

Vergaderjaar 2010–2011

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 71

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 10 februari 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 7 februari 2011 overleg gevoerd met staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over **de Luchtvaartnota (31 936, nr. 1)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu

Maandag 7 februari 2011
Aanvang 14.00 uur

Voorzitter: Paulus Jansen

Aanwezig zijn 8 leden der Kamer, te weten:

Bashir, Graus, Haverkamp, Huizing, Paulus Jansen, Slob, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en de heer Atsma, staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aan de orde is:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 april 2009 inzake de aanbieding van de Luchtvaartnota «Een concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie» (31 936, nr. 1);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 juli 2009 met de beantwoording van vragen van de commissie voor Verkeer en Waterstaat over de Luchtvaartnota (31 936, nr. 4);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 september 2009 met antwoorden op nadere vragen (31 936, nr. 4) van de commissie inzake de Luchtvaartnota (31 936, nr. 7);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 oktober 2009 met de marktprognose voor het luchtverkeer (31 936, nr. 8);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 februari 2009 inzake het advies van de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens (26 959, nr. 131);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 september 2009 inzake de bestuursovereenkomst Boerenlandvariant N201 (31 936, nr. 6);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 november 2010 inzake de gewijzigde bestuursovereenkomst Boerenlandvariant N201 (31 936, nr. 41);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 maart 2009 over het advies van de RMNO inzake duurzame ontwikkeling Schiphol (29 665, nr. 137);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 februari 2009 inzake aanbieden brief aan de heer Alders met het verzoek tot advisering regionale luchthavens en de nationale capaciteitsvraag luchtvaart (29 665, nr. 118);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 augustus 2009 met de stand van zaken van de regionale Alderstafels in de regio's Eindhoven en Lelystad (31 936, nr. 5);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 november 2009 inzake de voortgang van het Aldersproces in de regio (29 665, nr. 147);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 februari 2010 inzake het jaarverslag van de Alderstafel over 2009 (29 665, nr. 150);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 juni 2010 over het advies van de Alderstafel over de ontwikkeling van Eindhoven (31 936, nr. 30);**

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 oktober 2010 over de brief van Hans Alders ten aanzien van de uitwerking van de evaluatiecriteria over het nieuwe geluidsstelsel (29 665, nr. 158);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 november 2010 inzake de beleidsregel handhaving experiment nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (29 665, nr. 159);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 juni 2009 met nadere informatie over kostenreducerende maatregelen Schiphol (29 665, nr. 139);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 november 2009 over de uitvoering van de motie-Cramer c.s. (31 301, nr. 39) met betrekking tot kostenreductie Schiphol (29 665, nr. 145);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 31 maart 2009 inzake het voornemen tot het nemen van een aanwijzing krachtens de Wet ruimtelijke ordening voor Lelystad Airport (29 665, nr. 138);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 juni 2009 over de voorhang ontwerp aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad (31 936, nr. 2);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 maart 2009 met antwoorden op vragen tijdens AO van 27 november 2008 over één Europees luchtruim (21 501-33, nr. 216);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 juni 2010 inzake de afspraken civiel-militaire samenwerking ATM (31 936, nr. 33);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 november 2009 inzake de evaluatie van de Wet melding voorvallen burgerluchtvaart (24 804, nr. 69);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 maart 2010 met de lijst van vragen en antwoorden inzake evaluatie van de Wet melding voorvallen burgerluchtvaart (24 804, nr. 75);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 mei 2010 inzake de uitkomsten van de evaluatie van de zelfregulerende maatregel in de luchtvaartsector (24 804, nr. 76);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 februari 2010 inzake het advies van het adviescollege voor de burgerluchtvaartveiligheid DEGAS over «de voorschriften voorbij» (24 804, nr. 74);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2010 inzake de adviezen van het adviescollege voor de burgerluchtvaartveiligheid DEGAS «Interface management» en «State Safety Programme» (24 804, nr. 77);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 december 2008 over luchthaven Twente (31 700 IXB, nr. 16);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2009 over het voorkeursbesluit Twente (31 936, nr. 3);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 september 2009 over de handavingsrapportage Schiphol 2009, 1 november 2008 tot 1 mei 2009 (29 665, nr. 144);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2009 inzake de tiende voortgangsrapportage over het Project geluidsisolatie Schiphol (26 959, nr. 133);

- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 december 2010 met de reactie op het verzoek van de commissie omtrent de Nederlandse luchtruimsituatie bij vliegveld Beek (31 936, nr. 42);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 december 2010 inzake de resultaten van de 37ste ICAO-Assemblee (24 804, nr. 78);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 december 2010 met het afschrift van de reactie aan de heer Alders naar aanleiding van de brief over voortgang van de regionale Alderstafels in de regio's Eindhoven en Lelystad (31 936, nr. 44);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 december 2010 met de kabinetsreactie met betrekking tot de Alderstafel voor de regio Eindhoven en Lelystad (31 936, nr. 45);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 januari 2011 inzake de actualisatie Luchtvaartnota «Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie» (31 936, nr. 47);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 januari 2011 inzake de reactie op het verzoek van de commissie om toezending van de correspondentie van de Europese Commissie over vliegveld Eelde (31 936, nr. 48);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 januari 2011 inzake het advies van professor Michiels over de rechtsbescherming onder het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (29 665, nr. 160).**

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Ik heet de staatssecretaris en zijn medewerkers welkom, evenals uiteraard de collega's en de vele belangstellenden op de publieke tribune.

Wij gaan het vandaag hebben over de Luchtvaartnota. Daarvoor zijn spreektijden in eerste termijn vastgesteld, variërend van negen minuten voor de grotere fracties tot zes minuten voor de kleinere fracties. In tweede termijn krijgt iedereen drie minuten.

Ik moet u mededelen dat mevrouw Dijkma van de PvdA-fractie zich wegens griep heeft afgemeld voor dit overleg. Op haar verzoek zal de heer Slob van de ChristenUnie tevens het woord voeren namens de PvdA. Voor zover hij dat alleen namens de PvdA doet, zal hij dat zelf, denk ik, ook wel even memoreren. Op die manier is de PvdA-fractie toch bij dit notaoverleg vertegenwoordigd. Hij krijgt dan ook de spreektijd van een grote fractie omdat hij mede namens de PvdA spreekt. Ik neem aan dat de rest van de leden daar ook wel mee akkoord gaat.

Verder heb ik het voorstel aan de collega's dat wij in de eerste termijn van de Kamer maximaal twee interrupties toestaan. Is dat akkoord? Ik constateer dat dit het geval is. Dan geef ik als eerste het woord aan de heer Huizing.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Wij zijn als VVD heel blij dat wij nu deze nota bespreken. Wij danken de staatssecretaris ook voor zijn actualisatie van de nota, want ten slotte hebben we het over een document uit 2009.

Luchtvaart is zeer belangrijk voor Nederland en met name Schiphol is van vitaal belang voor ons vestigingsklimaat en levert dan ook een belangrijke bijdrage aan onze welvaart. Maar ook de ontwikkeling van een aantal regionale luchthavens is van belang. De betrokken regio's zullen hiervan economisch profiteren. De VVD toetst dan ook de inhoud van deze nota

aan de bijdrage aan de economie, maar wel duidelijk met respect voor luchtkwaliteit en omwonenden.

De Luchtvaartnota is wat ons betreft richtinggevend. Waar willen we naartoe? Hoe gaan we er komen? Welke knelpunten zijn? Hoe lossen we deze op? Met deze nota weet iedereen waar wij naartoe gaan met onze luchtvaart: luchthavens, vliegmaatschappijen, omwonenden van luchthavens en verder iedereen die indirect betrokken is bij of afhankelijk is van onze luchtvaart.

De VVD steunt in grote lijnen de uitgangspunten, de ambities en doelstellingen van deze nota, maar op een aantal onderdelen hebben wij nog vragen en kanttekeningen.

Laat ik beginnen met de uitgangspunten. De VVD kan zich vinden in de marktprognose van 580 000 vliegbewegingen voor Schiphol rond 2020. Uiteraard gaat het om een verwachting die afhankelijk is van vele externe factoren. Wij zien echter geen reden om op dit moment de huidige prognose in twijfel te trekken. Wel vragen wij aan de staatssecretaris of hij jaarlijks de prognose wil bekijken, eventueel wil bijstellen, wil bepalen of er reden is om de strategie bij te stellen en uiteraard of hij de Kamer hierover wil informeren.

Als VVD zijn wij zeer tevreden over het resultaat van de Alderstafels. Voor Schiphol en Eindhoven zij zijn nu klaar. De adviezen voor Lelystad volgen nog. Deze adviezen komen voort uit overleg tussen alle verschillende stakeholders. Voor de VVD zijn deze adviezen een belangrijk uitgangspunt voor de strategie en de te nemen acties. Dat betekent dat de discussies wat ons betreft daarmee ook gesloten zijn. Wij gaan nu verder.

De mainportstrategie voor Schiphol betekent onder andere een selectieve groei van Schiphol, door verbindingen aan het netwerk toe te voegen die het meest bijdragen aan de mainportfunctie en de Nederlandse economie. Ook de tariefstructuur van Schiphol moet hieraan bijdragen. Wij betreuren het dan ook dat hierover continu discussie is, een discussie over het toelaten van een airline met de bestemmingen en de slottijden die deze krijgt. Tijdens de hoorzitting van afgelopen donderdag bleek heel duidelijk dat er totaal verschillende meningen zijn over de vertaling van het begrip «selectieve groei» naar de praktijk. Discussies hierover verstoren en vertragen het bereiken van onze gezamenlijke strategische doelstellingen. Er is een strategie, er zijn strategische doelstellingen, die keurig vertaald zijn naar prestatie-indicatoren. Zij zijn echter niet concreet gemaakt. Wij vragen de staatssecretaris om dit met partijen alsnog te doen en daarmee voor eenieder duidelijkheid te scheppen.

Tevens vragen wij de staatssecretaris welke rol hij daarin de komende jaren gaat vervullen. Die van toeschouwer, coach, scheidsrechter of spel bepalende middenvelder? Om de staatssecretaris een plezier te doen, kan het er ook om gaan of hij de kopman is, de ploegleider of de ervaren knecht van het peloton. Hij moet zelf die vertaling maar maken.

Rondom Schiphol zijn er op het gebied van ruimtelijke ordening meer partijen betrokken, zoals de provincie en de gemeente Haarlemmermeer. Toekomstige ontwikkelingen daar zijn afhankelijk van het besluit over de tweede Kaagbaan. Zolang er geen definitief besluit is, kan er niet worden bewogen. Wanneer denkt de staatssecretaris dat het besluit over de tweede Kaagbaan kan worden genomen?

Luchthavens geven nu eenmaal geluidsbelasting voor de omgeving. Dat betekent enerzijds dat wij dat moeten accepteren, maar anderzijds dat we alle beschikbare mogelijkheden om de geluidsbelasting te beperken moeten benutten. Er zijn verschillende oplossingsrichtingen, variërend van de invoering van een Single European Sky tot landingstechnieken, vleugelmotormateriaal en brandstofontwerp. Er wordt naar mijn mening veel over gesproken, maar weinig concreets gedaan. Welke actie gaat de staatssecretaris op Europees en nationaal niveau ondernemen om slimmer en zuiniger te vliegen? Waarom wordt het CDA-principe niet versneld ingezet?

Dan iets over de regionale luchthavens. Een goede regionale luchthaven levert een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van de regio. Ik begin met Eindhoven. Voor Eindhoven is het duidelijk waar wij naar toe willen. Het is nu nog een kwestie van doen. Wij krijgen van de staatssecretaris graag een concreet actieplan met tijdsgebonden actiepunten. Ook vragen wij aandacht voor een kleiner, maar niet onbelangrijk onderdeel, namelijk de financiële compensatie voor de uitplaatsing van zweefvliegers op Eindhoven. Over alles zijn duidelijke afspraken gemaakt. Daar zijn wij blij mee. Er is dus duidelijkheid, behalve over dit punt. Het getuigt van goed fatsoen als ook dit punt snel en netjes wordt afgehandeld.

Dan Lelystad. In Lelystad en de provincie Flevoland kijkt men reikhalzend uit naar de start van de ontwikkeling van de luchthaven.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik verbaas mij een klein beetje over de opmerking dat rond Eindhoven over alles heel duidelijke afspraken zijn gemaakt. Ik heb een andere indruk. Een heel concrete vraag rond de militaire functie. Daar staat nog niets van zwart op wit. Hoe stevig zijn de afspraken over dat onderwerp?

De heer **Huizing** (VVD): Het klopt dat er nog een aantal dingen moet gebeuren, maar de grote lijn is duidelijk. Er zijn heldere afspraken gemaakt over de militaire functie. Die worden nog op papier gezet, maar wij weten wel waar wij aan toe zijn. Iedereen is het daar tot nu toe mee eens. Wij hebben wat dat betreft een belangrijke stap genomen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Een korte vervolgvraag. We weten dat de reservefunctie van de F-16 wordt verplaatst. Daarvoor is een compensatiebedrag van 22 mln. gereserveerd, maar het is nog onduidelijk waarheen zal worden verhuisd. Er zijn ook nog ontwikkelingen rond Twente waarvan wij niet precies weten wat er gaat gebeuren. Er wordt namelijk nog gewacht op een exploitant. Kortom, het hangt, het zweeft.

De heer **Huizing** (VVD): Dat klopt. Er is nog sprake van een aantal onduidelijkheden, maar alles grijpt in elkaar. Daarom vraag ik de staatssecretaris om een concreet actieplan. Uiteindelijk moet er duidelijkheid komen over het pad dat wij met elkaar moeten bewandelen. Het klopt dat niet alles klaar is, maar het is wel duidelijk wat er moet gebeuren voordat wij verdere stappen kunnen zetten. Dat is al heel wat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Huizing stelde tot mijn verrassing dat iedereen het eens is over Eindhoven. Ik heb op de hoorzitting heel andere geluiden gehoord van de bewoners. Ik heb er ook veel e-mails over gekregen. Bepaalde groepen bewoners en omliggende gemeenten zijn het helemaal niet overal over eens. Zelfs binnen de Alderstafel is door een flinke groep gesteld dat men het eens is met negen van de tien punten, maar dat men toch graag een knip wil in de set afspraken. Bewoners brengen verder naar voren dat de afspraken die de vorige keer met de bewoners zijn gemaakt over Eindhoven bij het grof vuil zijn gezet. Het klopt dus niet dat iedereen het eens is over Eindhoven. Wat vindt de heer Huizing daarvan?

De heer **Huizing** (VVD): Er is op de Alderstafel een goed resultaat bereikt. Het klopt dat een deel van de deelnemers heeft aangegeven dat men akkoord is met de eerste fase, maar dat men zich wat betreft de tweede fase het recht voorbehoudt om er nog iets van te vinden. Het betekent wel dat wij aan de slag kunnen met de eerste fase en dat de business case kan worden ontwikkeld. Vervolgens zien wij wel hoe men met de tweede fase wil omgaan. Dat is wat ik bedoel; wij hebben nu over de eerste fase heldere, ondeelbare afspraken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ofwel is het ondeelbaar, ofwel zit er een knip in, het kan niet allebei. De vorige keer, nog geen twee jaar geleden, dat er afspraken gemaakt zijn over Eindhoven, met name over de randen van de nacht, zeiden de bewoners: als het niet in het weekend is en ook niet in de randen van de nachten, dan kunnen wij ermee leven. U hebt niet gereageerd op mijn punt dat dit akkoord gewoon bij het grofvuil gezet is. Welke garantie is er voor de bewoners dat de overheid zich gaat houden aan de afspraken met betrekking tot de eerste fase, minus het punt waarover men het niet eens is?

De heer **Huizing** (VVD): Ik denk dat u en ik en de overige collega's hier aan tafel daar zelf bij zijn. Wat mij betreft is afspraak, afspraak. Als er met omwonenden afspraken gemaakt worden, zullen wij ons daar ook aan houden. Voor het bedrijfsleven in de omgeving en voor de luchthavenexploitant zelf is het belangrijk om te weten waar men aan toe is en dat geldt net zo goed voor de omwonenden. Ik zal de staatssecretaris en iedereen die hiermee te maken heeft, aan deze afspraken houden.

De **voorzitter**: Voor ik de heer Bashir het woord geef, geef ik mevrouw Van Veldhoven en de heer Graus, die wat later binnenkwamen, mee dat ze maximaal twee interrupties hebben in eerste termijn. Ik ga ervan uit dat zij hier in alle wijsheid gebruik van zullen maken.

De heer **Bashir** (SP): Een van de redenen dat sommige omwonenden in Eindhoven het niet eens zijn met de huidige weg, is het feit dat zij last zullen ondervinden van de geluidshinder. Ik heb zo-even goed geluisterd naar de heer Huizing. Hij noemde een aantal mogelijkheden om de geluidshinder tegen te gaan. De belangrijkste mogelijkheid heeft hij echter niet genoemd: kiezen voor één herrieput, namelijk Schiphol, in plaats van meer herrieputten in het land creëren. Hoe kijkt de heer Huizing tegen deze oplossingsrichting aan, dus om te kiezen voor groei op Schiphol in plaats van groei elders in het land?

De heer **Huizing** (VVD): Dat is een kwestie van een essentieel verschillende benadering tussen ons, mijnheer Bashir. Ik zie een luchthaven niet als een herrieput, ik zie een luchthaven als een essentiële voorwaarde voor economische groei in regio's of in ons land. Onze luchtvaart levert een enorme bijdrage aan onze welvaart. Het is niet alleen goed om de belasting daaromheen zo veel mogelijk te verdelen, maar het is tegelijkertijd voor de regio's zelf van eminent belang dat er een goede luchtzijdige ontsluiting en bereikbaarheid is.

De heer **Bashir** (SP): Uiteraard is Schiphol of sowieso een luchthaven een belangrijke motor van de economie. In mijn eigen termijn zal ik daar ook op ingaan. Luchthavens zijn echter ook herrieputten, je kunt dat niet ontkennen. Als je toch een herrieput moet hebben omdat dat van belang is voor de economie, dan is het belangrijk om een en ander te concentreren op één plek, te meer omdat de groeioprognose waar u wel in gelooft, niet de mijne is. In de groeioprognose gaat men uit van een groei van 4,1% per jaar, met een olieprijs van \$24 per vat. Ik vind dat ongelooflijk. Waarom kiest de VVD niet gewoon voor concentratie?

De heer **Huizing** (VVD): Ik denk dat ik die vraag net beantwoord heb. Het gaat niet alleen om de concentratie van geluidsbelasting, het gaat ook over het feit dat juist in de regio zelf grote behoefte is aan een luchthaven die de bereikbaarheid van de regio verbetert, waardoor de regio een aantrekkelijk vestigingsklimaat krijgt. Het is goed voor de regionale economie. De VVD streeft er altijd naar om die dingen te doen die zorgen voor economische welvaart, want daarvan worden uiteindelijk toch de rekeningen betaald.

De **voorzitter**: De heer Huizing vervolgt zijn betoog. Hij heeft nog ongeveer drie minuten voor het restant van zijn eerste termijn.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Ik was bij Lelystad gebleven. In Lelystad en in de provincie Flevoland kijkt men reikhalzend uit naar de start van de ontwikkeling van de luchthaven. Het belangrijkste knelpunt momenteel is het luchtverkeerstransport. Wanneer denkt de staatssecretaris dit knelpunt opgelost te hebben? Daarnaast verzoekt de VVD de staatssecretaris te bezien of hij luchtverkeerstransport op Lelystad alvast mogelijk kan maken. Op termijn zal ook de landzijdige bereikbaarheid van de airport aldaar verbeterd moeten worden. Ook in dit geval ziet de VVD graag op korte termijn een plan van aanpak met actiepunten en een tijdspad.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren gooit haar tweede interruptie in de strijd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Huizing zegt dat de luchtverkeerstransport daar moet worden gerealiseerd. Is de heer Huizing zich ervan bewust dat de luchtverkeerstransport op dit moment in een bijzonder penibele financiële situatie verkeert? Is hij ervan op de hoogte dat daarbij enorme kosten worden gemaakt omdat luchtverkeerstransporters op hun 55ste tegen de Nederlandse regelgeving in met pensioen gaan? Is hij ervan op de hoogte dat er een groot probleem is met onrendabele investeringen in de VS? De staatssecretaris moet eerst dat probleem oplossen voordat er überhaupt sprake kan zijn van verdere uitbreiding dan wel verplaatsing van luchtverkeerstransporters.

De heer **Huizing** (VVD): Het antwoord is: ja, ik ben daarvan op de hoogte.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een heel helder antwoord. Heeft mevrouw Van Tongeren nog een nadere vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zal de vraag anders stellen. Vindt de heer Huizing dat dit door de Nederlandse belastingbetaler gesubsidieerd moet worden? Aan de ene kant kiest de VVD altijd voor marktwerking; in de nota staat ook dat de kosten van luchtverkeer concurrerend moeten zijn. Ik neem aan dat de heer Huizing daarmee instemt, want dat heeft hij zojuist bevestigd. Aan de andere kant rijzen de kosten van de luchtverkeerstransport nu al de pan uit en worden ze almaar hoger. Vindt de heer Huizing het dan financieel verantwoord om die naar Lelystad te verplaatsen?

De heer **Huizing** (VVD): Er zijn ook nog andere mogelijkheden; je kunt bijvoorbeeld een combinatie met Schiphol overwegen. Maar goed, misschien zit het verschil ook wel in het feit dat ik in termen van oplossingen probeer te praten en niet in termen van problemen. Wij weten dat wij een aantal zaken tegenkomen die wij met elkaar zullen moeten oplossen. Wat ik echter iedere keer mis, ook in deze nota, en daarom kom ik daar iedere keer op terug, is het volgende. We weten waar we naartoe willen, maar we weten nog niet helemaal goed welke stappen we moeten zetten om daar te komen. Die wil ik graag zien. Ik wil daar ook graag een tijdspad bij, want het is nu echt tijd om tempo te maken en niet alleen maar te blijven praten. Laten we naar oplossingen toe werken en niet alleen maar in termen van problemen praten.

Lelystad moet onder andere gaan dienen als luchthaven voor de vakantievluchten die nu nog vanaf Schiphol plaatsvinden. Er wordt altijd gezegd dat de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen daartoe verleid dienen te worden. Welke verleidingstrucs zullen ingezet worden? Denkt de staatssecretaris ook dat dit gaat lukken? Deze luchtvaartmaatschappijen

vliegen nu immers ook 's nachts en vooralsnog is het niet zeker dat dit ook vanaf Lelystad mag.

Dan heb ik nog een korte opmerking over Eelde. Uiteraard zullen wij de uitspraak van de Europese Commissie moeten afwachten, alvorens de baanverlenging een feit kan worden. Daarnaast is er ook veel discussie hierover in de omgeving. Ik geef de staatssecretaris graag mee dat ik vele mails heb gekregen van mensen die al jarenlang in die omgeving wonen en die de ontwikkeling van de luchthaven zeer toejuichen.

Er ligt een goede nota met een duidelijke richting die de VVD steunt. Wij hebben nog wel wat kanttekeningen geplaatst en vragen gesteld, maar in het algemeen komt het nu neer op de uitvoering; daarvoor is daadkracht nodig. De staatssecretaris schrijft in zijn brief dat de «kaders voor het luchthavenbeleid zijn gezet, nu vooral uitvoeren». In mijn woorden: «we are ready for take-off», maar dan moeten wij nu ook opstijgen en gaan vliegen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. In 2003 mocht ik het woordvoerschap luchtvaart overnemen van mijn collega Theo Meijer. Bij de overdracht gaf hij aan dat met de ingebruikname van de Polderbaan en de inwerkingtreding van de geactualiseerde Wet luchtvaart de grootste discussies tot volle tevredenheid van de meeste betrokkenen waren beslecht en dat wij alleen nog hoefden na te denken over de wijze waarop wij met de aandelen van Schiphol om zouden gaan. Niets bleek minder waar.

Als gevolg van een invoerfout bleek dat de capaciteit van de luchthaven na ingebruikname van de Polderbaan was afgenomen, dat er een uitvliegroute boven Spaarndam was komen te liggen in plaats van boven een weiland en dat met name de inwoners rondom Castricum de rekening kregen gepresenteerd voor het feit dat er wel bescherming in het binnengebied is maar niet in het buitengebied.

Al snel werd duidelijk dat ten aanzien van het Schipholbeleid het vertrouwen van grote groepen bewoners in de overheid tot ver onder het vriespunt was gedaald. Ook werd duidelijk dat het systeem op Schiphol zo ingewikkeld is dat vrijwel niemand het kan overzien en dat de ruimtelijke ordening op de grond en de ruimtelijke ordening in de lucht onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Sinds die tijd is er veel gebeurd. Wij hebben discussies gevoerd over vele rapporten, waaronder dat van de commissie-Eversdijk. Verder zijn er wetgevingstrajecten geweest rond de economische regulering van Schiphol, is de positie van regionale luchthavens besproken en zijn er Aldersakkoorden gesloten. Voor zover ik kan nagaan is dit echter de eerste keer dat de Kamer in de gelegenheid is om de discussie met het kabinet aan te gaan over een algehele visie op de luchtvaart. Als je een nota bespreekt die over alles gaat, bestaat het risico dat het uiteindelijk over niets gaat. Ik heb er daarom voor gekozen mijn inbreng te structureren rondom de luchthavens en de verschillende typen luchtvaart.

