

## Bussemaker

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik ben het met u eens dat het wenselijk zou zijn als juist deze gegevens, die in het jaarverslag komen, niet alleen aan VWS worden gestuurd, maar ook op een andere manier worden gewisseld met cliënten en personeel.

Mevrouw **Timmer** (PvdA): Nog iets preciezer dan. Ik weet niet wat ik zou doen als mijn kind in die zorginstelling woonde en ik op een ochtend las in de Tubantia wat daar aan de hand was, maar ik zou daar niet erg blij mee zijn. Dat is mijn punt. U weet dat ik in die omgeving woon. Het is eerst via de SP maar uiteindelijk via veel publiciteit helder geworden wat er aan de hand was. Verplaatst u zich er eens in wat dit moet betekenen voor een ouder wiens kind daar zit, die soms misschien wel eens vraagtekens zet bij het soort zorg dat zijn kind krijgt. Natuurlijk moeten zij dat formeel wel geven, maar als er iets aan de hand is, moeten er afspraken zijn dat niet alleen de or maar ook de familie/cliëntenraad dit per kerende post te horen krijgt.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Dan moet er een besef zijn bij de raad van bestuur of de raad van toezicht dat men iets doet wat je misschien eerst voor zou moeten leggen aan de cliëntenraad en ondernemingsraad. Ik dacht – maar ik weet dat niet zeker, dus ik kijk even naar mijn ambtenaren – dat wij eerder gehoord hadden dat er bij deze instelling goedkeuring is gegeven aan de bonusstructuur en dat ook anderen dan alleen het lid van de raad van bestuur een bonus hebben gekregen. Ik krijg nu geen duidelijk signaal; dan moet ik het antwoord schuldig blijven. Ik dacht dat de ondernemingsraad daarmee had ingestemd. De vraag is of dat duidelijk genoeg is geweest, hoe dat precies is geformuleerd en of men toen wist waar men exact mee instemde. Aan die transparantie valt absoluut nog veel te verbeteren. Dat ben ik helemaal met u eens.

Mevrouw **Timmer** (PvdA): Uit uw antwoord blijkt wel dat u de ernst en de urgentie die ik bedoelde en wilde aangeven, ziet. Het moet transparanter, zodat ook familie en cliëntenraden hiervan op de hoogte zijn. Het ging mij niet specifiek om een antwoord op de vraag op welke datum en op welk uur een en ander aan de orde was. Ik begrijp dat u dat niet zo op kunt lepelen.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik wil rechtzetten wat de staatssecretaris zegt. Die hypothecaire lening behoeft geen goedkeuring en heeft die ook niet gekregen. Over de bonuscultuur is wel instemming bereikt, maar dat zegt niets over die lening.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik zeg in dit geval alles met zeer grote voorzichtigheid omdat ik informatie van derden krijg en zelf niet in die zorgonderneming zit. Ik geef aan wat ik gehoord heb en het staat mij bij dat er binnen de instelling eerder is gesproken over bonussen die ook aan anderen dan alleen het lid van de raad van bestuur toegekend zijn. Ik zeg alles wat ik heb gehoord hier met grote omzichtigheid omdat ik – ik heb daar in het begin al op gewezen – heb gemerkt dat informatie nog wel eens in zeer korte tijd wisselt en verandert.

Mevrouw **Leijten** (SP): In mijn eerste en in mijn tweede termijn heb ik gevraagd: wie zegt nou een keer de raad van toezicht de wacht aan als dat nodig is? Of is dat echt

alleen de raad van toezicht die daar zelf over gaat? Daar is nog steeds geen antwoord op gekomen.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik heb al vier keer gezegd dat wij die discussie al zeer uitgebreid met elkaar hebben gevoerd naar aanleiding van de governancebrief. De raad van toezicht moet de raad van bestuur controleren. Er moeten duidelijke afspraken en verantwoordelijkheden komen over de rol van de raad van toezicht. De IGZ moet de instellingen controleren als het gaat over kwaliteitsnormen en de zorgkantoren als het gaat om de controle op onderdelen van de WTZi, waarover ik u overigens schriftelijk al heb geantwoord. Tevens willen wij toe naar een systeem van early warning om te kijken of de raad van toezicht zijn taak goed verricht.

De **voorzitter**: Naar mij is gemeld, gaat u hier nog in een tweede termijn in datzelfde overleg over door. Dus dat moet u dan op dat moment daar doen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 18.25 uur tot 19.45 uur geschorst.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 8 oktober 2009 over **Voorhang Ontwerp Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad**.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Excuus dat ik te laat ben. Een ander debat met de minister voor Ontwikkelingssamenwerking liep uit. Dat had overigens een goede reden. Daar zal ik u niet mee lastigvallen.

De **voorzitter**: Ik hoop dat u lucht genoeg heeft na deze sprint. Dit komt allemaal in het verslag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit VAO gaat over vliegvelden, hè? Ik had gehoopt de dag een beetje prettig af te sluiten, maar dat gaat niet lukken!

