

Vergaderjaar 2016–2017

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 387**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 29 maart 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 23 februari 2017 overleg gevoerd met mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 februari 2017 over de aanbesteding van een regeringsvliegtuig (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 69);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 februari 2017 over de situatie bij Insel Air (Kamerstuk 24 804, nr. 93);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 februari 2017 inzake onderzoeken «Benchmark Luchthavengelden en overheidsheffingen» en «Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties» (Kamerstuk 31 936, nr. 380);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 februari 2017 met nadere informatie over het Airline Reward Programma (Kamerstuk 31 936, nr. 381);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 februari 2017 inzake de nieuwe planning luchtverkeersleiding Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 382).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Graus

De griffier van de commissie,  
Tjindink

**Voorzitter: Van der Linde**  
**Griffier: Koerselman**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Belhaj, Elias, Van Helvert, Leenders, Van der Linde en Smaling,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 12.00 uur.

**De voorzitter:**

Ik open de vergadering. Aan de orde is een algemeen overleg over luchtvaart. Ik heet welkom de Staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu, haar ambtenaren en de mensen op de publieke tribune. Mevrouw Van Tongeren heeft zich ziek gemeld en stelt het op prijs als we dit hier vermelden. De heer Van Helvert van het CDA komt iets later. We hebben een spreektijd van vier minuten afgesproken en daar houden we strak aan vast. Interrupties graag in tweeën en kort en bondig.

**De heer Elias (VVD):**

Ik heb een punt van orde. Is dit een voorstel of een mededeling?

**De voorzitter:**

U weet als geen ander dat de voorzitter over de orde gaat.

**De heer Elias (VVD):**

Dan stel ik graag voor dat u, zolang we hier met minder dan zes leden zijn, iets minder rigide omgaat met de spreektijden.

**De voorzitter:**

Ik zal het bekijken aan de hand van het aantal interrupties. Ik geef het woord aan de heer Smaling van de SP.

**De heer Smaling (SP):**

Voorzitter. Dit is een bijzonder algemeen overleg, want voor sommigen van ons is het de laatste keer of is het misschien de laatste keer. Ik ben dan ook een beetje weemoedig. Ik wil niet alleen de Staatssecretaris maar ook de ambtelijke staf zeer bedanken voor al hun werk van de afgelopen jaren en via de Staatssecretaris ook de andere collega's van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, want zij is niet de enige die hier vaak zit. Dit wil ik alvast gezegd hebben.

Dit overleg is echter wel een serieus algemeen overleg. De afgelopen dagen zijn er stukken in de krant verschenen over de gegevens die de Staatssecretaris ons heeft gestuurd. Deze zouden niet kloppen. Zij heeft de stukken ongetwijfeld zelf ook gelezen. De eerste vraag is dus hoe ze aankijkt tegen de stukken die in de NRC en vanmorgen in De Telegraaf hebben gestaan. Het gaat me vooral om de cijfers over het Airline Reward Programma (ARP) en over het werkelijke aantal vluchten. Schiphol groeit heel hard en is nu de derde luchthaven van Europa. Mede naar aanleiding van het advies van de Rli (Raad voor de leefomgeving en infrastructuur) in «Mainports voorbij» is de vraag hoe ver we hiermee willen gaan nu we zien dat de groei voornamelijk zit in allerlei maatschappijen met allerlei bestemmingen en dat het principe van selectiviteit eigenlijk helemaal niet is toegepast. Dit is tenminste het idee dat de SP-fractie erbij heeft. Vindt de Staatssecretaris dit ook? Op welke manier moeten we hier uitkomen? Het is extra zuur dat de KLM meer had kunnen groeien als de selectiviteit tot stand was gebracht. Wij zetten grote vraagtekens bij het Airline Reward Programma. Als we kijken naar de manier waarop het gelopen is, zien we het meer als een perverse prikkel. Los van de vragen over de werkelijke cijfers en de baten voor de KLM van dit programma, zijn wij

van mening dat we ermee moeten stoppen omdat het op gespannen voet staat met selectiviteit. Afhankelijk van de beantwoording door de Staatssecretaris zullen we dan ook een motie indienen om het Airline Reward Programma te schrappen.

Vorige week was ik in Aalsmeer in een huis waar zeer frequent vliegtuigen overheen vlogen die ik bijna kon aanraken. Het huis stond vlakbij een regio waar mensen weg konden en waar ook huizen zijn gesloopt. Dit bracht me op het idee dat we, als Schiphol verder groeit, toe moeten naar een meer algemene uitkoopregeling en mensen in ieder geval de mogelijkheid moeten bieden om te vertrekken. Het nieuwe handhavingstelsel zorgt voor extra belasting van in het bijzonder de Aalsmeerbaan. Is de Staatssecretaris hiervan op de hoogte? Heeft ze contact gehad met omwonenden over de gevolgen hiervan op hun woongenot? Weet ze dat er sinds de invoering van de nieuwe weerslimieten bijna net zo veel gevlogen wordt op de Kaagbaan als op de Aalsmeerbaan? Het lijkt me dat dit niet de bedoeling was. Na het bezoek aan de omwonenden is gebleken dat de milieueffectrapportage (MER) die momenteel loopt, geen rekening houdt met de recente wijzigingen in de aanvliegroutes. Deze betreffen de strengere eisen voor vrij zicht vanuit de verkeerstoren. De SP stelt voor om een aanvullend MER-onderzoek te doen of het lopende MER aan te passen zodat de gevolgen van de recente aanpassing van de weerslimieten daarin alsnog worden meegenomen. Pas dan kunnen we een goed beeld krijgen van de feitelijke milieu- en geluidsbelasting. Is de Staatssecretaris bereid dit aan te passen?

Ik heb nog een paar puntjes. We vernemen via De Telegraaf dat Air France-topman Janaillac uit is op een commissiefunctie binnen de KLM. Dit was niet de bedoeling. Hoe ziet de Staatssecretaris dat? De SP heeft al meerdere malen de securitykosten aan de orde gesteld. De Staatssecretaris zegt dat ze de wens om deze te verlagen begrijpt, maar dat ze geen pinautomaat is. De SP heeft dit punt in haar verkiezingsprogramma opgelost door de kosten met 200 miljoen te verlagen en in plaats daarvan 200 miljoen extra lasten op te leggen aan oudere vliegtuigen met een hoge geluidsbelasting. Dan blijft het budgetneutraal en belonen we meteen de schonere en stillere vliegtuigen een extra keer. Vindt de Staatssecretaris dit geen fantastisch idee? Hier wil ik het even bij laten.

De heer **Leenders** (PvdA):

Ik heb een vraag voor de heer Smaling omdat zijn vraag over de topman van Air France me wat verbaast. We hebben hierover enkele weken geleden gesproken. Ik heb de commissie toen voorgesteld om een paar mensen te horen om duidelijkheid te verkrijgen over hetgeen zich binnen Air France-KLM afspeelt. De heer Smaling heeft dit voorstel niet gesteund omdat hij vindt dat we ons niet met de interne aangelegenheden van Air France-KLM moeten bemoeien. Ik verbaas me dus een beetje over zijn vraag, want die heeft alles te maken met de interne bedrijfsvoering van Air France-KLM.

De heer **Smaling** (SP):

Ik vind wel dat wij deze vraag aan de Staatssecretaris kunnen stellen. Er is een verschil tussen een hoorzitting met de holding en het stellen van deze vraag aan de Staatssecretaris. Als zij er brood in ziet, kan ze het vervolgens met de holding opnemen. Dit vind ik de geëigende weg.

De heer **Leenders** (PvdA):

Het verschil is dat we aperte duidelijkheid hadden gehad als de heer Smaling het niet had tegengehouden. Vandaar mijn verbazing en mijn vraag.

De heer **Smaling** (SP):

Ik begrijp de insteek van de heer Leenders en heb er begrip voor.

De heer **Leenders** (PvdA):

Voorzitter. Ook ik beleef dit algemeen overleg met enige weemoed. Gelet op de tijd, moet ik me maar een beetje aansluiten bij mijn collega Smaling. Ik zal na de verkiezingen niet meer bij dit overleg zijn en ik vraag me natuurlijk af hoe het dan verder gaat met de luchtvaart. Ik hoop dat het dossier in goede handen achterblijft.

Het gaat goed met Schiphol. Het plafond van 500.000 vliegbewegingen tot 2020 komt sneller in zicht dan verwacht. Daar zouden we blij mee kunnen zijn, want het gaat dus goed, maar gaat het niet te snel? Wat ons vooral zorgen baart, is de vraag of de gemaakte afspraken tot 2020 niet onder druk komen te staan. De berichten in de media suggereren dit. Hoewel wij blij zijn met de jongste cijfers en vooral met de werkgelegenheid die de groei met zich meebrengt, wil de Partij van de Arbeid nogmaals benadrukken dat over het plafond tot 2020 alleen in samenspraak met de bewoners in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) onderhandeld kan worden. Is de Staatssecretaris dit met ons eens?

Ik kom op het Airline Reward Programma en de selectiviteit. Met dit programma probeert Schiphol luchtvaartmaatschappijen met subsidies naar de luchthaven te lokken. Met name langeafstandsvluchten moeten hiermee aangetrokken worden om de hubfunctie van Schiphol verder te ontwikkelen. Dit is op zich goed. Wij vragen ons echter af of dit programma benut wordt voor de juiste vluchten. Wat vindt de Staatssecretaris hiervan? Hoe verhoudt het programma zich tot het selectiviteitsbeleid waarvan volgens critici, en ook volgens ons, weinig terecht komt? Nu de groei van Schiphol sneller gaat dan gepland, en misschien zelfs sneller dan gewenst, is het verstandig om het Airline Reward Programma kritisch te bekijken. Worden subsidies aan de juiste maatschappijen besteed? Moeten we er op deze manier mee doorgaan of kunnen we er maar beter mee stoppen?

In aansluiting op mijn collega van de SP kom ik op Air France-KLM. Bij de presentatie van de jaarcijfers bleek de KLM meer winst te hebben gemaakt dan Air France. Dit lijkt mooi, maar is ook best zorgelijk. Daar waar de KLM met pijn en moeite bezuinigt, en met succes, lukt het de Fransen nog steeds niet, hoewel deze week duidelijk werd dat het de goede kant op lijkt te gaan met Boost. Naar onze mening blijft de situatie zorgelijk, onder meer omdat er geruchten verspreid worden over de plannen van Janaillac om afdelingen samen te voegen. In interviews blijft de bestuursvoorzitter vaag. In de NRC van afgelopen zaterdag geeft hij aan dat er wordt gewerkt aan nauwere samenwerking tussen de twee teams, maar hij sluit integratie hierbij niet uit. Hij is hierover dus relatief vaag. De vraag over zijn plek bij de raad van commissarissen van KLM beantwoordt hij ontwijkend. Hij zegt dat hij geen antwoord geeft op vragen die niet op tafel liggen. De geruchten over verdere integratie van Air France en KLM worden dus niet met klem ontkend en dat baart ons zorgen. Waarom ontkent hij de geruchten niet? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de uitspraken van Janaillac en vooral zijn houding, de vaagheid van zijn uitspraken? Zij gaat hierover binnenkort met hem in gesprek, hebben we begrepen. Kan zij proberen aperte duidelijkheid te verkrijgen ten behoeve van de rust in de Nederlandse luchtvaart en de werkgelegenheid bij Schiphol en KLM?

Meerdere malen hebben we aandacht gevraagd voor de arbeidsomstandigheden van piloten van budgetmaatschappijen. In het vorige algemeen overleg hebben we hiervoor al uitgebreid aandacht gevraagd en samen met de SP een motie ingediend waarin gevraagd werd om er wat nader onderzoek naar te doen. Dit onderzoek zou voor maart naar de Kamer komen. Het is nog geen maart, maar wellicht kan de Staatssecretaris er al iets over zeggen.

De milieueffectrapportage van Schiphol is het hete hangijzer tussen de bewoners en de luchtvaartsector in het Schipholoverleg. Het gaat hierbij om de vraag hoeveel geluidswinst er echt is geboekt. De meningen

hierover lopen binnen de ORS nogal uiteen, waardoor de Staatssecretaris nog geen besluit heeft kunnen nemen over bijvoorbeeld het aantal nachtvluchten. De Partij van de Arbeid vindt dit jammer en wil dan ook dat de discussie over de MER snel wordt opgelost zodat daarna een besluit kan worden genomen. Collega Smaling sprak er ook over. Het is in het belang van onder andere de nachtrust van vele duizenden mensen rondom de luchthaven.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik kwam wat later binnen. Ik heb begrepen dat er iets meer coulance is ten aanzien van de spreektijd. Ik weet niet om hoeveel extra spreektijd het gaat, maar hoorde iets over tien minuten.