Laat ik beginnen met Schiphol. Dat is in de ogen van de CDA-fractie geen gewoon bedrijf. De lusten, maar ook de lasten vallen ver buiten de hekken van het Schipholterrein. Er zijn maar weinig bedrijven waarvan de bedrijfsvoering zulke grote effecten in zowel positieve als negatieve zin kan hebben op de omgeving. Vanwege dit grote belang voor de Nederlandse economie heeft Schiphol de status mainport gekregen. Met het amendement-Haverkamp is vastgelegd dat de aandelen Schiphol voor minimaal 50,1% in handen van de overheid moeten blijven. Op dit moment is ons echter onduidelijk hoe de Staat zich opstelt als aandeelhouder. Gaat hij voor winstmaximalisatie of stuurt hij als aandeelhouder ook op de uitvoering van de Aldersakkoorden? Laat ik nogmaals benadrukken dat de CDA-fractie de Aldersakkoorden en de daaraan ten grondslag liggende uitgangspunten onderschrijft. Deze zijn niet voor niets opgenomen in het regeerakkoord waaronder ook de handtekening van het

CDA staat. De CDA-fractie zou graag voor de zomer een notitie van het kabinet ontvangen over de manier waarop de Nederlandse overheid omgaat met het publieke aandeelhouderschap van de luchthaven Schiphol. Graag krijg ik een toezegging op dit punt.

Wij erkennen dat Schiphol geen verlengstuk is van het ministerie. Niet voor niets is zij in de nota Deelnemingen gekarakteriseerd als privaot bedrijf. De internationale concurrentie vereist dat zij slagvaardig kan opereren. De afgelopen tijd was er echter te vaak discussie over tarieven, investeringsprogramma's en slotallocatie. Dat kwam ook naar voren in de hoorzitting. Zo zou bijvoorbeeld de terminologie uit de Luchtvaartnota en het Aldersrapport onvoldoende gedefinieerd zijn. Hoe gaan we om met zakelijke bestemmingen en leisurebestemmingen? Wat is de definitie daarvan? Hoe beoordelen we bijvoorbeeld een bestemming als Curaçao? Wat dient er volgens de staatssecretaris te gebeuren als een maatschappij vluchten naar beide soorten bestemmingen aanbiedt? Worden deze maatschappijen gedwongen om hun operaties verspreid over meerdere luchthavens uit te voeren? Hoe gaan we om met het feit dat naar bepaalde leisurebestemmingen niet gevlogen kan worden vanaf een luchthaven met een nu nog korte startbaan?

Dat brengt mij bij de luchthaven Lelystad. De CDA-fractie ziet Lelystad als een strategische aanvulling op de luchthaven Schiphol. Niet voor niets zijn de aandelen van de luchthaven Lelystad ooit voor het symbolische bedrag van 1 gulden overgedaan aan de Schiphol Group. Over de luchthaven Lelystad hebben we wel enkele vragen. Wanneer komt de luchtverkeersleiding? Hoe staat de staatssecretaris tegenover het samenvoegen van de TMA Lelystad en Schiphol? Wil de regering zich als aandeelhouder inspannen voor een versnelling van de investeringen in Lelystad? Hoe ver is de regering met de uitvoering van een eerder aangenomen amendement over een luchthavensysteem?

Dan kom ik op de luchthaven Eindhoven. «Geen brainport zonder mainport» is het hart van het Aldersadvies dat is uitgebracht over de luchthaven Eindhoven. Hoewel we het betreuren dat de BOW uiteindelijk geen instemming kon geven aan het Aldersakkoord zijn wij van mening dat er gezien de verdragsrechtelijke verplichtingen van het Koninkrijk der Nederlanden door de BOW onmogelijke eisen zijn gesteld. Gezien het verder breed gedragen Aldersakkoord over de luchthaven Eindhoven is de CDA-fractie van mening dat op de kortst mogelijke termijn moet worden overgegaan tot implementatie hiervan. Op welke termijn gaat de regering over tot uitvoering van de Aldersakkoorden? Deelt de regering de mening van de CDA-fractie dat er duidelijkheid moet komen over fase 2?

De regering overweegt de luchthavens Eelde en Maastricht de status van nationale betekenis te ontnemen. De vertegenwoordigers van deze luchthavens hebben aangegeven deze status graag te willen behouden. Wij vinden dat we nu in een fase van een traject zijn waarin het zou moeten blijven. Graag krijg ik een toezegging op dat punt.

Wij zijn verheugd over de huidige ontwikkelingen rond de luchthaven Twente. In die regio is een duidelijke afweging gemaakt voor een economisch en ecologisch duurzame luchthaven. Vanuit de Tweede Kamerfractie onderschrijven wij die.

Een luchthaven die zeker niet van nationale, maar wel van persoonlijke betekenis is, is de luchthaven Hilversum. In de RBML is afgesproken dat de provincie het bevoegd gezag wordt van de regionale luchthaven. Voor mijn fractie was de eerste testcase de discussie over de luchthaven Hilversum. Daar is het mogelijk om maatregelen door te voeren die uiteindelijk leiden tot een win-winsituatie voor zowel de luchthaven, de gemeente Wijdmeren als de meeste omwonenden. Toch durft de provincie niet door te pakken. Graag ontvangen wij van de staatssecretaris een analyse in hoeverre de RBML-filosofie gefaald heeft dan wel geslaagd is vanuit de visie van de regering over deze specifieke casus.

Dan kom ik op een aantal gebruikers, waaronder de KNVvL. Gebruikers van de luchthaven Hilversum zagen zich ook geconfronteerd met een verlaging van de TMA rondom Schiphol. Dat is op zichzelf onlogisch. Je zou eerder denken dat het luchtruim omhoog gaat in plaats van naar beneden. Dat heeft grote consequenties voor vele luchtvaartrecreanten. Ons bekruipt het gevoel dat ondanks eerdere toezeggingen door de ambtsvoorgangers van de staatssecretaris, er bij de ontwikkeling binnen de luchtvaart in Nederland te weinig rekening wordt gehouden met de general aviation. Hoe wil de staatssecretaris de KNVvL beter betrekken bij toekomstige besluitvorming? Overweegt hij bijvoorbeeld om de vereniging een zetel in de LVC te geven? Als dat niet het geval is, wat dan wel?

Het CDA vraagt graag aandacht voor de historische luchtvaart. Vele vrijwilligers houden zich bezig met het vliegend houden van ons luchtvaarthistorisch erfgoed. Hierbij worden zij wel vaak geconfronteerd met de wet- en regelgeving die toegesneden is op internationaal verkeer à la 2010. Wil de staatssecretaris toezeggen dat hij in overleg treedt met de Federatie Historische Luchtvaart om te bekijken of maatwerk mogelijk is met betrekking tot wet- en regelgeving? Wij hebben eerder gezien dat dit maatwerk ook bij de historische bruine vloot mogelijk was.

Dat maatwerk zouden wij ook graag zien bij de hulpverleningsvluchten. In zowel de actualisatie van de Luchtvaartnota als tijdens het mondelinge vragenuur heeft de staatssecretaris daarover behartigenswaardige woorden gesproken. Nu de uitvoering nog. Op welke termijn verwacht de staatssecretaris dat het probleem van de nachtstationering van traumahelikopters op bijvoorbeeld het VU-ziekenhuis is opgelost?

Over de luchtverkeersleiding is al een en ander gewisseld. De luchtverkeersleiding speelt een belangrijke rol bij de realisering van eerder gemaakte afspraken. Wij hebben twee vragen. Is de regering bereid om te komen tot een integratie van zowel de civiele als militaire luchtverkeersleiding? Hoe staat het met de implementatie van het rapport-Berger? Ik begon met de constatering dat er een periode is geweest dat het vertrouwen van omwonenden in de luchthaven Schiphol tot onder het nulpunt was gedaald. Het deed mij daarom goed om van de meeste bewonersvertegenwoordigers tijdens de hoorzitting te mogen vernemen dat zij op basis van de Aldersakkoorden weer vertrouwen hebben in een vruchtbare samenwerking tussen bewoners, luchtvaartsector en overheid. Wij weten echter dat vertrouwen te voet komt, maar te paard dan wel per vliegtuig vertrekt. Aan de regering daarom de oproep om zorgvuldig met het in haar gestelde vertrouwen om te gaan en erop toe te zien dat gemaakte afspraken ook daadwerkelijk worden nagekomen. De CDA-fractie zal dit proces nauwlettend volgen.

De heer **Bashir** (SP): Wij hadden het net over het economische belang van Schiphol. Voorafgaand aan dit debat heeft de staatssecretaris via de media laten weten dat hij van de vakantievluchten op Schiphol af wil. Ik heb de inbreng van de heer Haverkamp gehoord. Hij heeft niet echt aangegeven of hij dat deelt. Betekent het dat Schiphol de zakelijke vluchten behoudt, maar dat de minder aantrekkelijke aan de regio's verpatst worden? Is hij het daarmee eens?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik weet niet wat voor u minder aantrekkelijk is, of u naar een heerlijke zonnige bestemming gaat of een zakelijke bestemming. Als ik de keuze heb tussen een strand en een kantoor, kies ik voor het strand. Ja, af en toe moet je wel iets durven openbaren in een debat! De vraag is dus even wat belangrijker is. In het Aldersakkoord is afgesproken om selectief om te gaan met de luchtvaart. Langs de lijn van selectiviteit zijn ook vijf criteria benoemd. Ik proef alleen dat er nog onduidelijkheid is over de definities. Wat is bijvoorbeeld een vakantiebestemming? Is Curaçao voor ons een vakantiebestemming of zeggen wij

dat we met Curaçao historische banden hebben, dat het onderdeel van het Koninkrijk is en dat het een zakelijke bestemming is? Als Curaçao een leisurebestemming zou zijn, moet dan een KLM-vlucht naar Curaçao vanaf Lelystad vertrekken of kan die vanaf Schiphol blijven vertrekken? Al die vragen leven bij mijn fractie en zien wij graag beantwoord door de staatssecretaris.

De heer **Bashir** (SP): Ja, de CDA-fractie gaat liever op vakantie. Prima, ik hoop dat zij morgen al vertrekt! Je zou het ook kunnen omdraaien als het over Schiphol gaat. Amsterdammers en andere omwonenden hebben last van Schiphol. Als zij straks op vakantie gaan, moeten zij dan naar Lelystad of Eindhoven om een vliegtuig te pakken en zijn zij niet meer welkom op Schiphol? Dat kun je toch niet meer uitleggen? Vanwaar die selectiviteit?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij zijn een partij met wortels in de regio. Je zou kunnen zeggen: je mag een keer naar Eindhoven en je mag een keer naar Lelystad. Wij hebben vastgesteld dat de capaciteit schaars is. Er landen transitpassagiers op Schiphol, die ook daarvandaan vertrekken. Als moet worden gekozen, kiezen wij liever voor de ontwikkeling van een luchthaven Lelystad, waarvoor draagvlak is in de regio, dan voor het alternatief, namelijk alle 580 000 vliegbewegingen op de locatie Haarlemmermeer houden. Dat zou ik minder prettig vinden en met mij ook vele bewonersvertegenwoordigers. Veel bewonersvertegenwoordigers hebben gezegd: als wij de keuze hebben tussen 580 000 vluchten op de locatie Haarlemmermeer of 510 000 vluchten op de locatie Haarlemmermeer en eventueel 70 000 op andere luchthavens, mits daar ook draagvlak voor is, dan zetten wij onze handtekening daaronder. Wij ondersteunen de afweging die gemaakt is door zowel de luchtvaartsector als de bewoners in de omgeving van Schiphol.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik hoor de heer Haverkamp de woorden schaarse capaciteit in de mond nemen. Dat brengt mij tot een vraag over de 580 000 vliegbewegingen. Is naar het oordeel van de CDA-fractie sprake van het meest wenselijke of het meest realistische scenario?

De heer **Haverkamp** (CDA): Kan de heer Slob deze vraag iets verduidelijken?

De heer **Slob** (ChristenUnie): De Algemene Rekenkamer heeft ons ooit aangegeven om heel kritisch te kijken naar de cijfers. De heer Haverkamp heeft gezegd dat hij al eerder woordvoerder op dit dossier is geweest, dus hij weet ongetwijfeld dat destijds in de Kamer, overigens ook met steun van de CDA-fractie, een motie is aangenomen van de heren Cramer en Tang, toen respectievelijk woordvoerder van de ChristenUnie en de Partij van de Arbeid. Zij hebben aangegeven, grote twijfels te hebben over het groeiscenario van 580 000 in de zin of dat wel realistisch is dan wel of het meer een wens is waarnaartoe gewerkt zou worden. Door dit kabinet wordt dit getal nu overgenomen. Vandaar mijn vraag aan de heer Haverkamp of hij, ook met de informatie die wij inmiddels hebben – in de tijd gezien zijn wij toch weer een stuk verder – dit het meest realistische of het meest wenselijke scenario vindt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Laten wij heel nuchter zijn. Toen de wet Luchtvaart in 2002 in werking trad, ging men ervan uit dat er 600 000 vluchten mogelijk waren op de luchthaven Schiphol. Daar gingen alle scenario's van uit. Al heel snel na de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart merkte men dat het begon te schuren en dat er soms perverse elementen in zaten. Men zei: als Schiphol dan echt tot die laatste vlucht gaat, dan gaat men over gebieden vliegen waarvan je je af kan vragen of het nog wel verstandig en wenselijk is voor de omwonenden. Ook zei

men: laten wij met elkaar een stapje terug doen en kijken wat wij met elkaar willen. Daartoe is destijds het Aldersakkoord gesloten: wat willen wij met elkaar, wat willen de omwonenden van de luchthaven, wat wil de luchthaven en wat wil de luchthavensector? Zij hebben sommen gemaakt en zich de vraag gesteld of het aantal van 600 000 wel of niet realistisch was. Welnu, dat bleek achteraf niet realistisch te zijn. Er kwam een scenario uit dat 580 000 wel zou kunnen. Dus niet of het wenselijk of het het meest preferabel was, neen, als de luchtsector zich zou door gaan ontwikkelen, had men een milieuvergunning voor 580 000 vluchten nodig. De vraag is dan of dat voor iedereen wenselijk is. In het Aldersoverleg is men tot de conclusie gekomen dat dit niet wenselijk was. Daarin is gezegd: dat aantal van 580 000 is op de locatie Haarlemmermeer wat ons betreft niet verstandig, laten wij kijken of er een alternatief mogelijk is. Dat alternatief is gevonden, in de zin dat gekeken wordt naar de ontwikkeling van de luchthavens Eindhoven en Lelystad en dat gepolst wordt of er draagvlak voor is. Welnu, wij zien dat er draagvlak is voor 25 000 vluchten op Eindhoven. Dat zijn er al 10 000 minder dan waar men toen in het Aldersoverleg van uitging. Het overleg met Lelystad zal nog gestart moeten worden. Mijn fractie constateert dat er een milieuvergunning was voor 580 000. Dat hebben wij ook met elkaar als Kamer wenselijk en noodzakelijk gevonden. Ik ben heel blij dat men in gemeenschappelijk overleg tot de conclusie is gekomen om de 580 000 niet in totaliteit te realiseren op de locatie Haarlemmermeer, mede omdat ik daar in de buurt woon.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat was een boeiende slotzin. Sec kijkend naar de cijfers, weten we dat er wat betreft 2010 sprake was van 360 000 vliegbewegingen. De heer Alders heeft het over een geprognosticeerde groei van 2%. Als ik ga rekenen en zie waar we in 2020 uitkomen, dan moet ik constateren dat dit heel ver af ligt van die 580 000. Dan is het zeer de vraag of je dat nu als een soort gegeven zou moeten hanteren voor alle vervolgskeuzes die je maakt voor bijvoorbeeld Lelystad of Eindhoven. Is de heer Haverkamp dat met mij eens?

De heer **Haverkamp** (CDA): Nee.

De **voorzitter**: Daarmee is deze vraag compact beantwoord. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van Tongeren van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De ambities van deze staatssecretaris die uit de Luchtvaartnota naar voren komen op het gebied van milieu, klimaat en lawaai klinken onze fractie in de oren als: ooit wil ik de Tour de France winnen, maar ik heb nog geen racefiets en ik heb nog geen realistisch trainingsschema. De ambities op het terrein van de groei van luchtverkeer en luchthavens klinken als: all you have to do is dream, dream, dream! Schiphol als eerste klimaatneutrale luchthaven, op de grond en in de lucht, zo staat het in deze notitie. Dat klinkt interessant, maar de nota zwijgt totaal over hoe dit bereikt moet worden. Ik sluit mij graag bij de VVD-fractie aan. Ook wij willen een concreet stappenplan zien waarin staat hoe wij dit zullen bereiken.

Meer vliegen en minder geluidshinder, is te lezen op bladzijde 5. Dat klinkt ronduit misleidend. Alders was tenminste zo eerlijk om te zeggen dat meer vliegen gewoon meer herrie geeft. De visie van GroenLinks op luchtvaart is dat er een selectieve ontwikkeling moet zijn, in balans, en dat het principe «de vervuiler betaalt» op alle aspecten doorgevoerd wordt. Graag hoor ik van de staatssecretaris hoe hij de milieu- en klimaatambities, die verder uitgewerkt worden in paragraaf 3.4, in maatregelen met een tijdpad zal vervatten.

Vervolgens wil ik het hebben over de groeiprognozes. Beide heren naast mij hadden het er net al over. Destijds is SEO de onderzoeksvraag gesteld

of het risico bestaat dat Schiphol in 2020 capaciteit tekort komt. Aan SEO is überhaupt niet gevraagd om met een realistische groeiverwachting te komen. Een aantal elementen daarvan is net al door mijn collega's genoemd: een te lage olieprijs, een veel te hoge economische groei. Terwijl de overheid in alle andere omstandigheden met een gemiddelde groei werkt, is hier de hoogst mogelijke groei gepakt. Dat is niet ten onrechte gedaan door SEO, want deze stichting is gevraagd of de kans ooit bestaat dat de capaciteit te klein wordt. Er is geen rekening gehouden met deelname aan het Emissions Trading System. Er is ook niet gedacht aan een scenario waarbij de tickettaks weer ingevoerd wordt. Het feit dat Duitsland, Engeland, Frankrijk, Ierland en Oostenrijk een tickettaks hebben, wat overigens leidt tot minder vluchten, geeft aanleiding te denken dat dit mogelijkwerwijs in Nederland ook kan gebeuren. Dan de groeicijfers. Mijn buurman had het net over een groei van 2%. Over de jaren tot 2008 was dat een groei van 0,4%. Deze onrealistische cijfers leiden tot business cases voor de regionale luchthavens die op niets anders gebaseerd zijn dan drijfzand. Op die basis moet geïnvesteerd worden, moeten er wegen aangelegd worden, moet er van alles en nog wat overhoop gehaald worden. Ik zou graag van deze staatssecretaris een nieuwe groeiprognose willen zien, gebaseerd op een realistische marktontwikkeling met een laag, midden en hoog scenario. Dan zouden we veel beter kunnen plannen voor wat er al dan niet nodig is. Een volgend punt is de kwetsbaarheid van de keuze. Als wij discussies met de regering hebben over energie wordt altijd gezegd: je moet op meerdere paarden wedden, want je weet niet hoe het zich ontwikkelt en onze economie is er zo afhankelijk van. Hebben we het over vervoer en ons zakenleven, waar wij economisch zo afhankelijk van zijn, dan wordt maar op één paard gewed: het continu uitbreiden van de luchtvaart. De aswolk en de vrieskou staan ons nog helder voor de geest. Ik heb nog beelden op mijn netvlies van Eurlings en Hartman, die briesend door de gangen van Schiphol liepen omdat zij wel konden besluiten een vliegtuig op te laten stijgen, maar dit vervolgens in geen enkel ander land konden laten landen. Het besluit over de hogesnelheidslijn is destijds enorm onderbouwd en gemotiveerd met het idee reizen per spoor beter te laten concurreren met vliegvluchten, vliegvluchten van 500 tot 800 kilometer. 40% van de vluchten op Schiphol betreft die afstanden. De realiteit is echter dat het nu zo slecht gaat met de High Speed Alliance dat minister Schultz ze tegemoet moet komen om de boel overeind te houden. Toen de tickettaks was ingevoerd, haalde NS Hispeed in korte tijd 10% meer reizigers binnen. GroenLinks vindt dat het Rijk veel meer moet doen om de terechte ambities voor een geïntegreerde spoor-luchthaven waar te maken. Cruciaal daarvoor is een geïntegreerd boekings- en incheckstelsel. Waarom kun je geen ticket kopen voor een treinreis naar bijvoorbeeld Charles de Gaulle, je bagage inleveren en vervolgens je langeafstands-vlucht vanaf Charles de Gaulle met een vliegtuig maken? Prikkel de sector daartoe of, nog beter, schrijf het in Europees verband voor. Graag krijg ik hierop een reactie van de staatssecretaris. Selectieve groei klinkt leuk, maar in de praktijk is de groei helemaal niet selectief. We hebben een heel ander begrip van selectieve groei nodig, namelijk alleen de vluchten die nodig zijn. Er moet naar gestreefd worden om de allergeoedkoopste vluchten, vrijwel allemaal funtripjes, uit de markt te drukken. Dat kan alleen door reële prijzen te vragen. De vervuiler betaalt namelijk. Dus niet alleen een tickettaks maar ook wat de rest van de wereld gewoon betaalt: een accijns en een btw bovenop het Emissions Trading System. Daar heeft de rest van de wereld namelijk ook gewoon mee te maken. En kortere afstanden moeten per spoor worden afgelegd. Dat is pas echte selectiviteit! Ik kom te spreken over het klimaat. Het basisidee dat ook in deze notitie staat, is dat wij het Emissions Trading System gaan gebruiken.

De **voorzitter**: Wilt u gaan afronden, want u hebt nog maar een halve minuut.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Oké, ik maak even het punt met betrekking tot het Emissions Trading System af. Wat wij aan het doen zijn, is het volgende. De hoeveelheid luchtvaart is aan het toenemen en met het Emissions Trading System willen wij het plafond naar beneden duwen. Wat er nu gebeurt, met de groeiprognoses die ook in deze notitie staan, is dat in 2040 de luchtvaart in Europa alle ruimte opneemt die in het Emissions Trading System zit. Dat betekent dus dat verder niemand in Europa nog iets mag doen wat CO₂ uitstoot, wat voor activiteit dat ook is. Dat kan natuurlijk gewoon niet. Ik verwacht van de staatssecretaris een antwoord op de vraag, hoe hij ervoor gaat zorgen dat de groei in het luchtverkeer in de pas blijft met de Europese ambities op klimaatgebied. Ik wil vooral weten hoe hij die groei laat passen in het Emissions Trading System.

De **voorzitter**: Ik geef nu het woord aan de heer Slob namens de fracties van de ChristenUnie en de Partij van de Arbeid.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Dat is juist. Ik werd vanmorgen gebeld door mevrouw Dijkma met de vraag of ik ook namens de fractie van de Partij van de Arbeid wilde spreken. Uiteraard heb ik daarin bewilligd. Zo gaan wij collegiaal met elkaar om. Dat kan bij dit dossier behoorlijk goed, getuige ook het verleden. Ik refereerde zojuist al aan moties van de leden Cramer en Tang, die overigens ook altijd door het CDA werden gesteund.

De ChristenUnie en de Partij van de Arbeid willen een concurrerende en duurzame luchtvaart binnen verantwoorde milieugrenzen. Zij willen dus geen ongebreidelde en ongerichte groei, maar een groei die in de eerste plaats dienend is aan een sterke economie en werkgelegenheid, waarbij geluidshinder en milieuvervuiling zo veel mogelijk worden tegengegaan. Met die ogen hebben wij dus ook gekeken naar het dikke dossier dat er al enige tijd lag – en dat ook niet voor niets controversieel was verklaard – en naar de aanvullende brieven van de nieuwe verantwoordelijke staatssecretaris voor dit mooie dossier.

De luchtvaartnota die de staatssecretaris zich eigen heeft gemaakt, zet in op de ambitie dat de Randstad in 2015 tot de vijf meest dynamische regio's ter wereld behoort. De luchtvaart wordt gezien als dé motor van deze economische ontwikkeling. Ik denk dat enige nuancering hierbij wel op haar plaats is. Er is in de huidige financiële crisis volgens mij ook wel reden om dit uitgangspunt nog eens even goed tegen het licht te houden. Schiphol is de tweede vestigingsfactor voor internationale bedrijven. Wat is dan de belangrijkste vestigingsfactor, welke andere factoren zijn van belang en hoe verhouden die zich onderling? Volgens mij zijn dat vragen waar je het over moet hebben.

Waar blijft de structuurvisie voor de omgeving rond Schiphol, waarop ook de Commissie ruimtelijke ontwikkeling luchthavens heeft aangedrongen? Noord-Holland stelt dat de regering op dit punt traag is. De staatssecretaris spreekt over het plan om met een ruimtelijk economisch actieplan voor Schiphol te komen. Hebben wij het dan over hetzelfde of is die structuurvisie nu echt van de baan?

De regering probeert aan te tonen dat een groei tot 580 000 vliegbewegingen in 2020 mogelijk is en dat daarmee de grenzen van Schiphol zijn bereikt. In een kort interruptiedebat met de heer Haverkamp heb ik al aangegeven dat de Rekenkamer heeft gezegd dat wij niet moeten uitgaan van het meest wenselijke scenario, maar van het meest realistische. Is nu die 580 000 in 2020 een wens of is het echt realistisch, zo vraag ik nu aan de staatssecretaris. De laatste berekening van Alders is helder. In het meest gunstige scenario – daarom gebruikte ik dat percentage, zeg ik

tegen mijn buurvrouw – is er sprake van 2% groei van het aantal vluchten per jaar. Zelfs dan is er in de komende tien jaar totaal geen sprake van een capaciteitstekort op Schiphol. Wat zeggen dit soort feiten de staatssecretaris? Ik denk dat dit ook mede de grote terughoudendheid van Schiphol verklaart om toezeggingen te doen over de investeringen in de lokale luchthavens. Kan de staatssecretaris aangeven bij welk aantal vliegbevingen Schiphol bereid is te investeren in luchthavens als Eindhoven en Lelystad? De Partij van de Arbeid vraagt of de regio – en dan heeft zij het over Lelystad – ook geen bijdrage kan leveren aan de luchtverkeersleiding. Dan is het een financiële bijdrage.