De **voorzitter**: Het wordt geen zachte landing!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM geeft mij aanleiding om mede namens de heer Roemer de volgende motie in te dienen.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat heer Alders een globale marktprognose voor de luchtvaartsector heeft gemaakt, gebaseerd op gesprekken met en gegevens van de luchtvaartsector;

constaterende dat SEO Economisch Onderzoek vooralsnog alleen een actualisatie naar aanleiding van de economische crisis heeft gemaakt van het hoogste

## Vendrik

groeiscenario van de vier scenario's uit de Welvaart en Leefomgevingstudie die de planbureaus hanteren;

constaterende dat de minister van VROM bij het bepalen van de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen altijd van de WLO-middenscenario's uitgaat;

overwegende dat voor een volledig en meer realistisch beeld ook verwachtingen op basis van lagere groei-scenario's relevant zijn;

overwegende dat met de huidige stagnatie op de luchtvaartmarkt en de uitgestelde behandeling van de Luchtvaartnota ruimte is ontstaan voor een extra scenariostudie;

verzoekt de regering, opdracht te geven aan SEO Economisch Onderzoek om ook voor de drie nog niet geactualiseerde WLO-groeiscenario's te berekenen hoe het aantal vliegbewegingen op Schiphol zich (gelet op de economische crisis) tot 2020 ontwikkelt;

verzoekt de regering eveneens, opdracht te geven aan SEO Economisch Onderzoek om haar luchtverkeersmodel aan moderne ontwikkelingen aan te passen zodat in de toekomst scenario's kunnen worden doorgerekend, expliciet rekening houdend met hogere olieprijsen, het HST-verbindingennetwerk in Europa, de effecten van het CO<sub>2</sub>-handelssysteem ETS en actuele marktontwikkelingen tussen vliegvelden en luchtvaartmaatschappijen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vendrik en Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 10 (31936).

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een vraag aan de heer Vendrik. U wilt extra onderzoek. Wij hebben natuurlijk veel onderzoek gedaan, maar u pleit vandaag voor een extra onderzoek. Dat kan ik begrijpen omdat de markt aardig dynamisch is. Stel nou dat de uitkomst van het onderzoek zou zijn dat de marktvraag toch op enig moment gaat toenemen. Bent u dan van mening dat Lelystad daarvoor de ruimte zou moeten gaan of kunnen bieden?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat lijkt mij vragen naar de bekende weg. Het antwoord is "nee". Ik denk met deze motie mee met dit kabinet. Ik zei al dat de minister van VROM middenscenario's gebruikt uit die bureau-studie. Wat is nou het gekke? Als het gaat om vliegtuigen en luchtvaart, kiest het kabinet op voorspraak van de minister voor de allerhoogste groeiscenario's. Dat is heel gek. Dat gebeurt nergens, niet eens bij het begrotings-beleid. Daar wordt gekozen voor middenscenario's en wordt met bandbreedtes gewerkt. Als het gaat om de toekomst van de luchtvaart is er geen middenscenario of bandbreedte, maar alleen het allerhoogste scenario. Ik snap de politieke winst van het gebruik van een dergelijk scenario. Ik snap dat heel goed. Ik zou zeggen dat wat wij elders doen bij het begrotingsbeleid en bij de minister van VROM, wij ook moeten doen bij de luchtvaart. Dat lijkt mij heel erg logisch en ook een kwestie van behoorlijk bestuur.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die bekende weg herken ik ook in uw eigen verhaal. Mocht er groei komen, dan zegt u nu al dat wij nooit en te nimmer zullen ontwikkelen op de luchthaven Lelystad. Dat stelt u hier vandaag. U wilt meer en meer onderzoeken doen en meer ambtenaren aan het werk houden, maar voor u staat de conclusie al vast. Kortom, het voorstel dat u doet is niet meer dan een lege huls. Het is vooringenomen. Waarom dient u dit soort moties überhaupt in, als u toch al weet wat voor u de politieke uitkomst is?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De vraag wat de reële marktontwikkelingen zijn, is een heel andere dan de vraag welke politieke conclusie je daaruit trekt. Als u vindt dat het kabinet in Kopenhagen een serieuze boodschap over de klimaatverandering moet hebben, dan moet u beter uw huiswerk doen. Ik daag u daartoe uit. Dan moet u niet suggereren dat je de luchtvaart altijd de ruimte moet geven, ongeacht de ontwikkeling van de markt. Dat is uw verhaal. De luchtvaart is kennelijk zo heilig dat alles moet kunnen in dit land. Zo zit de realiteit niet in elkaar en zeker de afspraken straks in Kopenhagen niet. Dit debat kunnen wij met elkaar voeren, maar mij gaat het hier om iets anders. Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat om bij taxaties, scenario's die je gebruikt voor het maken van beleid, te handelen zoals normale bestuurders doen. Doe hetzelfde als de minister van VROM, doe hetzelfde als de minister van Financiën. Niets meer en niets minder.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De heer Vendrik stelt wel een heel legitieme vraag, maar in het antwoord is hij totaal niet geïnteresseerd. Wat het antwoord ook zal zijn, hij weet al wat hij gaat doen. Dat is een beetje verspilling van alle energie die gemoeid is met het beantwoorden van zijn vraag. Vindt hij het nu echt reëel dat dit in die motie gevraagd wordt?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb het antwoord al gegeven. Ik zou denken dat de heer Boelhouwer geïnteresseerd is in een normale, redelijke taxatie van wat de luchtvaart te wachten staat en ik neem aan dat de Partij van de Arbeid hier ook mee kan instemmen. Laten wij niet doorgaan met die heel gekke praktijk dat wij, in afwijking van alle andere beleidsdossiers bij de Nederlandse overheid, voor de luchtvaart ineens kiezen voor de hoogste groeiscenario's. Dat is tamelijk bizar. Ik neem aan dat de Partij van de Arbeid met mij vindt dat een ongelimiteerde groei van de luchtvaart onmogelijk is, zowel in Nederland als wereldwijd. Denk aan Kopenhagen. Dat ontslaat ons niet van de verplichting om goed te analyseren wat de marktontwikkelingen zijn. Welk politiek oordeel wij daaraan verbinden en wat wij daarmee doen, is weer iets anders.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik constateer dat de heer Vendrik mij eigenlijk geen antwoord geeft. Hij haalt er dingen bij die niet reëel zijn. In het algemeen overleg is uitdrukkelijk de duurzaamheid van de luchtvaart in Nederland, waar men zich toe verplicht heeft, aan de orde geweest. Het zou goed zijn, daarmee rekening te houden en het niet iedere keer uit de kast te halen als iets wat niet zou deugen. Integendeel, onze minister van VROM heeft met de luchtvaartsector afspraken gemaakt om ervoor te zorgen dat in Nederland iedere groei in de luchtvaart duurzaam gerealiseerd wordt, CO<sub>2</sub>-neutraal.