De **voorzitter**:

Zo hard heb ik het niet gesteld, maar ik zal u niet op de seconde pakken.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

In het vorige debat hebben we uitvoerig gesproken over Lelystad Airport. Soms is politieke druk goed, maar soms ook niet. Daarom steunde D66 de motie-Elias op dit punt niet. Wij denken dat het verstandig is om een zorgvuldig proces te volgen op weg naar de opening van Lelystad. Ik heb een aantal vragen over de zorgvuldigheid. Hoe kan het dat aan de Alderstafel Lelystad is afgesproken dat er op minimaal 6.000 voet zal worden gevlogen en dat er nu conceptplannen op tafel liggen die uitgaan van 3.000 voet? Welke veiligheidsrisico's en consequenties voor de hinder brengt dit met zich mee?

De heer **Elias** (VVD):

Het staat D66 uiteraard vrij een motie al dan niet te steunen. Ik verzoek mevrouw Belhaj echter dringend om geen krokodillentranen meer te plengen over de werkgelegenheid bij Schiphol of Lelystad, ook niet tijdens de verkiezingscampagne. We hebben Lelystad hard nodig om de groei van Schiphol te bewerkstelligen. Dus nogmaals, het is haar goed recht om tegen de motie te stemmen, maar dan moet ze verder niet van het andere walletje willen eten. Kan ze hierop reageren?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik vind het een nogal vreemde opmerking van de heer Elias. Hij had grote haast en het was zijn diepe wens dat Lelystad geen vertraging zou oplopen. Die wens begrijp ik. We hebben echter goed begrepen wat de Staatssecretaris heeft gezegd. Het is niet mogelijk om Lelystad eerder te openen en wij hechten heel veel waarde aan zorgvuldigheid. Dit betekent niet dat ik niet mag zeggen dat de werkgelegenheid van enorm belang is. Ik begrijp de relatie die hij legt niet. Dit is wat ik erover wil zeggen. Ik was gebleven bij de vraag op welke manier de Staatssecretaris wil omgaan met de alternatieve vliegroutes vanuit bijvoorbeeld Zwolle of Dalfsen die worden aangedragen. Neemt zij deze alternatieven serieus? Naar aanleiding van de vraag van het CDA en een aantal vragen die wij zelf hebben gesteld, begrijp ik dat er een soort politiek-bestuurlijk ongemak bestaat. Uit Overijssel bereiken ons geluiden dat men heel erg graag in gesprek wil met het ministerie, het liefst natuurlijk direct met de Staatssecretaris, om te discussiëren over de consequenties van de vliegroutes voor een aantal steden in Overijssel. Is de Staatssecretaris bereid om met gemeenten als Hellendoorn, Raalte, Dalfsen en Zwolle in gesprek te gaan en de nadelige aspecten, zoals zij deze zelf analyseren, zo snel mogelijk op te pakken? Wellicht kan ze hierover straks iets zeggen. Ik kom op het Airline Reward Programma. Ik begrijp dat dit een splijtzwam is tussen KLM en Schiphol. Schiphol verdedigt het en KLM baalt er wellicht van. Ik zou bijna zeggen: waar ken ik dit van? Ik weet niet of we het hier vandaag politiek kunnen of moeten oplossen, maar ik heb wel een aantal

vragen. Moeten we niet de gehele periode van 2007 tot 2016 bekijken om te zien op welke manier het zich heeft ontwikkeld? Geeft dat niet een eerlijker beeld van de verdeling tussen SkyTeam, KLM en andere partijen? Kan de Staatssecretaris iets zeggen over het feit dat de ACM (Autoriteit Consument & Markt) nooit een klacht heeft ontvangen over het programma? Is de Staatssecretaris van mening dat KLM minder geld heeft gekregen dan waar zij recht op had? Over de gehele periode zorgt KLM immers voor maar liefst 28% van de nieuwe bestemmingen.

Dan kom ik op Insel Air. Mijn fractie maakt zich grote zorgen over de veiligheid van passagiers en personeel en over de consequenties van het aan de grond houden van vliegtuigen voor de verbindingen tussen de Caraïbische eilanden onderling en met Nederland. De conclusies van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) en de CCAA (Curaçao Civil Aviation Authority) over Insel Air zijn ronduit schokkend. Waarom heeft de Staatssecretaris niet veel eerder aan de bel getrokken? De ILT krijgt nu ineens allerlei bevoegdheden op Curaçao en Aruba. Waarom is dit niet veel eerder gebeurd? Had de onveilige situatie niet voorkomen kunnen worden? Kortom, hoe zorgen we ervoor dat iedereen hier in Nederland veilig familie en vrienden kan blijven bezoeken?

Precies een jaar geleden diende ik een motie in over het ontwikkelen van een modern communicatiebeleid richting omwonenden van Schiphol. Een jaar later is het nog steeds niet van de grond gekomen. De Staatssecretaris begrijpt dat ik hierover nogal teleurgesteld ben. Hoe kan het dat de motie nog niet is uitgevoerd? Deelt zij het standpunt van D66 dat de kosten in ieder geval geen probleem moeten zijn?

**De heer Elias (VVD):**

Voorzitter. Korthedshalve sluit ik me aan bij de vriendelijke woorden van de heer Smaling over de doorgaans goede samenwerking met het departement. We moeten ons realiseren dat het bijna twintig jaar geleden is dat we een parlementaire periode regulier afsloten. Dit was in 1998 na het eerste kabinet-Kok. Het tweede kabinet-Kok viel wel.

Normaliter hebben we twee keer per jaar een algemeen overleg met de Staatssecretaris over luchtvaartzaken. Het feit dat we hier nu alweer zitten, komt door de problemen bij de luchtverkeersleiding. Hierdoor moet de opening van Lelystad Airport met maar liefst een jaar worden uitgesteld, tot april 2019. Ten tijde van het vorige algemeen overleg wisten we nog niet dat deze vertraging werd veroorzaakt door bewuste sabotage door de luchtverkeersleiders. Dit is gebleken uit onderzoek van verschillende media, waaronder het Financieel Dagblad. De CEO, de baas, van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gaf in het Financieel Dagblad van 17 januari aan dat de motivatie ontbrak om eraan te werken. Dit is te zot voor woorden. Graag hoor ik een reactie van de Staatssecretaris. Is zij met de VVD van mening dat dit geen acceptabele werkwijze is, zeker niet voor een beroepsgroep waar het salaris hoger ligt dan dat van een Minister? Hoe beoordeelt zij in dit licht het maandenlange getreuzel van Minister Plasterk en zichzelf om te komen tot een uitzondering voor de luchtverkeersleiding op de Wet normering topinkomens? Ik stel vast dat de reactie van D66 op mijn interruptie van zo-even op zijn zachtst gezegd betekent dat die partij uiterst nonchalant op het uitstel reageert, terwijl het grote gevolgen kan hebben.

**De voorzitter:**

Ik onderbreek u even voor een interruptie van mevrouw Belhaj. U wist dat deze zou komen. O, laat maar zitten.

**De heer Elias (VVD):**

Er is inderdaad weinig tegenin te brengen.

Ook de informatievoorziening aan de Kamer – we spraken er al eerder over – heeft bij mijn fractie tot ergernis geleid. Met louter het melden van

voldongen feiten aan de Kamer kan artikel 68 van de Grondwet net zo goed meteen de prullenbak in. Mijn fractie wil dan ook voortaan een halfjaarlijkse rapportage over de voortgang van de aanleg van Lelystad Airport, in het bijzonder over de luchtverkeersleiding en met specifieke aandacht voor potentiële risico's. Normaliter regeert de VVD niet graag op zo'n dirigistische wijze mee, maar de Staatssecretaris heeft het er echt zelf naar gemaakt. Graag hoor ik een heldere toezegging op dit punt. Vorige week stuurde de Staatssecretaris aan de Kamer een onderzoek over de haalbaarheid van de opening in april 2019, inclusief een externe validatie. Het is goed dat er maatregelen worden genomen om nog verdere vertraging van de opening te voorkomen. Mijn fractie vindt het voor omwonenden, bedrijven en overheden in Flevoland belangrijk dat ook vóór 2019 waar mogelijk al bedrijvigheid op de luchthaven is. Dat schept vertrouwen. Er worden bijvoorbeeld reparatie- en onderhoudsvluchten uitgevoerd, die voor veel werkgelegenheid zorgen. Ik zie graag dat er meer van deze vluchten worden uitgevoerd. Dit beperkt de schade voor het bedrijfsleven in de regio, althans enigermate. Is de Staatssecretaris bereid om er in ieder geval van haar kant alles aan te doen om dit mogelijk te maken?

De afgelopen dagen is in de Overijsselse Vechtvallei onrust ontstaan over mogelijke overlast door vliegtuigen van en naar Lelystad. Het is begrijpelijk dat mensen zorgen hierover hebben. Ik heb me echter verbaasd over de hoge toon die mijn collega van het CDA aansloeg. Zijn partij is immers een van de geestelijke vaders van de aanleg van Lelystad Airport en heeft een gedeputeerde in Overijssel die ik in al die jaren nooit over problemen heb gehoord, tot een maand voor de verkiezingen. Dat is wel heel doorzichtig.

De schriftelijke vragen waarin voor extra onderzoek en nieuwe aanvliegroutes wordt gepleit, vormen het recept voor nog meer vertraging. Dit lijkt mij onverantwoord. De VVD wil graag van de Staatssecretaris weten of er bij het plannen van de vliegroutes onverkort wordt vastgehouden aan de drie uitgangspunten dat er op Lelystad niet 's nachts wordt gevlogen, bewoonde gebieden zo veel mogelijk worden ontzien en er buiten Flevoland in principe niet onder de 6.000 voet, zegge twee kilometer, wordt gevlogen. Graag hoor ik een reactie. Natuurlijk zijn ook de omwonenden gebaat bij snelle duidelijkheid over de precieze vliegroutes. Wanneer wordt duidelijkheid hierover verwacht?

Ik heb nog één punt. In de jaarcijfers van de Schiphol Groep van vorige week werd onder meer gesproken over 9,2% passagiersgroei en meer concurrerende tarieven. Dit alles maakt dat Schiphol dit jaar na Londen Heathrow de tweede luchthaven van Europa wordt. Dit is fantastisch nieuws dat ik hier graag deel. Nederland slaagt erin om in de huidige en uiterst competitieve luchtvaartmarkt honderdduizenden mensen aan het werk te houden op, rond en door Schiphol, om nog maar te zwijgen van de aantrekkingskracht op ons economisch vestigingsklimaat. We moeten er natuurlijk iedere dag aan werken, maar we mogen er ook weleens een beetje trots op zijn.

De heer **Leenders** (PvdA):

Ik heb een vraag aan de heer Elias. Ik stel zijn warme woorden voor de omwonenden van Lelystad zeer op prijs. De VVD wil een goed evenwicht tussen de economie en de nachtrust. Mag ik dan aannemen dat wat de VVD betreft de afspraken tot 2020 over de vluchten rondom Schiphol onverkort gehandhaafd worden?

De heer **Elias** (VVD):

Nee, niet indien er op fatsoenlijke wijze tegemoetgekomen kan worden aan de behoefte om meer te vliegen, zonder dat dit nadelige effecten heeft voor de geluids- en milieuwaarden. Als de vliegtuigen steeds stiller worden en minder rotzooi produceren, is er helemaal geen reden om vast

te houden aan de in het verleden vastgestelde normen. Hierover moet gesproken worden. Er moet een meerderheid voor worden gezocht en misschien is deze er niet. Wij mogen de groei van Schiphol echter niet belemmeren als deze binnen fatsoenlijke en verantwoorde normen mogelijk is. Dit standpunt heb ik hier al een paar keer eerder naar voren gebracht.

De heer **Leenders** (PvdA):

Uit de woorden van de heer Elias maak ik op dat de eventuele onderhandelingen in ORS-verband plaatsvinden en de bewoners een duidelijke inspraak hebben. Dat ondersteunt de heer Elias in ieder geval wel.

De heer **Elias** (VVD):

Nee, de heer Leenders moet mij geen woorden in de mond leggen. Ik heb eerder al gezegd dat de ORS over de landzijdige kanten gaat en niet over de luchtzijdige kanten. Het wordt allemaal opgerekt, in eerste instantie door de bewoners zelf en stiekem ook een beetje door de Staatssecretaris, maar we zijn er allemaal zelf bij om erop te letten.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik kom nog even op het punt van de groei. Volgens mij klonk deze week vanuit Schiphol een heel duidelijk signaal in de trant van: politiek, houd eens op met die discussie over groei voor 2020; het is gewoon goed tot 2020. Ik begrijp dus niet waarom de heer Elias hierover blijft doorgaan. Na 2020 kunnen we toch gewoon verder kijken?

De heer **Elias** (VVD):

Als er voor 2020 groei mogelijk is binnen de eerder vastgestelde normen voor geluidshinder en milieuhinder, is het raar als we daarover niet willen praten. Ik weet niet op welk signaal mevrouw Belhaj precies doelt. De signalen vanuit Schiphol zijn zeer divers en ik hoor zeer regelmatig een heel ander geluid, overigens ook vanuit de luchtvaartmaatschappijen. Het is dus op zijn minst genomen een divers palet.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Het signaal kwam vanuit Schiphol. Luchtvaartmaatschappijen hebben andere belangen en geven andere signalen af. Door constant in het debat iets te roepen over groei voor 2020 ontstaat er heel veel onrust bij de omwonenden. Dit zijn er een heleboel. Als Schiphol duidelijk aangeeft dat het nu niet op groei zit te wachten – ik kan het desbetreffende krantenartikel later nog opzoeken – is het bijzonder dat de heer Elias vasthoudt aan het standpunt dat hiertoe eventueel mogelijkheden zijn. Maar goed, dat is zijn keuze.

