amsterdam, bij Schiphol. Kortom, de door de heer Bashir niet genoemde voordelen zijn er wel degelijk. Hij suggereert dat de uitplaatsing nadelen heeft, maar het aantal geluidgehinderden bij Lelystad is dus substantieel minder.

De potentie van Lelystad is groot. Natuurlijk, zo zeg ik tegen mevrouw De Caluwé, moet er nog veel worden geïnvesteerd, zowel voor wat betreft het luchtruim als landzijdig. Wat dit laatste betreft, weten de commissieleden dat in de plannen met betrekking tot de spoorverbinding Lelystad-Schiphol al een station Lelystad-Noord is voorzien. Dat wil niet zeggen dat dit al is gerealiseerd en ook niet dat er geld voor beschikbaar is. We hebben inmiddels wel tegen de provincie en de gemeente gezegd: ga daar nu mee aan de slag, want de beelden en bespiegelingen die we via de Alderstafel meekrijgen, zijn zo positief dat optimisme gerechtvaardigd is. Tegen de heer Haverkamp, mevrouw Kuiken en ook de heer Grashoff zeg ik dat ik hoop voor het zomerreces, dus rond 1 juli, duidelijkheid te kunnen geven ten aanzien van de discussie over de vraag of er voldoende luchtruim beschikbaar is, ook in relatie tot de claims van Defensie. Ik ben optimistisch over de kans dat er luchtruimte beschikbaar is. We doen dat overigens inderdaad in een gezamenlijke aanpak: Schiphol en Lelystad worden door één bril bekeken, omdat je niet moet meemaken dat beide luchthavens concurrenten van elkaar worden. Beide luchthavens moeten elkaar aanvullen en daarom hebben we gezegd: laten we vanuit een gezamenlijke aanvliegroute – heel toepasselijk in dit verband – kijken naar het luchtruim Lelystad-Schiphol. Ik hoop dat die duidelijkheid er voor de

zomer is. Voor de zomer krijgt de commissie dus ook de inhoudelijke reactie van het kabinet op het Aldersadvies. Verschillende commissie-leden hebben daarom gevraagd. Het is dus helemaal niet zo gek dat raden, bijvoorbeeld in de polder, nog niet inhoudelijk op het Aldersadvies hebben gereageerd. Dat kan nog best. Wij zullen de standpunten vanuit de regio uiteraard meenemen en meewegen bij het bepalen van ons standpunt.

De **voorzitter**: De heer Graus had zich als eerste gemeld voor een interruptie.

De heer **Graus** (PVV): Ik dank de heer Haverkamp voor het feit dat hij het opneemt voor de motie, die overigens mede is ondertekend door de fracties van het CDA en de VVD. Het gaat om de motie op stuk nr. 96 (31936). Voor de heer Bashir zeg ik nog eens dat in die aangenomen motie duidelijk «Alderstafels» staat. Ik wil een iets concretere toezegging van de staatssecretaris. Op korte termijn, dus in het eerstvolgende overleg, moeten die leisureverkeerdeelnemers gewoon aan tafel zitten. Ik wil dat echt heel concreet vaststellen, want de motie is al op 15 november 2011 aangenomen. Toen had ik de staatssecretaris ook op mijn hand. Ik vertrouw de staatssecretaris. Ik heb jaren met hem in de Kamer gezeten en ik weet dat hij een wijs man is, maar hij heeft een hele batterij aan ambtenaren en die zijn mogelijk minder welwillend. Hij moet hen echter wel aansturen en tegen hen zeggen: en nu is het gedaan; nu gaan wij dit doordrukken en vanaf volgende week zitten zij hier aan tafel. Dat zie ik liefst morgen al gebeuren.

Staatssecretaris **Atsma**: Tegen de heer Bashir zeg ik dat het bij de Alderstafel bepaald niet alleen gaat om maatschappijen. Ook de omgeving zit echt met heel veel mensen aan tafel, inclusief de gemeenten. Het beeld wordt opgeroepen dat er geen sprake zou zijn van een representatieve afspiegeling van de regio, maar dat klopt dus niet. Tegen de heer Graus zeg ik met betrekking tot de samenstelling van de Alderstafel en de deelnemers namens de maatschappijen nog eens dat KLM als verreweg de grootste maatschappij aan tafel zit. Daar is de heer Graus het mee eens, want KLM is een van de belangrijkste dragers van het netwerk. Daar zal dus geen discussie over zijn. Wie moet je daarna nemen, kijkend naar het aantal vliegbewegingen op Schiphol? Moet je de op een na grootste nemen? Dat zou het meest voor de hand liggen. Dat is Transavia. Enkele woordvoerders vragen zich ongetwijfeld af of dat vanwege de relatie met KLM wel verstandig is. Transavia is echter wel de tweede maatschappij op Schiphol en behoort tot de leisuregroep. Je zou Transavia er dus bij moeten nemen. De derde is easyJet en op de zevende of achtste plaats – ik heb het niet precies in mijn hoofd – staat ArkeFly. Vandaar dat wij hebben gezegd: laat de vertegenwoordigers van al die leisuremaatschappijen – dat is in onze ogen de BARIN – aanschuiven bij de Alderstafel Schiphol. Dat is goed gegaan. In Lelystad heeft Alders juist met name die leisuremaatschappijen – Transavia, ArkeFly en Corendon – aan tafel gehad en zit hij nog steeds met die maatschappijen aan tafel. Iedereen die wil aanschuiven, is van harte welkom. Sterker nog: dat juichen wij toe. Er is echter natuurlijk wel een gradueel verschil tussen de Alderstafel Lelystad en de Alderstafel Schiphol. Daarnaast spreekt ook de heer Rutten, zoals gezegd, met al die leisuremaatschappijen, specifiek over het begrip «selectiviteit».

De **voorzitter**: Alvorens ik de heer Graus het woord geef voor een vervolgvraag, wil ik een punt van orde maken. De Kamer controleert de regering en roept haar ter verantwoording, maar het is niet gebruikelijk om waardeoordelen over ambtenaren te geven.

De heer **Graus** (PVV): Daar wil ik graag op reageren, want u daagt mij uit. Ik heb geen waardeoordeel gegeven over ambtenaren. Ik heb gezegd dat er een hele batterij aan ambtenaren is en dat zij mogelijk – dat heb ik van Bram Moszkowicz geleerd – minder welwillend zijn. Dat is geen waardeoordeel; dat is gewoon een feitelijke constatering.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik geef geen oordeel over Moszkowicz, maar iedereen die op het terrein van de luchtvaart actief is, staat voluit achter datgene wat er wordt gedaan en wat de wensen van de Kamer zijn. Laat daar geen enkele discussie over bestaan; de Kamer is de baas. Tot het onmogelijke is niemand gehouden, maar u moet mij daarop aanspreken. Ik ga echt voluit voor het neerzetten van een positie voor al die gebruikers van Schiphol. Daarbij zonder ik niemand uit, maar je kunt niet 120 of 130 mensen aan die tafel hebben. Dat werkt niet. Vandaar dat ik probeer te kijken naar representatie: wie is bereid en in staat om een selectieve groep te vertegenwoordigen?

De heer **Graus** (PVV): Ik noem luchtvaartmaatschappijen niet graag, maar ik word nu uitgelokt, want de staatssecretaris noemde luchtvaartmaatschappijen. Transavia en KLM zijn inderdaad broekzak-vestzak. Dat lijkt mij dus heel duidelijk niet verstandig. Bij easyJet gaat toch mijn nationale hart spreken. Ik vind dan ook dat het Arke moet worden; dat is heel eenvoudig. Bovendien: niemand anders heeft zich gemeld. Arke zei telkens dat het graag wilde meedoen. Arke heeft zich aangeboden. Wie het eerst komt, die het eerst maalt. Daarom zeg ik: Arke aan tafel; einde oefening. Zo eenvoudig is het. Ik moet een keuze maken.

De **voorzitter**: Ik heb geen vraag gehoord.

De heer **Graus** (PVV): Jawel. Ik zei zojuist al dat de BARIN geen goede vertegenwoordiger is van de beoogde luchtvaartmaatschappijen. Dat vind ik belangrijk. De BARIN wordt het sowieso niet.

De **voorzitter**: Hebt u een concrete vraag voor de staatssecretaris?

De heer **Graus** (PVV): Ik verwacht nu een concreet antwoord naar aanleiding van wat ik heb gezegd.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik geef geen waardeoordeel over de BARIN. Als een maatschappij zich onvolledig vertegenwoordigd voelt door haar eigen organisatie, is het niet aan mij en ons om daar een oordeel over te geven. Dan zal die maatschappij zelf aan de bel moeten trekken. De BARIN is de vertegenwoordiger van al die maatschappijen, inclusief ArkeFly. Ik kijk vooral naar de grootte, het aantal vliegbewegingen en het aantal toestellen dat op Schiphol vliegt. Eerlijk is eerlijk, dan is Transavia de tweede maatschappij, na KLM. Transavia heeft een totaal andere prospectus dan KLM. Je kunt daar niet omheen. Laten wij dus proberen om de BARIN op dit specifieke punt wel die belangen te laten behartigen. Als Arke vindt dat de BARIN dat niet goed doet, zal het dat ongetwijfeld op de juiste plek melden, maar laten wij hier niet daarover gaan discussiëren. Ik vind met u dat al die geluiden aan die tafel gehoord moeten worden. Het is aan de vertegenwoordiger van die maatschappijen om dat helder te maken. Ik wil dit nog weleens duidelijk maken. Als dat kan helpen, doe ik dat graag, in uw geest.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij bewijst deze discussie dat aan de Alderstafel niet iedereen vertegenwoordigd wordt. Er ligt daarover een keiharde motie. Die is overigens niet gesteund door de SP-fractie, maar aangenomen Kamer moties moeten uitgevoerd worden. In die motie wordt gevraagd om ook luchtvaartmaatschappijen die zich op vakantiebe-

stemmingen richten, vertegenwoordigd te laten worden aan de Alderstafel. Ik constateer hier dat die motie gewoon niet wordt uitgevoerd. De SP-fractie vraagt om de milieuorganisaties, maar ook de organisaties die op een gegeven moment eruit zijn gestapt of eruit zijn gegooid, aan tafel uit te nodigen. Ook dat wordt niet gedaan. Dit bewijst toch dat de Alderstafel niet representatief meer is?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik neem daar volstrekt afstand van. U haalt er nu een paar andere dingen bij, maar ik wil nog graag tegen de heer Graus zeggen dat de maatschappijen in het gesprek met de heer Alders duidelijk hebben gemaakt dat zij zich vertegenwoordigd voelen door de BARIN. Als de heer Graus dit niet gelooft, ben ik graag bereid om de Kamer de brief die de heer Alders met zijn rapportage naar mij heeft gestuurd, te doen toekomen. Dan heeft de Kamer dat zwart op wit. Ik kan het niet helderder zeggen. Dan weet de Kamer precies wat de heer Alders met de maatschappijen heeft besproken en wat zij hebben afgesproken. Veel ingewikkelder wil ik het niet maken, want dan wordt het een welles-nietesspel. Wat de representativiteit van de Alderstafel als geheel betreft, ben ik het volstrekt oneens met de heer Bashir als hij meent dat de bewonersgroepen en de mensen uit de regio daarbij niet vertegenwoordigd zijn. Ik ben daar een- en andermaal geweest en de Alderstafel is een imponeerende groep van vertegenwoordigers die allemaal hun zegje doen en allemaal een eigen standpunt hebben. Het is een gegeven dat één groep daaruit is gestapt. Dat Natuur & Milieu er niet meer direct bij betrokken is, heeft te maken met het feit dat het thema «geluid» bij die organisatie niet meer prioritair op de agenda stond of staat. Het is echter natuurlijk volstrekt onzin om te zeggen dat de Alderstafel niet representatief is. Ik wijs erop dat Alders ook in de afgelopen maanden een-en andermaal heeft gesproken met alle betrokkenen en dat, voor zover dat nog nodig was, de neuzen dezelfde kant uit zijn gezet. De heer Van Ojik heeft zeer recent met betrekking tot de door de Kamer aangezwengelde discussie gezegd dat je een broedende kip niet moet storen; dat heb ik volgens mij ook in het vragenuur tegen de heer Bashir gezegd. De Alderstafel is voor ons buitengewoon waardevol en ik neem echt ferm en fier afstand van de suggestie dat de Alderstafel niet representatief zou zijn.