## Vendrik

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Sweet dreams, mijnheer Boelhouwer, sweet dreams. U zou eens moeten leren van wat er met de elektriciteitssector en de industrie gebeurt, hoe het ETS nu werkt en hoe de lobby van de luchtvaartsector eruitziet. Sweet dreams.



De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Wij mogen niet dromen, maar wij moeten wakker blijven. Laat mijn motie daar nou aan bijdragen. De coalitiepartijen vinden dat de vorige motie, die ik van harte heb gesteund, een legitieme vraag bevat. Zij vinden het heel goed om die vraag in deze tijd te stellen. Ik neem dan ook aan dat zij voor de motie zullen stemmen, want wij hebben een heel goede motie ingediend. Ik ben benieuwd wat daar uitkomt.

Ten eerste hebben wij op dit moment te maken met een krimpende luchtvaart; dat is ook uit de eerste motie op te maken. Wij hebben ten tweede te maken met de visie op de omgang met de luchtvaart in Nederland. Ten derde hebben wij mensen op pad gestuurd om met bewoners en belanghebbenden te spreken: de commissie-Alders. Daar zullen wij nog over spreken. Terwijl wij die drie belangrijke dingen nog te bespreken hebben, meent de regering toch dat wij nu al besluiten moeten nemen over Lelystad. Je kunt alleen op je klompen aanvoelen dat wij daar de eerste jaren helemaal niet aan toekomen en dat het ongewenst is om daaraan toe te komen. Dat legitimeert mij om de volgende motie in te dienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende de terugloop van het aantal vlieg-bewegingen;

constaterende dat op vliegveld Lelystad forse uitgaven te voorzien zijn voor met name de zakenvluchten terwijl juist deze vluchten voorlopig nog met gemak op Schiphol afgehandeld kunnen worden;

verzoekt de regering, niet over te gaan tot het nemen van een nieuw aanwijzingsbesluit voor vliegveld Lelystad en af te zien van de baanverlenging en het luchtverkeersleidingcentrum,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (31936).



De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie is altijd voorstandster geweest van een zelfstandige ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Deze ontwikkeling is op termijn des te belangrijker, wanneer als gevolg van het OAZ-advies de capaciteit van Schiphol wordt

beperkt. Voor de CDA-fractie is duidelijk dat de vluchten dan niet op Schiphol terecht kunnen, maar wel elders geaccommodeerd zouden moeten worden. De luchthaven Lelystad is een voor de hand liggende kandidaat hiervoor. In het algemeen overleg hebben wij gesproken over locaties rond Lelystad. Mijn fractie heeft daarbij duidelijk gemaakt dat, wat haar betreft, de eventuele ontwikkeling ervan zal plaatsvinden bij Lelystad, en niet op andere locaties zoals Dronten en Zeewolde. Die locaties hangen nog wel in de lucht en daarom zou ik daarover graag een Kameruitspraak willen vragen. Ik dien dan ook samen met de heer Cramer de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er nog steeds gesproken wordt over een mogelijke nieuwe locatie voor luchthaven Lelystad nabij Dronten of Zeewolde;

overwegende dat deze discussie voor onduidelijkheid zorgt bij omwonenden en onnodig onzekerheid veroorzaakt over de toekomstige (economische) ontwikkelingen;

spreekt uit dat het mogelijk zou moeten zijn om de aan- en uitvliegroutes rond de huidige locatie van de luchthaven Lelystad zodanig vorm te geven dat deze een goede afwikkeling van het verkeer rond Schiphol niet belemmert;

verzoekt de regering, onder deze voorwaarde duidelijkheid te verschaffen over het feit dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad op de huidige locatie plaats zal vinden indien de interferentie met Schiphol dat toestaat,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (31936).

De heer **Roemer** (SP): U had het over het wegnemen van de ongerustheid bij de bewoners van Zeewolde en Dronten. Waarom zou daar ongerustheid ontstaan?