De heer **Elias** (VVD):

Het is fijn dat ik zelf een keuze mag maken. De luchtvaartmaatschappijen schreeuwen af en toe om meer groei. Het lijkt me zeker iets om ook in de Algemene Beschouwingen mee te nemen. Wat de onrust betreft, is het eerlijker om voor de verkiezingen te zeggen dat we groei nastreven, dan dat men er na de verkiezingen ineens mee akkoord gaat. Ik heb vrij heldere kaders aangegeven en deze zullen we zeker niet overschrijden.

De heer **Smaling** (SP):

Hoever moeten we volgens de heer Elias gaan met die groei? Het is een beetje lineair denken: de economie trekt aan, dus er wordt meer gevlogen en dat moeten we allemaal faciliteren. Er ligt echter ook een enorme woningbouwopgave rondom Schiphol. Ik wees al op het rapport Mainports voorbij, dat een tijdje geleden is verschenen. Hierin wordt de suggestie gedaan om ons meer te richten op Eindhoven of op de Amsterdam Internet Exchange, want daarin zit voor de komende tijd meer



toegevoegde waarde dan in een grotere haven en luchthaven. Hoe ziet de heer Elias dit?

De heer **Elias** (VVD):

Er zijn allerlei prognoses gedaan – hierover hebben we niet de vorige keer, maar de voorlaatste keer met elkaar gesproken – waarin wordt uitgegaan van een enorme toename van het gebruik van het luchtruim in de wat verdere toekomst, tussen 2030 en 2040. Daar moeten we iets mee. Hiervoor is een ingewikkeld construct nodig, waarin de belangen van de woningbouw en de milieunormen worden meegenomen. Hier loop ik niet voor weg. Ik ben er helemaal geen voorstander van dat er een idiote groei plaatsvindt en dat buurtbewoners niet op een fatsoenlijke manier kunnen ademen. Dat is helemaal niet aan de orde. Laten we het allemaal in perspectief zien en bekijken of we in ons land, waar we met polderen een heel eind zijn gekomen, met alle belangen een beetje rekening kunnen houden en tot een mooi compromis kunnen komen. Het helpt enorm dat vliegtuigen steeds stiller en schoner worden. Degene die dit ontkent, steekt zijn kop in het zand. Het is een gegeven waarmee we alleen maar blij kunnen zijn.

De heer **Smaling** (SP):

Ik hoor uit de sector dat er wel grenzen zitten aan de mate waarin het allemaal nog stiller en schoner kan.

De heer **Elias** (VVD):

Bij de heer Smaling is het glas altijd halfleeg en bij mij misschien iets te vaak halfvol. Dat kan.

De heer **Smaling** (SP):

Nee. Als mijn glas halfleeg is, vul ik het weer bij. Ik zou er graag een videotje van maken en dit aan de heer Elias opsturen. Het punt is dat de heer Elias – dat doet de VVD wel vaker – alleen maar win-winsituaties ziet: we gaan polderen en lossen het wel op, de omwonenden kunnen rustig slapen en ondertussen groeien we door naar 800.000 vliegbewegingen. Dat kan natuurlijk niet. Nederland is een klein land met heel veel mensen. Sommige dingen botsen zodanig dat we moeten vaststellen dat iets niet kan of dat we het moeten limiteren met een bovengrens. Wandel maar eens door het centrum van Amsterdam en kijk naar wie er allemaal rondloopt. Het criterium voor expats of hoofdkantoren om zich in Nederland te vestigen is niet alleen de snelheid waarmee men naar Schiphol kan vliegen. De criteria omvatten ook allerlei secundaire prettige kanten van Nederland die misschien wel veel zwaarder wegen dan de hubfunctie of de mainportfunctie van Schiphol. Kan de VVD hier wat duidelijker over zijn en niet alleen maar de suggestie wekken dat we het allemaal wel met elkaar oplossen?

De heer **Elias** (VVD):

Ik wek zeker niet de suggestie dat het allemaal vanzelf gaat, maar als we van tevoren zeggen dat het toch niet gaat lukken, dan wordt het niet veel soeps. Als de SP nog eens gaat meeregeren, loopt zij vanzelf tegen dit soort vraagstukken aan.

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

Ik heb een interruptie voor de heer Elias omdat hij nogal verrast is door de zorgen in Overijssel over eventuele overlast door vluchten vanaf vliegveld Lelystad. Het CDA vindt dit een belangrijk punt en is al vier jaar met de regionale collega's in gesprek. Die zorg vanuit Overijssel is er niet voor de eerste keer. Het is overigens wel de eerste keer dat de VVD daarbij is aangehaakt, vlak voor de verkiezingen. Dat is fijn. Is de heer Elias bereid om, nadat de provincie Overijssel en de regio Zwolle hebben aangegeven

mee te doen aan de ontwikkeling van vliegveld Lelystad, ook oog te hebben voor hun zorgen?

De heer **Elias** (VVD):

Ik heb die zorgen net nadrukkelijk geadresseerd en benoemd. Ik heb alleen gezegd dat ik tot dusverre het CDA in Den Haag nooit heb gehoord over dit probleem. Het is opvallend dat dit net voor de verkiezingen wel gebeurt. Dat houd ik staande. We moeten kijken naar de zorgen die in Overijssel leven, maar knopen durven doorhakken en onaangename boodschappen durven verkopen hoort er ook bij. Ik zag de heer Van Helvert in een televisieprogramma zalvende woorden spreken, maar toen er geleverd moest worden zei hij dat hij geen harde garantie kan geven. Daar hebben die mensen natuurlijk helemaal niks aan.

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

Ik ben blij dat de heer Elias niet alleen kijkt naar de manier waarop we iets ontwikkelen, maar ook naar de zorgen van mensen die overlast ervaren. Ik roep op tot nuance in het debat, want het is dubbel. Men hoeft niet of voor werkgelegenheid en economie te zijn of voor de mensen die er wonen. Het kan allebei en dat schuurt soms. Wat hij zei over beloftes klopt. Wij beloven niet van tevoren, vlak voor de verkiezingen, iets aan de kiezer waarvan wij niet zeker weten of wij het waar kunnen maken. Dat dit in de partij van de heer Elias soms anders ligt, weten wij. Dat wil niet zeggen dat wij ons daaraan aanpassen.

De heer **Elias** (VVD):

Dit punt valt een beetje buiten het onderwerp, maar voor zover het gebeurd is, heeft de Minister-President daarvoor zijn excuses aangeboden. De heer Van Helvert kan dit iedere keer opnieuw van stal halen. Dat mag. Als men op een gegeven moment een beslissing neemt, moet men die tegenover de mensen die daar wonen en er soms last van zullen hebben, durven verdedigen. Daar zijn wij altijd toe bereid. Ik snap heus wel dat er mensen zijn die last hebben van een uitbreiding van Lelystad Airport. De vraag is in welke mate dat toelaatbaar is. Daarover kunnen we discussiëren, maar op een gegeven moment moeten we een beslissing nemen en er niet voor weglopen.

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

Voorzitter. Ik begin met het ARP, overigens een leuke afkorting. Er is al veel over gezegd door mijn collega's. Ik voeg daaraan toe dat het belangrijk is dat we er heel duidelijke en eerlijke cijfers over krijgen. Als die in het verleden niet eerlijk of niet helemaal volledig waren, is het belangrijk dat dit nu wel zo is. Waarom? Omdat het belangrijk is dat er in de regio draagvlak blijft voor de grote ontwikkelingen met Schiphol. Als het gaat om de vraag hoe het ARP wordt besteed, zal de Staatssecretaris zeggen dat we niet op de stoel van de directeur van Schiphol zitten. Maar als door cijfers of beslissingen het draagvlak in de regio wegvalt, is dit een probleem dat in de Kamer besproken moet worden. Als het programma niet zozeer op selectiviteitsbeleid is gericht als we graag zouden willen, gaan er misschien meer vakantievluchten en dergelijke vanaf Schiphol die niet per definitie bijdragen aan de hubfunctie. Juist de hubfunctie maakt echter dat er zowel politiek als in de regio begrip is voor het feit dat we zo'n grote luchthaven hebben. Als we alleen maar vakantievluchten uitvoeren, is het de vraag of het zinvol is om zo'n grote luchthaven te hebben en of die zo groot moet blijven. Het CDA vindt Schiphol, en met name de hubfunctie waarmee we veel geld verdienen voor de BV Nederland, superbelangrijk. Er is draagvlak onder mensen die last van Schiphol hebben omdat ze weten dat het zo belangrijk is. Het belang daalt als de hubfunctie afneemt. Daarom is een goed selectiviteitsbeleid heel belangrijk. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan? Kan zij daarin

acties ondernemen? Wetende dat zij niet op de stoel van de directeur zit, spreek ik haar aan als Staatssecretaris die hiervoor beleid moet maken. Ik hoor van omwonenden dat ze het idee hebben dat de luchtverkeersleiding, de piloten of Schiphol, in ieder geval degene die daar verantwoordelijk voor is, zich meer en meer niet houdt aan de afgesproken hoogtes. Als er melding van wordt gemaakt, wordt er gezegd dat het gezichtsbedrog of geluidsbedrog is. Dat kan, maar de signalen van de omwonenden worden wel sterker en komen steeds meer binnen. Worden de afspraken over vlieghoogtes nagekomen? Ook dat draagt bij aan de vraag of er draagvlak is in de regio om dat mooie, grote, sterke Schiphol figuurlijk in de lucht te houden en in de toekomst te laten groeien. Woningbezit is daarbij een issue. Niet iedereen wil weg, want men wil op die prachtig gelegen plek vlak bij Schiphol wonen. De regio is logistiek een fantastische plek om te wonen. De mensen die er wonen, werken op Schiphol of bij bedrijven die daarmee te maken hebben. De angst is vaak dat men zijn huis niet tegen een serieuze prijs kwijtraakt als men weg wil. Dat is het probleem. Het is dus niet zo dat mensen weg willen, maar dat ze bang zijn dat als ze dat wel willen, ze hun huis niet kwijtraken. In dat kader ben ik een aantal keer op werkbezoek geweest en heb ik met het CDA Aalsmeer nagedacht over de vraag hoe we de Staatssecretaris een plan of een suggestie kunnen bieden om iets aan dit probleem te doen. Wil de Staatssecretaris reflecteren op een woningidee, namelijk een eventuele woningstichting die huizen van mensen opkoopt? Men vraagt vast: «Waar haal je dat geld vandaan, Van Helvert?» Wel, de mensen die willen verkopen, willen niet gelijk weg en als ze weg willen, willen er echt wel andere mensen in de buurt van Schiphol wonen die dan per direct huur betalen. Als het systeem zo werkt dat mensen die weg willen een eerlijke prijs voor hun huis krijgen en de huizen vervolgens meteen bezet worden door huurders, dan willen we hierover nadenken. Dan kunnen we wat doen voor de mensen die het zwaarst belast worden. De VVD zei ook dat we moeten bekijken wat we kunnen doen voor mensen die er het meeste last van hebben. Is dit een goede suggestie?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik proef bij het CDA veel enthousiasme voor dit idee. Wel vraag ik me het volgende af. Welke investeerder zou dit willen? Welk verdienmodel zit hierachter waardoor de heer Van Helvert denkt dat dit een optie is? Wat zijn de consequenties voor het poldermodel waarin we afspraken maken?

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

Ik vraag de Staatssecretaris wat zij vindt. Ons idee is om dit voor te leggen aan de ORS of wat daar na 2020 voor in de plaats komt. Het verdienmodel ligt in het feit dat heel veel mensen rond Schiphol willen wonen. Mensen trekken niet weg omdat er veel geluid is. We moeten wat doen aan de angst dat men zijn huis niet verkocht krijgt. Die angst kunnen we wegnemen door te zeggen: als u weg wilt en u krijgt uw huis niet verkocht, dan kunt u hiermee doorgaan. Het verdienmodel van de stichting of wat voor constructie het ook wordt, is dat er meteen huur betaald wordt. De betaalde huur per maand is het verdienmodel voor het construct dat dit gaat doen. Uiteraard zijn er beren op de weg, maar we zitten met het grote probleem dat Schiphol groeit en dat een beperkte maar toch behoorlijk grote groep mensen steeds zwaarder belast wordt. Daar moeten we iets mee. We willen meedenken. Daarom vragen we de Staatssecretaris op dit idee van het CDA te reflecteren en vraag aan de Omgevingsraad Schiphol wat die ervan vindt. Ik wil het niet opleggen, maar aandragen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik ben benieuwd naar de antwoorden van de Staatssecretaris.