Als de groeicijfers zouden kloppen, is uitplaatsing van niet-mainportgebonden vluchten naar regionale luchthavens op zich geen verkeerde gedachte. Maar tegelijkertijd heeft Schiphol plannen voor een tweede terminal die zal worden ingezet voor low cost carriers. Hoezo selectiviteit? Hoe zullen de 70 000 vliegbevingen naar Eindhoven en Lelystad gebracht worden? Er is nog geen uitplaatsingsstrategie en het plan van het stelsel van luchthavens is nog altijd niet uitgewerkt. Sterker, na vijf jaar is het nog steeds de vraag of het uitplaatsingssysteem wel mogelijk is binnen de bestaande Europese regelgeving over met name de interne markt. Zo is de vraag of uitplaatsing van maatschappijen die slots op Schiphol hebben, wel kan binnen de Europese regelgeving. Hetzelfde geldt voor de vraag of nieuwe aanvragen geweigerd kunnen worden of mogen worden doorverwezen. Heeft de staatssecretaris hierover advies gevraagd aan de Europese Commissie?

Het wordt vooral aan de markt overgelaten om uitplaatsingen te regelen, maar tegelijkertijd is dit afhankelijk van marktontwikkelingen. Waarom heeft de regering geen duidelijke afspraken gemaakt bijvoorbeeld over een groeipad of een verkeersverdelingsstelsel? Voorkomen moet worden dat wij vandaag de geluidsruimte rond Eindhoven en Lelystad vergroten en allerlei investeringen doen terwijl het onzeker is of de vliegtuigen er ooit komen en of deze uitplaatsing wel echt nodig is. Ook op de rol van het treinverkeer binnen Europa wordt nauwelijks ingegaan.

Aan selectiviteit wordt nu vooral lippendienst bewezen. De Partij van de Arbeid begrijpt het uitgangspunt maar vraagt of hier vooruitgang in zit. Zijn er naast de lawaaiige EI Al andere maatschappijen die hiermee te maken hebben gehad? Waarom is er nog geen sluitende definitie tussen categorie 3 en categorie 5, de Europese vluchten en de leisure?

Initiatieven in het kader van de hinderbeperking verlopen nogal stroperig. Waarom kan de komst van zogenaamde CDA(continuous decent approach)-vluchten, de zogenaamde glijvluchten, en idle reserve thrust, remmen op de motor, niet wat worden versneld, zo vraagt de Partij van de Arbeid.

Onze fracties hebben de indruk dat het Aldersadvies voor Lelystad nogal moeizaam tot stand is gekomen. Ik het waar dat ernstige interferentie ontstaat met het luchtruim van Schiphol en het militaire luchtruim en daarnaast ook met de vele kleinere vliegtuigen? Verder zal een Natura 2000-gebied een belemmering vormen. Welke oplossing ziet de staatssecretaris en hoe wordt Defensie hierbij betrokken? Is het denkbaar dat die 35 000 – of zijn het er al 45 000? – vliegbevingen er nooit zullen komen? Onze fracties maken zich zorgen dat het Aldersadvies over Eindhoven een verdeeld advies en geen akkoord is. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om de omwonenden alsnog binnenboord te krijgen? Wanneer wordt duidelijk hoeveel ruimte Defensie zal maken? Kan de staatssecretaris toelichten waarom alle gemeenten behalve Eindhoven de tweede fase vooralsnog afwijzen? Behalve aan draagvlak bij bewoners hechten onze fracties ook aan draagvlak bij het lokaal bestuur. Gemeenten vragen ons een beslismoment in te bouwen voor de tweede fase. Ik krijg graag de toezegging van de staatssecretaris dat wij dit kunnen afspreken en dat je niet als je met de eerste fase akkoord gaat, direct aan het vervolg vastzit.

Waarom wordt het nachtregime doorbroken en hoe vaak mag Ryanair 's nachts op Eindhoven vliegen? Een Kamermeerderheid heeft destijds gevraagd om nachtsluiting van regionale luchthavens. De ambtsvoorganger van de staatssecretaris zou dit meegeven aan de regionale Alderstafels maar hier is dit niet gebeurd, ondanks de bezwaren van de bewoners rond Eindhoven Airport. Wij willen een duidelijke grens. Als er geen akkoord is met omwonenden is elf uur 's avonds sluiten laat zat. Waarom zouden lawaaiige vliegtuigen alleen op zondag worden geweerd?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ter verduidelijking wijs ik erop dat de motie-Cramer die daarom vroeg, nooit in stemming is gebracht. Ik heb verwezen naar het akkoord en gezegd dat wij ook het liefst BOW aan boord hadden gehad. De ruimte die de militairen krijgen rond de luchthaven van Eindhoven is een principiële punt. Wij hebben verdragrechtelijke verplichtingen. Wil de ChristenUnie die opschorten?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Als wij verplichtingen hebben, moeten wij nagaan hoe verplichtend die zijn en of er mogelijkheden zijn om andere stappen te zetten. Het bevreemdt mij dat de staatssecretaris in zijn brief schrijft dat de randvoorwaarden van de omwonenden voor een maximum van 6 kilometer civiele ruimte, want daar hebben wij het over, niet mogelijk is vanwege het richtgetal van 35 000 dat was meegegeven aan Alders. Nu zien wij echter dat het uiteindelijk 25 000 is geworden. Ik ben benieuwd hoe dit zich verhoudt tot de randvoorwaarden die worden gesteld. Daarop wordt niet ingegaan, dat blijft een beetje hangen. Dat is jammer, want de bewoners hebben er volgens mij recht op dat wij met een open houding spreken over de mogelijkheden voor de geluidsruimte. Als ik naar Eindhoven kijk, krijg ik de indruk dat er veel wordt gegoocheld met de cijfers voor de geluidsruimte. Het is een puzzel die ik in ieder geval niet rond kan krijgen. Verder is het een feit dat er nog geen akkoord is.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb de brief van de bewoners van Eindhoven zo begrepen dat zij van mening zijn dat zij in principe kunnen instemmen met de 6 kilometer civiele ruimte, maar dat is dan wel het eindbod. Fase 1 is daarmee automatisch fase 2 en daarover wordt intern nog gediscussieerd. Een belangrijke clause was dat de 3 kilometer voor de militairen een maximumgrens is, terwijl de militairen zeggen dat 3 kilometer voor hen te kort is. Zij hebben allerlei verdragen afgesloten en daarop loopt het nu stuk. Nu stelt de ChristenUnie-fractie dat die 6 kilometer civiele ruimte voor haar eventueel een eindbod is en dat wij daarin politiek van elkaar kunnen verschillen, maar zij erkent dat Defensie meer ruimte nodig heeft dan die drie kilometer die de BOW graag wil hebben, vanwege de verdragsrechtelijke verplichtingen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Net interrumpende ik de heer Huizing al toen het ging om alles wat zich met Defensie afspeelt rond dit vliegveld. Eerlijk gezegd is voor mij de toekomst daarvan nog niet zo helder, evenmin met betrekking tot de uitplaatsing; zo is het nog onduidelijk waar die terecht zal komen, is Twente hangende, is een en ander afhankelijk van de gevolgen van een eventuele aanbesteding daarvan. U hebt hierover vragen gesteld, ik heb hierover vragen gesteld. Ik stel voor om die bij de staatssecretaris neer te leggen en in tweede termijn te bekijken of wij dichter bij elkaar kunnen komen. Dat zou mooi zijn, want in de vorige periode lukte ons dat eigenlijk altijd. En wij zijn niet echt van standpunt veranderd.

De **voorzitter**: Wie weet.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De wonderen zijn de wereld nog niet uit. Anders krijgen we misschien weer zo'n CDA-schaal, waarin we uiteindelijk ergens zullen landen.

Nu het geluid. Onze fracties hebben grote twijfels bij het nieuwe systeem Vliegen Volgens Afspraak. Als de bewoners hier geen vertrouwen in zullen krijgen – en dat is echt essentieel – is een nieuw faillissement van het systeem over een paar jaar niet ondenkbaar. Ons probleem met het systeem is dat er geen objectieve normen zijn om te bepalen of het experiment ook echt een succes is; waar moet je dat aan ijken? Het gaat ook om erg veel afspraken, waardoor het systeem eerder ingewikkelder is geworden dan simpeler; en we wilden nu juist af van het eerdere, ingewikkelde systeem. Ook hebben bewoners geen zekerheid over het geluid in hun wijk. De regionale verdeling van de geluidshinder is niet meer geborgd door individuele rechtsbescherming en sommige woonkernen kunnen daardoor onevenredig worden belast, zonder dat men daarvoor rechtstreeks naar de bestuursrechter kan stappen. Kortom, wij hebben veel moeite met wat er op dit moment gebeurt. Het daadwerkelijk meten van het geluid maakt er bovendien nog steeds geen deel van uit. Kan het aanvullende meetsysteem Luistervink een grotere rol krijgen? En waarom geeft Luistervink, bijvoorbeeld bij Amstelveen, een veel hogere meting dan de berekening van het geluid?

Na 2020 zouden de bewoners 50% van de geluidswinst krijgen; dat was een belofte. Hoe is echter volstrekt onduidelijk en de Luchtvaartnota stelt nu al dat het gelijkwaardigheidsbeginsel op de schop moet. Kennelijk geldt die winst van 50% niet voor alle inwoners, of hebben we dat verkeerd gezien? En hoe kan de staatssecretaris bevorderen dat de LVNL een transparantere en beter aanspreekbare organisatie worden, in plaats van een soort staat-in-de-staat? Dit is belangrijk om te voorkomen dat bewoners gaan afhaken. Onze fracties pleiten voor een onafhankelijk meetsysteem en publicatie van alle resultaten: niet alleen de geluidspieken, maar ook de geluidsbelasting.

Wat het aandeelhouderschap Schiphol betreft, sluit ik mij aan bij het verzoek van het CDA om een duidelijke notitie. Ik geef alvast één punt mee: kan de staatssecretaris de drempel voor goedkeuring door de overheidsaandeelhouder verlagen van 10% naar 5%? En wanneer komt de tweede tranche van het superdividend weer in beeld? Graag in die notitie ook een uitgebreidere verwoording van de uitvoering van de motie-Tang van destijds met betrekking tot dit onderdeel.

Ik kom tot een afronding. Onze fracties willen een luchtvaart die dienstbaar is aan de economie. De Luchtvaartnota is voor ons nog veel te veel gericht op de korte termijn. Tegelijkertijd worden alle opties na 2020 opengehouden: Schiphol een zesde baan, groei op Eindhoven, Lelystad en misschien ook nog Twente. Ruimtelijke ontwikkelingen worden hiermee beperkt en miljoenen worden geïnvesteerd, terwijl het zeer de vraag is of de verwachte groei ooit gaat komen. Maar tegen die tijd zullen we niet meer terug kunnen vanwege alle investeringen. We moeten allemaal op dit moment, bij dit notaoverleg, echt even goed opletten en er met elkaar voor zorgen dat we goede keuzes maken, waarvan we over een aantal jaren niet weer gigantisch veel spijt zullen hebben, want dan is het kwaad al geschied. Vandaar deze redelijk kritische inbreng namens de Partij van de Arbeid en de ChristenUnie.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Als ik hoor dat de prognose niet klopt, dat de afspraken niet helder zijn, dat het nieuwe geluidssysteem niet goed is, krijg ik het idee dat we in een situatie gaan geraken waarin we weer onderzoek op onderzoek gaan stapelen. De kortetermijngedachte rond luchtvaart van de heer Slob wordt zo vanzelf een langetermijnzaak en daarmee lijkt mij het probleem niet opgelost.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mijn fractie is niet van de categorie «tekenen bij het kruisje». Wij kijken heel kritisch naar wat de regering ons voorlegt. In de vorige periode hebben wij dat ook gedaan; toen lagen er een aantal nota's en die heeft de regering nu overgenomen. De Kamer heeft met name aan die groeiprognoses criteria verbonden en gezegd: pak dat nou op en kijk nog eens naar wat die groei zou kunnen zijn. Dat is gebeurd in de motie-Cramer/Tang, een motie waar zo'n beetje de hele Kamer voor heeft gestemd. Alleen de PVV en de VVD waren maar tegen die motie. Ik constateer dat die motie niet is uitgevoerd op de wijze waarop ze was bedoeld. Daardoor hebben wij nu met discutabele cijfers te maken. Die cijfers zijn echter wel mede de basis voor de besluiten die worden genomen. Vindt u het gek dat ik dan aan de bel trek? Misschien zou u dat ook wel moeten doen.

De heer **Huizing** (VVD): Vindt de heer Slob het dan net als ik zorgelijk dat wij in februari 2011 nog over een prognose van 1 oktober 2008 moeten discussiëren? Op die manier komen wij toch zeker nergens.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat betreur ik ook, maar dat heeft natuurlijk te maken met het feit dat dit onderwerp controversieel is verklaard. U weet vast ook dat er vorig jaar iets is gebeurd in de politiek. De recentste berekening stamt uit april 2009 en is gepresenteerd als de uitwerking van de motie. Dat is het wat mij betreft echter niet. Ik vind het jammer dat het zo lang heeft geduurd, maar dat heeft dus politieke oorzaken.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De luchtvaart is een van de belangrijkste motoren van de nationale economie. Tientallen miljoenen passagiers maken gebruik van Schiphol om op vakantie te gaan, op zakenreis te gaan of over te stappen, maar Schiphol is ook een van de belangrijke factoren in het vervoer van goederen. Daarnaast zijn er natuurlijk ook heel veel bedrijven die direct en indirect profiteren van de luchthaven en daarmee zorgen voor werkgelegenheid. Laat ik dit allereerst namens de SP-fractie benadrukken.

Tegelijkertijd is Schiphol een rupsje-nooit-genoeg. Tot nu toe zijn de normen steeds weer verruimd, omdat Schiphol de grenzen van de groei had bereikt. De Polderbaan is aangelegd. Schiphol kreeg een nieuw geluidsstelsel. Honderden meetpunten verdwenen en het geluidsstelsel is veranderd en weer veranderd. Nu gaan wij echter de groei al faciliteren, terwijl de grenzen van de groei nog uit zicht zijn. Schiphol kan nu makkelijk groeien binnen de huidige normen, zelfs met maar liefst 15%. Toch hebben wij het vandaag over een nota waarin het faciliteren van een groei met meer dan 50% van de luchthaven en de luchtvaart mogelijk wordt gemaakt.

Om te beginnen wil ik vraagtekens zetten bij de houdbaarheid van de prognose van de groei. Denk in dit verband aan de steeds stijgende prijs van een vat olie, de opkomst van de grote hubs in het Midden-Oosten en natuurlijk de komst van de emissiehandel. Ik vraag de staatssecretaris hierop te reageren, want het verplaatsen van luchtvaart naar de regionale luchthavens zou dan niet alleen onnodig zijn, maar ook averechts kunnen werken.

Hierbij wijs ik ook op de terecht kritische noot van Jos Nijhuis, de president-directeur van Schiphol, die in NRC Handelsblad schreef dat je niet te veel moet spreiden, omdat kleine luchthavens pas een echt alternatief worden als er genoeg volume is. Bij mijn verwachting van de huidige volumegroei zijn de regionale luchthavens dus geen alternatief voor Schiphol. Zij zullen vooral extra herrieputten worden. Straks hebben we niet één, maar drie of zelfs vier herrieputten. Laat ik het nog eens zeggen: de SP is niet tegen Schiphol, maar wel tegen overbodige geluidshinder. Meer herrieputten zorgen voor meer overlast en extra kostbare investeringen om herrie tegen te gaan.

Met spreiden worden daarnaast ook nog eens vooral de vakantiegangers naar de regio's verbannen, terwijl de bevolking iets anders wordt verkocht. Eindhoven zou per dag duizenden zakenreizigers kunnen gaan faciliteren. Twente zou per dag honderden natuurkundigen, wiskundigen en scheikundigen gaan ontvangen. En in Lelystad kunnen er een paar nieuwe zuidassen in de polder worden aangelegd. In werkelijkheid is het het voornemen dat Schiphol de zakenreizigers behoudt. Dat is niet alleen negatief voor de economie rond Eindhoven en Lelystad, maar ook oneerlijk. Amsterdammers en andere omwonenden van Schiphol krijgen de overlast zonder dat zij straks gewoon via Schiphol op vakantie kunnen gaan. Daarom is het enige eerlijke volgens de visie van de SP dan ook om te kiezen voor één nationale luchthaven en om niet allerlei lawaaï- en overlastgebieden te creëren.

Naast het feit dat het verder voor de economie van Nederland niet uitmaakt of iemand via Eindhoven of Rotterdam hubt of via Schiphol reist, kunnen de regionale luchthavens zich in deze visie van de SP autonoom ontwikkelen. Limburg, Brabant, Twente en de Flevopolder krijgen niet alleen vakantievluchten, maar ook datgene waar echt behoefte aan is. Schiphol zal dan ook de nationale luchthaven blijven waar het overgrote deel van de vluchten geconcentreerd blijft zonder dat er veel afvoerputjes komen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik zit te luisteren naar het betoog van de heer Bashir en ik hoor een aantal dingen die gewoon een beetje door elkaar lijken te lopen. Enerzijds klaagt hij over de geluids-overlast in Amsterdam en wil hij geen spreiding naar de regio's en anderzijds vindt hij dat zakenreizigers prima via Rotterdam kunnen hubben, wat betekent dat er veel meer vluchten naar Rotterdam zouden moeten gaan. Kan de heer Bashir daarop een nadere toelichting geven want het is heel strijdig als hij enerzijds zegt «alles in Schiphol» en anderzijds zegt «hubben via Rotterdam»? Mijn tweede vraag is: hoeveel groter is de afstand voor een vakantiereiziger die vanuit Amsterdam naar Lelystad in plaats van Schiphol moet?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik denk niet dat ik onduidelijk ben geweest, maar ik zal het nog een keer proberen uit te leggen. Ik probeerde te zeggen dat het voor de economie in Nederland in feite niet uitmaakt of men via Eindhoven of Rotterdam hubt of via Schiphol. Het is daarom veel beter om voor één luchthaven te kiezen, namelijk voor Schiphol, en daar alles te concentreren. Er moeten niet meer overlastgebieden worden gecreëerd want dat zorgt alleen maar voor extra kosten om de geluids-overlast tegen te gaan. Daarnaast vind ik het van belang om te benadrukken dat de SP niet tegen Schiphol of luchtvaart is, maar tegen extra overbodige geluidshinder. Die ontstaat als alles wordt verspreid over heel Nederland.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Niemand is voor overbodige geluidshinder, dus dat is een vrij gratuite opmerking. Bovendien zegt u: laten wij vooral alle zakenvluchten concentreren op Schiphol. De ruimte daar is echter beperkt. U zegt dus eigenlijk: niet-zakenvluchten moeten dan toch maar ergens anders heen. U bent het dan eigenlijk toch heel erg eens met wat wordt voorgesteld? Ik krijg overigens graag nog antwoord op mijn tweede vraag.

De heer **Bashir** (SP): In principe maakt het niet veel uit of iemand met de trein naar Lelystad of ergens anders heen gaat om het vliegtuig te pakken. Het punt is echter dat er straks overlast bestaat rond Schiphol maar iemand het vliegtuig naar zijn vakantiebestemming moet pakken in een van de regio's.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben blij dat u zelf zegt dat het niet zoveel uitmaakt. Dan is dat punt van tafel.

De heer **Bashir** (SP): Er ontstaan op deze manier meer overlastgebieden zonder dat er sprake is van enige toegevoegde waarde. Laten wij eerlijk zijn: Nederland is een van de kleinere landen in Europa. Toch heeft het een van de grootste luchthavens in Europa. Het concentreren op één luchthaven is natuurlijk veel interessanter dan het creëren van allerlei extra herrieputten waarvan omwonenden overlast ondervinden.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Ik vraag de heer Bashir allereerst naar waar de solidariteit is gebleven: het eerlijk verspreiden van belasting. Ik vind dat het gebruik van dit soort termen een keer moet stoppen. Het is vrij denigrerend tegenover de mensen die daar zo ontzettend hard voor werken. Die opmerking is evenwel voor zijn rekening. Is het de heer Bashir bekend dat de regio's zelf erg graag willen dat de luchthavens in hun regio tot ontwikkeling komen en zij bereid zijn om daarvoor geluidsbelasting, en voor sommige mensen overlast – dat zijn nog altijd twee verschillende dingen – tot op zekere hoogte voor lief te nemen? Is hem dat bekend?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Er worden twee leuke verhalen verkocht. Aan de ene kant wordt aan bewoners verkocht dat zij er allemaal leuke dingen voor terugkrijgen in de zin van economische groei en voorspoed. Tegelijk wordt echter het minst interessante deel van de vluchten naar de regio's verplaatst, namelijk de vakantievluchten, wat in feite van weinig directe economische waarde is voor de regio. Natuurlijk willen de regio's vooruitgang, natuurlijk willen zij er wat voor terugzien, maar wees dan ook eerlijk en zeg dan dat categorie 5, de minst interessante vluchten voor Schiphol, aan de regio's wordt verpatst.

De heer **Huizing** (VVD): Is het u dan bekend dat het er bij de ene regionale luchthaven om gaat de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats te vergroten? Dat betekent dus ook dat je zakelijke passagiers en zakelijke vluchten moet kunnen hebben. Is het u bekend dat als je je met name concentreert op vakantievluchten, dat op zijn minst bijdraagt aan de economische welvaart in die regio? Dat je daarmee werkgelegenheid creëert, dat er gelukkig nog heel veel mensen in Nederland zijn die daarop zitten te wachten en er ook graag aan meewerken? Het verhaal dat ik bij u hoor, is eigenlijk alleen maar waar u op tegen bent, maar er worden zo weinig alternatieven geboden. Kunt u daar nog even op ingaan?

De heer **Bashir** (SP): Er zijn twee punten. De vraag is natuurlijk allereerst of het zomaar kan dat je luchtvaartmaatschappijen verplicht om naar de regio's te gaan en vakantievluchten vanaf daar te organiseren. Punt twee is of dat ook nodig is. Moet dat, ook als je een beetje reëel kijkt? Er wordt nu bij de groeiprognoze van de luchtvaart uitgegaan van een heel lage olieprijs. Daarbij wordt helemaal geen rekening gehouden met historische aspecten, namelijk dat er tussen 2000 en 2008 gemiddeld maar 0,4% groei per jaar was. Als je dan ook nog eens bedenkt dat als je allemaal verschillende lawaaiputten gaat creëren je dan alleen maar extra overlast creëert, dan zeg ik: wij kiezen ervoor om al die dingen allemaal op één plek geconcentreerd te houden. Dat is ook een visie.

De **voorzitter**: Mij lijkt dat dit punt wel duidelijk is, mijnheer Huizing. De heer Graus heeft nog een vraag.

De heer **Graus** (PVV): Ja, voorzitter, ik maak er ernstig bezwaar tegen het woord «lawaaiput» of «herrieput». Wij hebben het over de beste, de veiligste luchthavens van heel de wereld.

De **voorzitter**: Als u daar ook nog een vraag over hebt, bent u heel goed bezig.

De heer **Graus** (PVV): Mijn vraag aan mijn SP-collega is of hij ook wel voldoende rekening houdt met het maatschappelijke en economische belang en zelfs het belang van vertier. Want ik weet niet hoeveel mensen er leven van die herrieputjes en hoeveel voedsel en hoeveel producten er worden getransporteerd die hij ook gebruikt. Die komen via die herrie- en lawaaiputjes. Dus ik denk dat mijn collega typisch iemand is die zegt: een boerderij is een stinkputje, maar die ondertussen wel kaas eet en melk drinkt. Dat vind ik niet correct. Ik wil het toch even gezegd hebben.

De heer **Bashir** (SP): Ik vraag me af of de heer Graus net afwezig was toen ik begon met mijn betoog, want ik ben begonnen te benadrukken dat de waarde van Schiphol door de SP-fractie erkend wordt. Nu hij op deze manier spreekt, vraag ik mij af of hij wel heeft geluisterd toen ik met mijn verhaal begon.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter, ik heb die eerste woorden natuurlijk heel goed gehoord, want ik zit hier om te luisteren naar mijn collega's totdat ik aan de beurt bent. Alles wat hij in de eerste zin heeft gezegd, haalt hij daarna finaal onderuit. Vandaar mijn interruptie en mogelijk ook nog eens een klein puntje van orde, want ik wil niet dat onze mooie en veilige, zelfs de beste luchthavens van de wereld hier als herrieputjes en lawaaiputjes worden afgedaan. Dat vind ik gewoon een schande.

De **voorzitter**: Mijnheer Graus, ieder lid dat hier aanwezig is, gaat over zijn eigen woorden zolang het betamelijk blijft. Ik denk dat dit nog wel kon, maar ik kan u verzekeren dat ik daar scherp op let.

De heer **Bashir** (SP): Het is natuurlijk opmerkelijk dat een lid van de PVV-fractie van andere partijen wil dat zij bepaalde woorden niet uitspreken, maar dat laat ik nu verder even in het midden. Ik heb hier namelijk wel degelijk een visie neergezet. Grappig genoeg is deze visie eigenlijk ook in lijn met de utopie van de VVD en CDA-ideologie, namelijk: de vrije markt bepaalt. Het kiezen voor de huidige nota is namelijk kiezen voor het beperken van de ontwikkeling van de regio's ten gunste van de Randstad, want alleen de vakantievluchten worden naar de regio's verplaatst. Daarop zou ik toch graag een reactie van de staatssecretaris willen hebben.

De visie die ik net neerlegde, zal ook meer recht doen aan de dynamiek in de regio's. In Eindhoven is er een regionale overeenkomst. Deze overeenkomst dreigt nu door de landelijke Alderstafel te worden weggevoerd. Hoe ziet de staatssecretaris dat? Is hij bereid om aan te dringen op een nieuwe regionale overeenkomst als de huidige afloopt?