De heer **De Rouwe** (CDA): Bij Zeewolde bestaat op verschillende manieren onrust. Een daarvan heeft te maken met de vraag of de luchthaven in de toekomst eventueel daarheen verplaatst kan worden. Mijn fractie oordeelt dat dat niet aan de orde is, ten eerste vanwege de genoemde onrust onder de bewoners en ten tweede vanwege de onrust die het kan geven bij bedrijven die graag willen investeren rond een luchthaven. Zij hebben er alle belang bij om duidelijk te hebben waar die locatie zich zal bevinden. Daarom wil het CDA een streep zetten door eventuele alternatieven zoals Zeewolde en duidelijkheid scheppen over de locatie rond Lelystad. Ook dat geeft duidelijkheid voor de bewoners aldaar.

## De Rouwe

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een aanvullende vraag. Wat is voor u het verschil tussen de inwoners van Lelystad en de inwoners van Dronten?

De heer **De Rouwe** (CDA): Qua bewoners is dat verschil er voor ons niet. Wel merken wij dat er nu onnodig locaties in de lucht blijven hangen. Volgens ons is hierover geen politieke onduidelijkheid, dus laten wij alle onduidelijkheid die wij weg kunnen nemen, ook werkelijk wegnemen. Daarom vraag ik om een Kameruitspraak, waarvan ik hoop dat u hem zult ondersteunen.

De heer **Roemer** (SP): Omdat u dus ook weet dat het veel te veel overlast gaat veroorzaken.

De heer **De Rouwe** (CDA): In het debat rond luchtvaart hoeven wij het niet altijd alleen over de lusten te hebben. Wij hoeven het ook niet alleen te hebben over de lasten, waarover ik met name u altijd hoor spreken. Het CDA erkent beide. Beide keren moeten wij ervoor zorgen dat de lusten worden vergroot en de lasten beperkt. Daarom scheidt mijn fractie, samen met die van de ChristenUnie, op dit punt graag helderheid. Ik hoop dat de SP aan onze zijde staat.

Voorzitter. Dan kom ik op mijn tweede motie. Het is een motie over de luchtverkeersleiding. We hebben gezien dat de regering stappen wil ondernemen samen met de betrokkenen, maar vragen ons nog wel af hoe concreet dat nu is en wanneer wij precies die plannen kunnen verwachten. Daarom dien ik samen met de heer Boelhouwer de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met een luchtverkeersleiding de aan- en uitvliegroutes rond vliegveld Lelystad afgedwongen kunnen worden;

overwegende dat luchtverkeersleiding bovendien een belangrijke bijdrage kan leveren aan de veiligheid van het luchtverkeer bij de voorgenomen groei van het zakelijk verkeer;

verzoekt de regering, in samenspraak met betrokken partijen te komen tot een plan van aanpak, inclusief de wijze van financiering, waarin duidelijk wordt hoe en op welke termijn volledige luchtverkeersleiding gerealiseerd wordt,

verzoekt de regering tevens, dit plan in 2010 de Tweede Kamer aan te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Boelhouwer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (31936).

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Tot zo ver.

De **voorzitter**: Dan wachten wij even tot de minister beschikt over de tekst van de moties. Ik geef alleen gelegenheid tot interrupties aan het eind van het betoog van de minister.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de woordvoerders voor hun bijdrage, aansluitend aan het goede AO dat wij over Lelystad hebben gehad.

Ik heb tijdens dat overleg al proberen aan te geven dat er twee verschillende discussies lopen. De eerste discussie loopt sinds begin van de jaren negentig en betreft de vraag hoe wij Lelystad gefaseerd gaan maken tot een heuse luchthaven. Dat betekent het juridisch mogelijk maken van het zakenverkeer, luchtverkeersleiding en op een gegeven moment baanverlenging. Van die stappen is eigenlijk al sinds begin jaren negentig sprake. Dat is één traject dat al zo lang loopt. Een ander traject is het nieuwe traject: hoe kan zo'n luchthaven straks ook een rol spelen in het opvangen van vluchten die uit Schiphol zullen worden uitgeplaatst? Dat is het Alderstraject. Die twee trajecten hebben met elkaar te maken. Zou je nu het traject waar wij al vijftien jaar mee bezig zijn ineens willen stoppen en na vijftien jaar zeggen: Lelystad, laat maar, dan heeft Alders een probleem. Het is echter ook los van Alders heel logisch dat wij afmaken waar wij al vijftien jaar mee bezig zijn in Lelystad. Vervolgens komt Alders daar nog bij. Als alles tot uitvoer komt, zal Alders op een gegeven moment extra mogelijkheden bieden voor Lelystad en daarmee voor de economie in Flevoland en voor de ontwikkelingskansen van bijvoorbeeld Almere. Ik wil die cesuur wel even helder aanbrengen, want de discussies over de twee trajecten lopen soms enigszins door elkaar heen.