De **voorzitter**: Ik vraag de staatssecretaris om iets bondiger te antwoorden, omdat wij anders erg uit de tijd gaan lopen. De heer Bashir heeft een vervolgvraag.

De heer **Bashir** (SP): De heer Graus gaat over zijn eigen motie en over de vraag of die motie voldoende is uitgevoerd. Ik constateer echter dat in de motie niet wordt gevraagd om de BARIN aan tafel te zetten; er wordt gevraagd om een vertegenwoordiger van de vakantieluchtvaartmaatschappijen aan tafel te zetten. Ik heb de staatssecretaris zojuist en in eerdere debatten echter ook gevraagd om toch nog een poging te wagen om de bewonersorganisatie die eruit is gestapt, er weer bij te betrekken. Het feit dat er geen poging wordt ondernomen om iedereen hierbij te betrekken en ook echt aan tafel te zetten, bewijst weer dat de Alderstafel niet volkomen representatief is. Wat is erop tegen om nog een poging te wagen om de bewonersorganisatie er weer bij te krijgen?

Staatssecretaris **Atsma**: Ook hier neem ik afstand van. De heer Alders probeert ieder kwartaal in gesprek te komen met deze bewonersgroep. De bewonersgroep heeft een standing invitation en is dus welkom, maar de bewonersgroep moet zelf ook willen. Het is echt niet zo dat de bewonersgroep de deur is geweest. Het is aan de bewonersgroep zelf om weer aan te schuiven. De deur staat altijd open. Dat weet iedereen. Daar hebben wij geen discussie over. Ik zal de heer Alders, mede naar aanleiding van uw

oproep, nog eens vragen of hij ook in 2012 nog een poging doet om met die groep, die eruit is gestapt, in gesprek te gaan. Dat vind ik prima. De deur staat altijd open. Ik weet dat bij Alders de deur en, als het moet, zelfs ook alle ramen openstaan.

De heer **Bashir** (SP): Dank u voor die toezegging.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Ik heb een vraag over de reactie van het kabinet, die voor de zomer zal komen. Neemt de staatssecretaris daarin de inzet op de door mij benoemde knelpunten mee en geeft hij daarbij ook aan waarop hij gaat inzetten, bijvoorbeeld op een aantal opstelplaatsen of op een mogelijke uitloop van 23.00 uur naar middernacht? Die randvoorwaarden zijn immers indicatief voor maatschappijen. Dan kunnen zij ervoor kiezen om naar Lelystad te gaan, op Schiphol te blijven of mogelijkerwijs zelfs naar Twente te gaan, waar een baan van 3 000 meter ligt. Dan wordt ook duidelijk hoe scherp de selectiviteit op Schiphol ingezet moet worden. Als veel maatschappijen ervoor kiezen om daar te blijven, zul je immers op een andere wijze moeten zorgen voor selectiviteit en voor de uitplaatsing van het aantal vluchten.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat laatste deel ik. Het zal dus vooral een kwestie zijn van verleiding. Je moet maatschappijen ertoe verleiden om naar Eindhoven of Lelystad te gaan. Daar komt op enig moment misschien een sturingsinstrument bij. Dat is nu niet aan de orde. Daarom is het goed dat die gesprekken worden gevoerd. De door u genoemde knelpunten – de opstelplaatsen, de lengte van de baan en de landzijdige ontwikkeling – staan natuurlijk allemaal hoog op de agenda, maar wel in de juiste volgorde. De Kamer heeft mij negen maanden geleden een stappenplan gevraagd. Dat stappenplan begon met de stappen met betrekking tot het luchtruim. Vervolgens komt het Aldersadvies. Nu komt het «luchtruimoordeel». Wij komen met onze reactie. Ik heb goede hoop dat er perspectief is. Ik deel de sombere scenario's van sommigen, alsof er niemand naar Lelystad zou willen, dus niet. Er is echter natuurlijk alle begrip voor dat een maatschappij die nu wordt gevraagd om naar Lelystad te gaan, de situatie daar bekijkt en vindt dat die onvoldoende is en dat Lelystad voor haar niet aantrekkelijk is. Er zal dus echt geïnvesteerd moeten worden. Gelet op het grote oppervlak dat in Lelystad beschikbaar is, zal er meer locatieruimte moeten worden gevonden voor overnachtingen. Er zal ook geïnvesteerd moeten worden in een vernieuwde langere baan. Dat zijn vervolgstappen, maar eerst moet je natuurlijk weten of er überhaupt gevlogen kan worden. Die duidelijkheid komt voor de zomer. Ons oordeel over de Alderstafel en over het andere komt zo snel mogelijk daarna, zoals ik al heb toegezegd.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): De staatssecretaris gaat uit van verleiding van maatschappijen. Hij zei dat er op termijn misschien een sturingsinstrument komt. Wanneer komt dat aan de orde en hoe kan dat sturingsinstrument eruit gaan zien?

Staatssecretaris **Atsma**: Als de groei op Schiphol zich doorzet zoals die zich nu manifesteert, zullen wij de 510 000 vliegbewegingen eerder bereiken. Wij hebben een zeer nadrukkelijke keuze gemaakt over wat wij voorhebben met Schiphol en over wat wij daar willen hebben. Dan komt ook dit ongetwijfeld aan de orde, maar ik vind het te prematuur om daar nu op vooruit te lopen. Het is natuurlijk ook aan de andere luchthavens om de maatschappijen te verleiden. In dat opzicht zeg ik tegen de heer Graus dat ik het positief vind dat op dit moment al met drie maatschappijen concreet wordt gesproken over Lelystad. Laten wij hopen dat er daar nog snel drie of vier bij komen, want dat zou betekenen dat de businesscase sneller rond te maken is.

Ik ga nu in op de luchthaven Twente. Binnen drie maanden moet de aanbesteding van die luchthaven afgerond zijn. Pas daarna is duidelijk of er een sluitende businesscase is. Dan zullen wij zo snel mogelijk het noodzakelijke besluit, het luchthavenbesluit, moeten nemen. Ik heb de Twentse regio aangegeven dat wij voluit bereid zijn om daaraan mee te werken als alle seinen op groen worden gezet. Dit betekent dat er belangstelling van maatschappijen moet zijn om op Twente te vliegen. Zeer recent was ik bij TUI in Enschede. Ook ArkeFly heeft aangekondigd dat het, hoe dan ook, ook op Twente wil vliegen. De omvang van de vloot van ArkeFly is bekend. Dat is dus een belangrijke toezegging. Zo hebben misschien nog meer maatschappijen «Twente» al met potlood in hun agenda geschreven. Dit hangt dus af van de vraag of de aanbesteding goed uitpakt. Laten wij hopen dat dit lukt.

Kan Twente een vliegveld van nationale betekenis worden? Mijn antwoord daarop is voluit «ja». Dat geldt overigens ook voor Beek, Eelde en Rotterdam-The Hague Airport. Ook dat zijn vliegvelden van nationale betekenis. Het enige verschil is dat wij met betrekking tot de overloop en de invulling van het begrip «selectiviteit» op Schiphol hebben gezegd dat het voor de hand ligt dat de echte overloop plaatsvindt in Eindhoven en Lelystad. Ik heb in mijn eerste zinnen al aangegeven dat dit vooral is gebaseerd op een maatschappelijke kosten-batenanalyse, waarbij de omgeving, de maatschappijen en de passagiers zijn betrokken. De beste resultaten worden verwacht in Eindhoven en in Lelystad; daar gaat de voorkeur dus naar uit.

Ik heb tegen de heer Den Oudsten, de burgemeester van Enschede, gezegd dat de markt natuurlijk zelf bepaalt of men op Twente wil vliegen. Dat wordt niet bepaald door het Rijk en dat zal het Rijk ook niet gaan bepalen. Als een maatschappij naar Twente wil, is dat prima, maar er komt geen forse bijdrage van het Rijk of van de regionale overheden. Meer dan ooit kijkt Brussel naar kruissubsidiëring en ondersteuning, niet alleen van de grote internationale luchthavens, maar vooral ook van de regionale luchthavens. Dat signaal is een- en andermaal afgegeven. Dat geldt niet alleen voor Twente, maar ook voor Beek, voor Eelde en alle andere regionale luchthavens. Wat dat betreft hebben wij, overigens ook in financiële zin, niet de ruimte om daar fors aan bij te dragen. Dat willen wij ook niet.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ben het spoor kwijt: waar zijn wij nu precies in de beantwoording?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik ben van Schiphol naar Lelystad en van Lelystad naar Twente gegaan.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Die overstap van Lelystad naar Twente kwam voor mij verrassend snel. Vrij vroeg in uw betoog zei u dat wij de tijd hebben. Volgens mij hebben wij één ding niet, namelijk tijd. Het tijdpad geeft aan dat de investeringen in 2014 moeten beginnen om ervoor te zorgen dat, indien mogelijk, rond 2020 gebruik kan worden gemaakt van Lelystad. Mij bekruipt het gevoel dat de houding van de staatssecretaris neerkomt op: Schiphol moet een aantal dingen regelen om orde op zaken te stellen, de Ruttentafel moet een aantal dingen regelen en de Alderstafel moet een aantal dingen regelen. Ik ben een beetje kwijt waarop u nu regie voert en waarop u stuurt.

Staatssecretaris **Atsma**: Het begrip «tijd» gebruikte ik in relatie tot het groeiscenario van Schiphol. De ambitie ten aanzien van Lelystad is volstrekt helder. In 2012 zijn belangrijke stappen gezet. Ik hoop dat die stappen een positief vervolg krijgen en dat daar in 2014 en 2015 full swing aan de gang kan worden gegaan met het hele investeringstraject. Wat mij betreft, geldt daarbij: hoe eerder, hoe beter. Met «tijd» doelde ik op de

ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen naar meer dan 510 000. De ontwikkeling is op dit moment zeer positief. Er zit groei in. Het mooie is dat er meer passagiers komen dan sommigen hadden verwacht in relatie tot het aantal vliegbewegingen. Er wordt dus met grotere toestellen gevlogen. Dat heeft veel voordelen. In die zin moet u het door mij genoemde begrip «tijd» zien. Wij zitten nog niet op die 510 000.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen gaat door. Ik onderschrijf het positieve scenario van de heer Grashoff helemaal niet. Ik denk dat wij veel eerder naar die 510 000 gaan. Als wij niet in staat zijn om de kaders vast te stellen en te bepalen of «Lelystad» überhaupt haalbaar is, maar al wel in een scenario zitten waarin wij maatschappijen dwingen om daar naartoe te gaan omdat dat momentum eerder komt, komen wij of luchtvaartmaatschappijen in een soort catch 22 terecht. Ik heb ook een vraag over Twente: wat houdt «nationaal belang» precies in? Welk belang heeft men bij het stempel «nationaal belang» of welk voordeel heeft men daarvan?