Tijdens de hoorzitting viel het mij op dat de meesten die aan de Alderstafel zitten zich wel in de uitkomst kunnen vinden, maar helaas heeft dit ook zijn redenen. Ondertussen is de Alderstafel niet zo breed gedragen als ooit beoogd. Milieuorganisaties zijn van de Alderstafel geweerd, de helft van de bewonersorganisaties is inmiddels uit het overleg gestapt en de organisaties die deelnemen, geven ook niet de volle steun. Het is uiteraard ook gemakkelijk om eerst de critici buiten te zetten en daarna gezellig samen verder te keuvelen, maar breed gedragen is het zeker niet meer. Ik vraag de staatssecretaris hierop dan ook in te gaan en uiteen te zetten hoe hij er toch voor gaat zorgen om die Alderstafel echt representatief te maken en breed gedragen. Het gaat niet alleen over het informeren van de dissidenten die uit het overleg zijn gestapt. Ze moeten echt worden betrokken bij de verdere vormgeving en het overleg.

Dan de geluidshinder. De berekening van geluidshinder als uitgangspunt is erg arbitrair. Het zou veel eerlijker zijn als zou worden bekeken wat er in

de praktijk gebeurt. Als er een 747 om 7.00 uur 's ochtends over je dak dendert, heb je in werkelijkheid een heel andere ervaring dan de berekening uitwijst. Volgens Natuur & Milieu is het wel degelijk mogelijk om goed te meten in het veld, niet letterlijk, maar daar waar mensen wonen. Erkent de staatssecretaris dat geluid een enorme stressfactor is die leidt tot meer gezondheidsklachten, slapeloosheid en achterstand in leerprestaties? Is hij bereid om de diverse eerdere toezeggingen dat er zou worden gemeten, na te komen?

De SP accepteert het niet als er aan de randen van de nacht wordt gerommeld. Van 23.00 uur in de avond tot 7.00 uur 's ochtends mag zeer beperkt worden gevlogen. Is de staatssecretaris het met mijn fractie eens dat deze beperking heel hard is en dat men het daarmee moet doen in de luchtvaartsector? De zondagsrust is ons deels al ontnomen. Van onze nachtrust blijft men af.

Met alle respect voor led-lampen, lichtere vloerbedekking en dunnere laklagen die men in vliegtuigen toepast om een aantal grammen gewicht en CO₂ te besparen, dring ik toch aan op het investeren in alternatieven voor vliegen. Zeker als het gaat om de randen van de nacht en kortere vluchten is het optimaliseren van treinverbindingen duurzaam en maatschappelijk verantwoord. Hierbij is eerlijke concurrentie ook noodzakelijk. Zolang de luchtvaart een uitzonderingspositie inneemt wat betreft het betalen van accijnzen op kerosine en zolang er geen btw wordt betaald voor vliegtickets is er geen sprake van eerlijke concurrentie met alternatieven als de hogesnelheidstreinen. Graag een reactie van de staatssecretaris.

De heer **Haverkamp** (CDA): Een aantal verduidelijkende vragen. De heer Bashir heeft heel veel stellingen geponeerd waarvoor ik geen enkele onderbouwing heb gezien. Nadat de normen zijn verruimd, zijn de gelijkwaardigheidscriteria altijd gehandhaafd, juist dankzij de inzet van heel veel bewonersgroeperingen. Ik vind dat de heer Bashir een aantal mensen schoffeert. Vorige week was een aantal bewonersgroepen hier aanwezig. Zij representeerden de meerderheid van de bevolking in het gebied. Zij hebben heel veel tijd in dit overleg gestoken. Zij hebben juist voor elkaar gekregen dat er van 580 naar 510 wordt gegaan. De heer Bashir zet dat zo maar weg. Wil hij ingaan op de conclusie van de commissie-Eversdijk dat meten op dit moment niet nodig is? In 1990 waren er 134 000 mensen met een verstoorde slaap. Ondertussen is het vliegverkeer in 2005 verdubbeld. Hoeveel mensen met een verstoorde slaap waren er toen?

De heer **Bashir** (SP): De stelling dat ik mensen heb geschoffeerd of dingen heb gezegd die niet juist zijn, klopt niet. Ik heb een objectieve waarneming gegeven. Wij willen Schiphol helemaal niet kapotmaken. Dat is niet aan de orde. Ik heb benadrukt dat wij de noodzaak van luchtvaart inzien. Dat geldt ook voor het belang ervan. De stelling dat ik mensen schoffeer, werp ik ver van mij.

De heer **Haverkamp** (CDA): Twee van de drie groepen die hier waren, konden zich vinden in het Aldersakkoord. Zij representeerden veel meer mensen dan de andere groep. Dan de commissie-Eversdijk, meten versus berekenen. Hoe staat de heer Bashir daarin? Hij stelt dat de normen zijn overschreden. In 1990 waren er 134 000 mensen van wie de slaap verstoord was. Hoeveel waren dat er in 2005? In die periode is het vliegverkeer namelijk verdubbeld.

De heer **Bashir** (SP): Wij kiezen liever voor meten in plaats van voor berekenen. Volgens mij is dat ook te onderbouwen. Ik wijs wat dat betreft ook op de notitie die Natuur & Milieu afgelopen week naar de Kamer heeft gestuurd. Daarin wordt ingegaan op de mogelijkheid om te meten. Het

kabinet heeft eerder toegezegd dat er zou worden gemeten. Ik vraag, deze toezeggingen na te komen. Zo hebben wij de proef met de Luistervink gehad. Diverse wetenschappers onderbouwen wat ik heb gezegd. Wat de vraag over slapeloosheid betreft: wat ik zeg, is echt geen onzin. Waarom niet? Als je te maken hebt met geluidsoverlast, kun je daarvan gezondheidsklachten ondervinden. Als de heer Haverkamp zegt dat dit niet het geval is, moet hij dat onderbouwen. Ik baseer mij ...

De **voorzitter**: Misschien heeft de heer Haverkamp nog een paar getallen paraat die relevant zijn voor de discussie. Kom ermee voor de draad, zou ik zeggen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben met elkaar een stelsel waarover diep is nagedacht en waarin heel veel mensen tijd en energie hebben gestoken. Het effect van dat stelsel was dat in 2005 11 000 mensen slaapverstoring hadden, waar dat er in 1990 nog 134 000 waren, terwijl het aantal vluchten verdubbeld is. Dat wil natuurlijk wel zeggen dat het nog steeds 11 000 mensen te veel zijn, dat onderschrijf ik met u, mijnheer Bashir. Het laat echter zien dat al die inspanningen van al die mensen leiden tot resultaat. Ik heb dezelfde opvatting met betrekking tot uw opmerking over meten en berekenen. Natuurlijk, het liefst hadden wij ook gemeten. Wij hebben een enorme stapel rapporten met elkaar geproduceerd. Daar hebben alle onafhankelijke wetenschappers naar gekeken. Zij zeggen: het is niet mogelijk. Dan heb ik er moeite mee dat u hier even achteloos zegt: het is onwil. Nee, het is helemaal geen onwil. Als er een gesloten systeem zou bestaan, zouden wij daar allemaal voor tekenen. Maar ga alsjeblieft niet zeggen dat wij dat niet zouden willen.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, u mag nog reageren. Het was geen vraag, maar meer een statement.

De heer **Bashir** (SP): De heer Haverkamp wees erop dat nog steeds 11 000 mensen last hebben van geluidshinder. Ook al zijn de aantallen afgenomen, dan nog moet meten dingen kunnen onderbouwen. Je moet daar dan ook niet tegen zijn, je moet het omarmen.

De heer **Graus** (PVV): Ik begin mij ernstig zorgen te maken. Ik merk namelijk dat de SP blijkbaar maling heeft aan de maatschappelijke en economische waarde van een luchthaven. Mensen hebben ook vertier door een luchthaven. Hoe zit het als het gaat om mensenlevens? Mogen er straks nog wel traumahelikopters 's nachts de lucht ingaan? Of mag dat ook niet meer als u 's nachts slaapt? Als iemand doodbloedt of ligt te sterven, zegt u: ik moet 's nachts kunnen slapen? Ik wil even weten wat de grens is, want ik begin mij hierover ernstig zorgen te maken.

De heer **Bashir** (SP): Traumahelikopters mogen vliegen, ook 's nachts. Ik heb een wedervraag. Waar heb ik gezegd dat er 's nachts niet gevlogen mag worden? Er wordt nu al 's nachts gevlogen. Ik zeg alleen dat hieraan grote beperkingen gesteld moeten worden. U moet dus goed luisteren, mijnheer Graus.

De heer **Graus** (PVV): Gelukkig zit er een stenograaf die alles bijhoudt. Letterlijk is er gezegd: 's nachts moet ik kunnen slapen. Daar heb ik mij op gebaseerd. Mag er 's nachts onbeperkt gevlogen worden als het om traumahelikopters gaat?

De **voorzitter**: Die vraag is beantwoord.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter, er is niet gezegd: onbeperkt. Ik wil gewoon weten of traumahelikopters 's nachts onbeperkt mogen vliegen.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, kunt u dat bevestigen?

De heer **Bashir** (SP): Ja, voorzitter, traumahelikopters mogen 's nachts onbeperkt vliegen. Naar aanleiding van deze vraag van de heer Graus wil ik de staatssecretaris vragen of hij zijn eerdere standpunt wil intrekken dat vanaf bijvoorbeeld Leeuwarden en Groningen 's nachts niet gevlogen mag worden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Schiphol speelt met zijn internationale netwerk een belangrijke rol in de internationale bereikbaarheid van Nederland, en daarmee voor onze economie. Deze rol behouden en overlast minimaliseren staat voor ons centraal. En dat is geen gemakkelijke opgave. Onze eigen markt is klein, de concurrentie is groot en vliegen is nog altijd erg belastend voor milieu en omwoners. De Luchtvaartnota en de Aldersadviezen gaan over deze uitdaging. D66 onderschrijft de grote lijnen uit beide. Wij hebben echter ook vragen, over de business case, over verduurzaming en over governance.

De business case is gebouwd op groeiprognozes en de keuze voor Schiphol als knooppunt voor internationale vluchten en gebaseerd op een krachtig economisch herstel, lage olieprijs en een specifieke verhouding met het Franse Charles de Gaulle. De economie herstelt echter heel traag en de olieprijs is hoog. Wij vragen daarom aan de staatssecretaris hoe sterk het effect van de hoge olieprijs op het aantal vliegbewegingen is. Hoeveel extra groei verwacht hij wellicht door de uptake in China en India? Welke afspraken zijn er gemaakt over de verhouding met Frankrijk? Kortom: vormen deze prognoses nog een goede basis voor beleid? Daarbij is wat extra onderbouwing nu wel gepast. D66 wil niet elke vijf jaar terug naar de onderhandelingstafel, maar wij hoeven de ruimte ook niet tot het einde der tijden vrij te maken. Dat geldt voor meer dan het aantal vluchtbewegingen. Zo willen bewoners van Rijsenhout terecht duidelijkheid over de tweede Kaagbaan.

Dan kom ik bij het punt van de verduurzaming. In Europees verband vinden belangrijke onderhandelingen plaats. D66 roept de staatssecretaris op om in de Transportraden aandacht te blijven vragen voor een betere indeling van het Europese luchtruim, voor handigere routes en voor een efficiëntere luchtverkeersleiding. Vorig jaar zijn allerlei ambitieuze plannen opgezet, maar ik hoor er nog maar weinig van. Graag een overzicht van deze plannen en de verwachte verminderde milieudruk die hieruit moet volgen.

Ook zijn wij er een groot voorstander van om de luchtvaart te laten betalen voor de uitgestoten CO₂. Uiteraard moet dit in internationaal verband worden afgesproken. Hoe staat het met deze invoering? Wij gaan natuurlijk niet alleen maar wachten op Europa of op internationale onderhandelingen. Het is belangrijk om ook vanuit Nederland zelf duurzame initiatieven van luchthavens te ondersteunen. Hoe gaat de staatssecretaris duurzaamheidsinitiatieven van Schiphol en andere luchthavens steunen en hoe gaat hij hen hierop afrekenen? Hoe zal de staatssecretaris de komende jaren de Kennis- en innovatieagenda Luchtvaart ondersteunen? Welk effect heeft verplaatsing naar bijvoorbeeld Lelystad voor de natuur aldaar?

Dan ga ik van Europa naar Den Haag, en van daar naar Haarlemmermeer. Vliegen betekent helaas overlast voor omwonenden. Goede afspraken zijn van groot belang, maar het is ook zo eerlijk om te zeggen dat er altijd wel overlast zal zijn in de buurt van een vliegveld. D66 blijft pleiten voor een goede inpassing en voor adequate maatregelen voor omwonenden, zoals geluidsisolatie. Laten wij daar dan niet te zuinig in zijn om het draagvlak te verbeteren. Wij zijn een voorstander van prikkels aan luchthavens om de milieu- en geluidsdruk te minimaliseren; daarop kom ik zo dadelijk terug. Tot slot kom ik bij het punt van de governance. Ik heb twee belangrijke vragen voor de lange termijn. Is er voldoende balans tussen Schiphol en

de bedrijven die de luchthaven bedient? Hoe krijgt de selectieve groei vorm, waarbij vluchten die voor de hubfunctie minder relevant zijn op andere luchthavens vliegen?

Ten aanzien van het eerste punt heb ik het volgende te zeggen. In onze ogen waarborgen de Staat en de wederzijdse afhankelijkheid van Schiphol en KLM een evenwichtige ontwikkeling. Wel is het goed dat er afrekenbare doelen worden gesteld, zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota. Zo stuurt de overheid op doelen en niet op de middelen waarmee deze bereikt worden. Graag wat meer informatie van de staatssecretaris over de exacte key performance indicators. Ik benadruk daarbij dat wij het van belang vinden dat er ook een komt op het terrein van duurzaamheid. Dan kom ik bij de selectieve groei. Als Schiphol in de knel komt, dan moeten Lelystad en Eindhoven meer vluchten gaan uitvoeren, waardoor de ruimte voor Schiphol benut kan worden voor vluchten die van belang zijn voor het internationale netwerk. D66 onderschrijft het «wat», maar maakt zich nog zorgen over het «hoe». Door Europa worden namelijk strenge regels tegen discriminatie gesteld. Mogen nieuwe luchtvaartmaatschappijen die onvoldoende bijdragen aan de hubfunctie, aan de poort geweigerd worden? Wie oordeelt dan of die bijdrage onvoldoende is? En op basis van welke criteria wordt dat gedaan? Is daar beroep tegen mogelijk? En hoe zit het met partijen die al op Schiphol vliegen of daar zelfs een basis hebben? Kunnen deze vaste gasten dan weggestuurd worden? Ik wil op dit punt een heel helder advies van de landsadvocaat. De evaluatie van de Luchtvaartwet komt eraan, met onder meer aandacht voor de tarieven. Daarbij komt ook de vraag aan de orde of Schiphol met inkomsten uit bijvoorbeeld winkels en parkeren de kosten voor luchtvaartmaatschappijen mag verlagen, de zogeheten kruissubsidiëring. Ik krijg graag een toezegging van de staatssecretaris dat in de kabinetsreactie hierop wordt ingegaan en dat hij daarin een vergelijking opneemt van de manier waarop dat op vergelijkbare luchthavens in Europa is geregeld. Met het oog op de tijd: staccato drie laatste punten, «points divers», zoals ze bij Air France zouden zeggen.

Waarom kan Lelystad niet meedoen aan de 6,3 mln. subsidie voor luchtverkeersleiding? Kan het aantal procedures voor traumahelikopters minder dan zeven worden en hoe staat het met het voornemen om nog dit jaar, zoals beloofd, een landelijk netwerk te realiseren? Tot slot: wat D66 betreft heeft iedereen die op Schiphol vliegt er recht op om gebruik te maken van de Geschillencommissie luchtvaart. Hoe gaat de staatssecretaris zich daarvoor hardmaken?

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. De collega van GroenLinks vertelde zojuist dat de staatssecretaris de Tour de France wilde gaan winnen zonder racefiets, maar niets is minder waar. Ik weet dat de staatssecretaris sinds jaar en dag zijn vakanties doorbrengt in de buurt van Schin op Geul bij Valkenburg. Ik ben er wel eens getuige van geweest dat hij een heel mooie racefiets heeft en dat hij poogde de Keutenberg op te komen. Hij zal inderdaad niet de Tour de France winnen – dat ben ik met mijn GroenLinks-collega eens – maar die racefiets is er wel degelijk. Dat wilde ik toch even gezegd hebben.

Uit het PVV-logo, de vogel in rood, wit en blauw, blijkt wel hoe belangrijk wij de luchtvaart vinden. Zo zullen we in dit betoog ook erg pleiten voor de blauwe vogel: KLM. Daar zijn we erg trots op. Ik wil overigens geen dierenracisme toepassen, want we houden ook van andere vogels dan blauwe en rood-wit-blauwe vogels. Dat wil ik ook wel even zeggen voordat ik dadelijk weer een claim aan mijn broek heb. Er zit al een PVV'er voor de rechtbank.

Wij kunnen ons aardig vinden in het hele Aldersverhaal. Onder het regeerakkoord staan de handtekeningen van de regeringspartners. Als gedoogpartner hebben we ons niet overal aan geconformeerd, maar dit ligt heel dicht tegen onze lijn. Sowieso ligt de hele Luchtvaartnota heel

dicht tegen de PVV-lijn aan. Ik ga daar dus verder niets of weinig over zeggen.

Dan kom ik op de overlast. Bij boerenbedrijven, die erg belangrijk zijn voor onze voedselvoorziening en op economisch en maatschappelijk gebied, ruik je mest. Dat weet je gewoon. Niemand wordt verplicht om bij een boerenbedrijf of bij een luchthaven te gaan wonen. Bij een luchthaven hoor je vliegtuigen en langs het spoor hoor je treinen voorbij denderen. Door de week verblijf ik hier onder een van de bogen van Schiphol. Ik moet zeggen dat ik persoonlijk totaal geen moeite heb met een beetje kerosinelucht. Ik vind dat zelfs wel lekker ruiken. Ik vind het soms wel rustgevend zo'n vliegtuig met een bepaald monotoon geluid. Voor de biologische klok is het ook goed dat de vliegtuigen op geregelde tijden overkomen. Ik zie het probleem niet zo. Je kunt altijd verkassen als je wilt. Wat wordt er door de Nederlandse regering gedaan om het benodigde level playing field te realiseren? Het moet niet zo zijn dat het alleen goed is voor de EU. Het moet in de praktijk ook merk-, voel- en meetbaar zijn voor de luchtvaartmaatschappijen. Heel vaak worden er door de regering zaken bewerkstelligd waar de bedrijven niets van merken. Dat geldt bijvoorbeeld voor de administratieve lastenverlichting. Zo'n level playing field moet merkbaar, meetbaar en voelbaar zijn voor de luchtvaartmaatschappijen.

Dan kom ik op de nieuwe tariefstructuur van Schiphol. Er zijn mensen die beweren dat hogere overstaptarieven ten opzichte van de tarieven voor passagiers die naar Schiphol reizen of daarvandaan vertrekken, leiden tot 3000 extra banen. Die mensen zijn bij mij altijd zeer welkom, vooral om het lottoformulier in te vullen. Het is natuurlijk onmogelijk dit vooraf zo te voorspellen. De PVV-fractie gelooft er dan ook absoluut niet in. We hopen dat de staatssecretaris inzet op het behoud en de uitbreiding van onze trots: de blauwe vogels van KLM. We moeten trots zijn op wat KLM presteert qua veiligheid. Ook in wat KLM voor het milieu doet, loopt het voorop. Dat moet de linkse collega's toch aanspreken. Ga dat bedrijf helpen. Laat geen nieuwe toetreders toe. Als woordvoerder economische zaken was ik betrokken bij de discussie over de postmarkt. Nieuwkomers maken de boel kapot vaak en het kost Nederland banen. Bij KLM werken ongeveer 30 000 mensen. Houd alsjeblieft dat maatschappelijke en economische belang in de gaten. Laat nieuwkomers niet de boel kapotmaken zodat onze mensen straks op straat staan. Het zijn bedrijven die geen enkele Nederlander in dienst hebben. Ik heb dat nagevraagd tijdens een bezoek. Ze zeggen wel dat er binnenkort 1000 mensen in dienst komen, en als de zaken goed gaan 3000. Daar geloof ik dus niets van. Ik wil dat de staatssecretaris blijft vechten voor onze blauwe vogels en voor Schiphol en dat hij alleen kijkt naar de Nederlandse maatschappelijke en economische belangen.

Wat betreft de regionale luchthavens kan ik me grotendeels aansluiten bij de collega's van de VVD- en de CDA-fractie. De uitbreiding van Eindhoven Airport is echt een essentiële randvoorwaarde voor de realisatie van de ambities van de brainportregio. In Zuid-Limburg is een krimp aan de gang. Dat is een economisch achtergesteld gebied geworden of mogelijk altijd al geweest. De brainport in Eindhoven kan een belangrijke functie hebben voor de mensen in Zuid-Limburg. Brainport en mainport gaan samen, zoals mijn CDA-collega al zei. Wij moeten er alles aan doen om de uitbreiding van Eindhoven Airport mogelijk te maken en geen belemmeringen op te werpen.

Wat Twente betreft sluit ik mij aan bij de woorden van de heer Haverkamp. Hij heeft daarover mooie woorden gesproken.

Wat Lelystad betreft moet de luchtverkeersleiding mogelijk worden gemaakt, om de boel uit de vicieuze cirkel te halen. Ook daarop krijg ik graag een reactie van de staatssecretaris.

U begrijpt dat ik Maastricht Aachen Airport, vroeger vliegveld Beek, nog even noem. De heer Atsma kent het, want hij kwam er vaak met zijn fiets

voorbij. U weet, het grensgebied is belangrijk. Limburg is het balkon van Nederland naar Europa. Dat moet dan ook niet worden vergeten. Daar wordt veel te weinig over verteld.

Wat de hulpverleningsvluchten betreft mag van de PVV de traumahelikopter onbeperkt vliegen. Als een traumahelikopter wordt ingezet, is het meestal al te laat of kan men nog net een mensenleven redden. Daar mag niemand tegen zijn. Dat zou zeer onfatsoenlijk en respectloos zijn. Ik neem ook aan dat niemand er bezwaar tegen heeft om wakker te worden van een traumahelikopter, als men weet dat daarmee mogelijk een mensenleven wordt gered. Het is toch het mooiste, als je wakker wordt gemaakt, dat je weet dat er mensenlevens gered worden? Daar kan niemand tegen zijn.

En dan KLM. Ik heb al gezegd dat KLM een hoofdstuk apart is. Er is niet alleen het maatschappelijk en economisch belang van KLM. Er zijn meer zaken, die wij ook nog minder belangrijk vinden, zoals het milieu. Er is bijna geen luchtvaartmaatschappij die zoveel doet aan milieu – en dat moet GroenLinks en de SP aanspreken – als KLM. Toch wordt KLM daarvoor gestraft, het wordt niet beloond. Dat is een schande. Wij willen dat KLM geholpen wordt en beloond wordt voor het feit dat zij iedere keer vooroploopt en dat ze niet belemmerd of gestraft wordt voor investeringen en kennis die zij opbouwt, ook voor andere landen. Andere landen komen bij KLM vanwege de kennis en andere zaken, bijvoorbeeld om motoren te laten onderhouden. Wij moeten KLM daarvoor meer belonen en meer vrijheid geven. KLM zorgt ervoor dat Nederland een forse positie heeft in het netwerk van wereldwijde verbindingen. De staatssecretaris moet ervoor zorgen dat die positie kan worden uitgebreid en zeker niet wordt belemmerd of verminderd.

Het is bar en boos gesteld met de transparantie van de tarifiering op Schiphol. Is de staatssecretaris bereid om stappen te ondernemen? Er worden inderdaad twee boekhoudingen op na gehouden. Dat moet ook stoppen. Het moet een boekhouding worden. De winkeltjes op Schiphol bestaan immers door de vluchten die de luchtvaartmaatschappijen mogelijk maken. Dus transparantie en terug naar één boekhoudsysteem. Is de staatssecretaris daartoe bereid en wat wil hij doen om dat te bewerkstelligen?

Ik weet niet hoeveel tijd ik nog heb, voorzitter.

De **voorzitter**: Krap een minuut.

De heer **Graus** (PVV): Dan noem ik nog een zaak, het andere punt red ik helaas niet meer.

Schiphol heeft de belofte gedaan dat het zich maximaal zou inspannen om een tariefsverlaging door te voeren op het moment dat het verkeer en vervoer substantieel is toegenomen ten opzichte van het niveau van 2007. Daarover is een belofte gedaan, daarover zijn ook brieven. Tot nu toe is dit niet gebeurd, terwijl het bijna op dat niveau zit. De komende jaren zal het er mogelijk overheen gaan. De luchtvaartmaatschappijen worden zelfs geconfronteerd met een verhoging. Ook daarop krijg ik graag een reactie van de staatssecretaris. Wat wil hij hieraan doen?

Over één boekhouding, transparantie en het oude prijsniveau zal ik mogelijk moties indienen, als dit noodzakelijk is.

De vergadering wordt van 15.35 uur tot 15.40 uur geschorst.

De **voorzitter**: Voordat ik de staatssecretaris het woord geef voor zijn eerste termijn, stel ik voor om elke spreker drie interrupties toe te staan. Dan zal ik er wel heel streng op toezien dat u snel tot een vraag komt en geen uitgebreide beschouwing gaat houden voordat u tot een vraagteken komt.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik dank de afgevaardigden voor de gestelde vragen. Ik zal proberen de vragen zo veel mogelijk van een inhoudelijke reactie te voorzien, waarbij ik op voorhand wel wil opmerken dat op een aantal punten de vragen wellicht zo specifiek zijn dat het lastig zal zijn; sterker nog, je kunt niet in een glazen bol zien wat het weer volgend jaar zal zijn.