Voorzitter. Ik zal mij in mijn repliek voor het overige richten op het zo staccato mogelijk beantwoorden van de ingediende moties. De eerste motie is ingediend door de heer Vendrik en mede ondertekend door de heer Roemer. Die motie zegt eigenlijk: jullie gaan alleen uit van een prachtweerscenario en jullie kijken niet naar mindere scenario's. Ik kan dat inhoudelijk tegenspreken. Er wordt namelijk heel nadrukkelijk rekening gehouden met mindere scenario's. Ik citeer uit de conclusies en aanbevelingen van de marktstudie: "Een aantal factoren, dat varieert van Europees tot Schipholspecifiek niveau, maakt dat de verkeersgroei op Schiphol in de komende jaren beduidend lager uitkomt dan de mondiale verkeersgroei zoals de grote vliegtuigfabrikanten voorspellen." Er staat op dezelfde pagina ook bijvoorbeeld dat het aantal van 485.000 vliegbewegingen bij een krachtig economisch herstel rond 2017, 2018 wordt gerealiseerd, maar bij een gematigd economisch herstel en zonder incidentele gebeurtenissen pas rond 2022. Ik heb hier een grafiek – ik zal die even laten zien aan de hier aanwezige Kamerleden – waarin je verschillende scenario's nadrukkelijk kunt zien. De kern van de zaak is tweeledig. Ten eerste creëren wij geen vliegverkeer, als bv Nederland of als overheid. Het enige waar wij voor zijn ingehuurd, is het beantwoorden van de vraag hoe wij ermee omgaan als zich op een gegeven moment zo veel vliegverkeer aandient. Op dat moment moet je klaar zijn. Je moet er van tevoren over hebben nagedacht over hoe dat op een zodanige manier kan worden opgevangen dat de economische winst maximaal is en



## Eurlings

de overlast minimaal. Daarom dus het advies van de Alderstafel.

Ik kom nu bij het tweede punt, namelijk de kern van het advies van de Alderstafel. Waar gaan wij nu naartoe, gelet op de huidige economische crisis? Wij houden de eenheid en ondeelbaarheid vast. Wij blijven Schiphol beschermen en er is een cap voor alle bewoners die er last van hebben. Wij gaan op een gegeven moment uitplaatsen, maar wij laten het van de reële markt-ontwikkeling zelf afhangen wanneer dat moment er is. Iedere studie heeft een heel beperkte waarde. Wie had een jaar geleden kunnen voorspellen wat er nu gebeurt? Wie kan voorspellen waar wij over een jaar staan? De kern van het advies van Alders is dat wij naar de praktijk kijken en dat wij pas handelen als het echt nodig is. Dat neemt niet weg dat wij nu wel moeten nadenken over hoe wij dan gaan handelen. Ik ben van mening dat wij naar verschillende mogelijke toekomstontwikkelingen moeten kijken. De Alderstafel doet dat ook heel nadrukkelijk, met verschillende scenario's. Het zal niet van een model afhangen wanneer wij wat gaan doen, maar van de echte ontwikkelingen in de markt. Daarom vind ik de voorspellingen van mindere waarde. De voorspelling van vandaag kan morgen weer heel anders liggen. Laten wij naar de praktijk kijken. Daarom ontraad ik het aanvaarden van de motie-Vendrik/Roemer op nr. 10.

In de motie-Roemer/Vendrik op nr. 11 wordt de regering verzocht niet over te gaan tot het nemen van het nieuwe aanwijzingsbesluit en af te zien van baanverlenging. Ik ben zojuist begonnen – ik heb dat ook in het algemeen overleg geprobeerd – om de cesuur te leggen tussen het traject dat Flevoland sinds begin jaren 90 volgt en de discussie die wij nog gaan voeren over de wijze waarop de adviezen van de Alderstafel definitief tot beleid moeten worden gemaakt. Bij de PKB Lelystad uit 2004, is afgesproken met de regio dat de luchthaven zich mag ontwikkelen als zakenluchthaven. Deze aanvraag sluit daar volledig bij aan. Ik zou het heel gek vinden als wij na zo veel jaar discussie nu zouden besluiten dit onmogelijk te maken. De Kamer kent de kritische termijn. Als wij daar niet leveren, maken wij heel veel dingen in Lelystad onmogelijk waar vijftien jaar aan is gewerkt. Ik vind dus, los van de discussie over de Alderstafel die wij nog gaan voeren in alle openheid en die ik met vertrouwen tegemoet zie, dat wij niet moeten wegnemen wat wij Flevoland vijftien jaar geleden hebben beloofd. Dit staat daar los van. Dit is ontwikkeling die al lang voor de heer Alders met zijn taak begon, is ingezet. Daarom ontraad ik ook – dat zal geen verrassing zijn – het aanvaarden van deze motie.

In de motie-De Rouwe/Cramer op nr. 12 wordt de regering verzocht zo snel als het kan duidelijkheid te verschaffen. De heer De Rouwe en de heer Cramer spreken ook een voorkeur uit voor de huidige locatie, onder het voorbehoud dat er geen onacceptabele interferentie in de lucht plaatsvindt. Waar staan wij formeel? Wij hebben afgesproken in het proces dat in principe naar verschillende locaties wordt gekeken. Dat is de ingezette lijn. Vervolgens zeg ik zelf, als minister van onder andere luchtverkeersveiligheid, dat het natuurlijk niet mag gebeuren dat het gevaarlijk wordt in de lucht. Als het luchtverkeer elkaar echt in de weg zit, hebben wij een probleem. Ik neem aan dat niemand het op zijn geweten zou willen hebben om daarmee te gaan marchanderen, safety first.