Staatssecretaris **Atsma**: Wat het groeipad van Schiphol betreft: wij zijn er in de scenario's van uitgegaan dat wij in 2020 op circa 510 000 vliegbewegingen zitten. Ook nu het met de economie slechter gaat, zitten wij nog steeds in dat scenario. Daarom herhaal ik dat wij tijd hebben, maar in 2015 willen we al full swing los kunnen in Lelystad. Dat tempo hebben wij versneld. Dit betekent dat iedereen alle zeilen moet bijzetten. Wij hebben aan Alders en aan de LVNL gevraagd om met vaart te kijken naar de mogelijkheden voor de luchtvaart op Lelystad. Dat is vooral op aandringen van de Kamer gebeurd. Wij zitten op schema. Als mevrouw Kuiken vindt dat we nu al meer drang en dwang op de maatschappijen moeten uitoefenen ...

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Hier maak ik bezwaar tegen. Ik heb gezegd dat ik de regie van de staatssecretaris op dit proces mis. Er zijn immers nog heel veel haken en ogen. Als de staatssecretaris niet in staat is om ervoor te zorgen dat het tijdspad gehaald wordt, komen wij in een scenario dat wij allemaal niet willen en waarin vliegtuigmaatschappijen wellicht al gedwongen worden tot uitplaatsing, zonder dat de faciliteiten en randvoorwaarden al geregeld zijn. Misschien komen wij dan in een Raad van State-situatie terecht.

Staatssecretaris **Atsma**: Het verbaast mij dat mevrouw Kuiken de regie mist. Juist ten behoeve van de regie hebben wij de afgelopen maanden op alle mogelijke momenten de verlopen ingetrokken om te bekijken hoe snel wij een en ander zouden kunnen faciliteren. Mevrouw Kuiken heeft ook gezien wat de Raad van State over Lelystad heeft gezegd. Daarom is het, om de Raad van State straks mee te kunnen krijgen, des te noodzakelijker dat je duidelijk kunt maken dat er sprake is van belangstelling, potentieel en mogelijkheden, dat de regio dit accepteert en dat er ook andere faciliteiten zijn die het vliegen mogelijk maken. Zeg dus niet dat er geen regie is, maar je moet alles wel in de juiste volgorde doen. Ik houd mij precies aan het pad dat de Kamer mij heeft voorgehouden. Rond de zomer krijgt de Kamer de stand van zaken met betrekking tot Lelystad en ook het door de Kamer gevraagde vervolgtraject. Dat moet echter wel in de goede volgorde gebeuren. Het heeft geen zin om van alles te organiseren als je niet eens weet of je überhaupt op Lelystad kunt gaan vliegen. Wat het begrip «nationaal» betreft: we hebben slechts één luchthaven die er internationaal substantieel toe doet bij het overeind houden van het netwerk. Dat is Schiphol. Alle andere luchthavens zijn van nationale betekenis. Soms ondersteunen zij Schiphol en soms kunnen zij de cijfers op eigen initiatief in het zwart houden. Dat is volstrekt helder. Die luchthavens vallen dus onder het nationale regime. Dat zegt verder niets

over de vraag of men internationaal vanaf die luchthavens mag vliegen. Dat gebeurt natuurlijk, maar de prioriteit ligt bij Schiphol. Alles wat Schiphol niet kan accommoderen, moet ergens anders gebeuren. Daarbij hebben wij een voorrangpositie aangegeven voor Lelystad en Eindhoven.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de staatssecretaris verdergaat met de beantwoording. Ik verzoek hem nogmaals om bondiger te zijn, want anders lopen wij waarschijnlijk uit de tijd.

Staatssecretaris **Atsma**: Volgens mij zijn over de andere regionale luchthavens niet veel vragen gesteld, maar wel over Eindhoven. Ik heb al gezegd dat de ontwikkeling daar voorspoedig gaat. In het afgelopen jaar was er een groei van meer dan 20%. Qua grootte en qua passagiersaantallen is het met afstand de tweede luchthaven van Nederland geworden. De verwachtingen voor Eindhoven zijn ook heel positief. Dit betekent dat wij in de gesprekken met Defensie over de luchtruimmogelijkheden, de luchtzijdige ontsluiting, continu de vinger aan de pols willen houden met betrekking tot de huidige en toekomstige mogelijkheden. Op dit moment is echter volstrekt helder wat er kan en wat er mogelijk is. Ook met betrekking tot de landzijdige ontsluiting van Eindhoven zijn gelukkig al goede afspraken gemaakt met de provincie Noord-Brabant. Met betrekking tot Eelde heeft de Raad van State een positieve uitspraak over de baanverlenging. Inmiddels hebben zich nieuwe gegadigden gemeld om van en naar Eelde te vliegen.

Ik kom bij de evaluatie van de Wet luchtvaart, mede in relatie tot de tarievendiscussie en de discussie van de afgelopen maanden tussen KLM en Schiphol. Ik ben blij dat KLM en Schiphol er voor de komende jaren uit zijn gekomen. Ik deel natuurlijk de opvatting van mevrouw Kuiken dat Schiphol voor een groot deel in publieke handen is; dat zeg ik maar even ter geruststelling van de heer Bashir en anderen. Over de tarieven heb ik gezegd dat de evaluatie van de Wet luchtvaart, die nu ter consultatie voorligt, wat mij betreft voor de zomer voor een groot deel moet worden afgerond. Althans, daar krijgt de Kamer duidelijkheid over. Mijn inzet is dat wij ook proberen te komen tot meerjarige afspraken over de tarifiering. Het is immers niet echt bevorderlijk als je ieder jaar een discussie krijgt over de tarieven. De Kamer is bij die discussie betrokken. De Kamer heeft in het verleden een- en andermaal iets gezegd over de tarieven, ook toen de tickettaks werd afgeschaft: wat moest dat betekenen voor de tarifiering, zowel bij de LVNL als bij Schiphol? Ik vind dus dat dat een mooi moment zou zijn om die discussie weer te gaan voeren. Ik streef daarbij dus naar meerjarige afspraken. Betekent dit dat je ook gaat praten over de single of dual till en laat je dus alle activiteiten op en rondom Schiphol meetellen, of zetten wij de inkomsten uit onroerend goed, parkeren en winkels even apart en maken wij een afspraak over de vergoeding die daarvoor wordt betaald, zodat dit uiteindelijk een positief effect kan hebben op de luchtvaarttarieven? Die discussie wordt gevoerd. Dat weet de Kamer, want zij is daar direct bij betrokken. De meeste betrokkenen kiezen, net als in de omringende landen, voor de «dual till»-benadering. Dat heeft ook de voorkeur van het kabinet, maar dit betekent wel dat er heldere afspraken moeten worden gemaakt over de bijdragen uit die tweede inkomstestroom voor het totaal. Wat mij betreft, zal daarover duidelijkheid gegeven worden.

Over de consumentenrechten zijn verscheidene vragen gesteld. De heer Bashir heeft als eerste dit punt geagendeerd. Anderen hebben het ook genoemd, maar ik richt mij tot de heer Bashir, omdat hij daarover in het verleden, overigens met anderen, meer dan eens aan de bel heeft getrokken. De voorgeschiedenis is bekend. Ik heb daarover in december gezegd wat ik kon zeggen, mede gelet op de beperking die de wetgever op dit punt heeft. Ik heb destijds al gezegd dat onze inspectie, als dat kan,

probeert om passagiers die last hebben van vertraging, bij te staan. Zij krijgen dan een advies. Als dat advies positief is, is de kans groot dat zij bij een eventuele zaak de vergoeding krijgen waarop zij recht denken te hebben. Dat is de huidige praktijk. Ook ik vind het buitengewoon vervelend dat bepaalde maatschappijen zich een beetje aan dit regime onttrekken. Wij hebben geprobeerd om een en ander op te zetten via een vorm van zelfregulering. Dat initiatief is in schoonheid gestorven. Vervolgens ben je overgeleverd aan aanvullende wetgeving. Wij hebben gezegd dat die vanwege de rol van de inspectie wat ons betreft niet nodig is. Daar houd ik aan vast.

Dit betekent overigens niet dat er sprake is van «vrijheid, blijheid»; integendeel. Mevrouw Kuiken, de heer Bashir en anderen spraken over misleidende berichten op sites, onder andere van Transavia, waarin wordt gesteld dat pas na vijf uur vertraging een vergoeding mogelijk is. Ook ik vind die berichten onverstandig. Dit raakt het ministerie van Infrastructuur en Milieu overigens niet direct; dit raakt vooral een ander ministerie, maar het is te gemakkelijk om daarnaar te verwijzen. De Reclame Code Commissie heeft hiernaar gekeken en heeft volgens mij een duidelijke uitspraak gedaan. De grens van drie uur staat volstrekt duidelijk in de internationale wetgeving. Niet duidelijk is wat je allemaal onder «overmacht» moet en kunt verstaan. Daar is discussie over ontstaan en daar is nog steeds discussie over. Net als de Kamer, de maatschappijen en de passagiers vinden wij het van groot belang dat die discussie snel tot duidelijkheid leidt. Het is niemand ontgaan dat dit een enorm juridisch getouwtrek is. Ik vind dit persoonlijk heel jammer, want het zou verreweg het beste zijn geweest als de maatschappijen de stap hadden willen zetten die zij hadden kunnen zetten. Dat heeft echter alleen zin als iedereen zich daaraan wil houden en als iedereen zich aan uitspraken wil conformeren. Als je zo'n zelfreguleringsinstrument opzet, kan het niet zo zijn dat de maatschappijen die zich daaraan conformeren, alsnog met rechtszaken worden geconfronteerd. Dat is de kern van de oude discussie, die wij nu niet gaan herhalen. Ik ben het er echter mee eens dat er geen sprake mag zijn van misleiding.

Er is ook een vraag gesteld over de rol van de inspectie ten aanzien van de informatie die door KLM is gegeven. Mijn informatie is dat de tekst is aangepast en dat de nieuwe tekst goed is. Hoewel ik niet iedere dag kijk naar wat de inspectie doet – integendeel, ik zou dat niet eens durven – heb ik de overtuiging dat datgene wat toen is aangekaart, is geregeld.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb destijds inderdaad aangekaart dat KLM misleidende informatie verspreidde. De inspectie heeft toen opgetreden door een officiële waarschuwing te geven. De inspectie zou nu dus ook kunnen optreden tegen Transavia. Je kunt zeggen dat dit een zaak is tussen Transavia en degene die bij de Reclame Code Commissie heeft geklaagd, maar ook de inspectie heeft natuurlijk een verantwoordelijkheid. Als Transavia doorgaat met het verspreiden van die onjuiste informatie, blijven de consumenten niet weten waar zij aan toe zijn en welke rechten zij hebben.

Staatssecretaris **Atsma**: De inspectie heeft gekeken naar de vervoersvoorwaarden van Transavia, en die kloppen. De vervoersvoorwaarden zijn dus conform de Europese afspraken. Daar heeft de inspectie naar te kijken. De inspectie gaat niet over misleidende of op misleiding gelijkende uitingen. Daar hebben wij andere toezichthouders voor. De inspectie heeft dus vooral naar de vervoersvoorwaarden gekeken. Dat zouden de klanten natuurlijk ook kunnen doen. Dan zouden zij weten dat het daar kennelijk iets genuanceerder is geformuleerd. De inspectie weet hiervan, we hebben ernaar gekeken en de Reclame Code Commissie en anderen zullen hier ongetwijfeld naar kijken. Ik neem aan dat datgene wat hier gewisseld wordt, ook door Transavia wordt gehoord.

De heer **Bashir** (SP): De vorige keer dat de inspectie optrad naar aanleiding van mijn klacht over de folder van KLM, leidde dat tot directe acties bij KLM en is de informatie aangepast. Het lijkt mij dus logisch dat de inspectie net zo doortastend optreedt als de vorige keer, want anders moeten wij met onze klachten iedere keer bij een andere instantie zijn.