Het lijkt mij goed om eerst in algemene zin stil te staan bij de positie van de voorliggende Luchtvaartnota. Wat wij daarmee beogen zou ik in vier woorden willen samenvatten: accommoderen, concurreren, excelleren en coördineren. Kijkend naar onze luchtvaartsector en de specifieke betekenis ervan voor Nederland, proberen wij met deze nota ook voor de lange termijn aan te geven dat wij in elk geval de luchtvaartsector willen accommoderen. Daarnaast staan wij voor dat onze luchtvaartsector en alles wat daaraan vastzit, moet kunnen concurreren. Verder vinden wij dat wij moeten excelleren. Dat betekent dat je ook kijkt naar aspecten zoals duurzaamheid. Natuurlijk mag van de overheid verwacht worden dat als je die drie begrippen koppelt, ze daar waar nodig ook coördineert.

Dat gezegd hebbend, mag duidelijk zijn dat het voor iedereen vanzelfsprekend moet zijn dat wij niet zonder een sterke luchtvaart en luchtvaartsector kunnen. Onze economie is heel sterk internationaal georiënteerd, zoals wij de afgelopen weken ook weer hebben kunnen vaststellen. Daarin speelt deze sector een belangrijke en misschien wel cruciale rol. Op tal van terreinen komt dat naar voren. Onze luchtvaart met zijn wereldwijde netwerk en zijn brede vertakkingen zorgt voor een bijdrage die er bepaald mag zijn. Ik zou ook kunnen wijzen op de specifieke positie van Schiphol als mainport. Rondom Schiphol zijn er 120 000 banen direct en indirect gerealiseerd, waarvan er 60 000 een-op-een aan Schiphol zijn gekoppeld. Ook kan ik wijzen op de enorme hoeveelheid geld dat ermee gemoeid is, namelijk 8 mld. Ik zou ook nog kunnen wijzen op de omvang van het internationale netwerk. Dat is wat mij betreft de kern van wat we met de Luchtvaartnota willen benadrukken en wat we verder willen vormgeven in de komende jaren. Kortom, de luchtvaart in al zijn facetten is van belang voor onze economie. Ik wijs in dit verband op de brief die het kabinet afgelopen vrijdag verstuurde, waarin ten aanzien van de positie van Schiphol en de mainportfunctie meerdere keren wordt verwezen naar het grote belang van de zaken die wij vandaag bespreken. Of het nu gaat om de bedrijvenbrief of om de topgebieden, overal zie je Schiphol en de mainportfunctie terugkeren. Dat vind ik een goede zaak. In dat besef moeten we als het gaat om de positie van Schiphol, onze belangrijkste luchthaven, voortdurend de vraag stellen hoe we eventuele groei moeten faciliteren, wat voor type groei we beogen, wat we voor hebben met de mainport Schiphol en wat de consequenties zijn als we het een tandje minder doen. Een aantal leden heeft daar in algemene bewoordingen opmerkingen over gemaakt. Ik krijg de indruk dat de leden daar niet eenduidig in zijn, maar het begrip selectiviteit kwam bij de meeste woordvoerders terug. De selectieve groei van Schiphol is een van de speerpunten uit de beleidsnota. Om die selectieve groei te bereiken, moet het totale netwerk aan regionale luchthavens in Nederland erbij worden betrokken. Dan doel ik op regionale luchthavens die op dit moment meer of minder zijn ontwikkeld of die volop in ontwikkeling zijn. Ik kom hier straks meer gedetailleerd op terug.

Voordat ik hierop verder inga, wijs ik op de positie van de Alderstafels, die de afgelopen jaren vorm hebben gekregen. Daarbij zijn de specifieke randvoorwaarden die wij eerder hebben geformuleerd nadrukkelijk in beeld gebracht. De Alderstafels hebben met omwonenden, betrokkenen, de sector, maatschappelijke groeperingen en organisaties op tal van terreinen overleg gepleegd om te komen tot een duurzame ontwikkeling van Schiphol. Hieraan kan ik toevoegen dat de Alderstafels ook betrokken zijn geweest bij Eindhoven. Dat zal binnenkort een vervolg krijgen wanneer de positie en ontwikkeling van Lelystad aan de orde is. De

Alderstafels hebben de afgelopen jaren zo veel bouwstenen aangereikt voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaartsector in Nederland, dat je niet alleen zuinig moet zijn op de uitkomsten daarvan maar dat je in algemene zin een woord van waardering mag uitspreken voor wat is gerealiseerd. Ook vanmiddag kunnen we dat nog eens benadrukken. Het is te gemakkelijk om te zeggen, zoals de heer Bashir deed, dat Schiphol een rupsje-nooit-genoeg zou zijn. Ik maak daar bezwaar tegen. We weten allen dat enkele jaren geleden nog 600 000 vliegbewegingen richting Schiphol gingen en als je ziet dat we nu uit willen komen op 510 000 vluchten, kun je onmogelijk staande houden dat je in algemene zin moet en mag blijven spreken van een rupsje-nooit-genoeg. Sterker nog, ik vind dat dit geen recht doet aan de inzet van Schiphol en van de carriers en ook niet aan wat de Alderstafels hebben opgeleverd samen met de omwonenden, de maatschappijen en derden. Wat mij betreft is een compliment aan de Alderstafels op dit punt zeer zeker op zijn plek. Natuurlijk weet ik ook dat er nog veel stappen gezet moeten worden, maar het is wel goed om te benadrukken dat daarmee de basis is gelegd voor een verdere duurzame ontwikkeling van Schiphol, en daarmee voor de luchtvaart in algemene zin in Nederland.

Als ik dat gezegd heb, dan zeg ik eigenlijk ook, kijkend naar het totaal aan netwerkverbindingen dat wij Nederland willen beogen, koesteren en vasthouden, dat het kabinet voornemens is om juist die netwerkfunctie van Schiphol verder uit te bouwen. Een deel van de discussie richt zich daar ook op. Hoe ga je dat dan doen? Als de netwerkfunctie van Schiphol verder kan worden uitgebouwd op basis van de door ons omschreven selectiviteit, wat betekent dit dan voor de andere luchthavens? Ik ben daar volstrekt helder over. Ik heb dat in de gesprekken met onder andere Schiphol in de afgelopen tijd ook zelf een- en andermaal aangegeven. Dat ligt ook in het verlengde van datgene wat de Kamer als opdracht heeft meegegeven: zorg er nu voor dat je niet alles wat je zou kunnen accommoderen op Schiphol, daar met open armen verwelkomt, maar wees selectief! Dat betekent dus dat wij, als wij het hebben over selectiviteit, vooral ook kijken naar de specifieke hubfunctie van Schiphol, naar de transferverbindingen die wij daar in de afgelopen jaren gerealiseerd hebben en die wij ook voor de lange termijn willen bestendigen, omdat dat in onze beleving de kern is van waar het om gaat en waar het om draait bij Schiphol. Dat wil overigens niet zeggen dat je alle andere activiteiten uitsluit. Integendeel, dat kan ook niet. Dat kun je niet met een meetlatje tot achter de komma nauwkeurig vastleggen. Het betekent dus wel dat het een heel bewuste keuze is voor het handhaven, verder uitbouwen en versterken van het brede netwerk dat wij nu op Schiphol kennen, met inderdaad ook zijn transferposities, juist omdat wij daardoor ook een impuls geven aan datgene wat wij voorstaan met een mainport. Op het moment dat je echt in de situatie terechtkomt dat die stevige hubfunctie van Schiphol met zijn transfers ter discussie wordt gesteld, dan wordt een-op-een ook veel internationale bedrijvigheid op en rond Schiphol ter discussie gesteld. En dat is het laatste wat dit kabinet wil.

De voorzitter: Ik zie dat de heer Bashir wil interrumperen. Het is misschien goed als de staatssecretaris eerst nog even wat meer helderheid geeft over de opbouw van zijn betoog.

Staatssecretaris Atsma: U kunt dit als een algemene inleiding zien. Ik heb de heer Bashir aangesproken, dus ik kan me voorstellen dat hij zich geroepen voelt om daarop te reageren. Ik ga vervolgens in op een aantal prognoses en de verdere versterking van het netwerk en de selectiviteit. Daarna zal ik kijken naar de vragen, hoe je concurrerend kunt blijven als mainport en als land dat van luchtvaart ook een speerpunt wil blijven maken. Ik ga vervolgens door met de handhavingssystemen en de veiligheid. Daarna kom ik bij de regionale luchthavens, de luchtruimver-

deling. Aansluitend ga ik in op de General Aviation en de traumahelikopters. Ten slotte heb ik nog een aantal kleinere punten die te maken hebben met de ruimtelijke indeling en wat dies meer zij.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Valt het klimaat onder de kleinere punten?

Staatssecretaris **Atsma**: Omdat u daar zo nadrukkelijk naar vroeg, heb ik dat bewust in mijn inleiding genoemd. Ik kom daar eerder op terug. Ik ga daar straks heel snel een paar dingen over zeggen. Ik zal het speerpunt «milieu en duurzaamheid» dus niet bij de kleinere punten behandelen. Integendeel! Een aantal Kamerleden heeft dat ook eerder aangekaart.

De **voorzitter**: Bij welk onderdeel komt dat aan de orde?

Staatssecretaris **Atsma**: Laten we het maar bij de selectiviteit doen. Als je het hebt over de kracht van onze luchtvaart en de kracht van Schiphol, dan kan het daar prima bij behandeld worden.

De **voorzitter**: Dat is hetzelfde punt als het punt waarbij ook de concurrentiekracht en het klimaat worden behandeld?
Het woord is aan de heer Bashir voor zijn interruptie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Nu de staatssecretaris meteen overschakelt naar het onderwerp groeiprognoze, wacht ik nog even met mijn interruptie.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik kom nu inderdaad over de prognoses te spreken. De heer Huizing heeft als eerste een aantal opmerkingen gemaakt over de prognoses en ontwikkelingen die de grondzorg zijn geweest voor het opstellen van deze beleidsnota. Mevrouw Van Tongeren en de heer Bashir hebben nadrukkelijk kanttekeningen geplaatst bij de prognoses. Ik heb al gezegd dat wij enkele jaren geleden in Nederland op 600 000 vliegbewegingen zaten. Mede door de crisis is dit aantal fors teruggelopen. Vorig jaar zaten wij rond de 400 000 of misschien zelfs iets minder. Vervolgens heeft de Alderstafel gesteld dat de uitkomst voor de lange termijn, voor de periode tot 2020, een totaal van 580 000 vliegbewegingen zou kunnen zijn.

De vraag is wat je daarvan op Schiphol kunt accommoderen en wat elders. Daaraan vooraf gaan de vragen van de leden of die cijfers deugen, of de prognose deugt en of die getuigt van realiteitszin. Ook mevrouw Van Veldhoven wees op de ontwikkeling van de brandstofprijzen. Als je dit allemaal meeweegt, zijn die cijfers dan wel reëel? Ik ben van mening dat er op dit moment geen reden is om te twijfelen aan de prognose. Dit laat onverlet dat je hier jaarlijks naar moet kijken. De heer Huizing heeft terecht gevraagd of er jaarlijks een rapportage mag worden verwacht. Het lijkt mij verstandig om in die rapportage ook aan te geven wat de verwachting is voor het jaar daarop en wellicht ook nog voor het jaar daarna.

In algemene zin is er echter geen reden om te twijfelen aan de prognose. Een aantal leden heeft gewezen op verschillende elementen. Ik noemde al de brandstofprijzen, maar je kunt natuurlijk ook andere elementen bij de prognose betrekken. Je kunt nu zelfs de ontwikkelingen in het Midden-Oosten of delen van Afrika erbij betrekken. Dit alles heeft zijn weerslag op het vliegverkeer zoals de aswolk driekwart jaar geleden forse impact had op het vliegverkeer. Dit alles laat onverlet dat de prognose die wij hanteren en die door Alders als uitgangspunt is genomen voor de gesprekken, recht overeind blijft staan.

De heer **Bashir** (SP): Er is nu al ruimte voor een groei van de luchtvaart met 15%. Toch gaan wij in deze Luchtvaartnota uit van bijna 50% groei

voor de komende negen jaar. Je zou dit optimistisch kunnen noemen, maar het is naar mijn mening niet realistisch. Als de staatssecretaris dan ook niet wil ingaan op alle aspecten die wij hebben genoemd zoals de olieprijs, de ontwikkelingen in het Midden-Oosten, maar ook het feit dat Frankrijk, Parijs, een alternatief kan zijn omdat Air France en KLM samenwerken, blijf ik erbij dat dit niet realistisch is. Is de staatssecretaris bereid alsnog in te gaan op die aspecten zoals de hoge olieprijs die nu al een feit is?

Staatssecretaris **Atsma**: Laat ik beginnen met het vertrekpunt van de beleidsnota. Het is de vraag of Frankrijk, Charles de Gaulle in Parijs of een andere luchthaven, een alternatief zou moeten zijn voor Schiphol. Ik wijs erop wat wij beogen met het begrip selectiviteit en de reden waarom wij die mainportfunctie zo belangrijk vinden. Dit heeft alles te maken met het brede pallet aan bedrijvigheid en activiteiten op en rondom Schiphol. Als je zegt: laat andere steden, andere centra in Europa maar een alternatief zijn voor Schiphol, betekent dit dat je dit deel van de mainportfunctie een-op-een bij het oud vuil zet. Dat ben ik niet van plan. Dat doet ook onrecht aan de huidige situatie. Het is een heel principiële vraag: willen wij dat of willen wij dat niet. Dat willen wij niet!

Dan het element van de brandstofprijzen. Het is wat te gemakkelijk om te zeggen: de prijzen van brandstof stijgen, dus zal er minder worden gevlogen, dus deugen de prognoses niet. Wij gaan uit van een geleidelijke groei. Als je uitgaat van een gemiddelde groei van 5% moet je al enorm snel acteren om alles de komende tijd te kunnen accommoderen. De heer Bashir heeft daarin geen vertrouwen, hij verwacht niet dat dit zal gebeuren en verwijst naar andere ontwikkelingen. Laat ik dan één cijfer noemen. In januari 2009 kostte een vat olie \$50, nu zitten wij op \$113/\$115 per vat. Een jaar geleden, in januari 2010, was het nog \$80. De feitelijke groei van het aantal vliegbewegingen rond Schiphol in januari van dit jaar ten opzichte van het jaar ervoor was 7% en voor het aantal passagiers is het cijfer nog beduidend hoger. In mijn beleving is er dus op grond van de olieprijsontwikkeling geen enkele reden om te verwachten – wat u wellicht hoopt en wat ik niet hoop – dat dit scenario zal worden bewaarheid.

De **voorzitter**: Kunt u gelijk de vraag beantwoorden of de 50% groei tot 2020 misschien te veel is?

Staatssecretaris **Atsma**: We zaten op 600 000 vliegbewegingen. We zijn juist bewust, in samenspraak met de betrokkenen, teruggegaan naar een maximum van 580 000, met een uitplaatsing van 70 000. Wat dat betreft is er dus juist pas op de plaats gemaakt. De suggestie van een groei van 50% is dus niet terecht; die is totaal niet aan de orde. We hebben een enorme economische dip gehad, die zijn weerslag heeft gekend. We zitten nog steeds in de verwerking ervan. Je kunt nu echter niet zeggen dat we ten opzichte van 2006 op 50% groei zitten.

De heer **Bashir** (SP): Je kunt natuurlijk ook langer terugkijken, bijvoorbeeld naar de periode 2000–2008: dan zie je een groei van 0,4% gemiddeld per jaar. Kijkend naar langere periodes, zie je dus dat de nu gehanteerde prognose veel te optimistisch is. Je moet gebruikmaken van realistische prognoses, zeker als je uitplaatsing van vluchten wilt bekijken. We zijn volgens mij nu niet bezig met een luchtvaartnota, maar eerder met een luchtfietsnota.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat «fietsen» heb ik vanmiddag al eerder langs horen komen, maar dat is echt onzin. Ten tijde van het Aldersakkoord en de discussie daarover in 2008, was sprake van een aantal van 430 000 vliegbewegingen. Ik begrijp dus werkelijk niet waarom u zegt dat we aan het luchtfietsen zijn, integendeel: dit is de realistische prognose. Het is

goed om ieder jaar de vinger aan de pols te houden, daar heeft iedereen ook recht op. Maar dat is wat anders dan op voorhand bijstellen op basis van prognoses en indicaties, waarvan u wellicht hoopt dat die aan de orde zullen zijn, maar waarvan ik geloof dat ze niet het geval zullen zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. We hebben het nu over een systeem voor de langere termijn. Het is ook een systeem voor de langere termijn, want we hebben het over een lange periode en investeringen kosten tijd. Dit maakt tijd een factor om mee te spelen, bijvoorbeeld door temporisering van een aantal investeringen. De staatssecretaris zei net dat hij een jaarlijkse rapportage wel op haar plaats vindt. Kan hij nu dan ook een rapportage toezeggen voor de komende, pakweg, drie jaar, zodat daarop investeringsbeslissingen kunnen worden gebaseerd? En wat is er bekend over de afspraken met Frankrijk, over de verhoudingen tussen Schiphol en Charles de Gaulle?

Staatssecretaris **Atsma**: Wat betreft die driejarige vooruitblik of dat driejarenplan: ik hecht toch meer aan de vijfjaarlijkse cyclus die met de betrokkenen is afgesproken. Die moet ook voldoende zijn, temeer bij dit type investeringen. Ik ga er namelijk van uit dat deze investeringen in het algemeen niet van vandaag op morgen worden gedaan. Ik hecht daar dus aan. Het bedrijfsleven – en dat zijn dus allemaal private partijen – houdt ook vast aan die vijf jaar. Mij lijkt dat ook te kunnen, al is het goed – en hiermee herhaal ik mezelf – om jaarlijks de vinger aan de pols te houden. Die bedrijven zijn zelf echter mans genoeg om dit op te pakken, dus ik heb geen behoefte aan een driejaarlijkse rapportage. Sterker nog, het kabinet zal natuurlijk ook gaan kijken naar de vijfjaarlijkse ambities van Schiphol; dat is logisch, dat doet het altijd. Maar het lijkt me niet verstandig om de periode te verkorten.

Over uw vraag over de afspraken met Parijs en Frankrijk moet u toch iets specifieker zijn. Behoudens de beperkingen die de EU-regelgeving mij oplegt, kan ik mij namelijk niet veel voorstellen bij wat u precies met die vraag bedoelde.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De toekomst van het bedrijf Air France-KLM is natuurlijk sterk afhankelijk van de vraag of het zijn groei op Schiphol dan wel op Charles de Gaulle opvangt. Hierover zijn binnen het bedrijf afspraken gemaakt en die zijn voor ons belangrijk om te kunnen bepalen hoe realistisch de prognose van de groei van Schiphol is.

Staatssecretaris **Atsma**: Daarmee verwijst u naar interne afspraken en de bedrijfsfilosofie van Air France-KLM. De dubbele hubfunctie wordt echter onbeperkt gegarandeerd en dat is voor de toekomst van Schiphol het belangrijkste. Ik kijk hierbij zeker ook naar de heer Graus die hierover terecht een aantal belangrijke opmerkingen heeft gemaakt. Juist door de verankering van de positie van Air France-KLM op Schiphol kan er aan de ambities voor de lange termijn worden gewerkt. Hierover hoeft u zich geen zorgen te maken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): U zegt dat de dubbele hubfunctie onbeperkt wordt gegarandeerd. Wat betekent dat concreet?

Staatssecretaris **Atsma**: Concreet betekent het dat het vastgelijmd zit aan een stip op de horizon en dat de ambities die voor de lange termijn aan het papier zijn toevertrouwd, waar kunnen worden gemaakt. Wij hoeven met andere woorden niet bang te zijn dat wij binnen vijf of tien jaar met totaal ander beleid worden geconfronteerd. Dat zou namelijk niet redelijk zijn. De dubbele hubfunctie is dus voor de lange termijn gegarandeerd. Dat brede netwerkperspectief is precies de reden waarom wij vinden dat er voluit moet worden ingezet op de duurzame en toekomstbestendige

ontwikkeling van Schiphol. De mainport heeft hier als geheel ontzettend veel belang bij, niet alleen nu maar ook straks en op de heel lange termijn. U vraagt zich misschien af wat «heel lange termijn» inhoudt. Is die onbeperkt? Onbeperkt is natuurlijk een niet nader afgebakend begrip, maar ik ga er in ieder geval van uit dat het de komende tientallen jaren geen aanleiding zal geven tot discussies.

De **voorzitter**: Staatssecretaris, voordat ik het woord geef aan de heer Slob, wil ik controleren of de toezegging die ik heb genoteerd, nog steeds staat. Na uw antwoord op de interruptie van mevrouw Van Veldhoven begin ik daaraan te twijfelen. Ik heb genoteerd dat u die prognose jaarlijks actualiseert. Ik ging er daarbij verder van uit dat u de Kamer daarover gaat informeren.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb gezegd dat wij jaarlijks rapporteren en dat ik het een goede zaak vind om in die jaarlijkse rapportage aan te geven wat de verwachting voor het jaar daarna en het jaar daarop is. Dat kan ik doen, omdat het een verstandige manier is om om te gaan met de bedrijfsvoering. Ik ga op dit punt dus mee met de heer Huizing.

De **voorzitter**: Dat is helder. Dan nu de heer Slob.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mijn collega Van Veldhoven legde volgens mij terecht de vinger bij Air France-KLM, want dit bedrijf neemt een heel belangrijke positie in. Het draagt immers voor meer dan 50% bij aan het luchtvaartnetwerk rondom Schiphol. Dit bedrijf kan kiezen tussen de luchthaven bij Parijs, Charles de Gaulle, en Schiphol. Op beide luchthavens is namelijk voldoende capaciteit beschikbaar.

De cijfers. De staatssecretaris zegt geen reden te hebben om te twijfelen aan de cijfers. In het geval van Schiphol praten wij over 510 000 vliegbevingen. Er is een kritische grens van 95% afgesproken en enig rekenwerk leert dan dat die grens bij 485 000 vliegbewegingen ligt. In 2010 waren er echter 386 000 vliegbewegingen. Als je dat aantal combineert met het scenario van Alders komen wij niet aan die kritische grens. Als ik verder de crisisjaren buiten beschouwing laat en mij baseer op de trends, dan kom ik nog steeds niet aan die 485 000 vliegbewegingen. Dat moet voor ons toch zeker reden zijn om te bekijken of het wel een redelijke basis is? Die vraag moeten wij ons zeker stellen, aangezien wij straks ook nog te spreken komen over de uitplaatsingen.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat zeg ik ook. Overigens heeft Alders verschillende scenario's doorgerekend. Het scenario van 585 000 vliegbewegingen lijkt ons op dit moment het meest realistisch. Ik heb zojuist al wat cijfers gegeven en daarbij heb ik bewust het groeicijfer voor januari 2011 genoemd. Dat groeicijfer toont namelijk aan dat prognoses soms iets terughoudender zijn dan de realiteit. In januari van dit jaar heeft een heel forse schaa sprong plaats gehad. Ik kan niet inschatten of die voor de lange termijn geldt. Hieruit blijkt dat als je al te conservatief raamt, je niet realiseert wat je over een paar jaar nodig hebt. Wij willen gewoon klaar zijn voor de ontwikkeling, met die 580 000 vliegbewegingen. Met de ambitie waaraan hopelijk met de verschillende tafels vorm wordt gegeven, moet die ontwikkeling worden gerealiseerd in Eindhoven en wellicht ook in Lelystad en andere plaatsen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik constateer dat ik geen antwoord krijg op mijn vraag. Ik heb de vinger gelegd bij wat wij «de kritische grens» noemen. Die ligt gewoon, ook op basis van het meest optimistische scenario van Alders, eronder. Wij hebben wat studie gemaakt van de trends; tussen 1990 en 2000 vond er een onstuimige groei plaats, van 200 000 naar 400 000 vliegbewegingen. Daarna zagen wij praktisch een

nulgroei. Tijdens de hoogconjunctuur van 2003 tot 2008 zagen wij iets meer dan 2% groei per jaar en daarna een grote dip. De staatssecretaris wijst er nu op dat het gedurende één jaar crescendo is gegaan, maar op basis van de cijfers uit het verleden past daarbij een kritische noot en niet het uitgangspunt dat die lijn is door te trekken. Ook uitgaande van die trends kom je onder die 485 000 vliegbewegingen, wat de kritische grens is. Als de staatssecretaris zegt dat er geen reden is om te twijfelen aan de cijfers, dan zeg ik, met alle respect en als opbouwende kritiek bedoeld: wij doen dat wel.

Staatssecretaris **Atsma**: Dan hebben wij op dit punt toch een verschil van mening. Ik doe de Kamer graag nog eens de verschillende prognoses toekomen. Ik neem aan dat de Kamer de afgelopen week de prognoses van Schiphol heeft gekregen. Ik ga daarvan althans uit in het licht van het gesprek dat de Kamer heeft gevoerd met verschillende geledingen in de luchtvaart. Ik mag ervan uitgaan dat daarbij dezelfde prognosecijfers zijn gewisseld als met ons zijn gewisseld. Op dit moment zie ik echt geen aanleiding om te twijfelen aan de geprognosticeerde ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart in het algemeen en van Schiphol in het bijzonder. Als wij daar al aan zouden twijfelen, dan zouden wij wellicht hier en daar moeten bijstellen, in negatieve dan wel positieve zin. Ik laat daarbij in het midden wat als positief en negatief wordt ervaren. Wij zien daartoe echter op dit moment geen enkele aanleiding. Voor mij liggen ook de prognoses van alles. Wij kunnen wel discussiëren over de vraag of prognoses te optimistisch of te negatief zijn, maar ik koppel dat aan de verwachte ontwikkelingen zoals die zijn geschetst door maatschappijen en Schiphol. Ik kan daaraan ook de prognoses van een aantal regionale luchthavens koppelen. Daaruit blijkt dat er geen enkele reden is om te twijfelen aan dat scenario van die 580 000.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik geloof niet dat wij elkaar helemaal kunnen vinden. Ik doe echt een oprechte poging om elkaar te ontmoeten omdat wij hier heel cruciale besluiten nemen die straks nogal wat gevolgen hebben, ook in financiële zin. Ik denk dat de staatssecretaris terecht zegt dat de groeiverwachting in het verleden misschien wel eens te laag is ingeschat. Wij moeten ons ook niet laten verrassen. Laten wij er echter voor oppassen dat wij op grond van politieke wensen te hoog gaan inzetten. Wij moeten realistisch inschatten en ik snap niet waarom de staatssecretaris «realistisch inschatten» gelijk stelt met «kiezen voor het hoogste scenario».