Ik begrijp uit de motie dat de indieners aandringen op spoed en dat zij vinden dat er voor de regio niet te lang onduidelijkheid mag blijven bestaan. Dat kan ik volledig ondersteunen. Daarnaast geven zij nadrukkelijk een voorkeur aan. Daar neem ik kennis van. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer over. Als zij deze motie aanneemt, zal ik daar zo snel mogelijk contact over opnemen met de heer Alders en hem zeggen dat de Kamer een nadrukkelijke voorkeur heeft. Vervolgens zal ik de Kamer nader berichten over wat dit betekent voor het verdere proces met de verschillende locaties. Dat lijkt mij de meest koninklijke manier om hiermee om te gaan vanuit de huidige situatie. In deze zin zou ik het oordeel over de motie aan de Kamer willen overlaten. Ik zeg nog een keer dat interferentie in de lucht echt niet mag gebeuren. Dat is de rode lijn. Tegelijkertijd zeg ik dat wij ervoor zullen moeten zorgen dat wij er snel duidelijkheid over krijgen. In de motie van de heer De Rouwe komt dat prima naar voren. Hij heeft hiermee dus goed rekening gehouden. Zoals gezegd, laat ik het oordeel over deze motie graag aan de Kamer.

De laatste motie is ingediend door de heer De Rouwe en de heer Boelhouwer. Deze motie verzoekt de regering om in samenspraak met betrokken partijen te komen tot een plan van aanpak inclusief wijze van financiering, waaruit duidelijk wordt hoe en op welke wijze volledige luchtverkeersleiding wordt gerealiseerd. Daarover wil ik het volgende zeggen.

Ik acht de luchtverkeersleiding op Lelystad van belang voor het goed mogelijk maken van het zakenverkeer. Het is ook een belangrijk signaal naar de regio die zoveel jaren lang niet goed weet waaraan zij toe is. Ik heb al gezegd dat deze discussie zich sinds 1994 voortsleept.

Ik was gisteren op het Schipholdiner. Ik was niet de enige. Ik zie de blik van de heer Boelhouwer. Het was gezellig. Maar het was ook een avond met serieuze momenten. Ik heb mogen zeggen dat wij denken erin te zullen slagen om de kosten van de luchtverkeersleiding op Schiphol voor de komende vijf jaar te bevriezen. Overal in Europa stijgen deze kosten. Luchtvaartmaatschappijen kunnen deze kosten niet meer dragen. Als wij de lijnen open willen houden en de verbindingen overeind willen houden, zullen wij deze kosten moeten drukken. Wij willen natuurlijk voorkomen dat wij iets heel onrendabel, op een verkeerde manier, aanpakken waardoor de kosten op Schiphol gigantisch zouden stijgen of andere ongewenste ontwikkelingen zich zouden voordoen. Ik meen dat wij dat geen van allen willen. Wij moeten dus kijken hoe wij het kunnen doen op een manier dat het betaalbaar blijft.

Formeel heb ik gezegd dat een luchtverkeersleiding pas wordt ingesteld als het om redenen van veiligheid echt moet. Hier bestaat nog niet direct het beeld dat wij zo ver zijn. Ik zeg erbij dat ik mij er sterk voor wil inzetten dat de luchtverkeersleiding op Lelystad er komt, alleen al voor het signaal dat wij daarmee aan de regio geven. Dat is de opening die wij hebben geboden.

Ik ben van mening dat het sneller zou moeten kunnen. Het is altijd een moeilijk proces. De communicatieapparatuur moet worden aangeschaft. Datzelfde geldt voor de radar. De apparatuur moet worden ingeregeld. Vliegprocedures moeten in detail worden ontworpen. En daar komt hij weer: interferenties moeten worden geadresseerd. Er moeten mensen worden geworven en getraind. Deze procedures vergen normaal gesproken anderhalf uur. Ik verzeker de heren De Rouwe en Boelhouwer dat ik

## Eurlings

mijn best wil doen om te proberen om deze termijn door middel van maatwerk te versnellen.

Ik wil hieraan toevoegen dat de luchtverkeersleiding zodra zij aanstaat, gewoon volledig zal zijn. Punt. Voor onszelf en de exploitant wil ik echter nog wel enige flexibiliteit behouden. Gesteld dat de exploitant constateert dat het sneller en beter zou zijn wanneer de luchtverkeersleiding niet meteen ieder uur van de dag actief is. Ik wil daarvoor ruimte houden. Op die manier kan ik dit goed behandelen in het overleg met de exploitant. Er is dus van mijn kant sprake van een positieve drive.

Ik rond af met mijn oordeel over de motie. Ik ben bereid om conform de motie samen met de betrokken partijen te werken aan een plan van aanpak. Ik zal daarbij uiteraard vasthouden aan de verantwoordelijkheid die de partijen hebben. Ik houd dus ook vast aan de eis van een sluitende businesscase. Daarover hebben wij steeds afspraken gemaakt. Als ik de motie zo mag interpreteren, kan ik haar overnemen. Zodra er meer duidelijkheid is over het verkeer met de exploitant, zal ik de Kamer daarover nader informeren. Dat zal ik doen als duidelijk is hoe wij het gaan doen, hoe wij ervoor kunnen zorgen dat de termijnen zo kort mogelijk zijn en hoe wij de businesscase rond krijgen.

De **voorzitter**: Minister, u kunt helaas een motie niet overnemen.

Minister **Eurlings**: Dan zie ik haar als ondersteuning van beleid.

De **voorzitter**: Dat kan heel goed.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, omdat ik tussen de behandeling van de moties door niet heb kunnen interrumperen, heb ik nu enkele punten. Ik hoop dat u mij toestaat die in te brengen.