De heer **Van Helvert** (CDA):  
Ik ook. Absoluut.

De heer **Elias** (VVD):  
Weet collega Ronnes, die het woord voert over woningbouwzaken en die er wel verstand van heeft, van dit lucide CDA-plan?

De heer **Van Helvert** (CDA):  
Ik merk veel enthousiasme bij de VVD. Op dit moment hebben we natuurlijk nog niet zo'n grote fractie als de VVD; ik kan me dus voorstellen dat bij de VVD, met zo veel kandidaten, vaak niet overlegd kan worden. Toevallig zit de heer Ronnes naast mij in de Kamer. Ook onze medewerker die over dit punt gaat, heeft een overlap van woningbouw en luchtvaart. De heer Elias hoeft zich geen zorgen te maken. Het is niet zo dat Van Helvert net uit de trein sprong en bedacht: hé, zal ik dat eens voorstellen? Het is een plan dat door lokale wethouders en raadsleden wordt ondersteund. Ik heb niet ineens zomaar wat bedacht. Ik ga vaak in de regio op bezoek sinds ik Kamerlid ben. Dat is niet zo lang, want ik ben pas twee jaar Kamerlid. Daar leeft dit idee. Natuurlijk zijn er honderd-en-een beren op de weg, dat snap ik, maar in het feit is dat men een huis verkoopt en meteen huur krijgt, zit geld. Het is geen gratis bier, wat we ook weleens zien.

De heer **Elias** (VVD):  
Het is dus een serieus CDA-plan. Dan zullen we er serieus naar kijken. Het is dus geen «vanhelvertje»?

De **voorzitter**:

De heer Van Helvert kan reageren, terwijl de VVD-woordvoerder Wonen ook meeluistert.

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

Die is de heer Elias al kwijt, zo vlak voordat hij de Kamer verlaat. Als de heer Elias hier blij van wordt, prima. Laten we ruimte hebben voor de nuance in het debat. Je kunt én Schiphol heel belangrijk vinden voor de economie en de werkgelegenheid én het belang van omwonenden in de gaten houden. Het is niet en/of: beide zijn heel belangrijk. Daar ontkomen we niet aan. Natuurlijk moeten er knopen worden doorgehakt. We doen een suggestie die is opgezet met mensen uit de lokale politiek, mensen die er zelf wonen. Die vragen of dit een idee is. Dan moeten we daar serieus naar kijken. Ik ben ook benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris.

Samen met de heer Ronnes heb ik niet alleen aan de Staatssecretaris maar ook aan het Benelux-parlement vragen gesteld over Wintelre, een dorpje vlak bij Eindhoven. Hier kunnen we een grensoverschrijdende samenwerking tussen België en Nederland creëren. Kunnen we de vliegroutes, die vroeger anders liepen, aanpassen? De Ministers schrijven dat ze dit punt in het bilaterale overleg tussen Nederland en België gaan oplossen. Heeft dat overleg al plaatsgevonden? Wat is daarvan het resultaat?

Helemaal in het begin, toen ik nog jong en net Kamerlid was, toch zo'n twee jaar geleden, heb ik voorgesteld om een leefbaarheidsfonds rond de AWACS-basis (Airborne Warning and Control System) in Geilenkirchen in te richten. Ik weet dat de Staatssecretaris ermee aan de slag is gegaan. Ik ben benieuwd hoe het hiermee staat en hoe het overleg met de regio is gegaan.

Ik doe nogmaals de oproep: laten we het belang van mensen die er wonen en het belang van de economie allebei bediscussiëren en elkaar niet verwijten dat iemand het een of het ander belangrijker vindt.

**De voorzitter:**

We schorsen tot 12.50 uur zodat de Staatssecretaris haar antwoord kan voorbereiden.

De vergadering wordt van 12.42 uur tot 12.51 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Wij hervatten het overleg. Please take your seats. Het woord is aan de Staatssecretaris.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voorzitter. Ik wil de Kamer in drie blokken van antwoorden voorzien. Allereerst een groter blok over Schiphol en het Airline Reward Programma. Daar is het een en ander over gevraagd en dat kan ik mij gelet op de publiciteit eromheen goed voorstellen. Het tweede blok gaat over alles wat met Lelystad Airport te maken heeft. Ten slotte kom ik op het blok overig waarin de vragen over Air France-KLM, de securitykosten, Insel Air, arbeidsomstandigheden en het leefbaarheidsfonds voor de omgeving van de AWACS-basis aan de orde komen. De Kamer heeft hiermee een idee van de lijn van beantwoording. Verschillende fracties hebben vragen over het Airline Reward Programma gesteld. De heer Van Helvert zei treffend dat het uitgangspunt is dat het om eerlijke cijfers moet gaan. Dat ben ik met hem eens. Het Airline Reward Programma van Schiphol bestaat sinds 2007 en is een programma van Schiphol zelf. Ik hecht eraan om op te merken dat het dus geen programma van de overheid is. Vele andere luchthavens hebben een soortgelijk programma. Het wordt gefinancierd uit de opbrengsten van commerciële activiteiten. Het staat open voor alle luchtvaartmaatschappijen en moet voldoen aan de eisen van redelijkheid maar ook van non-discriminatie. Schiphol bespreekt het programma jaarlijks met de luchtvaartmaatschappijen. Tot op heden heeft de Autoriteit Consument & Markt geen klachten over dit programma ontvangen. Dat is belangrijk om te zeggen, want ik weet dat KLM het eigenlijk niet eens is met dit programma. Dat zien we in alles terugkomen. Formeel is er echter geen klacht over ingediend. Als men ergens problemen mee heeft, is het indienen van een klacht natuurlijk de eerste en meest openlijke route. Schiphol heeft sinds de start van het programma 42,8 miljoen aan 36 luchtvaartmaatschappijen uitgekeerd. We voeren de discussie hierover al zolang als ik op deze post zit. De heer Graus is niet aanwezig, maar heeft het als het ware als vast nummer in zijn programma. Ik dacht: laat ik eens een keer gewoon vragen hoe het zit, want veel van de discussie is mistig; wie krijgt nou precies welk deel van het verhaal? Ik heb een verzoek aan Schiphol gedaan. Nogmaals, het is een programma van Schiphol en de overheid is niet verantwoordelijk en ook niet betrokken. Ik heb gevraagd om ons, als men dat wil, de bedragen die sinds de start van het programma per jaar zijn uitgekeerd, indien mogelijk gespecificeerd per categorie en/of luchtvaartmaatschappij, aan ons over te dragen. Het is dus niet zo zoals gisteravond plotseling op de site van NRC Handelsblad stond, dat ik alleen de cijfers over de laatste vijf jaar wil. Ik heb gevraagd om alle aanwezige informatie. Punt. Schiphol heeft dus zelf de afweging gemaakt om algemene informatie over de afgelopen vijf jaar te verstrekken. Overigens is het programma niet in strijd met het selectiviteitsbeleid. De afgelopen vijf jaar is slechts 3% van het totale bedrag naar vakantievluchten gegaan. Dat is segment 5. Over de afgelopen tien jaar is volgens Schiphol 95% naar het mainportgebonden verkeer gegaan, de segmenten 1 tot en met 4 en 5% naar vakantieverkeer gegaan, segment 5. Het Airline Reward Programma wordt gewijzigd. Schiphol heeft besloten dat per 1 april 2017 het bedrag alleen uitgekeerd wordt als men een nieuwe intercontinentale bestemming levert. Er worden dus geen bijdragen meer geleverd voor nieuwe Europese bestemmingen. Met die

aanpassing probeert Schiphol binnen de beschikbare capaciteit meer intercontinentale bestemmingen te stimuleren. Dit kan een nieuwe boost – om maar even een gevaarlijk woord te gebruiken – geven aan de intercontinentale bestemmingen en de hubpositie van Schiphol. De huidige en de nieuwe voorwaarden voor deelname aan het Airline Reward Programma heeft de Kamer ontvangen. Het is dus een privaat programma. De heer Smaling en de heer Leenders zeiden dat we er maar mee moeten stoppen. Dat kunnen ze mij wel vragen, maar dat kan ik niet doen, want ik ga er niet over. Zij vinden dat we ermee moeten stoppen en dat begrijp ik, althans ik versta hen, maar ik heb geen handelingsmogelijkheid om dat te zeggen. Ik ben wat dat betreft van de afdeling «als ik er niet over ga, moet ik niet iets beloven wat ik niet waar kan maken». Als KLM vindt – ik vermoed dat de heren hierover zijn benaderd en dan moeten ze dat maar openlijk zeggen – dat het Airline Reward Programma moet stoppen, dan zeg ik: vecht dat dan met Schiphol uit. Voer de discussie openlijk of dien een klacht in bij de ACM. Dan moet die gewoon worden afgehandeld.

De heer **Smaling** (SP):

Schiphol is een staatsdeelneming en geen privaat bedrijf. In die zin verbaas ik mij over de manier waarop de Staatssecretaris zegt dat zij er niet over gaat en dat het een speelgoedje van Schiphol is. Het selectiviteitsprincipe is helemaal niet in acht genomen: 81% van de rewards gaat naar KLM, terwijl dat 40% zou moeten zijn. Ik ben in totale verwarring over de wijze waarop de Staatssecretaris zich verhoudt tot Schiphol, de cijfers en de manier waarop zij zegt dat het selectiviteitsprincipe wordt gehanteerd, terwijl men uit moet gaan van gelijke monniken, gelijke kappen. Dit kan helemaal niet.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Het kan dus wel. Niet alleen KLM garandeert de hubpositie van Schiphol. Daar zit vermoedelijk de pijn. Van het bedrag is 3% in de laatste vijf jaar en 5% van alle middelen over de afgelopen tien jaar naar vakantievluchten gegaan, meldt Schiphol ons. Daarmee is niet gezegd dat het geld voor de versterking van de hubfunctie of het mainportgebonden verkeer automatisch allemaal bij KLM terechtkomt. Dat kan ook niet, want het is een non-discriminatoire regeling. Een airline mag niet voorgetrokken worden. Daar zal de ACM op moeten toezien. Als men het Airline Reward Programma hanteert, kan Schiphol niet anders dan uitgaan van gelijke monniken, gelijke kappen. Soms worden daar luchtvaartmaatschappijen mee binnengehaald die bijvoorbeeld co-chair hebben met KLM. De ene keer zit het mee en de andere keer zit het tegen. Dat klopt. Er komen ook andere maatschappijen binnen, die niet tot de vriendenkring van onze geliefde blauwe vogel behoren. Daarmee kan men het oneens zijn en zeggen dat men het Airline Reward Programma niet meer wil, maar ik vind niet dat dit kan, ook gelet op de wijziging die wordt voorgesteld om vanaf 1 april 2017 alleen intercontinentale bestemmingen te belonen en op het feit dat ook andere luchthavens zo'n programma hebben. Het dient om ervoor te zorgen dat het goed blijft gaan met de luchthaven. Het gaat goed met Schiphol, dus ik vier dat feestje graag met de heer Elias mee. Laten we er alsjeblieft voor zorgen dat dat zo blijft.

Ik weet dat er enorm veel rumoer is over dit gehele verhaal. Ik hecht eraan te zeggen dat ik niet heb gepersisterd dat ik een deel van het verhaal wil hebben of alleen dat van de laatste vijf jaar. Ik vind het prima dat iedereen het gehele verhaal kent. Maar per saldo gaat het eigenlijk om iets anders. Dat moeten we dan ook maar open en eerlijk met elkaar bespreken. Als KLM zo veel bezwaar heeft tegen dit programma dan moet de heer Elbers zich melden bij de ACM. Be my guest.

De heer **Smaling** (SP):

Gaat het goed met Schiphol? Het is maar net hoe je ertegenaan kijkt. De crisis is enigszins voorbij en de brandstofkosten zijn lager; iedereen gaat dus weer vliegen en we zitten ruim voor 2020 aan het afgesproken maximum. Dat maximum wordt voor een groot deel bereikt met maatschappijen die we eigenlijk niet willen. We moeten als een gek gaan uitbreiden, terwijl KLM er misschien meer profijt van had kunnen trekken. Ik begrijp niet dat de Staatssecretaris zo enthousiast is. Ik zie toch de bezwaren die vandaag en gisteren in de pers zijn genoemd. Die lijken mij reëel. Het is prima om te groeien, maar men zou wensen dat het een groei is die ook het beste voor de Nederlandse constellatie is. Dat zie ik niet.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nogmaals, het Airline Reward Programma is niet alleen bedoeld voor KLM. Dat moet heel helder zijn. Als de heer Smaling dat er wel van wil maken, krijgt hij een probleem met de ACM, evenals Schiphol. Schiphol is dan immers bezig met het toekennen van bedragen volgens een richtlijn die niet non-discriminatoir is. Als er bezwaren zijn, bijvoorbeeld omdat een maatschappij zich onheus bejegend voelt of zegt dat zij minder heeft gekregen van Schiphol dan waar zij feitelijk recht op heeft, dan is de vervolgvraag waarom men dan geen klacht indient. Als men zich onheus bejegend voelt – dat kan – staat het men vrij om tegen de ACM te zeggen dat men te weinig aandeel uit het programma krijgt. Ik had het logisch gevonden als men dit in gang gezet had. Ik moet helaas vaststellen dat dit niet gebeurd is.