Staatssecretaris **Atsma**: Dit heeft betrekking op reclame-uitingen en daar gaan wij niet over. Wij bekijken wat men feitelijk doet: doet men feitelijk dingen die conform de wet zijn? De door mij genoemde vervoersvoorwaarden kloppen, maar ik zal tegen de inspectie zeggen dat het goed is om bij het volgende bezoek – dat kan al heel snel plaatsvinden – ook dit punt nog even mee te nemen. Ik herhaal echter dat de Reclame Code Commissie hiernaar kijkt. De Consumentenbond heeft aan de bel getrokken en die is in het algemeen heel goed in staat om, als er sprake is van misleiding, dat snel scherp te krijgen. Uiteindelijk gaat het om de vraag waar de passagier recht op heeft. Op basis van de voorwaarden kan de passagier nog precies hetzelfde doen als wat hij vóór die uiting kon: als er drie uur vertraging is en als er reden is om aan de bel te trekken, kan hij dat doen.

Ik kom bij de overige vragen. Ik ben al ingegaan op de vragen van mevrouw De Caluwé over de klachten, de ruzie en Eelde. Naar aanleiding van opmerkingen van de heer Haverkamp heb ik gesproken over Alders, de tarieven, de betekenis van de twin airport en de dual till.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb een vraag over de rechten van passagiers. Ik kan mij herinneren dat al in december vorig jaar is verzoekt om de drempel voor sanctiëring van vliegtuigmaatschappijen bij overtredingen en het niet nakomen van rechten van passagiers te verlagen. Is daar sindsdien iets mee gedaan? Zo niet, dan breng ik die suggestie nu naar voren. Als dat handiger is, mag de staatssecretaris in de tweede termijn hierop reageren.

Staatssecretaris **Atsma**: Misschien kunt u de vraag nog even verduidelijken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Als vliegtuigmaatschappijen de rechten van passagiers overtreden, bijvoorbeeld door het niet nakomen van verplichtingen of door misleiding, zijn nu vaak 40 overtredingen nodig om überhaupt tot een boete te komen. Onze suggestie is dat die drempel zou moeten worden verlaagd. Dit idee komt oorspronkelijk van de ANWB en stamt al uit december.

Staatssecretaris **Atsma**: Het gaat natuurlijk om de proportionaliteit. Bij een vliegtuig met een paar honderd mensen gaat het al om een paar honderd keer dezelfde overtreding. Dan gaat het heel snel. We moeten dus heel scherp bekijken over welk type overtredingen je het hebt. Als een paar honderd passagiers gedupeerd worden door een fout, is dat een andere overtreding dan iets wat de vliegveiligheid in gevaar zou kunnen brengen. Ik zou dus niet meteen willen zeggen dat je hiervoor een lijn zou moeten uitstippelen. Ik ben graag bereid om daar schriftelijk op te reageren. Dat lijkt mij verstandig, want anders worden appels vergeleken met peren. Dat lijkt mij niet verstandig.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik zou graag willen dat u in die reactie ingaat op het sanctieregime.

Staatssecretaris **Atsma**: Het sanctieregime is bekend en is ook naar de Kamer gestuurd, maar in het kader van de proportionaliteit moet je wel weten over welk type overtreding je het hebt als bij 40 overtredingen een

ander regime zou gaan gelden. Ik wil die vraag dus graag meenemen en ik kom daar schriftelijk op terug.

De heer Haverkamp vroeg of de afwijkingen verklaarbaar zijn. Als er sprake is van afwijking die wordt veroorzaakt door de gezagvoerder, wordt natuurlijk meteen aan de bel getrokken, maar er zijn ook afwijkingen die te maken hebben met geheel andere omstandigheden die geen enkele relatie hebben met bijvoorbeeld de veiligheid. Dan hoeft er op zich geen enkele actie ondernomen te worden.

De DEGAS heeft op verzoek van het ministerie een aantal elementen bekeken die de vliegveiligheid raken. Dat rapport kwam vorige week tot mij via een artikel in een van de landelijke dagbladen. Dat is bijzonder als je hebt gevraagd om dat rapport. In dat rapport staat onder andere dat de bezuinigingen zouden leiden tot grotere risico's voor de vliegveiligheid. Ik heb geen enkele indicatie dat dit het geval is. Sterker nog: bezuinigingen zullen en mogen nooit neerslaan op controles en inspectie op punten waar in algemene zin sprake is van risico's. Op het punt van bijvoorbeeld de passagiersrechten en de consumentenpositie is er juist sprake van «een tandje minder». Ik ben dus heel benieuwd naar de inhoud van het rapport. Ik heb er zelf inhoudelijk nog onvoldoende kennis van kunnen nemen, maar ik zeg toe dat wij ook in relatie tot de andere al door mij aangekondigde brieven, dus voor de zomer, ook met de inhoudelijke reactie op het DEGAS-rapport komen. Het kan niet zo zijn dat een bezuiniging leidt tot minder veiligheid in het luchtruim of op de grond. Als dat zo zou zijn, zouden wij een totaal verkeerd pad op gaan. Dat wil ik niet; dat wil niemand en ook de inspectie wil dat niet. Ik ben dus heel benieuwd naar de verdere analyse van de DEGAS.

Ik wil wel extra aandacht besteden aan de conclusie dat de discussie over de consumentenrechten, de drie-uursdiscussie en de overmachtperikelen op sommige terreinen zou leiden tot minder zorgvuldigheid. Als daar een causaal verband tussen zou zijn, zou dat alle redenen zijn om meteen aan de bel te trekken. Daar krijgt de Kamer dan per ommegaande bericht over. Dat is echt iets waaraan aandacht moet worden besteed.

De heer **Graus** (PVV): Ik mag niet meer interrumperen, maar enkele vragen zijn nog niet beantwoord. Ik weet niet of wij dat nu al mogen aangeven.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik loop de partijen langs.

De **voorzitter**: De staatssecretaris komt ongetwijfeld nog toe aan de vraag van de heer Graus.

Staatssecretaris **Atsma**: De heer Bashir heeft opmerkingen gemaakt over de positie van Lelystad. Hij is helder. Ik ben altijd blij met partijen die helder zijn. Ik ben ook blij dat de Kamer de opvatting van de heer Bashir over Lelystad niet deelt. De heer Haverkamp benadrukte terecht dat de Kamer een- en andermaal uitspraken hierover heeft gedaan en via de Luchtvaartnota keuzes heeft gemaakt. Ik begrijp dat misschien niet iedereen die keuzes onderschrijft. Op de Alderstafel ben ik uitvoerig ingegaan, evenals op andere vragen over Schiphol.

De heer Grashoff wees op de toekomst van de luchtvaart met betrekking tot de huidige economische situatie: hij vindt het nog maar de vraag of de groei zo snel gaat. Hij wees ook op de milieubelasting. De luchtvaart in Nederland staat op het punt van milieu en duurzaamheid wereldwijd met stip op nummer 1. De heer Graus verwees daar terecht naar. Nederland staat op het punt van de duurzaamheid echt buitengewoon hoog op de ladder. KLM vloog als eerste vliegtuigmaatschappij op biokerosine naar Parijs. KLM zal straks ook op biokerosine naar de Rio+20-conferentie in Rio de Janeiro vliegen. KLM loopt op dat punt voorop. Schiphol is een van

de duurzaamste luchthavens ter wereld en is op weg naar volledige energieneutraliteit. Ook alle andere Nederlandse luchthavens hebben overigens die ambitie en dat is alleen maar goed.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Een debat over de zogenaamde milieuvriendelijkheid van de luchtvaart en ook van de biokerosine zou heel interessant zijn. Ik denk dat wij op dat punt een verschil van inzicht hebben. Als de staatssecretaris de duurzaamheid zo hoog in het vaandel heeft, voelt hij er dan voor om de luchtvaarttarieven zodanig aan te passen dat ook vervuiling een onderdeel wordt van een gedifferentieerd tarief?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb met belangstelling kennisgenomen van opmerkingen die uw fractievoorzitter eerder deze week maakte bij de presentatie van een nieuw manifest of program over de ambities waar Nederland op het punt van de financiële kaders voor staat; laat ik het maar positief formuleren. Juist op het punt van kerosine en brandstof kiest uw partij voor een zeer forse verhoging van accijnzen. Ik denk niet dat je 17 miljoen Nederlanders daar op dit moment heel blij mee maakt. In navolging van de heer Graus en anderen zeg ik dat je in de luchtvaart, waarin Nederland een van de grootste mondiale spelers is, rekening moet houden met het internationale speelveld. Dat is het vertrekpunt. Als je jezelf uit de markt prijst, zoals u wilt, weet je ook dat de 120 000 banen op en rond Schiphol binnen de kortste keren op de tocht staan. Dat neem ik niet voor mijn verantwoording, maar u wel. Dat is uw keuze. Ik vind dat je dit soort zaken alleen in mondiaal verband kunt bespreken en aanpakken. Als GroenLinks op dit punt een eigen koers wilt varen in Nederland, wens ik GroenLinks veel succes, maar ik denk dat het dan snel voorbij is met de luchtvaart in Nederland. Misschien is dat uw doel, want we verschillen van mening over de betekenis van de luchtvaart.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Het is natuurlijk leuk om enige reflectie te krijgen op onze plannen voor verduurzaming van de economie. In de regel pakken die plannen bij doorrekening overigens buitengewoon positief uit voor de werkgelegenheid, waarvan akte. Ik heb echter geen antwoord gekregen op mijn vraag: is de staatssecretaris bereid om te overwegen om de uitstoot van vliegtuigen een rol te laten spelen in de gedifferentieerde tarieven?

Staatssecretaris **Atsma**: Met betrekking tot een mondiale luchthaven zoals Schiphol, die wereldwijd toonaangevend is en aan de top staat, en KLM, die ook een wereldspeler is, kun je niet spreken over eenzijdige accijnsverhoging, in dit geval op kerosine. Dat staat nog los van het feit dat dit op basis van de ICAO-verdragen totaal niet mag. Ik zal mijzelf niet herhalen, maar als wij dit via een eenzijdige proclamatie van GroenLinks zouden afkondigen, zou dat echt de bijl aan de wortel zetten van de luchtvaart in Nederland. Ik ben daar dus tegen en ik geloof er niets van dat dit zou leiden tot een vergroting van de werkgelegenheid. Integendeel, Nederland is op dit moment juist vanwege het gunstige vestigingsklimaat in trek en Schiphol is juist vanwege de rol als gateway naar de rest van de wereld in trek. Dat maakt Schiphol en Amsterdam sterk en dat moeten wij koesteren. Ik ben het overigens wel met u eens dat je, indien mogelijk, aan hinderbeperking kunt doen.

Dat brengt mij bij de vraag van de heer Haverkamp over de CDA's, de glijvluchten. Alders heeft ook met de omgeving afspraken gemaakt over hoe hinder zo veel mogelijk en zo goed mogelijk kan worden beperkt. Een van de opties die daarbij naar voren is gebracht – daar wordt op dit moment ook uitvoering aan gegeven – is het versneld invoeren van CDA's. De praktijk blijkt echter iets weerbarstiger te zijn dan de theorie. Daarom blijft Alders deze weken en de komende maanden verder in

gesprek met Schiphol, de LVNL, de maatschappijen en de omwonenden over verbetering van het systeem van de glijvluchten. Daar zit soms spanning tussen, want de glijvluchten vinden nu vooral plaats in de avonduren en hebben ook impact op het vliegverkeer op en rond Schiphol. De glijvluchten moeten dus op het juiste moment kunnen plaatsvinden en tegelijkertijd wil je voorkomen dat het aantal mensen met geluidhinder toeneemt. Als je dit in de avond doet, is het dus best mogelijk dat er sprake is van een niet voorzien negatief effect. Kortom, dit is een onderwerp van gesprek. Wij blijven ervan uitgaan dat glijvluchten echt een meerwaarde kunnen hebben voor de hinderbeperking, maar dat is tot nu toe onvoldoende uit de verf gekomen.