Uit de reactie van de minister op de moties blijkt dat zijn toekomstbeeld slechts is gericht op de ongebreidelde groei van de luchtvaart in Nederland. Overal loopt hij vooruit op de uitkomsten van alles. Zelfs wil hij mogelijkheden scheppen voor de luchtverkeersleiding, terwijl dit niet nodig is voor wat partijen in de Kamer willen. Alleen al door dit signaal af te geven aan de exploitanten en de omgeving, laat de minister blijken dat hij ruimte wil voor ongebreidelde groei van de luchtvaart.

Dat doet de minister ook als hij zegt dat voorspellingen voor hem minder van belang zijn. Ik heb hem zo ongeveer 100 keer voorspellingen horen doen om uit te leggen dat wegen heel belangrijk zijn. Hij verwijst voortdurend naar voorspellingen over de toekomst en zegt dat wegen daarom moeten worden aangelegd. De minister shopt dus uiterst selectief. Dat had ik van hem niet verwacht, maar ik moet nu constateren dat dit toch het geval is.

Mijn laatste opmerking gaat over de eerste motie van de CDA-fractie, over de keuze voor Lelystad. Eigenlijk stelt deze motie helemaal niets meer voor. Eigenlijk stelt men dat er voor Lelystad gekozen moet worden. Ik heb er nog eens navraag naar gedaan. Er moet blijkbaar voor Lelystad worden gekozen, ongeacht of dit tot gevaarlijke situaties leidt. Nee, zegt de minister, als het gevaarlijk wordt, moeten wij toch voor een andere locatie kunnen kiezen. Als hij dat zegt, zie ik de woordvoerder van het

CDA ja knikken. Ja, knikt de heer De Rouwe, dat moet kunnen. In zo'n situatie is dus of de motie helemaal niets meer waard, of de CDA-fractie wil ons een motie laten aannemen die ertoe kan leiden dat er gevaarlijke situaties ontstaan.

In alle gevallen vind ik dus de beantwoording ver beneden peil.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De heer Roemer stelt dat hij bij mij een bepaalde mimiek heeft waargenomen. Die mimiek heeft hij niet bij mij kunnen constateren.

De **voorzitter**: Waarvan acte.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Roemer, u krijgt niet nogmaals het woord.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, het is wel handig om te weten of de CDA-fractie haar motie aanhoudt, wijzigt of intrekt. De minister heeft gesteld dat hij de motie overneemt, maar dat kan niet ...

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer, u bent volgens mij uit het oog verloren wie hier de voorzitter is.

De heer **Roemer** (SP): Ik spreek u aan, voorzitter.

De **voorzitter**: Ja, u spreekt mij aan. Maar volgens mij gaf ik het woord aan de minister. Het is niet aan u om de vergaderorde te bepalen. Het woord is aan de minister.

Minister **Eurlings**: Ik splits de vragen in drie delen en zal drie antwoorden formuleren.

Eerst zal ik ingaan op wat de heer Roemer stelde over de motie over de locatie Lelystad. Ik heb het oordeel over deze motie overgelaten aan de Kamer. In het dictum staat dat de regering wordt verzocht onder deze voorwaarde duidelijkheid te verschaffen over het feit dat de uitbreiding van de luchthaven Lelystad op de huidige locatie zal plaatsvinden, indien de interferentie met Schiphol dat toestaat. Er staat dus een disclaimer in. Dat vind ik van belang. Ik ben immers ook voor vliegveiligheid. Ik zal nooit kunnen toestaan dat wij onverantwoorde dingen doen. Dat gebeurt niet door deze motie. Vervolgens wordt er in de motie een politiek oordeel gegeven. Ik heb het oordeel daarover aan de Kamer overgelaten. Als er in de Kamer een meerderheid voor deze motie is, dan is dat een belangrijk signaal waarmee ik naar Hans Alders zal gaan. Ik zal hem dan vragen hoe wij daarmee omgaan in het proces. Daarover zal ik de Kamer dan nader berichten. Het oordeel over deze motie laat ik dus aan de Kamer over. Over de andere motie, van de heer De Rouwe en de heer Boelhouwer, heb ik gezegd dat ik die opvat als ondersteuning van beleid, met de kanttekeningen die ik daarbij heb geplaatst over onder andere de businesscase.

De tweede opmerking van de heer Roemer ging over de voorspellingen. Welke bewindspersoon heeft bij verscheidene debatten over wegen gezegd dat misschien wel het enige model dat mooi is, een fotomodel is, maar dat je zelfs bij zo'n model niet krijgt wat je denkt te zien? Wie heeft de relatieve waarde van modellen voortdurend benadrukt? Dat was ik! Ik heb altijd gezegd dat nauwe-

## Eurlings

lijks te voorspellen is hoeveel auto's over tien jaar rijden op een weg die nog moet worden aangelegd. Laat staan dat wij kunnen voorspellen hoe vervuilend die auto's zullen zijn, en dus wat de mensen rond zo'n weg aan fijnstof, geluid en andere troep krijgen. Ik heb met de commissie-Elverding de verandering ingezet naar "meten is weten" en "kijk in de praktijk". Dat is precies de consistente lijn die wij ook bij het vliegen zullen volgen. Wij zullen in de praktijk bekijken hoe het zich ontwikkelt, maar wij stellen wel van tevoren de vraag, en beantwoorden die, hoe wij met een zo grote markt moeten omgaan, juist om de inwoners te beschermen.