Staatssecretaris **Atsma**: Laten wij even helder zijn: op het punt van inschattingen, prognoses, voorspellingen en verwachtingen van luchtvaartontwikkelingen zal geen enkele luchthaven, kijkend naar de eigen investeringsplanning, willen uitgaan van onrealistische prognoses. Ik weet dan ook niet waarop de zorgen waarop de heer Slob zinspeelt, gebaseerd zijn. Wij willen wel op basis van de langetermijnvooruitzichten ruimte creëren voor regionale ontwikkelingen waarbij de duurzame ontwikkeling van Schiphol tot en met 2020, zoals wij die nu hebben geschetst, onder meer in de Luchtvaartnota, mogelijk wordt gemaakt. Dat is niet onrealistisch. Ik heb eerder al gezegd waar wij een aantal jaren geleden vandaan zijn gekomen. Als je dat erbij betreft, geloof ik niet dat er veel licht tussen hoeft te zitten.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, hebt u op dit punt nog een vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zat te twijfelen of ik mij hierbij aan moest sluiten, maar ik vind de antwoorden van de staatssecretaris dusdanig onhelder dat ik toch nog even door wil vragen. Ik heb in mijn bijdrage al gezegd dat deze prognose niet is gemaakt door de heer Alders

zelf, maar dat dit een berekening is van SEO. Daarbij is men uitgegaan van de volgende vraag: is er een risico dat Schiphol capaciteit tekortkomt? De vraag is dus niet: wat is een realistische groeiverwachting, maar wat is het allerhoogste waarmee wij rekening zouden moeten houden? Een aantal dingen die daarmee berekend zijn, zijn al genoemd, maar er wordt ook van het hoogste groeiscenario uitgegaan. Bij alle andere studies, bijvoorbeeld naar bedrijventerreinen, wordt er van een gemiddeld groeiscenario uitgegaan. Er wordt ook geen rekening gehouden met het emissiehandelssysteem, waarover de staatssecretaris mij straks vast het een en ander zal vertellen. Dus ik begrijp niet dat de staatssecretaris zegt dat dit realistisch is.

Vervolgens zegt hij dat de luchthaven zelf ook niet van een onrealistisch scenario zou willen uitgaan. Dat klopt. Daarom wil Schiphol op dit moment ook niet investeren in Lelystad. Ik zou graag van de staatssecretaris willen weten of het nu echt niet mogelijk is om een serieuze groeiverwachting te laten berekenen, in plaats van het hoogste scenario, dat misschien mogelijk zou zijn.

De **voorzitter**: Mag ik zowel de vraagstelster als de staatssecretaris vragen om wat bondiger te zijn?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik kan nog korter zijn dan zojuist. Als het hoge groeiscenario niet de realiteit zou worden, moet u mij uitleggen wat er dan aan de hand is. Dan is het aantal mensen dat zou kunnen worden gehinderd kleiner, dan gaat Schiphol, of wie dan ook, niet investeren op basis van datgene wat aanvankelijk was voorzien. Alle betrokkenen hebben gezegd: hierin kunnen wij ons vinden, inclusief de bewonersgroepen, inclusief iedereen die voor het overige aan de Alderstafel zat. Dan is het wat ons betreft volstrekt helder dat dit het uitgangspunt moet zijn, tenzij u zegt – dat zou u kunnen zeggen – dat u het niet eens bent met een verdere ontwikkeling van de luchtvaart in het algemeen. Dat is natuurlijk uw goed recht, maar ik zeg nog eens een keer: wij zaten op een fors aantal vliegbewegingen, dat veel hoger lag dan waar we nu zitten. Vervolgens zien wij weer een gestage groei. Ik zie niet in waarom wij deze discussie verder zouden moeten voeren, met inachtneming van de economische vooruitzichten en daarbij de positie van Schiphol betreffend die wij willen versterken, zonder dat wij het aantal mensen dat in de regio overlast ondervindt nog verder willen zien groeien. Integendeel, dat willen wij juist terugdringen en daarvoor heeft Alders ook belangrijke stappen gezet. Er is niets aan de hand in uw beleving. Als de cijfers niet uitkomen, zou u wellicht gelukkig zijn, maar ik ben dat dan niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Er is wel degelijk iets aan de hand, ook als die maximale cijfers niet uitkomen. Wij baseren namelijk een hele set business cases voor regionale vliegvelden op deze cijfers. Daar wordt wel degelijk geïnvesteerd. Dus het zou ongelofelijk onhandig zijn om alleen te anticiperen op het «maximaal hoogste» scenario. Ik ga ervan uit dat deze staatssecretaris met mij de mening deelt dat je zo'n scenario misschien best kunt ontwikkelen, maar dat een scenario voor gemiddelde groei of lage groei enorm verstandig is, zodat hij niet enorm gaan investeren in zaken waarvan wij later ontdekken dat wij die helemaal niet nodig hebben en niet gaan gebruiken. Dus ik begrijp de weerstand bij deze staatssecretaris niet.

Staatssecretaris **Atsma**: Nog een keer, het zijn allemaal private partijen. Als u spreekt over een business case, ook voor regionale luchthavens, dan zal die business case altijd sluitend moeten zijn voordat er wordt geïnvesteerd door een private partij. Daar is geen speld tussen te krijgen. Nogmaals, wij denken dat het groeiscenario van alles realistisch is. Wij hebben daar ook aan vastgehouden. Een instituut als Eurocontrol gaat

zelfs uit van een hoger groeipercentage. Dus wat dat betreft zou je kunnen vragen: ben je niet te pessimistisch? Wij denken dat je hiermee uit de voeten kunt. Als het anders is, zullen de private partijen die moeten investeren zich dan nog wel een of twee keer bedenken. Dan is wat mij betreft ook uw zorg niet terecht.

De **voorzitter**: Er is nog gevraagd naar publieke investeringen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb een- en andermaal gezegd dat het vooral private investeringen zijn die worden gedaan. Dat is in beperkte mate aan de orde. Dat weet de Kamer ook. Als sprake is van publieke investeringen betekent dat soms ook dat gemeenten, provincies of andere overheden meehelpen om een regionale ontwikkeling op gang te brengen. Van de kant van de Kamer is erop gewezen dat het juist voor de regionale economie van ontzettend groot belang kan zijn om te investeren in regionale velden. Die afweging maakt men op regionaal niveau. Daarnaast heeft een aantal publieke investeringen te maken met de bereikbaarheid van de verschillende luchthavens. Die afweging moeten wij wellicht ook hier nog een keer maken, maar daar is de Kamer zelf bij. In algemene zin gaat het vooral om private partijen die hun nek uitsteken. Ook in de toekomst wordt dat niet anders.

Dan enige opmerkingen over de selectieve en kwalitatieve ontwikkeling van Schiphol. In algemene zin heb ik er al iets over gezegd. De heer Haverkamp vraagt wat er wat Schiphol betreft wel en niet mogelijk is. Waar leggen wij de knip tussen meer zakelijk verkeer en het vakantie- en leisureverkeer? Heel direct werd nog gevraagd, onder verwijzing naar de vluchten op Curaçao, hoe die moeten worden ingedeeld. Die vraag hebben wij ook aan Schiphol gesteld. De selectiviteitsvraag moet door Schiphol worden beantwoord, samen met betrokkenen. Je kunt niet precies met een liniaaltje aangeven wat wel en niet op Schiphol thuis-hoort, maar duidelijk is wel, zeker als het gaat om Curaçao, dat altijd sprake is van een mix van zakelijk, bestuurlijk en vakantieverkeer. Je moet ook beseffen dat je niet elke vlucht vanuit Nederland en vanuit elke willekeurige luchthaven kunt accommoderen. Ook wat dat betreft heb je te maken met beperkingen. Je kunt niet een-op-een aangeven dat daar de grens loopt en dat het niet verder gaat. Wij beogen met de nota wel om aan te geven dat er volgens ons moet worden nagedacht over de vraag wat je op voorhand op Schiphol zou moeten accommoderen en waar je misschien enige terughoudendheid zou moeten betrachten. Die vraag ligt voor. Je moet dus heel kritisch kijken naar het accommoderen van een aantal low cost carriers. Als de mogelijkheid er is, mag je die wat mij betreft best uitplaatsen, dit in de richting van de heer Bashir. Dat is iets wat met de omwonenden, die binnen de Alderstafel een- en andermaal naar dat type elementen hebben gekeken, heel nadrukkelijk is gewisseld. Het gaat niet aan dat de beperkt beschikbare ruimte voor Schiphol de komende jaren – de Kamer en ik zijn het niet helemaal eens over de prognoses – alleen wordt ingevuld met dat type gebruikers. Daar moet je heel scherp naar kijken. Vandaar dat aan Schiphol is gevraagd hoe men wil omgaan met die selectiviteit en de criteria op dat punt. Komende zomer hopen wij een inhoudelijke reactie te krijgen. Wij zullen de Kamer daarover direct informeren. De reactie van het kabinet doen wij er dan ook bij. Onze visie op een en ander mag helder zijn. Zo is die ook verwoord. De kritische kanttekeningen van de heer Bashir op dit punt deel ik niet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Over de selectiviteitsvraag, die ook in de rondetafel aan de orde is gekomen, heerst nog veel onduidelijkheid. Schiphol heeft het over een toolbox, maar de vraag is tweeledig. Enerzijds gaat het om selectie aan de poort, anderzijds om het uitplaatsen van partijen die al binnen zijn. Ik neem aan dat het bouwwerk van de Alderstafel op meer is gestoeld dan op de aanname dat dit nog wel valt te

regelen. Heeft de staatssecretaris daarover Europeesrechtelijk advies gevraagd? Zo nee, dan krijg ik graag een reactie op mijn voorstel om een advies van de landsadvocaat te vragen op dit punt. Dat advies zou ik dan graag geïntegreerd willen zien in de reactie van het kabinet op de voorstellen waar de staatssecretaris zo-even over sprak.

Staatssecretaris **Atsma**: Het schetsen van het bredere kader, ook op basis van hetgeen de commissie-Van der Zee heeft gedaan, zal absoluut aan de orde zijn. Stel dat er op voorhand onduidelijkheid is. Mevrouw Van Veldhoven noemde de landsadvocaat, maar ik kan mij voorstellen dat je in het geval van juridische risico's op voorhand een en ander nog eens toetst. Dat is althans wel absoluut het voornemen, want dat is het laatste waarover je discussie zou moeten krijgen. Het is geen enkel probleem om hetgeen mevrouw Van Veldhoven vraagt, mee te nemen in de reactie op het plan van Schiphol. Sterker nog, wij zouden onszelf tekort doen als wij een en ander niet zorgvuldig zouden wegen.

Selectiviteit betreft overigens meer, zeg ik tegen mevrouw Van Tongeren. Bij selectiviteit kijk je ook naar andere elementen. Je mag dan ook best kijken naar de vraag wat je op Schiphol wilt accommoderen: welke vliegtuigen? Ik denk aan de geluidsbelasting die soms het gevolg is van een bepaald type. Ook daar moet je naar kijken. In antwoord op de principiële vraag van mevrouw Van Veldhoven zeg ik: natuurlijk gaan wij dat doen.

De **voorzitter**: Het antwoord op de vraag van mevrouw Van Veldhoven of de landsadvocaat geconsulteerd wordt en of de Kamer hierover geïnformeerd wordt, is ja?

Staatssecretaris **Atsma**: Als het nodig is, wordt de landsadvocaat zeker geconsulteerd, dat kan niet anders. Je moet dat ook niet willen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zou dat «als het nodig is» graag ter beoordeling aan de landsadvocaat willen overlaten. Dus: een advies vragen en dan zegt de landsadvocaat zelf wel of dat nodig is.

Staatssecretaris **Atsma**: Gelukkig is er ook nog enig contact over en weer, wij gaan daar verstandig mee om.

De **voorzitter**: Ik beluister nog steeds een «ja».

Staatssecretaris **Atsma**: Ja, maar wij gaan daar verstandig mee om.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb in eerste termijn een vraag gesteld over uitplaatsing van maatschappijen die al slots op Schiphol hebben: kan dit volgens Europese regelgeving? Ik krijg de indruk dat een en ander nog niet is nagegaan. Het lijkt mij niet meer dan logisch dat het kabinet, voordat het met dit soort plannen komt, eerst nagaat of het binnen de regelgeving kan, vandaar een herhaling van mijn vraag. Ik hoop dat dit niet als interruptie meetelt, want ik heb de vraag al in eerste termijn gesteld, maar zij is niet beantwoord.

De **voorzitter**: Volgens mij was de toezegging al genoteerd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Nee, dat betrof de landsadvocaat. Ik wil graag weten of de Europese Commissie – wij praten over de interne markt en de restricties op Europees niveau – dit toelaat. Ik vraag mij af of dit het geval is. Volgens mij heb je zelfs historische rechten als je op dit moment al op Schiphol...

Staatssecretaris **Atsma**: De eerste toets van de landsadvocaat is van 2008. Wellicht is deze in een vorig debat ook al genoemd. De toets is op zich positief als het gaat om de selectiviteit. Een en ander wordt nu verder uitgewerkt. Schiphol kent de reactie van de landsadvocaat op hetgeen ik zojuist gezegd heb, ook. Aan de hand van die globale toets wordt hiernaar gekeken. Wij zouden gek zijn om dat niet te doen. Ik heb het dus over een toets van inmiddels tweeënhalfjaar geleden die nog steeds actueel is. Dit wordt bevestigd door hetgeen in de beleidsnota over de luchtvaart is verwoord. Hierin wordt immers bevestigd wat wij indertijd al van plan waren. De heer Slob maakte een kritische opmerking in de zin dat het allemaal erg lang heeft geduurd. Dat is waar. Dit heeft wellicht niet gelegen aan de partij van de heer Slob, maar de heer Slob sprak ook namens een andere partij. Als het kabinet niet gevallen was, had er wellicht drie kwart jaar eerder over deze Luchtvaartnota gesproken kunnen worden. Veel meer kan ik er niet over zeggen. Iedereen kan het verder voor zichzelf invullen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voor zover ik begrepen heb, is er een commissie-Van der Zee geweest. Deze heeft gezegd welke selectiviteit wel en welke niet mogelijk is. Op basis van de commissie-Van der Zee is er een Aldersadvies gekomen. Dat bespreken wij nu. Begrijp ik het nu goed dat de staatssecretaris zegt: ik twijfel aan de conclusies van Van der Zee en ik laat de landsadvocaat er nog naar kijken?

Staatssecretaris **Atsma**: Nee, de volgorde die de heer Haverkamp noemt, klopt. Hij is uitstekend geïnformeerd en daar twijfel ik ook niet aan. Het is alleen goed – dat was namelijk de concrete vraag van mevrouw Van Veldhoven, die vervolgens ook door de heer Slob werd gesteld – om nog eens goed te bekijken hoe het met de positie van de landsadvocaat zit. Ik heb daarop gezegd dat naar aanleiding van de commissie-Van der Zee de landsadvocaat in 2008 al een voorlopige reactie heeft gegeven. Die is mede de basis voor de verdere uitwerking van het vijfjarenplan, waarop Schiphol deze zomer terugkomt en die ik aan de Kamer doe toekomen, inclusief de reactie van het kabinet. Ik ga mezelf niet herhalen, maar dat heb ik mevrouw Van Veldhoven al toegezegd.

De **voorzitter**: Nog even voor de zekerheid: er is dus een oud advies van de landsadvocaat; komt er nog een nieuw, aanvullend advies van de landsadvocaat?

Staatssecretaris **Atsma**: Moet ik het nog een keer herhalen?

De voorzitter: Ja.

Staatssecretaris **Atsma**: In 2008 is er een reactie gekomen en op basis van die reactie trekken wij de conclusie dat selectiviteit kan en dat selectiviteit verder wordt ingevuld. Hoe die wordt ingevuld hebben wij aan Schiphol gevraagd. Wij komen deze zomer met dat vijfjarenplan van Schiphol en met die uitwerking. Dat zullen wij van een reactie voorzien, die wij de Kamer doen toekomen. Wij weten op dat moment ook of er sprake is van juridische haken en ogen. Wij weten immers wat in 2008 in algemene zin over het begrip selectiviteit is gezegd door de landsadvocaat. Als er aanleiding is om te vragen om een nader advies, zullen wij dat zeker niet laten. De woordvoerders weten hoe het in de Kamer werkt: iedereen kijkt mee en iedereen denkt mee; wij gaan dus geen onverstandige dingen doen.

De **voorzitter**: Ik begrijp dus dat de staatssecretaris nu zegt: als die uitwerking van Schiphol voor de zomer naar de Kamer komt, zit daar niet

automatisch een aanvullend advies van de landsadvocaat bij, waar mevrouw Van Veldhoven om gevraagd had.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter, u weet als geen ander hoe het hier werkt. Zodra er juridische vraagtekens worden geplaatst, gaan wij die vragen onmiddellijk van een antwoord proberen te voorzien. Wij gaan toch niet in het diepe springen zonder te weten of er een bodem in de put zit? Het zou dus onverstandig zijn om dat soort risico's te lopen. Nogmaals: als er aanleiding toe is, wordt die toets natuurlijk nog een keer gevraagd. Ik ga er echter van uit dat het voorlopige oordeel voldoende basis biedt voor de verdere uitwerking van het vijfjarenplan van Schiphol. De Kamer krijgt daarop een reactie van ons; vervolgens kunnen de Kamerleden volledig met ons meedenken en meebewegen, mocht daar aanleiding toe zijn.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven is klaarblijkelijk nog niet helemaal overtuigd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Inderdaad. Schiphol heeft namelijk zelf toegegeven dat er aanleiding toe is. Als men bij Schiphol zelf toegeeft dat men nog niet precies weet hoe men dat moet gaan invullen – als dat de partij is waarbij de staatssecretaris de invulling heeft neergelegd – lijkt mij dat voldoende aanleiding om toch nog eens om een nader advies te vragen. Misschien kan Schiphol de staatssecretaris nog helpen bij het aangeven van de pijnpunten.

Staatssecretaris **Atsma**: Schiphol heeft er zelf alle belang bij dat hetgeen wat in het vijfjarenplan is neergelegd, juridische rugdekking heeft. Dan is het verhaal toch rond?

De **voorzitter**: Juist om die reden is het wel zo verstandig als de staatssecretaris op dit punt helderheid geeft, zodat hij er ook zeker mee komt.

Staatssecretaris **Atsma**: Schiphol is mans genoeg om in dat voortraject zelf die afwegingen te beoordelen. Daarvoor hoeft je niet altijd, à la minute, de landsadvocaat voor in te roepen. Mocht er aanleiding toe zijn, dan doen wij dat. Ik heb echter al gezegd dat wij vervolgens de reactie geven; Schiphol zelf is zich als geen ander bewust van de risico's die wellicht worden gelopen dan wel van de risico's die niet worden gelopen. De landsadvocaat heeft tweeënhalf jaar geleden al aangegeven dat selectiviteit kan en hoe je dat globaal zou kunnen invullen. En dan is het aan de partijen om dat nader uit te werken. Onze ambitie is dat selectiviteit echt vorm krijgt; het is vervolgens aan Schiphol om daarmee aan de slag te gaan.

In dit kader komt ook het punt van het klimaat aan de orde. Mevrouw Van Tongeren heeft expliciet aandacht gevraagd voor het element van het klimaat. Als je beoogt om in Nederland de luchtvaart concurrerend en ambitieus te laten zijn, hecht ik eraan dat je dat ook doet vanuit het perspectief van de duurzaamheid. Schiphol heeft de ambitie om als een van de eerste grote luchthavens klimaatneutraal te functioneren. Wij helpen Schiphol graag op weg bij het realiseren van die ambitie. Dat geldt overigens niet alleen voor Schiphol. Ook Eindhoven Airport heeft heel nadrukkelijk die ambitie neergelegd. Dat zou op zich een geweldige stap vooruit zijn. KLM is wereldwijd een van de voortrekkers op het gebied van duurzaamheid. In de duurzaamheidsindex van afgelopen jaar stonden we met stip in de wereldtop genoteerd. KLM zet als geen ander in op het gebruik en het toevoegen van biokerosine. Dat is een voorbeeld voor veel andere bedrijven. Dat is geen symbolisch voorbeeld, want men wil er echt handen en voeten aan geven. Dat heeft grote voordelen. Los van de

duurzaamheidsdiscussie betekent dat ook dat KLM een nieuwe weg inslaat en wellicht de toon zet voor veel andere maatschappijen. Het heeft een belangrijk voordeel wat betreft de CO₂-uitstoot. Wij helpen KLM graag om dat te realiseren. Met de heer Graus vind ik wel dat je dat in Europees verband moet organiseren. Een gelijk speelveld in Europa is één ding, maar KLM is een belangrijke wereldspeler dus het is nog beter om dit op het wereldpodium georganiseerd te krijgen. In Mexico hebben wij er tijdens de klimaattop op gewezen dat we hier graag een internationale beweging van maken die breed wordt nagevolgd.

Straks komen we misschien nog specifiek te spreken over het luchtruimgebruik. In december is er tussen Nederland, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, België en Luxemburg een afspraak gemaakt om te komen tot een herijking van het gebruik van het luchtruim boven deze zes landen. Alleen al via dat FABEC-verdrag hopen we de CO₂-emissie de komende jaren met 10% tot 15% terug te dringen. Er kan nog veel meer en er gebeurt gelukkig ook veel meer, maar dit zijn wezenlijke stappen die bijdragen aan het feit dat Nederland qua klimaat en duurzaamheid het voortouw neemt, zoals mevrouw Van Tongeren ook naar voren bracht. Dat gebeurt op dit moment op verschillende terreinen. Als er echter sprake is van een gelijk speelveld moet je ervoor zorgen dat het waar dat kan via de Europese regelgeving een-op-een wordt geïmplementeerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat laatste ben ik geheel met de staatssecretaris eens. Dat moet inderdaad in Europees verband. Ik was erbij in Cancún. Daar hebben we nogmaals bevestigd dat we de temperatuurstijging onder de 2°C willen houden en dat daarvoor een CO₂-reductie van 80% tot 95% nodig is. Er komt een Europees handelssysteem in emissierechten dat ingaat in 2012. De staatssecretaris wordt daarmee op zijn wenken bediend. In deze notitie staat in paragraaf 3.4 een nog heftiger doelstelling, namelijk een reductie van 30% ten opzichte van 1990. Met de prognose van de luchtvaart en het dalen van het plafond naar een reductie van 80% tot 95% in 2050, doet zich een probleem voor. Die lijnen snijden elkaar ergens. In eerste termijn heb ik dit ook proberen uit te leggen. De luchtvaart neemt dan alle emissieruimte in Europa op. Dat kan natuurlijk niet. Gaan we ons niet aan de Europese regels houden? Dat lijkt me niet, dus hoe gaat de staatssecretaris het dan oplossen? De technische innovaties die hij noemde, gaan dit volgens enthousiaste schattingen misschien met 10% tot 15% dempen, maar dan ben je er nog niet. Het enige wat je daarmee bereikt is dat je het in 2040 op hebt in plaats van in 2037.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb het FABEC-verdrag tussen Nederland, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, België en Luxemburg slechts genoemd om te illustreren dat er internationaal door een slimmere verdeling en gebruikmaking van het luchtruim veel winst te behalen is. Dat laat onverlet dat er nog forse stappen moeten worden gezet. Mevrouw Van Tongeren wees zelf al op het emissiehandelssysteem dat volgend jaar ook voor de luchtvaart handen en voeten krijgt. Met Eurocommissaris Hedegaard van Klimaat, die volgende maand met haar routekaart komt voor hetgeen mevrouw Van Tongeren zelf verwoordde richting 2050, is afgesproken dat ook Nederland met een eigen routekaart komt waarin de luchtvaart in het verlengde van de scheepvaart een eigen plek krijgt. Daarover is geen twijfel. Ik ben alleen minder somber dan mevrouw Van Tongeren dat alle CO₂-ruimte door de luchtvaart in beslag wordt genomen. Dat is niet waar, dat hoeft ook niet. Sterker nog: als dit zo zou zijn, dan had je op dit moment zowel binnen Europa als erbuiten een heel ander soort discussie gevoerd. Het is echter duidelijk dat er stappen worden gezet. Als een bedrijf zich daarvan bewust is, is het inderdaad KLM-Air France. Als een haven zich daarvan bewust is, is dat Schiphol. Voor de eisen die je stelt aan hetgeen binnenkomt, kun je natuurlijk

dezelfde slagen maken. Ik heb dat zojuist tegen mevrouw Van Veldhoven ook gezegd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben blij dat de staatssecretaris bevestigt dat alle ambities in de Luchtvaartnota op het gebied van klimaat en emissiehandel stáán. Ik wil graag zien hoe die uitgevoerd worden. Wij gaan daar toch niet pas in 2020 over nadenken, neem ik aan.