De **voorzitter**: Ik wil de staatssecretaris even onderbreken, want de heer Grashoff heeft een vraag.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): De staatssecretaris weidt over van alles uit, maar een eenvoudige vraag over differentiatie van luchthaventarieven kan of wil hij blijkbaar niet beantwoorden.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb die vraag beantwoord. Ik heb gezegd dat je de positie van Schiphol mondiaal moet bekijken. Je moet de luchthaven zien in relatie tot Heathrow, Frankfurt, Charles de Gaulle, John F. Kennedy en de havens in India en China. Je moet er vooral voor zorgen dat Schiphol concurrerend is en blijft. Dat is de inzet van het kabinet, de maatschappijen en van Schiphol zelf. Differentiatie kan, maar moeten we relateren aan een gelijk speelveld. Je kunt jezelf maar één keer uit de markt prijzen. En dan ben je weg.

Dan kom ik op de Buitenveldertbaan en het grote aantal vluchten. Daar zijn meerdere redenen voor. De heer Alders gaat deze of komende week met de omwonenden in gesprek. Hij is ook al het gesprek aangegaan om de toename van het aantal vluchten te verklaren. Die heeft namelijk te maken met de weersomstandigheden. Het moge duidelijk zijn dat de baan niet gebruikt wordt als dat niet nodig is. Dat was en is de ambitie. Juist in het Aldersakkoord zijn daar duidelijke afspraken over gemaakt. Als er meer gebruik van wordt gemaakt dan voorzien, moet daar een sluitende verklaring voor zijn. Die is de heer Alders op dit moment met de regio aan het doornemen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Krijgen wij daar nog een terugkoppeling van?

Staatssecretaris **Atsma**: Die komt er uiteraard. Dit punt is namelijk integraal onderdeel van de Alderstafel en de afspraken. Het geldt zowel voor de Buitenveldertbaan als voor de glijvluchten. We zitten in het tweede jaar van het experiment, dus die terugkoppeling komt absoluut nog wel.

De heer Verhoeven heeft verder vragen gesteld over de werkelijke informatie over kosten, reistijd en dergelijke. Over de kosten hebben we gelukkig in het verleden heldere afspraken gemaakt. Transparantie in tarieven moet er zijn. De heer Verhoeven weet dat ongetwijfeld. Wat de reistijden betreft mag er geen sprake zijn van een verkeerde voorstelling van zaken. Mocht zo iets wel aan de orde zijn, dan is er internationale wetgeving die daarop toeziet. Daar zal op gecontroleerd moeten worden. Wat betreft de selectiviteit ben ik al uitvoerig op de vragen van de heer Verhoeven en mevrouw Wiegman ingegaan. Dat geldt ook voor de vragen over Lelystad.

De heer Graus sprak over de magere belangstelling voor vliegen op Lelystad. Ik kan niet anders dan bevestigen dat er op dit moment niet wordt gevlogen en dat maatschappijen een instelling van «eerst zien en dan geloven» hebben. Daarom is het goed dat de heer Alders met de eerste maatschappijen aan tafel zit om die ervan te overtuigen dat

Lelystad een plus kan bieden voor hun businesscase. Toch moet Lelystad zelf die maatschappijen verleiden. Dan kunnen mensen of maatschappijen eventueel wel met de tarieven over de streep getrokken worden. Ook consumenten en passagiers moeten worden verleid, bijvoorbeeld via de parkeertarieven. Bij Eelde en Eindhoven bijvoorbeeld is het parkeren een stuk goedkoper dan bij Schiphol. Dat kan een verleidingsmechanisme zijn waarvoor sommige mensen heel gevoelig zijn.

De heer **Graus** (PVV): Welke middelen heeft de overheid om luchtvaartmaatschappijen te dwingen om naar Lelystad te gaan? Ik heb heel duidelijk gemeld dat niemand ernaartoe wil, op twee prijsvechters na dan. Of we dat moeten willen, is ook nog een vraag waarop ik een reactie had gevraagd. Welke middelen heeft de overheid om maatschappijen te dwingen om naar Lelystad te gaan?

Staatssecretaris **Atsma**: Die heb ik nu niet. Als het enigszins mogelijk is, moet je die eigenlijk ook niet willen hebben. Het is een kwestie van marktwerking. We hebben echter wel een beleid dat wat betreft Schiphol volstrekt helder is. Dat beleid zal Schiphol moeten uitvoeren en daarvoor zal het ook keuzes moeten maken. Maar maatschappijen dwingen ergens naartoe te gaan, is niet aan ons. Nu komen er bijvoorbeeld maatschappijen uit Duitsland naar Nederland omdat daar de tickettaks is ingevoerd, terwijl die in Nederland is afgeschaft. Luchtvaartmaatschappijen kiezen er zelf voor om naar Nederland te komen. Wij kunnen hen niet dwingen, wel verleiden. Luchthavens weten natuurlijk heel goed hoe ze dat handen en voeten moeten geven. Daarbij moet altijd in acht worden genomen dat de nationale en Brusselse wet- en regelgeving randvoorwaarden en grenzen stelt aan wat overheden kunnen doen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Zegt de staatssecretaris dus dat wij geen middelen hebben om luchtvaartmaatschappijen die niet zouden willen, eventueel uit te plaatsen? We hebben het Aldersakkoord gebaseerd op selectiviteitscriteria die ingevuld moeten worden. Op een bepaald moment zullen we keuzes moeten maken. Begrijp ik nu van de staatssecretaris dat het onmogelijk is om die keuzes te maken?

Staatssecretaris **Atsma**: Zoals ik al heb gezegd, is het vooral aan Schiphol om te werk te gaan op basis van de handreiking in de Luchtvaartnota. Dan doel ik op de matrix die daarin zit. Daar is ook door de landsadvocaat naar gekeken. Hij heeft naar de eerste opzet gekeken en zal ook naar de uitwerking kijken. Uiteindelijk heb je natuurlijk wel een instrumentarium nodig als er niet volgens de uitgangspunten van de Luchtvaartnota wordt gewerkt. Daar ben ik volgens mij helder over geweest. Het is dus aan Schiphol om invulling te geven aan het begrip «selectiviteit». Dat doet het samen met andere betrokkenen. Als de groei blijft doorgaan en niemand wil bewegen, moet de overheid optreden. Die stap zetten we nu zeker nog niet, maar op termijn hebben we een instrumentarium achter de hand om te realiseren wat er in de Luchtvaartnota is vastgelegd. Het luchthavensysteem biedt daartoe de mogelijkheid. Dat moeten we ook duidelijk tegen elkaar zeggen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Indien noodzakelijk zorgt de staatssecretaris dus voor een instrumentarium om de afspraken uit de Luchtvaartnota daadwerkelijk te implementeren. Mag ik het zo samenvatten?

Staatssecretaris **Atsma**: Ja, uiteraard binnen de juridische kaders. Anders zouden we onze eigen uitgangspunten niet eens kunnen realiseren. En dat wil niemand.

De heer **Haverkamp** (CDA): De staatssecretaris zegt «binnen de juridische kaders». Wij zijn zelf de wetgever. Het gaat mij er dus om of we een stok hebben om mee te slaan als het voorhouden van de wortel niet werkt. Wat in de Luchtvaartnota staat, moet namelijk wel uitgevoerd kunnen worden.

Staatssecretaris **Atsma**: Ja. We zijn inderdaad de wetgever. Daarom heb ik het terecht over de juridische kaders. We hebben echter ook met het ICAO-kader te maken; daar moeten we rekening mee houden. Het antwoord op de vraag van de heer Haverkamp is dus «ja», maar we moeten wel rekening houden met wat kan en mag. Helderder kan ik niet zijn.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Er is nog een ander gevaar. Hoe voorkom je dat Lelystad voornamelijk wordt gekozen door maatschappijen die Schiphol niet ontlasten, maar om andere redenen naar Lelystad gaan? Daar kunnen we Lelystad misschien wel vol mee krijgen, maar dat leidt niet tot uitplaatsing vanuit Schiphol.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik weet niet of dat een probleem is, want dat geldt voor elke luchthaven. Ze hebben allemaal hun autonome groei en ontwikkeling. Ik noemde net het voorbeeld van Eelde, maar in dit verband had ik ook Eindhoven of Beek kunnen noemen, want ook daar zie je groei. Dat wordt ook niet door ons gestuurd. De enige begrenzing is de milieu-gebruiksruimte en de geluidsruimte waarbinnen een luchthaven moet blijven. Ze kunnen natuurlijk zelf iedereen verleiden die ze willen verleiden, al dan niet direct te maken hebbend met Schiphol. Schiphol heeft een eigen verantwoordelijkheid wat betreft selectiviteit. Daar spreken we Schiphol op aan.

Een andere vraag ging over Lelystad en over het nachtrecht. We hebben nu al afspraken vastgelegd. Tussen 's ochtends 6.00 uur en middernacht kan er worden gevlogen. Op de regionale luchthavens zijn in principe dus geen nachtvluchten. De Kamer heeft zelf het aantal nachtvluchten voor Schiphol vastgelegd: een dikke 32 000. Die heeft de Kamer zelf binnen het akkoord over de 510 000 vluchten vastgelegd. We zitten op dit moment nog niet op het maximum van de 32 000 nachtvluchten. Op regionale luchthavens wordt niet in de nacht gevlogen. Er is gevraagd of Lelystad in dat geval wel aantrekkelijk zou zijn. Nou, als ik zie wat er op Eindhoven Airport gebeurt, denk ik van wel. Daar zijn ook geen nachtvluchten, maar is er wel sprake van booming business. Ik vind overigens dat het nachtrecht uitgangspunt zou moeten zijn en dat er geen enkele reden is voor uitbreiding in de regio.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Kan de staatssecretaris nog kort ingaan op de situatie in Frankfurt? Dat is een nog veel grotere luchthaven die het ook zonder nachtvluchten kan doen. Hij geeft zelf ook het voorbeeld van Eindhoven. Die nachtvluchten zijn dus helemaal niet nodig. Waarom hebben we er in Schiphol zoveel meer dan er in Frankfurt überhaupt zouden worden toegestaan? Kunnen we er niet gewoon vanaf?

Staatssecretaris **Atsma**: De heer Grashoff wil het liefst van vliegen überhaupt af. Zo ver gaan we natuurlijk niet.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Zo maakt de staatssecretaris een karikatuur van de discussie over de luchtvaart. Dat heeft hij mij helemaal niet horen zeggen. Mijn partij is inderdaad kritisch over de groei in de luchtvaart, maar zegt niet dat luchtvaart overbodig zou zijn. Dat is een rare figuur. Ik maak er ernstig bezwaar tegen dat de staatssecretaris dit zo zegt.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik neem die opmerking onmiddellijk terug. De heer Grashoff is niet voor groei van de luchtvaart. Hij vindt dat er beper-

kingen moeten zijn en hij heeft gewaarschuwd voor de economische ontwikkelingen en het brandstofgebruik. Mijn excuses dat ik iets te zwart-wit door de bocht vlieg. In Frankfurt is er een afspraak tussen de gebruikers en de omwonenden dat er vanwege de aanleg van een extra baan niet meer 's nachts gevlogen wordt. Dat is een keuze geweest. Wij hebben in het kader van het Aldersakkoord met de omgeving de afspraak gemaakt dat er maximaal 32 000 nachtvluchten mogen zijn. Dat is minder dan er waren en er is dus zeker geen sprake van groei. Dat is ook met de omwonenden afgesproken. Het aantal van 90 vluchten per nacht klopt; dat is ongeveer 32 000 vluchten per jaar bij optimale benutting. Dat is een keuze die aan de Alderstafel is gemaakt.