Ik kom op de volgende mystificatie. De aannames van Schiphol kloppen van geen kant en de Kamer wordt niet goed geïnformeerd. Ik wil alvast zeggen dat het begrip op deze manier wel aan inflatie onderhevig begint te zijn. Waar gaat het over? In de actieagenda van april 2016 staat dat het kabinet voor Schiphol, Lelystad en Eindhoven een bepaalde hoeveelheid milieucapaciteit heeft gecreëerd. Het gaat om 500.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol – vanaf 2020 geldt de fiftyfiftyregeling – 45.000 vliegbewegingen op Lelystad en 25.000 op Eindhoven. Die capaciteit is nodig om de verwachte marktvraag op te vangen. De leden hebben dit ook vastgesteld. De milieucapaciteit kan momenteel nog niet maximaal worden ingevuld – ik kom er in het volgende blok op terug – omdat Lelystad Airport nog niet operationeel is.

Om de groei op te vangen, zijn verschillende operationele en infrastructurele maatregelen nodig op Schiphol, zoals de oplevering van de nieuwe pier in 2019 en de nieuwe terminal in 2023. Daarnaast moet Lelystad worden ontwikkeld. We moeten tevens keuzes maken over de periode na 2020. Ik heb daarover advies gevraagd aan de ORS. Ik neem er dit jaar een besluit over. Het maatregelenpakket voor de capaciteit zit in de actieagenda en is dus niet nieuw. We hebben dit altijd duidelijk gecommuniceerd.

Verdere groei van Schiphol moet in balans met de omgeving plaatsvinden. Dit hebben we ook in de actieagenda aangegeven. Met de invulling van de 50/50-maatregel voegt het kabinet voor de periode na 2020 extra vliegtuigbewegingen toe. Vliegtuigen worden inderdaad schoner en stiller, zoals de heer Elias zei. Hoeveel precies zal blijken uit de komende MER. Hoe stiller Schiphol wordt, hoe meer vliegtuigbewegingen er mogelijk worden gemaakt. Dit is voor de sector een heel goede prikkel tot innovatie. We hebben in het luchtvaartverkeersbesluit voor Lelystad ruimte gecreëerd voor 45.000 vliegtuigbewegingen. We hebben altijd helder gecommuniceerd dat die ruimte in fases wordt opgebouwd. Er is een businessplan voor Schiphol en Lelystad gemaakt. In de eerste vijf jaar groeit Lelystad naar maximaal 10.000 bewegingen per jaar. Dit is volgens mij wel nodig. We gaan zo meteen uitgebreid verder in op Lelystad. Als stok achter de deur zijn we tevens bezig met de verkeersverdelingsregeling; het selectiviteitsbeleid. De beste manier om een goede, interes-

sante businesscase te maken voor het vliegverkeer op Lelystad zou zijn als Schiphol bijvoorbeeld met interessante en aantrekkelijke tarieven komt en een en ander in de omgeving zo regelt dat veel mensen via Lelystad willen vliegen. Als het nodig is, hebben we een verkeersverdelingsregeling. Daar werken we nu aan en deze gaat in consultatie. De verkeersverdelingsregeling moet Europees genotificeerd worden, zoals dat chic heet, met andere woorden: de Europese Commissie moet bepalen of het mededingingstechnisch allemaal kan.

Een aantal leden heeft, in wisselende posities, gevraagd of er wel verdere groei moet komen voor 2020 en hoe ik dit zie. Ik kies de bewoording die ook de heer Leenders naar voren bracht: het Aldersakkoord staat. We hebben een verantwoorde groei tot 2020 en een regeling voor erna. Ik heb altijd gezegd dat de volumeplafonds voor mij niet heilig zijn, maar die kunnen alleen worden veranderd als we in staat zijn om met dezelfde partijen een nieuwe afspraak te maken. Ik ga het Aldersakkoord niet eenzijdig openbreken. Dit kan niet van mij worden gevraagd. Waarom niet? Het feit dat we in Nederland op deze weliswaar polderachtige manier tot dit verhaal gekomen zijn, is juist onderdeel van het succesverhaal van Schiphol. We hebben niet elke dag opnieuw iemand anders voor het hekje bij de rechter staan die bezwaar heeft tegen een bepaald plan. Aan de ene kant moet veel energie worden gestopt in het overleggen. Aan de andere kant levert het rust op en ik zou haast zeggen regelmaat. Reinheid durf ik nog niet helemaal te zeggen. Het gaat immers om vliegverkeer. Het wordt wel steeds beter, maar toch. Ik sta er heel pragmatisch in. We moeten de bewoners erbij houden. Immers, als we het op een gegeven moment zo ver brengen dat iedereen afhaakt in het overleg, krijgen we een juridische strijd van heb ik jou daar. En dan weten we een ding zeker – zeg ik tegen de heer Elias – namelijk dat we nog veel verder verwijderd zijn van verantwoorde groei. Volgens mij is er wel draagvlak voor groei in Nederland, maar het vraagt van ons dat we een en ander in goed overleg met elkaar doen.

De heer Van Helvert vroeg zich af of de Aalsmeerbaan veel meer wordt gebruikt en wat dit betekent. De preferente banen, zoals de Kaagbaan en de Polderbaan, lopen tegen hun maximale capaciteit aan. De secundaire banen, de Zwanenburg- en de Aalsmeerbaan, worden vaker ingezet om de afgesproken groei op Schiphol te kunnen opvangen. We hebben er bij de behandeling van het wetsvoorstel uitgebreid over gesproken. Een en ander past binnen de gemaakte afspraken over het baangebruik en de hinder in het stelsel. We laten via het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol de klachten monitoren. Deze klachten moeten besproken worden, ook in de Omgevingsraad Schiphol. Als er veel meer klachten komen, is dat een feit. Dit feit moet vervolgens op tafel komen.

De heer Smaling vroeg of ik bereid ben om eventuele nieuwe aanvliegroutes een plek te geven in de MER. Deze wordt momenteel aangepast, wat overigens een hele klus blijkt. Er wordt met man en macht aan gewerkt. Ik hecht eraan correcte resultaten te krijgen. Ik laat bekijken of er door de recente aanpassing van de LVNL een aanvulling nodig is. Het is de vraag of deze substantiële gevolgen heeft voor de geluidseffecten. Het antwoord op de vraag van de heer Smaling of ik dit wil laten beoordelen, is ja.

De heer Leenders zei dat er nog geen MER is, dat niemand precies weet hoeveel geluidswinst er geboekt is en dat we dit wel moeten weten, bijvoorbeeld om een besluit te kunnen nemen over het aantal nachtvluchten. Ik ben, zoals dat zo chic heet, bevoegd gezag voor de luchthaven Schiphol. Mijn inzet is om het maximaal aantal nachtvluchten dit jaar in een ministeriële regeling te verankeren. Dit heb ik de Kamer 21 december jongstleden gemeld. Ik maak hiermee handhaving van het maximale aantal nachtvluchten mogelijk, vooruitlopend op de MER.

Ik kom op de communicatiestrategie en de beroemde, of beruchte, motie van mevrouw Belhaj. Ik heb de schriftelijke vragen van mevrouw Belhaj



op 22 februari beantwoord, maar ik begrijp dat de beantwoording nog niet in het systeem te vinden was. Ik probeer de vragen daarom kort en bondig mondeling te beantwoorden. Er is een taskforce binnen de Omgevingsraad Schiphol die uitwerking geeft aan de effectieve informatievoorziening voor de omgeving. Conform de motie van mevrouw Belhaj werkt men allereerst aan de online informatievoorziening. Er is online al heel veel bekend over het banenstelsel, het baangebruik en het actuele vliegverkeer. Waar het om gaat, en wat mevrouw Belhaj wil, is dat de informatie beter toegankelijk wordt gemaakt: zo veel mogelijk gebundeld en realtime op één plek. Ik zie mevrouw Belhaj knikken. Tevens wordt bekeken welke aanvullende informatie we nog kunnen bieden, bijvoorbeeld een toelichting op het baangebruik en een zogenaamd geluidweerbericht. Er wordt momenteel gewerkt aan een applicatie. Een en ander vindt in stappen plaats. De opdrachtverstrekking voor het ontwikkelen van de basis heeft reeds voor de jaarwisseling plaatsgevonden. De eerste resultaten worden dit voorjaar verwacht. Men werkt samen. De kosten zijn niet het probleem. De demoversie is dit voorjaar klaar. Ik begrijp dat mevrouw Belhaj zegt dat het nog sneller had gekund, maar het moet ook goed zijn. Ik wil niet dat we later zeggen dat de geboden informatie verwarring opwekt. Het moet dus goed worden gedaan. Er moet veel verzameld worden. Er wordt hard gewerkt aan de uitvoering van de motie. Dit voorjaar komt de demo.

We hebben zojuist een debat meegemaakt over een idee van de heer Van Helvert om een soort, als ik het zo mag zeggen, woningstichting in het leven te roepen. Het is een gevaarlijk voorstel. De heer Van Helvert heeft aan de reacties van zijn collega's gemerkt dat het enthousiasme er niet van afdroop. Ik begrijp dit wel, want de verantwoordelijkheid die hiermee gepaard gaat, is potentieel gevaarlijk, ook in de richting van bijvoorbeeld de overheid. Ik begrijp tegelijkertijd dat we steeds opnieuw, na initiatieven rond het leefbaarheidsfonds ... Dit hebben we ook in Aalsmeer aan de orde. Ik kom aan het eind van mijn beantwoording nog op het punt van de AWACS en het gebied aldaar. We moeten creatief blijven nadenken over de wijze waarop we bewoners comfort kunnen bieden. Ik ben nooit op voorhand tegen blijven nadenken. Als de lokale bestuurders met een creatief idee komen, ben ik best bereid om een en ander met elkaar te bespreken. Ik neem echter geen verantwoordelijkheid voor een plan waarvan ik denk dat de overheid het niet zomaar kan waarnemen. De heer Van Helvert heeft iets gezegd, maar het is – hoe zal ik het eens aardig zeggen – nog niet uitgewerkt. Ik hoor het woord «suboptimaal». Elke keer als ik dit woord gebruik, krijg ik een fles wijn van de directeur die naast me zit. Top.

De heer **Elias** (VVD):

Heeft u het gebruik van dat woord op uw departement zo vaak nodig, mevrouw de Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Nee, nee. Juist in deze periode is een dry February erg op zijn plek, mijnheer Elias. Het is aan te bevelen.

Laten we bekijken of de lokale bestuurders in de omgevingsraad een concreet voorstel op tafel kunnen leggen. Dan kunnen we bekijken wat ze precies bedoelen en waar de mogelijkheden zitten. Indien dit idee besproken wordt, beloof ik dat ik de Kamer daarna een verslag van het gesprek toestuur. Ik weet niet of dit een werkbare route is.

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

Dank voor de toezegging. Ik zit te denken op welke wijze we de steeds drukker wordende situatie van én de groei van Schiphol én de groei van het aantal inwoners kunnen oplossen. Dit idee komt van onderop en er is nagedacht over het financiële aspect ervan. Ik ben het met de Staatssecre-

taris eens dat het niet per se, of misschien juist niet, de overheid moet zijn die het vervolgens moet doen, maar misschien kan zij dit idee meenemen? De vraag is of we het een idee vinden om eraan te werken. Ik zie de bereidheid. Dank daarvoor. Dit was dus geen vraag.

Staatssecretaris **Dijksma:**

Dat heb ik begrepen.

We spreken zo meteen over de aanvliegeroutes rond Lelystad. Er is mede door de heer Van Helvert gevraagd of er rond Schiphol lager gevlogen wordt dan gemeld. De ILT rapporteert in de handhavingsrapportage over Schiphol halfjaarlijks over de vlieghoogtes. De normen staan in het luchtverkeersbesluit. We zijn hier echt scherp op, maar ik heb dit probleem nog niet langs zien komen. Als het zo is dat er lager gevlogen wordt dan gemeld, komt het in een handhavingstraject terecht.

Ik kom op Lelystad. Hierover zijn een aantal dingen te zeggen. Ik begin met de opmerkingen van de heer Elias. Hij heeft mij indringend een aantal vragen gesteld, onder andere over de vertraging. Ik heb de Kamer op 29 november per brief geïnformeerd over de oorzaak van de vertraging. Ik heb de afgelopen periode meerdere malen met de Kamer gesproken over de onrust waarvoor de aankondiging van de Wet normering topinkomens 3 zorgde bij de luchtverkeersleiders van de LVNL. Die heeft er eerder toe geleid dat de luchtverkeersleiders minder tot niet bereid waren om de zogenaamde verkoeverdagen af te laten kopen, waarmee het tekort aan inzetbare luchtverkeersleiders kon worden gecompenseerd. We hebben hier in 2015 en een deel van 2016 mee te maken gehad. Hierdoor was er aanzienlijk minder capaciteit voor Lelystad beschikbaar dan nodig was. Toen ik aantrad, merkte ik dat het niet goed zat in de discussie die we vanuit het departement met de luchtverkeersleiders voerden over hun salaris en hun positie in de toekomst. Er was heel veel debat in de Kamer. Er dreigde een capaciteitstekort. Dan kan men ergens onder een steen gaan liggen wachten tot het probleem vanzelf voorbijgaat, maar dat is niet geheel mijn natuurlijke houding.