Staatssecretaris **Atsma**: De routekaart, ook als het gaat over de luchtvaart, hoop ik te kunnen meenemen binnen de aangekondigde routekaart die de Kamer in de loop van dit jaar krijgt. Daarin zullen de ambities staan. Ik vind dat dit ook binnen de Europese routekaart moet passen. Ik hoop echt dat u met mij van mening bent dat het verstandig is om dat traject op die manier te bewandelen. Het heeft geen zin om voor de muziek uit te lopen. Overigens is de Europese Commissaris heel erg blij dat Nederland zelf de ambitie richting 2050 een vertaalslag gaat geven. Daarin komt het terug.

De **voorzitter**: De staatssecretaris vervolgt zijn betoog en gaat over tot het volgende blokje.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik kijk even naar hetgeen door de verschillende afgevaardigden naar voren is gebracht over de handhavingssystemen. Over milieu en duurzaamheid heb ik al een paar opmerkingen gemaakt. Over het handhavingssysteem geluidsbelasting en de CDA's wil ik nog een paar opmerkingen maken. De heer Haverkamp, mevrouw Van Tongeren en een aantal anderen hebben een vraag gesteld over de CDA's, de glijvluchten. Ik moest even denken aan de overeenkomst met een ander CDA, maar dat is in dit verband niet aan de orde. Het gaat inderdaad om de glijvlucht naar beneden. Ik kreeg ook vorige week door bewoners de vraag voorgelegd hoe het kan dat er nog helemaal niets te merken is, terwijl daarover in het kader van de Alderstafel heldere afspraken zijn gemaakt. Dat is toch eigenlijk raar. Ik heb die vraag de afgelopen dagen ook aan de heer Alders voorgelegd. Ik ben ook blij dat afgelopen vrijdag met alle betrokkenen opnieuw overleg is gevoerd en dat uit dit overleg naar voren is gekomen dat de implementatie van de CDA's niet wordt getraineed of stagneert door maatschappijen of vergelijkbare te verwijten zaken. Het heeft vooral ook te maken met de vraag van Luchtverkeersleiding Nederland in hoeverre je daarmee veilig en verantwoord kunt omgaan. Wat dat laatste betreft zullen wij allemaal bevestigen dat je dat alleen maar kunt doen op het moment dat het veilig en verantwoord is. Afgelopen vrijdag is de toezegging dat wat in het Aldersakkoord is vastgelegd, per 1 januari 2012 geïmplementeerd moet zijn, nog eens bevestigd. Zorgvuldigheid is echter wel geboden. In die zin heb ik ook tegen de heer Alders gezegd dat het goed is om daaraan te blijven werken. Over kritiek van de bewoners op dit punt, zou ik het volgende willen zeggen. Ik heb vorige week maandag in hun richting aangegeven dat ik het onverstandig zou vinden als niet gewerkt zou worden aan de CDA's. Ik heb inmiddels de verzekering gekregen dat dit wel degelijk gebeurt en dat alle betrokkenen er ook achterstaan. Dat geeft mij het vertrouwen dat het ook daadwerkelijk dit jaar wordt bewerkstelligd, maar je kan natuurlijk niet voorbijgaan aan het voorkomen van risico's. In die zin deel ik datgene wat is gezegd.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb buitengewoon veel waardering voor de heer Alders, alleen, ik denk niet dat hij op dit moment de gesprekspartner is die gaat over de implementatie. U bent in principe het bevoegd gezag met betrekking tot de Luchtverkeersleiding Nederland. Onderschrijft u nog steeds de ambities die er ter zake zijn? Ik heb eerder bij de implementatie van het rapport-Berger gevraagd hoe het staat met de

integratie van civiel en militair, omdat ik het gevoel heb dat de oplossingen moeten komen van de Luchtverkeersleiding Nederland.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb ook grote waardering voor de heer Alders en ik vind dus wel dat die vraag bij hem moet worden neergelegd. Juist in het kader van de Alderstafel zijn met alle betrokkenen die afspraken gemaakt. Op het moment dat ik van een van de betrokken partijen het verwijt krijg dat er niets gebeurt ... Ik merk dat ik mij nu wat onzorgvuldig uitdruk want ze hebben gelukkig ook gezegd dat er wel veel gebeurt en dat ze dat ook merken. Denk bijvoorbeeld aan Castricum ten aanzien waarvan ze hebben aangegeven dat met name de nachtelijke overlast heel fors is teruggelopen. Op het punt van de CDA's hebben ze eigenlijk collectief aangegeven dat ze er te weinig van merken. Dus ik vind dat die vraag door mij teruggelegd kan worden bij Alders. Die vraag heb ik daar ook teruggelegd. Hij heeft er afgelopen vrijdag met alle betrokkenen over gesproken en aangegeven dat aan datgene wat is vastgelegd, namelijk dat per 1 januari 2012 daadwerkelijk een en ander geëffectueerd moet worden, volop gewerkt wordt, mits het op een veilige en verantwoorde manier kan. Die vraag moet dus daar worden neergelegd, ook omdat daar de verdere afspraken zijn gemaakt. Dat laat onverlet dat de discussie over het luchtruim een heel terechte en relevante is. Je moet goed kijken wat er op dat punt mogelijk is. De luchtverkeersleiding speelt hierbij een belangrijke rol. Als het besef tussen de oren zit dat het versneld introduceren van glijvluchten er echt toe doet, zeker als het gaat om het beperken van hinder en overlast, dan moeten wij er ook echt werk van maken. Voor zover ik het vandaag heb begrepen staan de neuzen gelukkig dezelfde kant op.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb niet voor niets in mijn inbreng gezegd dat het vertrouwen van heel veel bewoners in de overheid tot het nulpunt was gedaald omdat afspraken uit het verleden niet nagekomen zijn. Als er het signaal is dat een gedeelte van het Aldersakkoord niet wordt uitgevoerd, vind ik het goed dat hij dan actie onderneemt. Echter, voor het deel waar wij als overheid voor verantwoordelijk zijn, namelijk de begeleiding in het luchtruim en dergelijke, is er sprake van een overheidstaak. Dan kan de staatssecretaris niet naar de heer Alders wijzen, want die heeft minder machtsmiddelen dan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Atsma**: Daar hebt u natuurlijk gelijk in. Alleen, ik reageerde op uw opmerking omdat ik de afgelopen week met bewonersgroepen heb gesproken en daar een-op-een de klacht naar voren kwam dat, hoewel het al drie maanden bezig is, men nog steeds niets merkt van enige verandering. Wil je dat zorgvuldig opgebouwde draagvlak overeind houden, dan vind ik dat je daar onmiddellijk een stap in moet zetten. Het Aldersadvies is één en ondeelbaar. Als er een element zou worden uitgehaald, dan is die ondeelbaarheid ook van tafel. Dus ik vind dat je alle partijen eraan moet houden. Vandaar dat ik Alders heb gevraagd om betrokkenen erop aan te spreken en dat heeft hij ook gedaan. Dan ten aanzien van de luchtverkeersleiding: dat is wel degelijk een verantwoordelijkheid die bij ons ligt. Ik ben met de heer Haverkamp van mening dat wanneer het gaat om de luchtruimverdeling en de afstemming en coördinatie ten aanzien van het luchtruim je ook tussen civiel en militair veel sneller en steviger stappen zou moeten zetten. In die zin zie ik de opmerking van de heer Haverkamp hierover als een steun in de rug. Als er stappen in gezet kunnen worden – die zullen naar mijn stellige overtuiging voor de toekomst van Lelystad van grote betekenis kunnen zijn – dan moet je dat doen. Het versneld een laten worden van de coördinatie kan bovendien nog een extra dimensie krijgen in het licht van de discussie die we hier in dit huis voeren over de toekomstige ontwikke-

lingen binnen Defensie. Ik ben er sterk voor om die versneld naar voren te halen. Ik heb de oproep van de Kamer hiertoe dan ook opgemerkt. Op de opmerkingen van mevrouw Van Tongeren en de heer Graus over milieu en duurzaamheid ben ik ingegaan.

Dan het subsidiëren van biokerosine. Dat is niet aan de orde. Wij subsidiëren sowieso geen kerosine. Ik hoorde een aantal leden zeggen dat er grote verschillen zijn in de accijnsbenadering. Ik stel vast dat dit juist niet aan de orde is. Sterker nog, indachtig de woorden van de heer Graus moet je juist bij de luchtvaart kiezen voor een gelijk speelveld. Dat betekent in algemene zin dat je daar uiterst terughoudend mee moet zijn. Om die reden hadden enkele jaren geleden grote moeite met de gevolgen van de vliegtaks waarmee wij werden geconfronteerd, waardoor Nederland een eilandpositie kreeg. Gelukkig is de vliegtaks teruggedraaid en zien we dat dit een positief effect heeft op de luchtvaart in het algemeen en op een aantal ontwikkelingen in Nederland in het bijzonder. Voorzitter. Dan ben ik bij de regionale luchthavens aanbeland. Ik begin met Eindhoven. De heer Bashir, mevrouw Van Tongeren en de heer Slob merkten op dat het maar de vraag is of er sprake is van draagvlak voor de Alderstafel en de uitkomsten die voorliggen in algemene zin. Dat is niet aan de orde. In Eindhoven is wel sprake van een specifieke situatie, waarbij via het overleg met de heer Alders naar een tiental verschillende elementen is gekeken. Op negen onderwerpen is sprake van overeenstemming, ook met de bewoners. Op een onderdeel is geen overeenstemming bereikt. Dat betreft met name het gebied waar de milieu- en gebruiksruimte voor is bestemd. Dat gebied is in totaal zo'n 22 vierkante kilometer groot. Op dit moment ligt er een wens van de omwonenden om dat gebied in te dikken naar een negental vierkante kilometers. Dat is de feitelijke gebruiksruimte. Door het vorige kabinet is de randvoorwaarde gesteld dat de ruimte die voor militair gebruik geschikt is en geborgd zou moeten worden, overeind moet blijven. Op die voorwaarde is het overleg in Eindhoven is gestart. Daar heeft Alders zich aan gehouden. Bewoners zijn op dat punt afgehaakt, maar dit betekent niet dat zij de vervolgstappen niet meemaken. Integendeel, de bewoners in Eindhoven zitten gelukkig nog steeds aan tafel. De heer Alders zal op korte termijn met zijn plan van aanpak komen, ook kijkend naar de tweede fase, waar onder anderen de heer Slob naar heeft gevraagd. Ik ben blij dat de bewoners aan tafel blijven om mee te praten over de verdere invulling van de ontwikkeling van Eindhoven. Eindhoven ziet nadrukkelijk de meerwaarde van een verdere ontwikkeling van de luchthaven. Het is een breed gedragen overtuiging dat er in die regio grote behoefte is aan een sterke luchthaven. Wij vinden dat wij dat moeten faciliteren. Daar heeft Alders een aantal belangrijke aanzetten toe gegeven. Het enige punt van discussie betreft het aantal vierkante kilometers, waar ik zojuist op wees. Ik sluit absoluut niet uit dat het onderwerp op korte termijn hier terugkomt, maar ik heb ook aan Alders gevraagd om te kijken wat er mogelijk is binnen de randvoorwaarden zoals die zijn gesteld door het kabinet, waarbij tegelijkertijd ook de discussie met Defensie over het gebruik natuurlijk volop aan de orde is. Dat zal de Kamer niet zijn ontgaan. Waarom hebben wij vooralsnog gezegd dat wij willen vasthouden aan dat grote gebied? Dat hebben wij gedaan omdat er altijd een terugvaloptie zal moeten zijn op het moment dat uitgeweken zou moeten worden door het militaire verkeer, bijvoorbeeld omdat Leeuwarden tijdelijk even niet gebruikt kan worden vanwege onderhoudsactiviteiten op de baan en cetera. Dat zou dan Eindhoven kunnen zijn. Dat is dus een van de redenen waarom wij hebben gezegd: laten wij nu vooralsnog blijven uitgaan van die 22 km².

Met betrekking tot Lelystad is de situatie een ietwat andere. Ik heb de Kamer goed gehoord. De heren Huizing, Haverkamp en Slob hebben hierover gesproken. De heer Bashir heeft in andere termen over Lelystad gesproken. Naar mijn stellige overtuiging kan er een daadwerkelijke

ontwikkeling van de luchthaven Lelystad plaatsvinden. Men weet hoe de eigendomsverhoudingen zijn. Schiphol heeft daarin een belangrijke positie. Voordat je kijkt naar de mogelijkheden op de luchthaven Lelystad, moet je datgene wat via het luchtruim kan en mag gebeuren in acht nemen. Het luchtruim is, wat mij betreft, een allereerste sta-in-de-weg, een eerste hindernis die genomen moet worden. Daarom heb ik ook aan de luchtverkeersleiding LVNL gevraagd om met voorrang te kijken naar de posities en mogelijkheden die voor Lelystad gerealiseerd zouden kunnen worden. Als je daar geen gebruiksruimte hebt, omdat er een conflicterende situatie is met Schiphol, omdat er conflicterende situaties kunnen zijn met overig civiel dan wel militair verkeer, dan kun je natuurlijk heel lang blijven redeneren, maar dan kun je daar echt heel weinig van de grond krijgen.

Ik heb gezegd: ga nu eerst kijken naar de inpassing van Lelystad binnen het luchtruim. Naar mijn overtuiging kan dat het beste wanneer je Schiphol en Lelystad als één geheel gaat bekijken, zodat het ook in elkaars verlengde komt te liggen. Dat zou overigens aan kunnen sluiten bij de selectiviteitsvraag die we ten aanzien van Schiphol hebben gesteld. Dan zou dus een aantal low cost carriers of andere maatschappijen makkelijker kunnen uitwijken naar Lelystad. Dat moet je integraal bekijken. Dat is dus de eerste vraag die wij hebben gesteld. Ik hoop dat daar op korte termijn antwoord op komt, zodat de heer Alders met betrekking tot Lelystad nog dit jaar met alle betrokkenen aan de slag kan gaan om te komen tot het antwoord op de vraag hoe je dan een en ander vorm zou moeten geven. In de Luchtvaartnota staat dat Lelystad voor een deel het aanbod van Schiphol kan opvangen. Dat heeft een groot aantal woordvoerders ook niet bestreden. Ik ben daar wel blij mee, maar dan vind ik met hen dat dit ook echt handen en voeten moet krijgen. Op het moment dat er sprake is van ruimte voor Lelystad, kun je daadwerkelijk aan de slag met het accommoderen van maatschappijen die wellicht ook anders geaccommodeerd hadden kunnen worden, maar die dat op grond van bijvoorbeeld de selectiviteitsvraag minder wenselijk vinden. Dat betekent dus ook dat er sprake zal moeten zijn van een verlenging van de baan. Zodra die baanverlenging aan de orde is, spreek je dus ook over een zelfstandige, eigenstandige luchtverkeersleiding.

Dat is ongeveer het traject dat is uitgezet. Ik vind ook dat je daarmee snel aan de gang moet gaan. Daarmee is het overigens nog niet allemaal geregeld. Een aantal woordvoerders heeft gesproken over Lelystad en de luchtverkeersleiding. Luchtverkeersleiding is alleen aan de orde wanneer de business case voor een luchthaven als Lelystad ook echt sluitend is. Die wordt pas sluitend op het moment dat er ook aanbod is. Dat aanbod moet je misschien hier en daar een duwtje in de rug geven. Vandaar ook dat die selectiviteitsvraag bij Schiphol heel nadrukkelijk weer in beeld komt.

Ik bestrijd de opvatting van de heer Bashir dat mensen die voor hun vakantie naar een bestemming in Europa willen gaan, niet vanaf Lelystad zouden kunnen of willen vliegen. Integendeel, ik denk dat dit ook niet het probleem hoeft te zijn. Als je dit traject bewandelt, moet je nog eens nadrukkelijk met provincie en gemeentebesturen spreken over de vraag hoe je maatschappijen kunt verleiden om naar Lelystad te gaan. Dit heeft immers te maken met de faciliteiten die je kunt bieden, overigens ook op het gebied van het openbaar vervoer. Die boodschap wil ik afgeven aan de provincie en de gemeenten.

Kortom, ik ben van mening dat de ambitie die voor Lelystad is verwoord in de nota, handen en voeten moet krijgen. Dit begint met de vraag naar het luchtruim en sluit aan bij de opmerking van de heer Haverkamp over een betere en strakkere coördinatie. Op het moment dat er luchtruim beschikbaar is, kun je onmiddellijk de doorstart maken met Alders en vervolgstappen zetten. Dat moet deze zomer duidelijk worden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben het ermee eens dat er eerst een luchtruimvisie moet zijn. Daarvoor is alle aanleiding. Voor alle helderheid vraag ik naar het tijdpad. De heer Alders zal verder moeten gaan. Moet hij dan uitgaan van 35 000 of van 45 000 vliegbewegingen voor Lelystad? Ik vraag dit omdat er bij Eindhoven 10 000 zijn afgevallen. De staatssecretaris heeft wel geprognoseerd dat er 70 000 bij deze twee moeten worden geplaatst.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik begrijp de vraag van de heer Slob en die vraag is ook terecht. Ik hoop dat de duidelijkheid over het luchtruim op korte termijn kan worden gegeven. Ik heb al gezegd dat daarover dit jaar duidelijkheid moet ontstaan. Ik heb de heer Alders gevraagd om met voorrang met Lelystad te gaan praten. Ik zeg de heer Slob graag toe dat het plan van aanpak dat wellicht aan het einde van dit jaar door de heer Alders op papier wordt gezet, in de richting van de Kamer komt. Ik ben van mening dat wij komende winter, dus tussen nu en elf maanden, scherp moeten hebben wat het plan van aanpak voor Lelystad zou moeten zijn.

De vraag of het 35 000 of 45 000 vliegbewegingen zouden moeten zijn, wil ik even bij de heer Alders laten. Ik wil mijn hand niet overspelen. Voor Eindhoven zijn wij op 25 000 uitgekomen, maar wij weten ook dat wij nog ambities hebben voor een aantal andere velden. Ik laat die vraag even onbeantwoord, omdat het iets te kort door de bocht zou zijn om te zeggen dat het per definitie 45 000 vliegbewegingen moeten worden. In het eerste advies is sprake van twee keer 35 000 en op het moment dat Eindhoven er daarvan 10 000 niet invult, moeten wij voor de resterende 10 000 vliegbewegingen even pas op de plaats maken en niet hier onmiddellijk roepen hoe dat zou kunnen worden ingevuld. Ik ben van mening dat de heer Alders dit element in zijn advies moet meenemen. Ik zal hem die vraag voorleggen. Ik zeg de heer Slob toe dat het plan van aanpak voor Lelystad hopelijk nog eind van dit jaar aan de Kamer zal worden voorgelegd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik dank de staatssecretaris daarvoor. Dit betekent dat wij uiterlijk in december het plan van aanpak kunnen krijgen. Dit betekent dus ook dat de luchtruimvisie er voor die tijd moet zijn, want het een vloeit natuurlijk uit het ander voort. Ik heb de indruk dat de staatssecretaris nu een beetje parallel gaat werken. Dat kan best wel lastig zijn met alle vragen die er nu al liggen. Ik voeg hier nog een vraag aan toe. Ik neem aan dat Defensie hierbij nadrukkelijk wordt betrokken als een van de partners in het geheel?

Staatssecretaris **Atsma**: Het begint met de luchtruimvisie. Dat heb ik al gezegd. Als je zegt dat je wilt ontwikkelen, maar je niet kunt vliegen, schiet het natuurlijk niet op. Je moet eerst weten of de luchtzijdige benaderbaarheid van Lelystad voldoende is gewaarborgd zonder dat je concurrerend of verstorend te werk gaat voor Schiphol. Wij moeten het niet ingewikkelder maken dan het is, maar dit speelt een belangrijke rol. Daarom acht ik het verstandig dat Schiphol en Lelystad vanuit een integrale benadering worden beoordeeld. De wens van de Kamer en van het kabinet is duidelijk, namelijk Lelystad mee ontwikkelen. Daarvoor moet dus ruimte worden gecreëerd. Wellicht moet die ruimte worden gevonden door de militaire claims boven Lelystad iets anders vorm te geven. Het zal niemand verbazen dat ik dat zeg. Ik hecht daarom zeer aan de integrale benadering waarover de heer Haverkamp in zijn eerste termijn sprak; dan werkt niet iedereen daar slechts vanuit zijn eigen visie meer aan. Het is logisch dat dit volgordelijk is, want het begint met het creëren van ruimte in het luchtruim. Ik ga uit van een positief signaal, dus dat die ruimte er komt. Alders kan wat mij betreft dus deze zomer al aan de slag. Ik heb toegezegd dat de Kamer de komende winter, de winter van

2011–2012, het plan van aanpak van Alders ontvangt. Ik ga iedereen daaraan houden.

De **voorzitter**: Mag ik de staatssecretaris vragen om de figuurlijke naverbrander aan te zetten? Hij heeft namelijk nog een kwartier voor zijn eerste termijn en er is nog een hele stapel vragen. Het zou een extra notaoverleg voorkomen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik heb nog een vraag over luchthaven Eindhoven. Daar is een heel bijzondere situatie, namelijk een regionale overeenkomst met afspraken tot 2014, waarbij belangenorganisaties en omwonenden goed zijn gehoord. Erkent de staatssecretaris deze afspraken tot 2014? En is hij bereid om erop in te zetten dat er een nieuwe overeenkomst komt vanaf 2014, en dat in plaats van de huidige manier, waarbij de Alderstafel er landelijk doorheen wordt gejaast?

Staatssecretaris **Atsma**: De heer Alders gaat op korte termijn verder praten met Eindhoven. Ik ben er echt positief over dat er een oplossing komt voor het geschetste probleem, en ook over wat hij heeft gerapporteerd. Slechts op een van de tien punten was er nog geen overeenstemming. Ik ben er positief over dat hiervoor binnenkort een oplossing zal komen, wellicht geholpen door andere ontwikkelingen. Uiteraard heb ik de heer Alders gevraagd hierover te rapporteren, zodra dat kan. Over Lelystad nog het volgende, en dat geldt ook voor Eindhoven. De heer Huizing zei dat we voor de regionale vliegvelden moeten denken in oplossingen en niet alleen moeten kijken naar problemen. Ik denk dat dit de juiste benadering is en met die opdracht wil ik alle partijen aan het werk zetten. Dat sluit overigens ook aan bij hetgeen de heer Slob in eerste termijn zei.

De heer **Bashir** (SP): Als de staatssecretaris hier het voornemen uitspreekt dat hij voor de regionale overeenkomst zal gaan, zorgt hij er volgens mij ook voor dat er veel meer aandacht komt voor de regionale dynamiek. Is de staatssecretaris bereid om te gaan staan voor zo'n nieuwe overeenkomst? De regio vraagt daar namelijk naar.

Staatssecretaris **Atsma**: Het is zeker niet de bedoeling dat de oude overeenkomst wordt verlengd. Alders komt gewoon met zijn eigen verhaal. Dat is wat wij willen en we hebben gezien dat dit in Amsterdam, op Schiphol, resultaten oplevert, en mogelijk ook in Lelystad, met het allergrootste draagvlak. Dat is waar het uiteindelijk om gaat bij dit soort ontwikkelingen.

Over Lelystad heb ik volgens mij gezegd wat ik kwijt zou willen. Er is nog een beperkt aantal vragen gesteld over Maastricht, Eelde en Twente. De procedure met betrekking tot Twente is bekend: we zitten nog volop in de aanbestedingsfase, we zitten er allemaal bovenop en zijn benieuwd naar de ontwikkelingen en de belangstelling voor Twente; maar ook daarvoor zou de business case te sluiten moeten zijn.

Maastricht doet het gelukkig goed. Ik noemde net in een bijzin de vliegtaks. Het mag duidelijk zijn dat onder andere Maastricht-Aachen – maar in zekere zin geldt dat ook voor Eindhoven – door de introductie daarvan in Duitsland profiteert. Er zijn dus nieuwe ontwikkelingen bij de luchthavens, onder andere als gevolg van de introductie van de vliegtaks. Dit is nu precies het omgekeerde van wat we enkele jaren geleden in Nederland zagen.

De heren Huizing en Haverkamp hebben gevraagd naar de stand van zaken in Eelde. Ik kan hun zeggen dat wij nog steeds wachten op een uitspraak van de Raad van State. Overigens wordt die op korte termijn, dit jaar voorjaar, verwacht. Ik hoop dat de baanverlenging in Eelde, van 1750 naar 2500 meter, kan worden gerealiseerd wanneer die uitspraak er ligt.

De heer Haverkamp heeft vragen gesteld over de militaire en civiele luchtverkeersleiding. Ik denk dat ik de meeste van zijn vragen heb beantwoord; daar ga ik althans van uit. Op de vragen van de heer Haverkamp over general aviation, kleine luchtvaart en de traumahelikopters zal ik nog kort ingaan.

De historische luchtvaart. De heer Haverkamp pleit voor een soort van status aparte. Ik ben echter niet bekend met problemen. Hij vergeleek het met de bruine vloot en volgens mij heeft dat te maken met zeilschepen. Bij de historische luchtvaart op het Nederlandse territorium, bijvoorbeeld Dakota's, voorzie ik geen problemen. Ik adviseer de piloten van deze vliegtuigen wel om er niet al te vaak mee over de snelweg te gaan rijden, want wij weten nu wat daarvan de gevolgen zijn! Ik ben dus niet bekend met echte problemen, maar mochten die er zijn, dan moeten wij daar natuurlijk oog en oor voor hebben. Het is namelijk wel een stukje nationaal erfgoed.

De problematiek in Hilversum in verband met de RBML. Ik ben daarmee niet bekend. De problematiek die de heer Haverkamp schetste, speelt zich dan ook voornamelijk af tussen de provincie en Hilversum. Als de heer Haverkamp hier een taak ziet weggelegd voor het Rijk, dan hoor ik dat graag. Ik wil hier graag op ingaan, maar dat is heel moeilijk omdat ik dan wel scherp voor ogen moet hebben waarvoor ik precies verantwoordelijk ben. Als ik hierbij geen verantwoordelijkheid heb, dan moet die verantwoordelijkheid blijven liggen waar die nu ligt.