De meeste vragen van de heer Graus heb ik inmiddels wel beantwoord. Of is er één blijven liggen?

De heer **Graus** (PVV): Ik had nog een vraag gesteld over de oplossingsruimte.

Staatssecretaris **Atsma**: Dan heeft de heer Graus het over de optimale ruimte die de EU biedt. Ik ben zeker niet voor het inperken van de ruimte die de EU biedt. In algemene zin ben ik erg voor het benutten van de maximale mogelijkheden die de EU biedt.

De heer **Graus** (PVV): De EU geeft een bepaalde oplossingsruimte binnen de opgelegde regelgeving. Die wordt momenteel niet benut. Ik zou graag zien dat de staatssecretaris dit wel gaat doen. Nederland doet dit namelijk niet. Andere landen doen dat wel. Als de staatssecretaris dat toezegt, hoef ik geen motie in te dienen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik kan de vraag niet zo goed plaatsen. Wat doen andere landen wel dan? De heer Graus zou iets specifiekier moeten zijn over het probleem dat hij kennelijk ziet.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb dat in mijn eerste termijn uitgelegd. Ik had het over milieu, geluid en de luchtverkeersleiding. Die zijn te sterk gereguleerd. De EU – waar we als PVV op zich tegen zijn – biedt wel een bepaalde oplossingsruimte. Er zijn altijd maar bepaalde niveaus beschreven. Er is dus altijd een bepaalde oplossingsruimte en die wordt door de regering dus niet benut.

Staatssecretaris **Atsma**: In algemene zin hechten wij natuurlijk zeer aan het benutten van de maximale ruimte. Die wordt echter bepaald door de grenzen die de omgeving stelt. Daarom hebben we de Alderstafel. In algemene zin ben ik er erg voor wat betreft de mogelijkheden voor het internationale luchtruim. Dan moeten we de maximale ruimte pakken. Dat moeten we ook zien in het kader van de afspraken die we met vooral de buurlanden maken. Er wordt tegenwoordig meer internationaal afgestemd dan in het verleden het geval was. Het is onze ambitie om tot één Europees luchtruim te komen. Daarop heeft de heer Haverkamp in het recente verleden aangedrongen. Dat is de uitdaging van morgen als je kijkt naar duurzaamheid en het economisch nog beter laten functioneren van onze luchtvaart. Die uitdaging gaan we alleen aan als we ervan overtuigd zijn dat we de maximale rek en ruimte die Europa biedt, benutten.

Dan kom ik op de vragen van mevrouw Kuiken. Ik heb al aangegeven dat we na de experimenteerperiode definitieve afspraken willen maken over de 510 000 vluchten. Die moeten worden vastgelegd. Of dat in een AMvB moet of op een andere manier, laat ik nog even in het midden. Het zou ook aan geen enkele omwonende uit te leggen zijn als je gaat tornen aan dat maximum van 510 000 vliegbewegingen. Daarmee zou een groot deel van het draagvlak verdwijnen en dat wil niemand, niet hier in de Kamer en

zeker niet op en bij Schiphol. Die 510 000 vliegbewegingen zijn het ijkpunt voor de lange termijn.

Over de passagiersrechten en over Twente heb ik wat mij betreft al voldoende gezegd.

De **voorzitter**: Ik stel voor om een tweede termijn te houden met twee minuten spreektijd en zonder interrupties.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de uitvoerige beantwoording. Ik ben blij te horen dat in de kabinetsreactie die voor de zomer komt, ook de kabinetsinzet wat betreft de knelpunten van Lelystad aan de orde zullen komen. Het is fijn dat de staatssecretaris inzet op de groei van regionale luchthavens waar een markt aanwezig is. De regionale luchthavens bevorderen immers de economische ontwikkeling. Ik heb nog een korte vraag over de passagiersrechten. Onzekerheid is inderdaad onwenselijk. Kan de staatssecretaris aangeven hoe de gesprekken in Brussel over de aanpassing van verordening 261 verlopen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoorden en specifiek voor zijn toezegging over de DEGAS, namelijk dat de bezuinigingen geen consequenties mogen hebben voor de veiligheid. Ook dank ik hem voor zijn opmerkingen over het plan van aanpak voor Lelystad. Ik ga ervan uit dat de omwonenden en omliggende gemeenten goed geconsulteerd zullen worden. Ook ben ik blij met zijn opmerkingen over de terugkoppeling over de problematiek met Buitenveldert. Ik ben minder tevreden met de antwoorden over de samenstelling van de Ruttentafel en de manier waarop omgegaan zal worden met selectiviteitscriteria. Ik kijk even naar collega Graus; misschien komen we met een aanvullende motie. Ik wacht even af of er een VAO komt. Ik kom nog even terug op de passagiersrechten. Zelf vind ik de website van de inspectie niet uitblinken in duidelijkheid. Dat kan misschien aan mijn beperkte kennis van de wet liggen, maar ik zou het fijn vinden als de staatssecretaris eens laat bekijken hoe gebruiksvriendelijk die website is. Kun je bijvoorbeeld gemakkelijk klachten indienen?

Dan kom ik op de tarieven. Het rapport van Ecorys geeft aan dat er een aantal uitgangspunten waren bij de voorgaande wet. Het reguleringssysteem moest niet zwaarder zijn dan nodig, administratieve lasten dienden beperkt te zijn, klachten over tarieven en voorwaarden moeten zo veel mogelijk worden voorkomen en rechtszekerheid, transparantie en voorspelbaarheid moeten geborgd worden. Ik ga ervan uit dat die vier elementen in de evaluatie duidelijk naar voren komen. Datzelfde geldt voor mijn eerdere suggestie voor een soort middle till-systeem. Graag krijg ik daar een positieve reactie op.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De staatssecretaris concludeert dat de SP-fractie het niet eens is met het uitplaatsen van vluchten naar Lelystad. Dat is een terechte conclusie. Wij vinden dat de luchtvaart inderdaad gefaciliteerd moet worden als er groei is. Die groei willen wij alleen mogelijk maken voor passagiers die in Nederland wonen en vanuit Nederland willen vliegen en niet voor overstappende passagiers. Wij kiezen dus alleen voor facilitering van groei op Schiphol. De overlast moeten we niet uitsmeren over Nederland, maar op één plek houden. Dat vind ik beter dan overal in Nederland herrieputten creëren.

Bij het vorige overleg over de «luchtfietsnota», of de Luchtvaartnota zoals de staatssecretaris haar noemt, heb ik gevraagd of het klopt dat de staatssecretaris geen middelen heeft om luchtvaartmaatschappijen uit te plaatsen. Toen bevestigde hij dat. Nu echter zegt hij te zullen bekijken welke wetten hij kan veranderen om dat toch mogelijk te maken. Ik vind dat niet consequent, ook niet richting de luchtvaartmaatschappijen die hebben aangegeven bereid te zijn om mee te denken over uitplaatsen. Ik

wil nogmaals benadrukken dat er niet zomaar gekomen kan worden aan de historische slots die luchtvaartmaatschappijen op Schiphol hebben opgebouwd.

Dan kom ik op de informatievoorziening. De staatssecretaris heeft toegezegd dat hij de inspectie gaat vragen om op te treden tegen Transavia. Graag krijg ik daarover een schriftelijke terugkoppeling, zodat we weten hoe het daarmee zit. Er is ook nog een vraag blijven liggen over het feit dat Transavia mensen misleidt die naar Parijs willen vliegen. Als ze daar eenmaal zijn aangekomen, blijkt dat zij 100 kilometer van Parijs zijn geland en niet in Parijs zelf. Wat kunnen we daaraan doen? Ik heb overigens wel behoefte aan een VAO.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Voorzitter. Groei, groei en nog eens groei. Het doet er niet toe waartoe en waarom, maar het zal hoe dan ook gefaciliteerd worden. Dat is eigenlijk het beleid van dit kabinet. Dat wisten we al. Dat beleid wordt uiteraard ook door de coalitie gesteund. Het is gebaseerd op uitgangspunten uit de «luchtfietsnota», bijvoorbeeld dat in 2028 een vat olie \$28 kost. We zitten nu echter al op \$102 per vat. Dat maakt allemaal niets uit. Volgens de staatssecretaris is het allemaal uiterst realistisch. Hij gaf aan dat er een groei is van 8%, maar hij vergat erbij te zeggen dat er daarvoor een grote dip was door de crisis van 2008/2009. Tot op heden denk ik dat er weinig aanleiding is om deze prognoses serieus te nemen. Het is schrijnend dat er zo weinig aandacht is voor het terugdringen van de zware overlast voor bewoners, terwijl duidelijk is dat daar vergaande mogelijkheden voor bestaan. Toch is die wil er blijkbaar niet. Mij moet overigens van het hart dat ook mijn gewaardeerde collega's van de PvdA maar heel weinig kritiek hebben op dit groeiscenario. Volgens mij staat dat in schril contrast met de gedachtegangen van de heer Samsom van een week geleden.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. De motie-Graus die mede is ondertekend door de CDA- en de VVD-fractie, wordt gewoon niet uitgevoerd. De staatssecretaris heeft in het vorige AO, voordat ik die motie indiende, ook al over de BARIN gesproken. Omdat ik het er niet mee eens was, heb ik die motie ingediend. De staatssecretaris had immers toegezegd dat de BARIN aan tafel zou komen. De motie die wij hebben ingediend, werd breed gesteund en toch gaat de staatssecretaris het niet doen. Dat kan natuurlijk niet. Ik heb al genoeg suggesties gedaan. Dit lijkt bijna onwelwillendheid. Dit kan morgen geregeld zijn, want het is helemaal niet moeilijk.

Ik ga nog even in op de Luchtruimvisie. Ik heb begrepen dat die vóór juli gaat komen, maar dat lijkt mij nogal kort dag. Komt die visie echt voor die tijd?

Mijn gewaardeerde collega Jhim van Bommel heeft bij een debat over consumentenrechten gemeld dat het meldpunt van de IVW op de site heel slecht te vinden is. Je moet vier of vijf keer doorklikken omdat het niet duidelijk is waar je met je klachten en meldingen terecht kunt. Daar willen we graag verbetering in zien. Ik hoop dat de staatssecretaris hierover een toezegging wil doen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Dit was mijn eerste luchtvaartdebat. Het was soms wat opvliegerig, maar het is in ieder geval een mooi en belangrijk onderwerp. De heer Grashoff refereerde even aan mijn fractievoorzitter, de heer Samsom. Die heeft het echter ook over «werk, werk, werk». Daarom moeten we ook nadenken over de vraag hoe we met zo'n belangrijke sector als de luchtvaart omgaan. Toch moeten we wel opereren binnen de strenge grenzen die er zijn. Daarom is het ook zo'n delicaat onderwerp.

Ik dank de staatssecretaris en zijn ambtenaren voor de beantwoording. Ik heb nog twee concrete vragen. Wordt het juridisch afdwingbaar om

luchtvaartmaatschappijen uit te plaatsen? De staatssecretaris is hier nog steeds niet helder over. Enerzijds zijn er onze eigen wil en onze eigen wet, maar anderzijds zijn er de Europese regels en historische gegevens. Graag krijg ik hier een klip-en-klaar antwoord op. Verschillende collega's hebben vragen gesteld over de consumentenrechten. Ik weet dat er overleg is tussen ambtenaren, de Consumentenbond en de ANWB over het beter verankeren van consumentenrechten. Dan gaat het bijvoorbeeld over één loket en over sancties. Ik wil graag een terugkoppeling over die gesprekken. Ik baseer me hierbij onder andere op een brief van 19 december.