Ik heb een paar keer met de mensen van de LVNL gepraat om uit te vinden waar hun zorgen zitten en waarom zij zich deels miskend voelen, want dat speelde ook. Net als de heer Elias ben ik niet blij als men bij een politiek verschil van mening met het departement of met anderen onder druk wordt gezet, omdat men niet wil meewerken om verder naar de hogere aansluitingsroutes voor het luchtverkeer te kijken. Ik vond dit geen plezierige bijdrage van het LVNL aan het debat, maar ik had wel in de gaten dat het zich daarin verliezen en het boos erover zijn een oplossing niet dichterbij bracht.

Enigszins met gevaar voor mijn sociaaldemocratisch leven en gelukkig met grote steun van de Kamer, het gehele rijtje, van de SP tot en met de hier niet aanwezige – ik noem hem nog een keer – heer Graus, heb ik tegen mijn collega's in het kabinet gezegd dat we bij de Wet normering topinkomens een uitzondering moeten maken voor de luchtverkeersleiders. Niet alle bewindslieden, en dit waren niet per se PvdA'ers, waren hier blij mee. In deze categorie zijn namelijk ook beroepen, zoals luchtverkeersleiders bij Defensie, die veel minder verdienen. Die zeggen niet allemaal: wat een geweldig idee. Het was een politieke discussie. Uiteindelijk is het resultaat dat ik het voor elkaar heb gekregen. Daar ben ik blij mee, want daardoor konden we verder en was het mogelijk om in goed overleg met de nieuwe baas van de LVNL afspraken te maken over de arbeidsvoorwaarden van de mensen bij de LVNL. Er lag een onderzoek naar de financiering en de beloningsstructuur van de luchtverkeersleiders in de rest van Europa. Dit onderzoek hadden we nodig om dit allemaal te kunnen doen, mede op instigatie van de Kamer. Zouden we uit de pas lopen als we een uitzondering op de WNT maakten? Om een lang verhaal kort te maken: ik ben op dit dossier gekomen en ontdekte dat het muurvast zat. Dit was om meerdere redenen heel vervelend, want we

hebben de capaciteit, die schaars is, hard nodig. Ik heb het op mijn eigen manier opgelost.

De heer Elias vraagt of ik bereid ben om voortaan halfjaarlijks te rapporteren. Dat vind ik prima. Ik wil dat heel graag doen. Ik geef voor de zomer de resultaten van het ontwerpproces van de aansluiting op het hogere luchtruim. Ik zeg straks nog wat dingen over wat we conform de wens van de regio – de heer Fackeldey, de wethouder, zit in de zaal – nog kunnen doen rond MRO-vluchten (maintenance, repair and overhaul). Ik had een en ander liever anders gezien. Ik heb echter binnen mijn mogelijkheden geprobeerd om de boel zo snel mogelijk weer aan de praat te krijgen.

De heer **Elias** (VVD):

Ik kondig vast aan dat mijn interruptie iets langer is dan men van mij gewend is. Allereerst dank voor de toezegging. Dat scheelt weer een VAO op deze volle dag. Het is interessant dat de Staatssecretaris informatie uit de ministerraad geeft. Dat is niet gebruikelijk, maar wel interessant. De Staatssecretaris zegt dat het niet goed zat met het overleg. Later blijkt uit haar verhaal dat zij het dan heeft over het departement en Luchtverkeersleiding Nederland. Ik mag de Staatssecretaris eraan herinneren dat zij volgens de staatsrechtelijke fictie tevens verantwoordelijk is voor hetgeen voorafgaand aan haar aantreden heeft plaatsgevonden. De Staatssecretaris schuift het wat gemakkelijk naar haar voorganger. De Staatssecretaris is verantwoordelijk. Ik spreek haar daarop aan. Niet omdat ik aan scherpslijperij doe, maar omdat ik de gevolgen ervan buitengewoon kwalijk vind. Door het gelazer met de verkeersleiding beginnen we immers een jaar later dan had gekund met Lelystad. De overloop van Schiphol wordt hierdoor op zijn minst genomen belemmerd, waardoor mogelijkerwijs de werkgelegenheid, of – niet overdrijven – reële delen daarvan bij Schiphol c.q. KLM in gevaar zijn. Dit is een onvoorstelbaar zware consequentie van gedonder over salarissen bij een kleine beroepsgroep. Inhoudelijk sta ik geheel aan de kant van de gekozen oplossing. Het lukt immers niet om binnen de balkenendenorm de goede mensen te krijgen. Grote lof voor het feit dat de Staatssecretaris zelfs haar sociaal-democratische principes eventjes opzij heeft gezet, maar dit was het punt niet. We zitten nu met de gebakken peren. De Staatssecretaris stapt er te gemakkelijk overheen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Ik heb een paar opmerkingen. Ik stap er niet gemakkelijk overheen. Ik vind het zeer vervelend. Dit heb ik steeds gezegd. Ik had de vertraging veel liever niet gehad. Het is ook helemaal niet in mijn belang. Ik zou de Kamer het liefst alle dagen brieven sturen waarin ik schrijf dat het helemaal top gaat en dat we op schema zitten. Ik ben het volstrekt met de heer Elias eens dat ik verantwoordelijk ben voor alles wat er hiervoor gedaan is. Daar loop ik niet voor weg. Ik gaf alleen aan hoe het gegaan is. Ik zag in de analyse van het dossier dat de discussie – of zoals de heer Elias noemt: het gedonder over salarissen, wat een adequate samenvatting is van wat er aan de hand was – in de weg stond om verder te komen. Het discussieverhaal rond de salarissen was niet nieuw en was politiekbreed een gegeven, ook vanuit de Kamer, en om allerlei andere redenen. We moesten met elkaar door de trechter heen. Ik heb dat zo snel als ik kon gedaan. Dit is wat ik de heer Elias aangaf. Ik ben het ermee eens dat we ondertussen alles op alles moeten zetten om de consequenties van de vertraging zo klein mogelijk te maken. De heer Elias mag mij hierop aanspreken. Hiervoor moeten we in goed overleg met de regio zijn. Volgens mij zijn we het over een heleboel dingen eens, ook over het feit dat we kritisch op het proces moeten zijn. De heer Elias heeft gelijk dat hij mij hierop aanspreekt. Dat accepteer ik uiteraard.

De heer **Elias** (VVD):

Dat waardeer ik. Laat ik het zo maar formuleren. Het heeft geen zin om er lang op terug te kijken. Het feit ligt er. Het is buitengewoon irritant. Wil de Staatssecretaris nog eenmaal bekijken of het mogelijk is om het probleem versneld op te lossen met het inhuren van mensen uit het buitenland – voor mijn part worden ze uit Australië gehaald – zodat we eventueel eerder kunnen beginnen? Australië is uiteraard willekeurig. Er moet toch een mogelijkheid zijn om mensen in te huren voor het uitrekenen van de vliegroutes? Ik realiseer me dat het een verrekt ingewikkelde puzzel is, maar ergens ter wereld moeten er toch mensen zijn die desnoods tegen een stevig salaris – dat zijn we inmiddels wel gewend en naar ik heb begrepen de Staatssecretaris inmiddels ook – bereid zijn om dit probleem te helpen oplossen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Wat de heer Elias vraagt, hebben we al gedaan. Al moest ik ze bij wijze van spreken uit Ouagadougou halen – het is niet het beste voorbeeld, maar het is een exotische naam – dan deed ik dat. Dat is het probleem niet. We hebben Helios gevraagd om te checken of wat de LVNL als het echte probleem aangeeft, namelijk dat het veel meer een technisch probleem is dan een probleem qua mensen, correct was. Dat wilde ik ook weten. De heer Elias en ik zijn geen luchtverkeersleider; we moeten het dus doen met de informatie van de expert. Ik kan de datum van 1 april 2019 niet naar voren halen. We zetten onze menskracht nu in op een wijze waarop we in het proces erna kunnen versnellen, zodat we een deel van de achterstand kunnen inlopen. Ik heb de opdracht van de heer Elias steeds zo verstaan dat ervoor gezorgd moet worden dat de schade beperkt wordt. In hoeverre kan er in de periode erna worden versneld, zodat een deel van de achterstand kan worden ingehaald? Dit is het uitgangspunt voor de wijze waarop wij aan de slag gaan. We hebben hiervoor externe experts ingehuurd. We hebben steeds gezegd dat als inhuren in de komende tijd nodig blijft, we dat doen. Hierover hebben we geen discussie. Dit moet gewoon gebeuren.

Zoals zojuist al gezegd is, moeten de gevolgen van de opgelopen vertraging zo veel mogelijk worden beperkt. Er zijn een aantal mogelijkheden voor wat betreft maintenance, repair en overhaul. We hebben een eerste overleg gehad met partijen die actief op Lelystad zijn. Dit was een constructief overleg. Er is afgesproken dat de huidige gebruiksafspraken worden voortgezet tot 1 april 2019. De afspraken bieden namelijk nog ruimte voor groei. Vanuit de regio bestaat er behoefte om een beperkt aantal MRO-vluchten overdag mogelijk te maken. We zijn bereid om te bekijken wat er mogelijk is, zolang een en ander niet leidt tot extra beslag op de LVNL, omdat er expertise nodig is voor het tijdig realiseren van de luchtverkeersdienstverlening. De regio heeft begrip voor deze kanttekening, want ook voor hen geldt dat Lelystad zo snel mogelijk open moet. Dit heeft de grootste prioriteit. We bekijken wat we via de MRO-route maximaal nog kunnen doen. Hierover zijn we het eens.

De heer Elias vroeg of ik vasthoud aan de uitgangspunten voor Lelystad. Het uitgangspunt is het advies van de Alderstafel uit 2014: het zo veel mogelijk vermijden van woonkernen en Natura 2000-gebieden, zo min mogelijk interferentie met Schipholverkeer en in beginsel niet lager dan 6.000 voet boven het oude land. Hier kom ik straks uitgebreider op terug, gelet op de onrust die in Overijssel is ontstaan. 's Nachts vliegen is niet aan de orde. De openingstijden van de nieuwe luchthaven zijn van 6.00 uur tot 23.00 uur, met een eventuele verlenging tot middernacht. Zo is het overigens ook in de MER onderzocht.

Ik kom op het onderwerp van de 6.000 voet. Het is sowieso verstandig om met een aantal van de door mevrouw Belhaj genoemde gemeenten te praten, om duidelijk te maken dat een hoop van de onrust op een misverstand gebaseerd is. De door de Alderstafel geadviseerde lokale

vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim tot 6.000 voet staan niet ter discussie. We blijven niet ergens ver voorbij Zwolle laag vliegen. Bij het naderen van Lelystad moet op enig moment lager worden gevlogen, anders kan er niet geland worden. Dit staat in de afspraken. Er zal incidenteel een uitzondering gemaakt moeten worden indien er ergens in het hogere luchtruim een kruising is met een lagere vlucht. Er is onrust ontstaan, omdat de mensen die er iets over gezegd hebben, schijnen te denken dat die ene uitzondering de regel is. Dat is niet zo. De regel is zoals die was, namelijk boven de 6.000 voet. Het is verstandig om dit uit te spreken met de verschillende gemeenten. Er is bij mijn weten overigens eerder met de gemeenten gecommuniceerd. Ik vind het geen enkel probleem als dit nog een keer gedaan moet worden of als ik het zelf moet doen. Ik woon er immers in de buurt. Het is niet in mijn persoonlijk belang, maar ik ken de mensen. Ik vind het geen enkel probleem. De LVNL rondt haar ontwerpproces in mei aanstaande af. Ik informeer de Kamer voor het zomerreces hierover. De antwoorden op de schriftelijke vragen van de leden Van Helvert cum suis komen eraan. Ik weet niet welke collega hij verleid heeft tot mede-indiening. Oh ja, de heer Omtzigt natuurlijk. Hoe kan ik dat nu niet weten? De kern van de boodschap is dat we niet opeens met een verandering van de spelregels bezig zijn.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Om een en ander goed en scherp te hebben: er is dus geen sprake van dat er onder de 6.500 voet gevlogen gaat worden? Het onbenutte luchtruim boven het militaire luchtruim is dus een optie voor de berekeningen die voor de aanvliegroutes gemaakt worden? Het is altijd gevaarlijk om het zo uit te leggen. Laat ik het zo zeggen. Ik waardeer het heel erg dat de Staatssecretaris zo snel mogelijk met de gemeenten om tafel wil zitten. Ik begrijp dat ze op 6 maart met 15 gemeenten om tafel gaat zitten. Is het een idee om daaraan voorafgaand in gesprek te gaan en de Kamer te informeren over de uitkomsten daarvan, zodat de onduidelijkheid en de onrust zo snel mogelijk weggenomen worden?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Het lijkt me een no-regretstap om de onduidelijkheid en onrust zo snel mogelijk weg te nemen, dus dit moeten we doen. Ik durf niet uit te onderhandelen hoe dit agendatechnisch moet. Laten we bekijken wat we kunnen doen. Om het heel praktisch te zeggen: de suggestie wordt gewekt dat er boven grote delen van Overijssel op een lagere hoogte, ruim onder de 6.000 voet, gevlogen gaat worden. Dit is niet het geval. Het is altijd de bedoeling geweest dat er vanaf Lemelerveld voorbij Dalfsen tot even ten noorden van Zwolle op 6.000 voet wordt gevlogen en dat de daling pas bij Hasselt wordt ingezet. Ergens ten hoogte van Flevoland moet men op 3.000 voet zitten om uiteindelijk een mooie glijvlucht, als het kan een CDA-vlucht zou je haast zeggen, te kunnen maken. Zo heet het echt. De heer Van Helvert is niet beledigd, want die weet dat het «continuant descent approach» betekent. Maar ja, in navolging van de heer Elias gebruik ik zo min mogelijk Engelse termen en dan heb ik het over een glijvlucht, naar beneden. Goed, laten we zo veel mogelijk helderheid scheppen en in mei is het gehele zaakje gewoon op papier beschikbaar. Dan kom ik bij het punt van het bezoek aan de heer Janailac. Ik reis maandag af naar Parijs. Eerder hebben we hierover in het vragenuur gesproken, omdat er opnieuw onrust was. De Kamer heeft mij toen gevraagd om naar Parijs te gaan en als de Kamer dat vraagt, doe ik dat. Een paar dingen: we hebben al eerder afspraken gemaakt met Air France-KLM – ik heb er vaak naar verwezen – onder andere om activiteiten niet verder te centraliseren en activiteiten en banen van KLM niet over te hevelen. Daaraan houden we gewoon vast. Ik zal uiteraard deze boodschap blijven herhalen. We kunnen het gesprek van maandag goed

gebruiken om bij te praten, ook over de voortgang van het zogenaamde Trust Together-plan. Ik denk dat dit goed is.

De heer Smaling vroeg of Janaillac toetreedt tot de raad van commissarissen van KLM. Op dit moment is er geen vacature. Hoewel de heer Riolacci per 4 november als CFO (chief financial officer) van Air France-KLM is vertrokken, blijft hij volgens Air France-KLM nog wel lid van de raad van commissarissen. Zoals bekend – de heer Dijsselbloem heeft het hierover in een debat met mij en de Kamer eerder gesproken – is het kabinet er geen voorstander van dat bijvoorbeeld de CEO (chief executive officer) van Air France-KLM weer in de raad van commissarissen van KLM komt te zitten. Dit standpunt is al eerder overgedragen en dat blijft zo.

Ik kom bij het idee van de heer Smaling rond de securitykosten. Daarvoor hij een interessante schuif in gedachte. Ik heb er een paar dingen over te zeggen. Uit een recente SEO-studie blijkt dat de tarieven op Schiphol zeer concurrerend zijn. We doen het ontzettend goed. Op dit moment hebben we Dubai zo'n beetje geklopt. Qua kosten staan we niet meer onder Dubai. We hebben in de Kamerbrief aangegeven dat de publieke beveiligingskosten, de kosten voor het beveiligen van de mensen, dus de kosten van de Koninklijke Marechaussee (KMar) en dergelijke, altijd door de overheid worden gedragen. Dit zijn de safetykosten. De Kamer weet dat de collega's van Veiligheid en Justitie opnieuw bekijken welke bijdrage mogelijk is om de KMar te versterken om allerlei helaas noodzakelijke redenen.

De securitykosten betreffen veel meer de backoffice waarbij bijvoorbeeld ook de bagageafhandeling aan de orde is. Dit deel is altijd betaald door het bedrijfsleven zelf. Dit zijn private kosten. Ook gelet ook op de ranking – hoe doet Schiphol het? – is er geen aanleiding om daarin juist nu een enorme financiële bijdrage vanuit schaarse overheidsmiddelen te stoppen, zeg ik tegen de heer Smaling. Waarom zouden we dat doen als Schiphol zo concurrerend is? We kunnen dat duurzame, spaarzame geld dat hij wil binnenhalen met bijvoorbeeld een vliegtaks beter in een paar andere dingen stoppen. Het is maar een kleine suggestie. Ik vind het voorstel van de heer Smaling dus helaas geen goed idee. De maximum take off-heffing, een heffing op zware vracht, en bijvoorbeeld de 50/50-afpraak zijn wel goede ideeën, met name om schone luchtvaart te stimuleren. Dat doen we via die routes. Dat deel van het voorstel, namelijk ervoor zorgen dat we schone luchtvaart zo veel mogelijk stimuleren, vind ik prima, maar daarvoor hebben we andere wegen.

Dan kom ik bij pay to fly. De heer Leenders kwam terug op dit verhaal. Net als de Kamer vind ik het belangrijk dat we fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden in de luchtvaartsector hebben. We hebben de Kamer uitgebreid bericht over pay to fly-constructies in de brief van 21 november die ik met de heer Asscher, Minister van SWZ, heb verstuurd. Uit overleg met vakbonden en in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen is gebleken dat pay to fly niet voorkomt bij deze maatschappijen. Tijdens het vorige algemeen overleg is een motie ingediend over schijnzelfstandigheid. Daarover krijgt de Kamer nog voor maart een bericht, mede namens de Minister van SZW en de Staatssecretaris van Financiën. Ik kan alvast zeggen dat in Nederland in het algemeen de zaken rond arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden op orde zijn. De Belastingdienst heeft heel goed zicht op schijnzelfstandigheid bij Nederlandse piloten die bij de in Nederland gevestigde maatschappijen werken. Momenteel verleggen we onze aandacht meer naar de Europese situaties. Dit onderwerp zullen we dan ook voor de Transportraad in juni agenderen.

Dan kom ik bij het thema Insel Air. Mevrouw Belhaj vroeg of ik niet eerder aan de bel had moeten trekken. Zodra we eind 2016 verontrustende signalen ontvingen, heb ik om opheldering gevraagd. Begin januari heb ik meteen een brief aan mijn ambtsgenoot op Curaçao gestuurd. Ik heb informatie opgevraagd en ook aan onze eigen mensen gevraagd wat ze

precies wisten. Het lastige in dit verhaal is dat Nederland feitelijk geen autoriteit op Curaçao of Aruba heeft. Ik kan alleen zeggen dat vliegtuigen niet meer op Bonaire mogen landen, want daar hebben we wel zeggenschap. Half januari heb ik een bericht van mijn ambtsgenoot uit Curaçao gekregen, wat mijn zorgen niet heeft weggenomen.

Er zijn een aantal inspecties van de ILT geweest, met name op vliegtuigen van Insel Air International, en ook in het kader van het zogenaamde safety assessment of foreign aircraft-programma. Het lastige is dat deze inspecties eigenlijk niet zo diepgaand waren als wij in Nederland doen, omdat we de autoriteit daartoe niet hebben. Ik heb contact moeten opnemen met collega's om hen te vragen of het geen goed idee was om onze mensen te laten kijken op de manier zoals die in Nederland gebruikelijk is. Daarvoor moesten ze formeel dus toestemming geven. Dit hebben ze gedaan. We hebben samen gezegd dat het van belang is om dit te doen. Ik ben het met mevrouw Belhaj eens, dat uit de rapporten die daaruit voortkwamen – die heb ik ook naar de Kamer gestuurd – blijkt dat met name op Curaçao de situatie ernstig is en ernstiger dan op Aruba. Op Aruba houdt de autoriteit zelf alle vliegtuigen op dit moment feitelijk al aan de grond. We kunnen dus zeggen dat het systeem daar in ieder geval al veel beter functioneert, maar ook daar nog niet adequaat genoeg is. Afgelopen twee dagen ben ik op Aruba geweest. Eigenlijk was het een hit-and-run. Ik heb ook contact gehad met de mensen op Curaçao. We hebben afgesproken zowel met Curaçao als met Aruba dat onze mensen samenwerken met de inspectie daar. Bijvoorbeeld bij Aruba gaan de vliegtuigen die nu allemaal geground zijn, zoals dat in luchtvaarttermen heet, pas de lucht weer in als ook onze ILT-mensen, samen met de Arubaanse toezichthoudende autoriteit hebben besloten dat dit kan. Daarnaast gaan we voor de lange termijn werken aan het upgraden van de inspecties op Aruba. Dat doen we ook voor Curaçao. Het alternatief dat ik had, was om alle vluchten naar Bonaire te verbieden. Ik kan immers geen algemeen vliegverbod afkondigen voor bijvoorbeeld passagiers. Gebruikelijk is – dat heeft de Amerikaanse autoriteit ook gedaan – om een reisadvies voor eigen mensen te geven, maar dat zo breed bekend te maken dat het wel moet worden opgevat als een signaal. Dit is misschien een gekke constructie, maar wel de gebruikelijke en die hebben we dus gebruikt. Gelet op onze beperkte verantwoordelijkheid en onze beperkte mogelijkheden is het goed dat we nu volop met beide autoriteiten samenwerken. De ILT-inspecteurs zijn al op Aruba en volgens mij vanaf dit weekend ook op Curaçao. Ze zullen daar nog wel een tijd blijven. Ik hoop niet voor de eeuwigheid, want de boel moet echt op orde worden gebracht. Dat hebben de regeringen in grote gezamenlijkheid afgesproken. Het is immers ook in hun belang. Bijvoorbeeld bij Aruba hebben we vastgesteld dat er heel veel economische kracht in het toerisme ligt. Er mag dus geen discussie ontstaan over luchtvaartveiligheid. Dat is essentieel.

Mevrouw Belhaj heeft terecht gevraagd op welke manier ik voor de lange termijn naar de verbindingen kijk. Op de eilanden zijn vliegtuigen een vorm van openbaar vervoer. Als daar op de ene of andere manier een kink in de kabel komt, is dat meteen heel ontwrichtend voor het normale dagelijkse leven op de eilanden. We hebben dus met alle betrokkenen, vanuit onze verantwoordelijkheid binnen het Koninkrijk voor de BES-eilanden en de andere eilanden, afgesproken dat we in een stuurgroep ook voor de wat langere termijn bekijken hoe het nu allemaal geregeld is en hoe we de kwetsbaarheid die we op dit moment ontdekken, kunnen voorkomen. Dit is het complete verhaal. Ik kan de Kamer zeggen dat ik hiermee de laatste dagen behoorlijk intensief bezig ben geweest. Daar vroeg het thema ook om, want het is wel stevig.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Het is goed om te horen hoe de inzet is geregeld. Ik hoop dat de Staatssecretaris begrijpt dat het voor mij nog niet helemaal te begrijpen is waarom er zo relatief laat is ingegrepen. Mensen hebben het gevoel van «wacht eens even». Ik snap waarom het signaal van de ambtenaren er is, maar veel mensen vragen zich af: heb ik daarvoor dan niet veilig kunnen vliegen, hoe zit het, is er dan helemaal geen controle? Kan de Staatssecretaris daar nog iets over zeggen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Natuurlijk is er wel controle. Bij Aruba zien we dat de inspectie daar uit eigener beweging bijvoorbeeld vliegtuigen aan de grond gehouden heeft. Er zijn ook eerder inspecties geweest. Dat heb ik ook in de Kamerbrief geschreven. Tegelijkertijd kregen we in november, december wel serieuze signalen, signalen vanuit KLM die haar co-chair stopte. Vervolgens zijn we om opheldering gaan vragen. Alleen hebben onze ILT-mensen niet de bevoegdheid om diep in te grijpen op de wijze waarop de inspecties daar plaatsvinden. Dat maakt dat we, zodra we dit type signalen krijgen, zeggen «he wacht eens, dit is menens», of in mijn woorden «dit is chefsache» en dat we gewoon gaan handelen. Dat hebben we ook meteen gedaan, maar dat moesten we wel via de autoriteiten doen. Mede dankzij de regeringen daar die ook wel snapt dat ze iets moesten, is het eigenlijk betrekkelijk snel gelukt om de ILT-mensen in een rol te krijgen die ongebruikelijk is. Die gaan we nu ook juridisch vastleggen. Daarvoor moeten we een samenwerkingsovereenkomst afsluiten, een mandaat, alsof ze in Nederland zijn.

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

Het is fijn om te zien dat de Staatssecretaris daarmee druk doende is en ook op de eilanden is geweest. Dat is ook goed voor onze mensen overzee in het Koninkrijk. Ik neem aan dat onze inspanningen, ondanks het feit dat we met een autoriteitsprobleem zitten, erop gericht zijn om binnen het Koninkrijk dezelfde afspraken te maken, zodat het niet op het ene eiland zus is en op het andere eiland zo is. Mag ik de Staatssecretaris vragen of zij, hoewel de Kamer vandaag met reces gaat, toch een brief wil sturen waarin ze aangeeft wat ze nu precies doet, wat haar inspanningen zijn en wat er verder gaat gebeuren, zodat onze insteek, ook voor de toekomst, helder is voor het controlerend parlement en voor de mensen overzee?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik heb net eergisteren die brief gestuurd. Echt.