De heer Roemer maakte een opmerking over ongebreidelde groei. Wij gaan niet voor ongebreidelde groei. Wij gaan voor verantwoorde en duurzame groei, juist door niet ongebreideld te laten groeien. Als wij dat wel deden, lieten wij het bij Schiphol totaal uit de klauwen lopen. Kijk naar de overlast bij Heathrow. Dat is exponentieel meer overlast per vlucht dan bij ons op Schiphol, terwijl wij een grotere piekruurcapaciteit hebben. Dat komt enkel omdat wij nadenken over de wijze waarop wij het gaan doen.

Ten slotte zeg ik iets over de opmerking over het dromen die de heer Vendrik maakte. Ik heb in het debat gemerkt hoe enthousiast minister Cramer is over een bedrijf als KLM. Dat is mij uit het hart gegrepen. CO<sub>2</sub>-neutraal groeien is niet iets wat KLM belooft maar wat KLM doet. KLM vliegt nu al 25% fuefficiënter dan de gemiddelde maatschappij in de wereld, en groeit CO<sub>2</sub>-neutraal. Weet de heer Vendrik wie dat beklemtoont? Dat doet niet de directie van KLM, maar de directie van het Wereld Natuur Fonds, die zich hiermee afficheert. Daarom vind ik dat enthousiasme terecht. Het gaat niet om het remmen van de groei, maar om verantwoord omgaan met groei en om het vergroenen van de luchtvaart zelf.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal het kort houden, voorzitter, want u zit naar de klok te kijken. Als wij niet spreken van ongebreidelde groei, moeten wij op enig moment kunnen zien dat er voorstellen komen om de groei te beteugelen en te remmen, of concrete maatregelen om de groei in de hand te houden. In de afgelopen dertig jaar en in de plannen voor de toekomst is niet één voorstel gedaan om dat te bewerkstelligen. Dan moet je in gewoon Nederlands zeggen dat je de groei zijn vrije gang laat gaan. Dan kun je wel maatregelen nemen voor schonere vliegtuigen of weet ik wat allemaal ...

Minister **Eurlings**: CO<sub>2</sub>-neutraal.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben er blij om dat de minister dat doet. Maar de groei van de luchtvaart laat hij gewoon zijn gang gaan en in gewoon Nederlands op straat heet dat "ongebreidelde groei".

Minister **Eurlings**: Dat is niet correct. Met CO<sub>2</sub>-neutraal groeien lopen wij echt voorop in de wereld. Dat vind ik groen beleid. Maak de mobiliteit zelf groener in plaats van te leven in de Haagse fictie van het tegengaan van mobiliteit. Dat heeft nooit gewerkt. Bovendien laten wij natuurlijk geen ongebreidelde groei toe. Weet u, mijnheer Roemer, als wij in Schiphol tegen de grens gaan, zullen vluchten uitgeplaatst worden. Dat is economisch voor de maatschappijen veel minder interessant dan op Schiphol vliegen. Zij kunnen op

Schiphol veel sneller groeien. Toch zegt de sector: wij begrijpen dat het niet ongebreideld kan, en daarom zullen wij de moeilijke keus maken om van elders te vliegen. Dat is ook een moedige keus. Ik juich toe dat bedrijven die verantwoordelijkheid nemen. Het is niet ongebreideld, maar het is ook niet als een Don Quichot doen alsof vliegtuigen slecht zijn en moeten worden bestreden. Dat is een beleid waarbij ik mij niet thuis zou voelen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De stemmingen over de moties zullen donderdag aan het eind van de middag plaatsvinden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Algemene pensioenwet politieke ambtsdragers en enige andere wetten in verband met de harmonisatie van de uitkeringsrechten en het onder de werking van de Algemene pensioenwet politieke ambtsdragers brengen van de commissarissen van de Koningin, de burgemeesters en de bestuurders van waterschappen (30424);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Provinciewet en de Gemeentewet in verband met de openbaarmaking van nevenfuncties en inkomsten uit nevenfuncties (30425);**

- **rmonisatie van uitkeringsrechten van leden van de Tweede Kamer, wijzigingen in verband met de openbaarmaking van nevenfuncties en inkomsten uit nevenfuncties van leden van de Eerste en Tweede Kamer en leden van het Europees Parlement en enkele technische wijzigingen (30693).**

(Zie wetgevingsoverleg van 28 september 2009.)

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Dit is een plenaire afronding van het wetgevingsoverleg. In de regel lukt dat plenair in één termijn. Maar ik begrijp het als er redenen zijn waarom dit misschien niet lukt. Laten we hopen dat het lukt. In dit geval mogen de Kamerleden dus ook in eerste termijn een motie indienen.

De heer **Van Raak** (SP): Voorzitter. De minister knikt instemmend, na een lange dag in de Eerste Kamer. Het was er ongetwijfeld gezellig, met verse koeken.

De **voorzitter**: Hebt u een heimweemoment?

De heer **Van Raak** (SP): Nu wel even ja.

De **voorzitter**: Ik zag het.

De heer **Van Raak** (SP): Ik denk aan die verse koeken.

De **voorzitter**: Als we tissues moeten halen, moet u het me even zeggen.