Ik dank de staatssecretaris voor zijn toezeggingen. Het is echter wel duidelijk dat Lelystad, de tarieven en de CDA's weer ter sprake zullen komen; het onderwerp blijft vliegen en staat niet stil.

De **voorzitter**: We gaan vliegensvlug door naar de beantwoording door de staatssecretaris. Alleen zeer korte vragen van de Kamerleden zijn toegestaan. Ik vraag de staatssecretaris dan ook om een bondige beantwoording.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik begin met de Europese verordening over de passagiersrechten waarnaar mevrouw De Caluwé vroeg. De verwachting is dat de Europese Commissie daar eind 2012 mee komt. De consultatie is geweest. Ik ga ervan uit dat die verordening na de zomer komt, wellicht onder het volgende voorzitterschap. Dat is Cyprus, als ik me niet vergis.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Mijn vraag was eigenlijk hoe andere lidstaten erin staan. Wat is de inzet?

Staatssecretaris **Atsma**: Dat horen we op 30 mei, wanneer de uitslag van de consultatie bekend is. Ik bekijk of ik dit kan koppelen aan de Transportraad. Dat lijkt me praktisch en pragmatisch. Ik denk dat het voor de zomer of anders in de eerste Raad na de zomer aan de orde kan komen. De heer Haverkamp en de heer Graus hebben beiden gewezen op de site van de inspectie. Ik zeg graag toe dat ik contact met de inspectie opneem en haar zal vragen om de gebruikersvriendelijkheid en de toegankelijkheid van de site kritisch te bezien en zo mogelijk verbeteringen aan te brengen. Ik heb er zelf niet naar gekeken, maar dat is geen onwil. Sterker nog: als dit makkelijk is op te lossen, dan moet dat ook gebeuren. Dit punt is door de Kamerleden al eens eerder aangekaart. Ik zal dit opnieuw doen. Ik weet dat er sprake zou moeten zijn van enige verbetering, omdat het eerste signaal van de Kamer ook is opgepakt. Ik zal de commissie hierover berichten. In het bericht over hoe de inspectie een en ander heeft opgepakt of nog zal oppakken, zal ik ook de stand van zaken betreffende de klachtafhandeling meenemen, zodat de Kamer weet om hoeveel klachten het gaat en wat de inspectie heeft gedaan. Dit zal ik dan ook nog koppelen aan de door de heer Haverkamp gevraagde reactie op de DEGAS-brief. De rol van de inspectie in relatie tot de luchtvaart is dan het haakje waaraan dat verzoek kan worden gekoppeld. Daar past dit punt heel goed bij.

Ik heb al aangegeven dat de betreffende maatschappijen aan de Rutten-tafel zitten. Dat is vooral een initiatief van Schiphol en wat mij betreft moet dat zo blijven. Als de heer Haverkamp vindt dat dit anders zou moeten of beter zou kunnen ... Voor zover ik weet, zitten de leisuremaatschappijen daar aan tafel. Ze zijn vooral daar bezig om te bekijken hoe aan het begrip «selectiviteit» invulling kan worden gegeven vanuit de doelstelling en de ambitie die Schiphol door het Rijk opgedragen heeft gekregen.

De heer Haverkamp heeft gevraagd om in de evaluatie de vier genoemde elementen met betrekking tot de tarieven mee te nemen. Dat zal zeker

gebeuren. De middle till – we kennen al de single till en de dual till-- is in mijn perceptie van de woorden van de heer Haverkamp: kijk naar een vast bedrag dat je vanuit de verschillende andere activiteiten van Schiphol eventueel zou kunnen overhevelen. Ik heb aangegeven dat dit wat mij betreft ook de bedoeling zou moeten zijn. Het gesprek daarover tussen Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen is overigens gaande. Over de bijdrage van de heer Bashir betreffende de luchtvaart en de groei hebben we al voldoende gesproken. Ik zou het echt een ramp vinden als werkelijkheid wordt wat de heer Bashir ten aanzien van Schiphol bepleit. Eigenlijk zegt hij: we vinden dat de vakantiegangers die naar Benidorm, Mallorca en weet ik wat voor mooi strand willen gaan, voorrang hebben op datgene wat we via het internationale netwerk bij Amsterdam hebben gecreëerd. De heer Bashir moet één ding heel goed beseffen: als we nu zeggen dat het voor de hubfunctie van Schiphol einde oefening is, zullen overmorgen tientallen bedrijven hun biezen pakken en zeggen: Amsterdam en omgeving gaan we verlaten, we zoeken wel een andere hub op. Dat is de consequentie van wat de heer Bashir wil. Daarom kan dit ook niet. Daarom heeft de Kamer eerder ook terecht met grote meerderheid gezegd: de in de Luchtvaartnota aangegeven richting, namelijk versterking van de mainportfunctie van Schiphol, is het vertrekpunt en moet dat ook blijven. Eigenlijk zegt de heer Bashir gewoon: we willen dat niet en we geven de voorkeur aan de vakantie-reizen boven al het andere. Laat hij goed beseffen wat voor consequenties dat kan hebben voor de bv Nederland en wat misschien op de lange termijn de doorwerking daarvan zal zijn op de economie van ons land. Dit is een actueel onderwerp.

De heer **Bashir** (SP): De staatssecretaris overdrijft flink, maar dat zijn we van hem gewend, gelet ook op zijn «luchtfietsnota». Ook wij willen groei willen faciliteren; we zijn niet tegen groei. Ik zeg alleen dat we een gelijk speelveld willen voor zowel passagiers die naar een vakantiebestemming willen vliegen als passagiers die een overstap willen maken. Als er echter keuzes betreffende de groei moeten worden gemaakt, dan kies ik er liever voor dat mensen die er echt baat bij hebben en die het hele jaar in de vliegheer hebben gezeten, ook gewoon een keertje gebruik kunnen maken van de luchthaven en niet iedere keer naar de provincie hoeven te gaan.

Staatssecretaris **Atsma**: Met de provincies is niets mis. De heer Bashir zou dat moeten weten. Ik zeg het nog maar eens: de heer Bashir bevestigt wat hij in eerste en tweede termijn heeft gezegd, namelijk dat hij bij een verdergaande groei van Schiphol de voorkeur geeft aan de vakantie-ganger boven versterking van de mainportfunctie. Dat is buitengewoon risicovol. Ik zou er heel erg afstand van nemen als ik een collega bij hem in de fractie zou zijn. Wat hij zegt is onverstandig; het is op termijn misschien wel einde oefening voor Schiphol. Dat moet je dus niet willen. De heer Bashir zegt dat hij de groei op Schiphol wil faciliteren, maar hij moet dan wel goed beseffen dat juist de Alderstafel ervoor is bedoeld om omwonenden niet onnodig veel overlast te bezorgen en dat juist daarom Lelystad en Eindhoven in beeld zijn gekomen. Daar is de overlast voor omwonenden substantieel minder dan we rond Schiphol zouden hebben als de extra groei op Schiphol zou moeten plaatsvinden. Laat de heer Bashir dus goed beseffen wat hij zegt. Maar goed, hij gaat over zijn eigen woorden. Ik zou het buitengewoon onverstandig vinden om te kiezen voor Benidorm en Mallorca.

De **voorzitter**: Ik hecht eraan dat de staatssecretaris verdergaat met zijn beantwoording. We gaan het debat nu niet overdoen. Er is een verschil van mening en ik denk dat we daar in dit debat niet uit gaan komen.

De heer **Bashir** (SP): Ik werd wel uitgedaagd, voorzitter. Het is terecht dat de staatssecretaris en ik niet in dezelfde fractie zitten, maar dat terzijde.

Staatssecretaris **Atsma**: Er is door verschillende woordvoerders gevraagd naar de mogelijkheid van dwang. Kun je maatschappijen een verplichting opleggen? Ik heb de heer Haverkamp gezegd wat de opvatting van het kabinet is. In een eerdere fase heb ik ook al aangegeven dat we een matrix hebben op basis waarvan we het begrip «selectiviteit» invullen. We hebben daarop door de landsadvocaat een juridische toets laten uitvoeren. Bij de verdere uitwerking zal dat nogmaals moeten gebeuren. Als het niet gaat zoals we met elkaar hebben afgesproken, zeg ik in reactie op de heer Bashir, dan zullen we andere instrumenten via de luchthavens uit de kast moeten halen. Dat zullen we dan ook zeker doen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik haak hierop in, want ik had dezelfde vraag. Ik hoor hieruit dat de staatssecretaris simpelweg nog niet weet of hij in staat zal zijn om indien nodig luchtvaartmaatschappijen uit te plaatsen, nog los van de vraag of je dat moet willen. Dat is toch het eerlijke antwoord?

Staatssecretaris **Atsma**: Excuses, maar mevrouw Kuiken heeft zelf de matrix gehad met de prioriteitenlijst als basis voor de keuze van Schiphol. Die matrix is vorig jaar september of oktober ...

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het gaat me niet om die matrix.

Staatssecretaris **Atsma**: Nee, maar daar staat wel het lijstje in. Daarop heeft de eerste juridische toetsing door de landsadvocaat plaatsgevonden. De vraag was: kan dit als we hiermee verdergaan? Dat kan. We moeten dit dus uitwerken, maar niet alleen in nationaal verband. Je moet ook de internationale context in ogenschouw nemen. Kortom, de intentie is volstrekt duidelijk: we willen dat. Daar kan ook geen discussie over zijn.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): We hebben het nu over nieuwe gevallen.

De **voorzitter**: Mevrouw Kuiken, wilt u wachten tot ik u het woord geef?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Sorry, voorzitter.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik kan het niet scherper zeggen dan ik nu doe: zolang je de mogelijkheid van afdwingen nog niet in wetgeving hebt verankerd, kun je dat dus niet doen. Op dit moment kun je dat alleen via de luchthavens doen. De komende tijd moeten we bekijken in hoeverre dat afdwingen mogelijk is. Je hebt natuurlijk wel een aantal randvoorwaarden waarmee je rekening moet houden. Ik heb de heer Haverkamp al gezegd dat wat ons betreft de uitgangspunten van de Luchtvaartnota klip-en-klaar zijn. Schiphol staat fier overeind met z'n netwerk- en z'n mainportpositie. Dat betekent dat maatschappijen soms naar andere luchthavens moeten verdwijnen. In principe moeten de maatschappijen verleid worden, maar als het niet anders kan, zullen ze niet meer op Schiphol kunnen vliegen. Het is dan niet aan ons om ze te dwingen om naar een andere luchthaven te gaan, maar ze kunnen dan niet meer op Schiphol komen. Dan is het aan een ander om ze te verleiden. Dwingen kan, maar dat gaat niet van de ene op de andere dag. Ik zeg nogmaals: dat is het allerlaatste wat je zou moeten willen. Eén ding moet overigens wel duidelijk zijn: als dwingen nodig wordt, komt dat doordat het met de groei van de luchtvaart crescendo gaat. Dat is de positieve kant in deze discussie.

De heer Grashoff en ik hebben een verschil van opvatting over de groei van de luchtvaart. Ik zeg er één ding bij: ook het afgelopen jaar was de prijs van de brandstof al tot boven de € 100 gestegen. De cijfers wijzen

dus in een andere richting dan de heer Grashoff suggereert. Maar goed, dat is een kwestie van interpretatie en misschien ook wel van wensdenken.

Mede naar aanleiding van de vraag van de heer Haverkamp wil ik de heer Graus nog meegeven dat ik zojuist hoorde dat de site van de ILT vorige week is aangepast. Ik weet niet in hoeverre we allemaal zijn aangesloten, maar ik zal ervoor zorgen dat alle commissieleden dat op papier krijgen. Vorige week is de site dus aangepast en ik hoor dat er goede berichten over binnenkomen. Laat dat ook maar gezegd zijn.