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

Excuses.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Daar staat het ook in. Ik zeg wel toe dat ik de Kamer weer een brief stuur als we nieuws hebben. In die brief staat precies wat er afgesproken is en dat we een juridische samenwerkingsovereenkomst zullen afsluiten. Er zijn heel veel brieven bij de Kamer geland, dat snap ik, maar deze brief is dinsdagmiddag verstuurd. Dat is dus twee dagen geleden.

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

Hartelijk dank daarvoor, ook dank voor de toezegging om weer een brief te sturen als er nieuws is. Dat vind ik heel fijn; mijn dank dus.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat snap ik.



**De voorzitter:**

Ik vraag de Staatssecretaris binnen enkele minuten af te ronden. We moeten om 14.00 uur uit deze zaal weg, want er is hier een ingelast overleg geboekt.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik heb nog twee puntjes van de heer Van Helvert. Er vindt overleg plaats met de regio, ook over het leefbaarheidsfonds AWACS. We moeten tot concrete afspraken zien te komen en ik zeg erbij dat dit niet gemakkelijk gaat. Wij, de collega van Defensie en ik zijn hierbij samen aan de bal, en wij willen het heel graag, maar er moeten ook concrete ideeën vanuit de regio komen wat we met dat leefbaarheidsfonds kunnen doen. Dat blijkt best lastig te zijn. Ik had al besproken met mijn mensen dat we misschien eens moeten bezien of we nog wat handvatten kunnen bieden, bijvoorbeeld hoe ze het doen op andere plekken in het land. Dat is namelijk wel nodig.

De heer Van Helvert heeft verder specifiek gevraagd naar Wintelre en of er overleg heeft plaatsgevonden met de Belgen. Een evaluatie van route 1B van de uitvoeringstafel Eindhoven Airport is recentelijk afgerond. Er komt nog een advies aan de Minister van Defensie, maar ik heb begrepen dat de evaluatie inzicht heeft gegeven in de mogelijke oorzaak van de ervaren geluidsoverlast in het dorp Wintelre als gevolg van die route. Er zijn concrete maatregelen gedefinieerd om de ervaren overlast te verminderen. De uitkomsten zijn besproken met de bewonersvertegenwoordiging en gepresenteerd tijdens een onlangs gehouden informatieavond voor gemeenteraadsleden, statenleden en belangvertegenwoordigers. We hebben dus geen overleg met de Belgen meer nodig. Uit de evaluatie blijkt immers dat een verschuiving van routes over België niet per se tot een verbetering leidt, maar wel tot een verschuiving van de overlast. Dan krijgen we dus een waterbedeffect, waarop de mensen daar ook niet zitten te wachten. Er wordt dus aan gewerkt. Einde termijn.

**De voorzitter:**

Dank u wel. We hebben een korte tweede termijn met een minuut spreektijd per fractie en zonder interrupties. Met uw welnemen kan de Staatssecretaris dan nog net antwoorden.

**De heer Smaling (SP):**

Voorzitter. Het antwoord met betrekking tot Airline Reward Programma vind ik niet bevredigend. Het volumebeleid van de afgelopen jaren op Schiphol staat haaks op het Aldersakkoord. Die conclusie moeten we gewoon trekken. Een staatsdeelneming heeft voor 43 miljoen nieuwe klanten naar Schiphol gelokt. Er staan andere bedragen in de brief van de Staatssecretaris over het aandeel dat KLM is toegevallen. KLM heeft ook bezwaar gemaakt, maar is geland op niet-ontvankelijk bij de ACM. Het ARP valt dus helemaal niet onder de ACM als het gaat om de marktcontrole. Al deze punten zetten mij tot een motie aan. Daarom vraag ik een VAO aan.

Ik dank de Staatssecretaris voor de toezeggingen op de MER. Ik wil een motie indienen waarin we iets preciezer formuleren welke onderdelen we graag in de MER terugzien.

**De heer Leenders (PvdA):**

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de heldere beantwoording. Ik begin met het uitspreken van mijn blijheid over de woorden met betrekking tot Schiphol en de groei van de luchtvaart in Nederland in zijn algemeenheid. We moeten iedereen erbij houden, zegt de Staatssecretaris. Daar zijn we het helemaal mee eens. In ons kleine landje met een groot ruimtegebruik groeien we door te polderen. Naar de mening van de Partij van de Arbeid is verantwoorde groei altijd in evenwicht met wat de

omgeving aankan en dat is bij deze Staatssecretaris in ieder geval in uitstekende handen. Ik merk dat er ook bij de collega's een breed draagvlak is voor dit uitgangspunt, zelfs bij de heer Elias van de VVD. Dat is althans mijn interpretatie.

Ik heb nog een kleine opmerking over het ARP. Er is 3% uitgegeven aan vakantievluchten. Het is natuurlijk wel de vraag in hoeverre het ARP een regulerende werking heeft gehad op de groei, misschien wel te snelle groei, op Schiphol, en sowieso de werking van het selectiviteitsbeleid in zijn algemeenheid. Wellicht komen we hier vanavond nog op terug in het VAO.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Ik hoop met name dat Lelystad Airport ... Het is misschien goed nog even in mijn tweede termijn te benoemen dat D66 expliciet heeft uitgesproken dat we het net zo goed spijtig vinden dat er vertraging is. Ik kan me absoluut niet vinden in de woorden zoals de heer Elias die uitsprak. We hopen dat het zorgvuldig zal gebeuren. We hopen ook dat de Staatssecretaris zo snel mogelijk definitief de onrust in Overijssel wegneemt.

Ik kijk uit naar de communicatieapp en hoop dat die, als die er eindelijk is, zo fantastisch is dat we vergeten dat het zo lang heeft geduurd.

De heer **Elias** (VVD):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar heldere toezeggingen. De kwestie Lelystad hebben we helder besproken. Ik vraag haar dringend om gedurende de tijd dat zij nog demissionair is bovenop dit dossier te blijven zitten en wellicht ook in de periode daarna, mocht het haar gegeven zijn om terug te keren in dezelfde positie. Anders vraag ik haar om dit overdrachtsdossier bovenop de stapel te leggen. Verder heb ik de openhartige samenwerking, waarbij nooit dubbele agenda's waren, altijd zeer gewaardeerd. Hier wou ik het maar bij laten.

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

Voorzitter. Nog heel even over het Airline Reward Programma. De Staatssecretaris zei, kort samengevat in verband met de tijd, dat KLM niet moet knoteren bij Kamerleden als ze niet blij is, maar bij de ACM. Dat vond ik wat te kort door de bocht, omdat ik denk dat de KLM wel een echte klacht of bezwaar heeft neergelegd bij Schiphol. En dat lijkt me in eerste instantie de aangewezen plek. Daarnaast houdt de ACM volgens mij wel controle op de economische activiteiten, maar niet zozeer op het ARP. Misschien kan de Staatssecretaris hier nog op ingaan.

Als ik de cijfers goed lees, is vanaf 2009 het ARP niet gestuurd op bestemmingen, maar op volumes. Ik vraag me dan toch af wat de Staatssecretaris daarvan vindt. Vindt ze dat zij op dat punt goed geïnformeerd is door Schiphol? Dat zeg ik niet om Schiphol te bashen. Helemaal niet, want Schiphol is ons heel lief. Ik zeg dat juist omdat eerlijke signalen van belang zijn voor het draagvlak in de regio. Als er alleen gestuurd is op volumes, is het niet gek dat we ineens sneller tegen het plafond zitten dan we zouden willen. Dan komen we immers zelf weer in de knoop en dat willen we juist niet. We willen immers dat Schiphol niet met horten en stoten maar in een glijdende beweging omhoog, om de term maar eens de andere kant op te gebruiken, kan groeien. Daarmee krijgen we immers draagvlak in de regio.

Fijn voor het meedenken met het idee dat met LIB (luchthavenindelingbesluit Schiphol) eigenaren het huis eventueel kunnen verkopen. Dat biedt zekerheid en keuzevrijheid voor huiseigenaren. Die zullen dit zeker fijn vinden. Bovendien voorkomt het kapitaalvernietiging.

Ik dank de Staatssecretaris voor de heel goede samenwerking in het afgelopen jaar.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Het woord is aan de Staatssecretaris, met turbo.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Zeker. Er zijn vooral veel opmerkingen gemaakt over het Airline Reward Programma. Nogmaals, het is dus geen programma van de overheid; het is een programma van Schiphol. Schiphol gebruikt dit. Als we kijken naar de percentages van waar het geld naartoe is gegaan, gaat het voor een belangrijk deel naar die bestemmingen die een bijdrage leveren aan de hub. Dit zijn niet altijd de bestemmingen van KLM. Er zijn nog een paar airlines die Schiphol zijn sterke hubfunctie meegeven. Volgens mij is KLM netto een goede ontvanger van het programma geweest, en dan druk ik me nog voorzichtig uit.

De Autoriteit Consument & Markt houdt toezicht op het programma in die zin dat ze kijkt naar de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden van Schiphol. In dit geval gaat het om de voorwaarden. Het kan namelijk niet zo zijn dat Schiphol er via een achterdeur voor zorgt dat de tarieven niet aan de wettelijke eisen voldoen. Daarom worden jaarlijks de voorwaarden voor deelname aan het Airline Reward Programma besproken met de luchtvaartmaatschappijen. Tot op heden – ik blijf het herhalen – is er geen klacht ingediend bij de ACM. We kunnen in de techniek duiken, maar ik zeg heel eerlijk dat ik geen chef op het Airline Reward Programma ben en dat ik er vanaf de buitenlijn naar kijk. Mijn stelling is: als men zich onheus bejegend voelt, dien dan een klacht in. Ik begrijp dat sommige Kamerleden goede ambassadeurs voor de KLM zijn en denken: dan gaan we via de Kamer kijken of we iets met die regeling kunnen. Nee, niet de heer Elias, die steunt mij in bange dagen, heel goed. Het is niet zozeer dat ik iets vind van het Airline Reward Programma, maar ik vind dat we het niet op deze manier moeten bediscussiëren. Dat vind ik niet fair. Dat moet gewoon aan de tafel bij Schiphol gebeuren. Als men er daar niet uitkomt, moet men opschalen naar de ACM. Zo werkt het en niet anders. Punt. Period.

Dat was bijna de turbo. Ik beloof de heer Elias dat ik het dossier Lelystad bovenop het overdrachtdossier zal leggen, maar ik ben nog niet weg. We zitten er nog wel even. Ik zal er dus zeker in de periode totdat het kabinet niet langer demissionair is en er een nieuw kabinet zit, goed strak op blijven sturen.

Tegen de commissieleden wil ik zeggen dat ik de samenwerking met hen allen bijzonder heb gewaardeerd. Ook van mijn kant heb ik veel goede debatten gehad. Deze commissie kan volgens mij een voorbeeld zijn voor vele andere commissies in de manier waarop het gaat, namelijk altijd fair, soms scherp, maar daar houd ik wel van. Ik hoop de mensen die weer op een lijst staan na het verkiezingsreces weer terug te zien. Ik wens iedereen goede dagen en een goede campagne. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik heb vijf toezeggingen genoteerd.

- Indien er een bespreking plaatsvindt tussen de Staatssecretaris en de lokale bestuurdersgroep Schiphol over concrete voorstellen met betrekking tot de zorgen van bewoners over de verkoopbaarheid van hun woningen, zal ze de Kamer hierover na afloop informeren.
- De Staatssecretaris stuurt de Kamer een halfjaarlijkse voortgangsrapportage over Lelystad Airport.
- De Staatssecretaris stuurt de Kamer voor de zomer informatie over het ontwerpproces inzake Lelystad Airport en de aansluiting op het hogere luchtruim.
- De Kamer zal voor maart worden geïnformeerd over schijnzelfstandigheid bij luchtvaartmaatschappijen.
- Als er nieuws is over Insel Air wordt de Kamer daarover geïnformeerd.

Het lid Smaling heeft een VAO aangevraagd. De aanvraag zal voor de commissie in beweging worden gezet. De regeling van werkzaamheden is al voorbij, maar het VAO zal vanavond worden gehouden.

De heer **Elias** (VVD):

En er is nog toegezegd dat er meer ruimte zal komen voor Lelystad voor de nu al bestaande vluchten met die rare afkorting.

De **voorzitter**:

Waarvan akte.

Collega's, voor enkelen van u is dit het allerlaatste algemeen overleg. Mag ik u hartelijk danken voor de prettige samenwerking. Dat geldt speciaal voor de collega van wie ik dit vak grotendeels heb geleerd. Ik dank de Staatssecretaris en haar ambtenaren. Ik dank het publiek voor de belangstelling en sluit de vergadering.

Sluiting 14.00 uur.