Ik kom nu op de motie van de heer Graus. Op 21 november 2011 heb ik de Kamer een brief gestuurd over de wijze waarop de motie-Graus is ingevuld. In december hebben we een debat gehad, we hebben nu een debat en tussentijds hebben we ook nog vaak met elkaar gesproken. Ik ging en ga ervan uit dat de motie conform de afspraken is ingevuld. Als dat anders is, spijt me dat zeer. We kunnen er geen andere invulling aan geven dan we nu hebben aangegeven. Ik heb toegezegd dat ik de heer Alders op de hoogte zal stellen van de zorg van de Kamer. Ik dacht echter, zeker ook omdat het al een halfjaar geleden is, dat de motie conform de wens van de Kamer is uitgevoerd.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb nog geen antwoord gehad op mijn vraag of de door mij gevraagde Luchtruimvisie er voor juli zal zijn. Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord over de ILT-site. Wat hij zegt over het niet uitvoeren van de motie, is echt niet waar. De staatssecretaris kwam zelf met de BARIN. Daarom heb ik die motie ingediend, samen met de fracties van de VVD en het CDA. We waren het namelijk niet eens met wat de staatssecretaris heeft aangeboden. Nu voert de staatssecretaris de motie niet uit en zegt hij dat hij heeft gedaan wat we hebben gevraagd. Dat is natuurlijk niet waar. Anders had ik die motie niet hoeven indienen. Hij had wat betreft de BARIN allang een toezegging gedaan in november vorig jaar.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik zeg het nog maar een keer. In september vorig jaar hebben we een debat gehad, dat leidde tot de motie. In november heb ik de Kamer de brief over de uitvoering van de motie gestuurd. De heer Alders heeft met alle partijen gesproken. De wijze waarop we de motie hebben uitgevoerd, de vertaling dus van de motie, heeft de Kamer een halfjaar geleden gekregen. Ik hoor nu dat de heer Graus vindt dat dit onvoldoende is gebeurd. Ik heb op aandringen van de Kamer toegezegd dat ik bereid ben om het verslag van de heer Alders betreffende zijn gesprekken met alle partijen aan de Kamer te doen toekomen. De partijen hebben in die gesprekken aangegeven dat de BARIN hun vertegenwoordiger is. Ik kan er niets anders van maken. Als de partijen aangeven dat ze dit onvoldoende vinden, dan moeten ze bij wijze van spreken morgen zeggen wie hun vertegenwoordiger wordt. Dat is dan niet meer de BARIN. Ik zou niet weten wie dan de vertegenwoordiger moet zijn. Als de heer Graus zegt wel iemand te kunnen aanwijzen die namens alle partijen kan optreden, dan sta ik daarvoor open. We hebben echter gehandeld zoals de heer Graus vond dat we zouden moeten handelen, althans in de geest van zijn motie. Een halfjaar geleden hebben we onze uitleg gegeven. Ik zeg nu toe dat ik ook bereid ben om de brief van Alders over de consultatie van alle partijen en over de door hen gemaakte afspraken aan de Kamer te doen toekomen. Veel meer kan ik niet doen.

Ik heb inderdaad gezegd dat de Luchtruimvisie er rond 1 juli zal moeten liggen. Ik vind dat er haast moet worden gemaakt. Het gaat om een integrale luchtruimvisie voor Schiphol en Lelystad. Wat mij betreft, wordt onmiddellijk na het verschijnen daarvan duidelijk hoe we verdergaan met Lelystad, in de geest van wat de Kamer heeft gevraagd.

De heer **Bashir** (SP): Mijn vraag over de informatievoorziening van Transavia is nog blijven liggen. Wordt dat punt ook meegenomen? Er worden namelijk vluchten naar Parijs aangeboden, terwijl de werkelijke bestemming uiteindelijk 100 kilometer van Parijs blijkt te liggen.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat heb ik in algemene zin toegezegd. Ik zeg er wel bij: iedereen die in een vliegtuig naar Parijs stapt, kijkt eerst wel even waar in Parijs het vliegtuig landt. Dat doe je ook als je naar Londen gaat. Parijs heeft meer dan één vliegveld, Londen heeft er meer dan één en straks heeft Amsterdam er ook meer dan één.

De heer **Bashir** (SP): Het klopt dat je, voordat je een vliegtuig instapt, eerst kijkt waar je heengaat. Dat doe je echter niet als Transavia aangeeft dat je in hartje Parijs landt. En dan blijkt dat niet te zo te zijn. Dat was nu aan de orde.

Staatssecretaris **Atsma**: We melden dit.

De **voorzitter**: Mevrouw Kuiken zegt dat ze nog geen antwoord op een vraag heeft gehad. Welke vraag is dat?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb nog wel meer punten van discussie genoemd, onder andere betreffende de ANWB en de consumentenorganisaties. Ik kan ze allemaal individueel gaan opnoemen, maar als de staatssecretaris toezegt ...

Staatssecretaris **Atsma**: Ik neem ze mee in de brief waarin ook is opgenomen wat de inspectie het afgelopen jaar, in 2011, voor de passagiers heeft gedaan. Daarmee kan dan ook het hoofdstuk «2011» worden afgesloten. Bovendien moet mevrouw Kuiken ook nog weten hoe het eerste halfjaar van 2012, onder het oude regime, wordt afgehandeld.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik heb, wellicht ten overvloede, een korte vraag over een punt waaraan de staatssecretaris heeft gerefereerd. Is de staatssecretaris bereid om de reacties van de raden en de Staten van Flevoland aan ons toe te sturen, met een duiding van wat hij daarmee doet?

Staatssecretaris **Atsma**: Laten we hopen dat de raden en Staten ons informeren over hun standpunt. Dat zou al een heel belangrijk punt zijn voordat wij kunnen reageren. Ik heb al aangegeven dat we de opstelling van de raden en de Staten natuurlijk meenemen en meewegen in ons advies over de Alderstafel. Ik hoop echt dat die standpunten er snel komen. De indicaties zijn positief. We hebben de eerste reacties al binnen. Als ze snel binnenkomen, nemen we ze allemaal mee.

De **voorzitter**: Hiermee komen we aan het einde van dit algemeen overleg. Ik heb een aantal toezeggingen kunnen noteren.

- De Kamer zal rond de zomer een voorstel voor wijzigingen in de relevante regelgeving naar aanleiding van de evaluatie van de Wet luchtvaart ontvangen.
- De Kamer zal rond 1 juli 2012 de Luchtruimvisie ontvangen.
- Voor de zomer zal de Kamer de kabinetsreactie op het Aldersadvies Lelystad ontvangen.
- De staatssecretaris zal schriftelijk terugkomen op de vragen over de geldende criteria alvorens de inspectie overgaat tot handhaving en sanctionering in het kader van de Denied Boarding Compensation-verordening.

- De staatssecretaris zegt toe om de Kamer voor de zomer een schriftelijke reactie op het DEGAS-rapport Veiligheidsonderzoek burgerluchtvaart Nederland te doen toekomen.
- De staatssecretaris zegt toe om contact met de inspectie op te nemen over verbetering van de site. Hij zal de Kamer daarover berichten. De Kamer zal daarbij ook worden geïnformeerd over het aantal klachten.
- De staatssecretaris zal het verslag van de gesprekken van de heer Alders met alle luchtvaartmaatschappijen aan de Kamer doen toekomen.

Ik wil hierop de volgende aanvulling geven. Er is ook behoefte aan het indienen van moties. De heer Bashir – hij was de eerste – heeft daarom om een VAO gevraagd. We zullen dat VAO aanmelden. Er zijn nog enkele vragen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het gaat me om het moment waarop we de brief krijgen betreffende de consultatie door de heer Alders. Dat moment is van belang met het oog op het al dan niet indienen van moties. Het zou helpen als we die brief voor het VAO hebben.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik kan die brief per ommegaande, dus voor het VAO, aan de Kamer doen toekomen. Dat is, denk ik, het makkelijkste.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb de toezegging gehoord dat de heer Alders zal proberen om de bewonersorganisaties die uit het overleg zijn gestapt, er weer bij te krijgen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb gezegd dat ik de heer Alders zal vragen om te bevestigen dat hij elk kwartaal probeert om met de mensen in gesprek te komen. De deuren en, zo voegde ik hier zelfs aan toe, de ramen staan altijd open.

De heer **Bashir** (SP): Om aan de tafel aan te schuiven?

Staatssecretaris **Atsma**: Niet om te eten, wel om te praten over de ontwikkelingen.

De heer **Bashir** (SP): Dat zijn twee verschillende dingen. Dat moet wel duidelijk zijn. Er wordt nu een grapje gemaakt, maar «betrekken bij» is echt wat anders dan «aan tafel krijgen».

Staatssecretaris **Atsma**: Dit was een «standing invitation». Het is aan hen om weer aan te schuiven. Als een van de groepen niet wil, houdt het op, maar ze zijn altijd welkom.

De **voorzitter**: Ik denk dat dit antwoord genoeg richting geeft. We komen hiermee aan het einde van dit algemeen overleg. Ik dank iedereen voor de belangstelling. Ik dank de Kamerleden en ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen.

Volledige agenda

- 1. Monitoringsrapport van het vierde kwartaal van gebruiksjaar 2011 vastgesteld aan de Alderstafel van 14 december 29 665-171 – Brief regering d.d. 14-02-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 2. Uitspraak van de Raad van State inzake aanwijzingsbesluit Lelystad Airport 31 936-105 – Brief regering d.d. 30-01-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 3. Eventuele toetreding van ArkeFly aan de Alderstafel Schiphol. Reactie n.a.v. de toezegging gedaan tijdens het AO van 6 september 2011 31 936-101 – Brief regering d.d. 21-11-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 4. Werkprogramma Aldersadvies Eindhoven 31 936-103 – Brief regering d.d. 28-11-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 5. Aanbieding Gebruiksprognose 2012, die door Schiphol is opgesteld als onderdeel van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel op de luchthaven Schiphol 29 665-170 – Brief regering d.d. 08-11-2011
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 6. EU-voorstel: Luchthavenpakket COM (2011) 823 2011Z26270 – EU-voorstel d.d. 14-12-2011*
- 7. Jaarverslag 2011 Alderstafel Eindhoven 31 936-107 – Brief regering d.d. 07-03-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 8. Handhavingsrapportage Schiphol 2011 29 665-172 – Brief regering d.d. 27-02-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 9. Toezegging n.a.v. het algemeen overleg inzake consumentenrechten luchtvaart 31 936-106 – Brief regering d.d. 17-02-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 10. Fiche: Mededeling visie voor passagiersrechten 22 112-1349 – Brief regering d.d. 27-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen*
- 11. Uitkomsten van de gesprekken over het functioneren van Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) 29 665-173 – Brief regering d.d. 16-03-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J.*
- 12. Openbare raadpleging Europese Commissie inzake Verordening passagiersrechten luchtvaart 31 936-108 – Brief regering d.d. 26-03-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 13. Evaluatie van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol 33 231-1 – Brief regering d.d. 04-04-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

*14. Informatie over de kwestie van de vaststelling van de luchthaventarieven door de luchthaven Schiphol en de reactie van de gebruikers daarop 29 665-174 – Brief regering d.d. 04-04-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

*15. Project Geluidsisolatie Schiphol Vijftiende voortgangsrapportage 26 959-138 – Brief regering d.d. 30-03-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

*16. Advies van de heer Alders over de ontwikkeling van de luchthaven in Lelystad 31 936-109 – Brief regering d.d. 30-03-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

*17. Jaarverslag Alderstafel Schiphol met tussentijdse evaluatie experiment NNHS en monitorrapportage Q1 29 665-175 – Brief regering d.d. 10-04-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*