De heer **Haverkamp** (CDA): De staatssecretaris zegt dat hij naar een oplossing zal zoeken als er problemen zijn bij de historische luchtvaart. Ik noteer dat als een toezegging.

Staatssecretaris **Atsma**: Ja, ja, zeker.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dan nu Hilversum. De Kamer heeft met de regering gesproken over de RBML. Toen is tegen de Kamer gezegd: vertrouw ons, want met de provincies en de gemeenten komt het wel goed. Ik constateer nu dat er in de praktijk wel degelijk problemen zijn, want een gemeente zegt een oplossing te hebben, maar wordt vervolgens geconfronteerd met een provincie die die oplossing niet uitvoert. Ik zou graag zien dat u aan de hand van de casus Hilversum gaat onderzoeken of de RBML heeft gebracht wat wij ervan verwachten. Ik vraag dus om een soort evaluatie.

Staatssecretaris **Atsma**: U vraagt mij eigenlijk te speculeren over een casus ...

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik vraag u of u bereid bent om dat te doen.

Staatssecretaris **Atsma**: De omzetting moet nog plaatsvinden, maar uiteraard ben ik bereid om hiernaar te kijken. Ik zal dus bezien of dit specifieke probleem iets te maken heeft met de uitbreidingsplannen van Hilversum in relatie tot het vliegveld dan wel met de problemen waar zweefvliegers tegenaan lopen. Ik noem die zweefvliegers, omdat u zelf ook wees op de «hoogteproblematiek». Ik ga daar in het geval van dit specifieke vliegveld graag op in, maar ik informeer de Kamer daar dan wel pas in de loop van de komende tweede maanden schriftelijk over. Dat lijkt mij verstandig, want dan kan ik het ook kortsluiten met zowel de gemeente als de provincie. Ik zeg dit niet om mij ergens aan te onttrekken, maar het heeft nu eenmaal geen zin om iets te zeggen over zaken waarop je onvoldoende bent geprepareerd.

De aansturing van Schiphol. In algemene zin heb ik hierover al het nodige gezegd. Zeker in de interruptiedebatjes met mevrouw Van Veldhoven is hierop uitgebreid ingegaan.

De heer Huizing vroeg naar de tweede Kaagbaan. Ruimtelijk en planologisch is er een ander bestemd. Rond 2015 komt er meer helderheid over de tweede Kaagbaan. Op dit moment is het nog niet zo ver dat ik kan zeggen dat er onmiddellijk in geïnvesteerd gaat worden. Dat heeft overigens ook te maken met de ontwikkelingen: ontplooit alles zich volgens de prognoses? 2015 is ook het jaar waarin de beslissing over de tweede Kaagbaan valt.

De heer Huizing vroeg in meer algemene zin hoe ik mijn rol zie: is de bewindspersoon de koopman of de waterdrager? Naar mijn mening moeten wij vooral de aanjager zijn. In de luchtvaart zijn de private partijen uiteraard als eerste aan zet, maar wij zijn wel sturend ten aanzien van de weg die wij de komende jaren willen bewandelen. Ik ben dus absoluut niet de waterdrager, maar ik wil hen wel helpen om de goede weg op te gaan. Dat betekent dat wij gaan voor die selectieve groei. Dat is natuurlijk een sturingsmechanisme waaraan wij binnen ons vermogen handen en voeten kunnen geven.

Over de vragen die de heer Huizing heeft gesteld over de Alderstafel en Lelystad heb ik denk ik voldoende gezegd. De vragen van de heer Haverkamp heb ik in meer algemene zin beantwoord.

De heer **Huizing** (VVD): Ik kom graag nog te spreken over het antwoord van de staatssecretaris op de vraag over de rol die hij gaat vervullen en het verhaal dat ik hield voorafgaand aan die vraag. Dat ging over de verschillende interpretaties van partijen van het uitvoeren van een strategie. Dat draagt nooit zo bij aan het halen van de strategische doelstellingen. De samenleving heeft daarvan uiteindelijk ook last. De discussie met mevrouw Van Veldhoven ging meer over het inzetten van een landsadvocaat in relatie tot de vraag of dingen al dan niet kunnen. Het is evenwel ontzettend belangrijk om te weten of de bewindspersoon in staat is om op een gegeven met alle partijen duidelijkheid te scheppen over wat wel en niet bijdraagt aan de strategische doelstellingen.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat is helder. Als de heer Huizing iets dieper in de vraag duikt die hij mij heeft gesteld, dan ga ik daarop ook graag verder in. Het gaat om de wenselijkheid om in een aantal opzichten meer sturend te kunnen zijn. Het zijn private partijen dus als het niet nodig is, dan laten wij het graag over aan de partijen zelf, binnen de kaders die wij ook in de Luchtvaartnota hebben gesteld. Op het punt van de expertise en de analyse van de exploitatievergunning hebben wij natuurlijk een opvatting. Ook in de discussie over het begrip «selectiviteit» hebben wij een opvatting. Ik heb dat eerder al met de commissie gewisseld. Verder hebben wij natuurlijk een opvatting in relatie tot de vraag wat verder kan bijdragen aan de versterking van de mainportfunctie. Die gaat als het nodig is tot aan het oordeel over de tarieven. Dat is een sturingsmechanisme. Daarmee zeg ik niet dat wij overal alles te vertellen hebben. Op de achtergrond is het echter mogelijk om invloed aan te wenden. Dat mag ook van ons verwacht worden, binnen de kaders van de Luchtvaartnota, die gelukkig ook door de Kamer worden onderschreven.

De heer Haverkamp vraagt in relatie tot Schiphol naar mijn visie op de eigen positie van het Rijk. De heer Haverkamp verwees naar zijn eigen initiatief om ruim 50% van het aandelenkapitaal in publieke handen te laten. Dat was het vertrekpunt. Hij vroeg wat dat betekent voor de bedrijfsvoering van Schiphol. Het mag duidelijk zijn dat Schiphol een bedrijf is dat op afstand staat. De eigen verantwoordelijkheid staat daarbij voorop. Schiphol mag echter vanuit die specifieke positie worden gehouden aan wat als beleid is verwoord in de Luchtvaartnota. Om een heel concreet een antwoord te geven op de vraag van de heer Haverkamp of ik ga voor winstmaximalisatie of het algemeen belang zeg ik: deze staatssecretaris gaat dan voor het algemeen belang, niet voor winstmaximalisatie. Winstmaximalisatie kan soms bijdragen aan het realiseren van

doelen van algemeen belang, maar het algemeen belang staat voorop. Dat betekent dus dat het versterken van de hubfunctie, van de netwerkfunctie van Schiphol het vertrekpunt is. Dat is in algemene zin waar wij op sturen en niet op het laatste onsje dat wij binnen zouden kunnen halen via het rendement.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik waardeer de inzet van deze staatssecretaris. Dat weet hij natuurlijk ook heel goed. Alleen zijn er binnen het kabinet natuurlijk meerdere bewindspersonen. Mijn vraag was specifiek of er namens het hele kabinet een visie kan komen hoe om te gaan met het publieke aandeelhouderschap binnen de luchthaven Schiphol. Bij het AO over staatsdeelnemingen zei uw collega van Financiën het net even anders. Ik vind het ook prettig om één beleidsstuk te hebben van dit hele kabinet, waarop wij uiteindelijk de discussie kunnen aangaan met het kabinet.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik denk dat het goed is dat ik deze vraag meeneem bij de analyse van de exploitatievergunning, maar het mag duidelijk zijn dat het kabinet bij de specifieke functie van Schiphol gaat voor het algemeen belang. Ook de minister van Financiën zal dat denk ik graag willen onderschrijven. U zegt dat u andere indicaties hebt; ik heb die niet. Het algemeen belang staat bij Schiphol voorop. Dat raakt overigens ook de brief die afgelopen vrijdag naar buiten is gebracht over de mainportfunctie in algemene zin en de logistiek, waarvan Schiphol een belangrijk onderdeel is als topgebied. Als je dat meeneemt en het echt handen en voeten geeft, betekent dat dus dat het algemeen belang voorgaat op winstmaximalisatie, waarbij winst maken natuurlijk wel het vertrekpunt is – dat geldt voor elke onderneming – maar waarbij het algemeen belang wat ons betreft een heel zwaarwegend middel is.

Op datgene wat de heer Haverkamp heeft gezegd over de historische luchtvaart ben ik ingegaan, net als op de civiele en militaire luchtvaart. Mevrouw Van Tongeren heb ik al van een algemene reactie voorzien, zeker als het gaat om duurzaamheid, klimaat en CO₂. Ik vond het wel bijzonder dat zij mij voorhield dat ik de Tour de France zou winnen maar dat ik geen fiets had en geen trainingsschema. De ambitie om de tour te winnen heb ik allang achter mij liggen, maar ik vind het wel goed dat een Nederlander ooit de tour wint. Als je dat overdrachtelijk bekijkt en de positie beziet van Schiphol en van de verschillende gebruikers van Schiphol, vind ik dat het ook onze ambitie zou moeten zijn om via de luchtvaart de wereld te winnen. Als ik zo de uitdaging van mevrouw Van Tongeren mag oppakken, hoop ik dat wij haar aan onze zijde vinden om datgene te doen voor Schiphol, voor de KLM en voor andere gebruikers om van de Nederlandse luchtvaartsector niet de nummer vijf maar de nummer één van de wereld te maken. Dan hebben wij de gele trui te pakken. Dat is toch steun uit onverdachte hoek.

De **voorzitter**: Dit is een beetje uitlokking. Dat raad ik de staatssecretaris sterk af. Maar hij heeft het gedaan, dus ...

Staatssecretaris **Atsma**: Nee, ik ben uitgelokt, voorzitter.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben uitgelokt! In deze notitie staat zo mooi dat Schiphol de eerste klimaatneutrale luchthaven gaat worden. Dat is heel mooi als ambitie, net zoals deze staatssecretaris misschien de ambitie heeft om de Tour de France te winnen. Misschien is het een tikkeltje onrealistisch, maar wat wordt dan het concrete actieplan, met stappen en tijdpad, dat wij daar gaan komen? Dan krijgt die ambitie wat invulling, net zoals je een trainingsschema en een peperdure racefiets nodig hebt om misschien nog een keer de Tour de France te winnen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb hierover eerder al een aantal opmerkingen in de richting van mevrouw Van Tongeren gemaakt, waarbij de parallel tussen mijn sportieve prestaties en de ambitie van Schiphol niet terecht is, omdat mijn ambitie voor de gele trui in het verleden ligt, terwijl de ambitie van Schiphol in de toekomst ligt. De toekomst van Schiphol, als het gaat om het klimaatneutraal worden, is gelegd op 2020. Dat is overigens een jaartal dat op tal van onderwerpen als het gaat om klimaat bij ons terugkomt. Schiphol moet dus binnen negen jaar klimaatneutraal zijn. Ik heb al gezegd dat niet alleen Schiphol dat wil, maar ook Eindhoven. Dan kijk je dus naar technologische ontwikkelingen. Dat is iets waar Schiphol zeer nadrukkelijk nu ook al aan werkt. Ik ben er heel recent nog geweest. Als je kijkt naar wat er is geïnvesteerd, ook op het gebied van duurzaamheid, zuiniger werken en lichter materiaalgebruik, dan verbaas je je over wat er nu al kan. Die stap is technologisch al gezet en er wordt nog volop verder aan gewerkt. Er is ook sprake van een aantal marktconforme maatregelen. Dan moet je denken aan datgene wat in het kader van ETS wordt opgepakt. Ik wijs verder op het luchtverkeersmanagement. Ik heb al gewezen op de Far back overeenkomst met andere landen, maar ik kan ook verwijzen naar de Single European Sky. Ook Schiphol is daar namelijk een belangrijke speler in. Daarnaast wijs ik op de toepassing en het gebruik van duurzame brandstoffen. Dat zijn vier elementen waarlangs Schiphol met de verschillende partners die op Schiphol actief zijn, werkt aan de ambitie om Schiphol zo klimaatneutraal mogelijk te maken. Dat is echter geen kleine opgave. Ik ben er enthousiast over dat men dit oppakt en dat men vooroploopt in de wereld. Dat is iets wat mij en de Kamer zou moeten aanspreken.

In algemene zin heb ik al aangegeven dat de structuurvisie en de luchtvaartnota even op zich hebben laten wachten. Ik had die kwesties graag eerder willen aanpakken. Wij hoeven het echter niet meer te hebben over het feit dat de Kamer het een tijdje rustig aan heeft gedaan. De structuurvisie leidt heel concreet tot een actieplan Mainport Schiphol 2.0. Ik zeg de heer Slob toe dat het actieplan dit jaar gereed is en dat de Kamer het actieplan in de loop van het jaar zal ontvangen. De heer Slob wees er ook op dat luchtvaart de tweede vestigingsfactor is in de Randstad. De eerste vestigingsfactor omvat een complex van factoren, variërend van de factor arbeid tot en met de factoren financiën, fiscaliteit, bereikbaarheid en wonen. De bereikbaarheid heeft te maken met de positie van Schiphol. Datgene wat de mainport Schiphol zo aantrekkelijk maakt, wordt bepaald door dat complex aan factoren.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De structuurvisie is belangrijk voor het maken van ruimtelijk-economische keuzes. Op basis van de structuurvisie wordt een ruimtelijk-economisch actieplan opgesteld. Is dat de volgorde-lijkheid en gebeurt dat dit jaar?

Staatssecretaris **Atsma**: Het actieplan komt dit jaar onder gezamenlijke verantwoordelijkheid van meer bewindslieden. Dat mag duidelijk zijn. De provincie Noord-Holland is er ook nauw bij betrokken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het actieplan komt voort uit een ruimtelijk-economische structuurvisie. Dan ben ik helemaal gerustgesteld.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat klopt. Daarmee heb ik de meeste vragen van de heer Slob van een reactie voorzien.

Ik heb al gezegd hoe ik aankijk tegen de ontwikkeling van andere luchthavens naast Schiphol. De heer Bashir heeft daar een andere mening over. Die zal niet zijn veranderd. Ik vind het geen enkel probleem dat low cost carriers ook een aantal andere luchthavens als thuisbasis krijgen. De heer Bashir heeft gevraagd welke alternatieven er nog meer zijn als het gaat om het verplaatsen van A naar B. Hij sprak over de trein. De trein is

een alternatief op het moment dat die concurrerend is qua tijd, plaats en prijs, maar dat wordt volledig door de markt bepaald. Iedereen maakt wat dit betreft een individuele afweging. Er wordt in toenemende mate gebruik gemaakt van de trein naar Parijs, zeker van de snelle treinverbinding naar Parijs. Dat is goed, dat is prima. Tegelijkertijd hebben wij hier het nodige van gevonden. De Kamer heeft hier in een ander verband verscheidene debatten over gevoerd en ik meen mij te herinneren dat er nog een komt. Ik stel vast dat waar verplaatst wordt via de lucht, over het algemeen niet direct sprake is van overheidssteun. Het gaat om private partijen die hun geld uit de markt halen.

Volgens mij heb ik de vragen van mevrouw Van Veldhoven beantwoord, op de vraag over de kruissubsidiëring na.

De voorzitter: De heer Bashir heeft nog een vraag.

De heer **Bashir** (SP): Mijn vragen over het meten van geluid zijn niet beantwoord. Tegelijkertijd wil ik een opmerking maken over het feit dat de overheid wel degelijk kerosine voortrekt door er geen accijnzen op te heffen. Er is wel degelijk sprake van marktverstoring door het beleid met betrekking tot spoor enerzijds en luchtvaart anderzijds.

Staatssecretaris **Atsma**: Wat de geluidsmetingen betreft, als er een beter systeem is dan tot nu toe gehanteerd is, zijn wij de eersten die zeggen: daar gaan wij naar kijken. Op basis van de bevindingen van Alders, heel recent, en wat Alders gedaan heeft ter voorkoming van geluidsbelasting in algemene zin, zeg ik: dit is een belangrijke stap vooruit. Je ontkomt er niet aan om te kiezen voor een model dat werkbaar is. Wij hebben vastgesteld dat het oude model nogal wat haken en ogen had en onbetrouwbaar was. Daarom hebben wij ook aan Alders gevraagd om met de bewoners uit de regio te kijken naar een systeem waarmee enerzijds Schiphol gefaciliteerd kan worden en anderzijds de overlast beperkt kan worden. Ik ben blij dat de uitkomst voor alle betrokkenen tot nu toe een plus is. Ik ben er niet van overtuigd dat er op dit moment een beter alternatief is. Als dat er zou zijn, zouden wij dat zeker al hebben benut. Ik heb de discussie die de Kamer deze week met alle betrokkenen heeft gevoerd, niet zo direct gevolgd, maar ik vind dat de kwartaalrapportages – op basis hiervan kun je weten wat de effecten zijn van de nieuwe methodiek – daadwerkelijk moeten worden geleverd. Het gaat dan niet alleen om de stappen die wij zetten op het gebied van CDA's, maar ook om de stappen op andere terreinen. Ik verwacht de eerste kwartaalrapportage in maart te ontvangen. Ik zal ervoor zorgen dat deze onverwijld naar de Kamer gaat. Daarnaast staan wij continu in contact met alle betrokkenen. Dat geldt in het bijzonder voor Alders.

De heer **Bashir** (SP): Als je kunt meten, moet je volgens mij ook meten in plaats van berekenen. Ik heb een brief van Natuur & Milieu in handen waarin verwezen wordt naar een rapport van de CDV uit januari 2006. Hierin wordt gesteld dat heel nauwkeurig, binnen één decibel gemeten kan worden.

Staatssecretaris **Atsma**: Meten kan wel, maar je moet ook kunnen handhaven en daar worstelen wij nu mee. Meten kunnen wij, je kunt zelfs op internet zien hoe de verschillende meetpunten hun signaal afgeven. Het gaat erom dat je een handhavingstelsel hebt op basis van wat er daadwerkelijk gebeurt. Daarom ben ik ook blij dat Alders via de tafel met het enkele maanden geleden geïntroduceerde normen- en handhavingstelsel is gekomen. Wij hopen dat de overlast voor de omwonenden hierdoor significant terugloopt. Wij hopen dat de effectiviteit zodanig is dat ook Schiphol en de maatschappijen ermee uit de voeten kunnen. Tot nu toe zijn de signalen gelukkig positief. Wij houden de vinger echter aan

de pols. Het oude systeem hebben wij niet weggegooid. Wij blijven voortdurend alert, vandaar dat wij per kwartaal rapportages krijgen. Het is een experiment, daar moeten wij ons goed van bewust zijn.

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

De **voorzitter**: U hebt uw interrupties gehad. Anders krijgen wij geen tweede termijn meer. Wij moeten nu echt een beetje tempo gaan maken.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik zou ingaan op de vraag van mevrouw Van Veldhoven over de kruissubsidiëring. In mijn eigen woorden samengevat: hoe ga je om met het feit dat op een luchthaven als Schiphol een deel van de inkomsten via de winkels wordt vergaard en een deel via andere geldstromen? En mag dat, mag je elkaar van inkomsten voorzien en hoe gaan wij daar in de toekomst mee om? Dat via de tweede geldstroom de primaire activiteit van inkomsten mag worden voorzien, is helder. Je mag investeren mede op basis van de inkomsten die uit onroerend goed dan wel de winkels zijn binnengehaald. Op de vraag in hoeverre wij daar de komende tijd echt beleid op gaan maken, komen wij in de loop van het jaar terug. Ik heb al gewezen op het vijfjarenplan. Ik vind dat dit ook een zorgvuldige afweging is. Deze discussie is ook aan de orde geweest toen de heer Haverkamp over zijn 50,1% sprak. Het is dus geen nieuwe discussie. Als het gaat over de wijze waarop de middelen worden ingezet, is het in de eerste plaats aan Schiphol zelf om met voorstellen te komen. Dat het kan en mag, is echter helder. Binnen de EU-begrenzing zitten er geen begrenzers op.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het zou heel fijn zijn als de staatssecretaris kan toezeggen dat hij zijn nadere uitwerking van het beleid ook in de internationale context plaatst. Hoe is het op andere luchthavens, wat wordt daar gedaan en waarom wijkt Nederland daar wel of niet van af? Ik had ook nog een paar korte vraagjes gesteld, maar misschien wil de staatssecretaris daarop later terugkomen.

Staatssecretaris **Atsma**: Wij hebben een overzicht hoe het op andere luchthavens is. Dat is in het verleden al aan de Kamer gemeld. Ik kan bekijken of het geactualiseerd kan worden. Wellicht is het goed om dit de komende zomer bij het plan van aanpak voor Schiphol te voegen. Dan heeft men het in een keer op tafel en dan is er de mogelijkheid om erop terug te komen. Ik kijk even naar rechts ... Het is geen probleem om dat met u te delen.

De **voorzitter**: De staatssecretaris rondt zijn betoog af met de beantwoording van de resterende vragen van de heer Graus.

Staatssecretaris **Atsma**: De heer Graus maakte opmerkingen over de positie van Schiphol en de betekenis van de blauwe vleugels. Uit alles wat wij in de Luchtvaartnota hebben verwoord, mag blijken dat wij zeer hechten aan een sterke mainportfunctie van Schiphol met het koesteren van de hub- en netwerkfunctie van onze maatschappijen. Dat Air France-KLM op Schiphol een van de grote dragende partijen is, is volstrekt duidelijk. Ik kan dat alleen maar onderstrepen. Met de heer Graus ben ik van mening dat je ervoor moet zorgen dat er internationaal sprake is van een gelijk speelveld. Daaraan moeten wij niet tornen. Over de milieunormen die van toepassing zijn op wat zich op onze luchthavens afspeelt, hebben wij het nodige gewisseld. Ik heb niets meer toe te voegen aan hetgeen ik heb gezegd over de regionale luchthavens. Tegen de heer Graus en de heer Haverkamp zeg ik dat het mijn vaste overtuiging is dat er met het oog op de traumahelikopters een oplossing

moet en kan worden gevonden voor wat zich de afgelopen weken heeft geëtaleerd. Er was een discussie over de vraag of helikopters kunnen landen bij ziekenhuizen. Wij moeten alles uit de kast halen om een oplossing te vinden. In geval van nood is er geen enkel probleem. Ik zeg het nog maar eens. 24 uur per dag en 7 dagen per week kan er worden gevlogen. Dat kon en dat kan. Alleen de wensen die twee ziekenhuizen bij ons naar voren hebben gebracht, betreffen een andere vraag. Daarbij spelen elementen als veiligheid een belangrijke rol. Ik heb de heer Baksteen gevraagd om op korte termijn te rapporteren. Wij hebben in de brief gemeld dat dit in het eerste kwartaal van dit jaar zal gebeuren. Ik hoop dat dit absoluut voor het einde van het eerste kwartaal zal zijn gebeurd. Ik zal de Kamer dan ook onverwijld van een reactie voorzien. Mijn inzet moge helder zijn, maar het moet wel kunnen en het moet verantwoord zijn.

De heer Haverkamp heeft in het verlengde van het amendement dat hij in een eerder debat heeft ingediend, gevraagd naar de Crisis- en herstelwet. Dit kabinet is voornemens om de Crisis- en herstelwet permanent te maken. Datgene wat de heer Haverkamp ter zake heeft aangegeven nemen wij een-op-een daarin over, omdat dit de regionale luchthavens koppelt aan Schiphol.

De heer **Graus** (PVV): Met betrekking tot de traumahelikopters is het natuurlijk ook heel vaak zo dat een trauma-arts ter plekke komt en vervolgens niet bij een ziekenhuis landt omdat de gewonde per ambulance vervoerd wordt. Dan is de trauma-arts in ieder geval wel snel ter plekke om iemand te stabiliseren.

Wat betreft het level playing field zou ik nog willen wijzen op een werkbezoek dat wij onlangs met een paar collega's hebben gebracht aan de KLM. Het schijnt dat KLM koploper is op het gebied van milieueisen en dat soort zaken. Nu is mijn vraag aan de staatssecretaris om ook op Europees niveau ervoor te pleiten dat KLM privileges krijgt ten opzichte van andere maatschappijen die met vieze, stinkende en vervuilende motoren werken en die achterlopen. Dat vind ik iets waar de staatssecretaris zich voor moet inzetten.

Staatssecretaris **Atsma**: Over de traumahelikopters hebben wij geen verschil van mening. Deze helikopters vliegen inderdaad regelmatig uit om te stabiliseren en vervolgens blijkt dan dat de patiënt met de reguliere ambulance naar het ziekenhuis vervoerd kan worden. De functie is in ieder geval helder. Wij nemen dat punt ook mee zodra er duidelijkheid komt van de commissie.

Schiphol en KLM willen beide voorloper zijn als het gaat om duurzaamheid en milieu. Ik heb zo-even in de richting van mevrouw Van Tongeren al aangegeven wat de agenda is voor de komende jaren. Dat gelijke speelveld moet je natuurlijk altijd in de gaten houden, maar Schiphol kan wel over belastende vliegtuigen zeggen dat ze die daar niet meer willen. Dat is iets wat kan en moet gebeuren. Dat is op dit moment staand beleid. KLM is in die zin een goede uitzondering; die neemt namelijk het voortouw bij het vliegen met materieel dat niet van gisteren of vandaag maar van morgen is. Het is dan aan ons om ervoor te zorgen dat het gelijke speelveld in Europa wordt bewaakt. Daar mag u ons ook op aanspreken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik had nog een vraag over de Geschillencommissie luchtvaart die wat ons betreft van groot belang is voor de consumenten.

Staatssecretaris **Atsma**: Als je wilt garanderen dat iedereen op dezelfde manier wordt behandeld, moet je ervoor zorgen dat er een wettelijk kader komt. Dat betekent dat je maatschappijen die zich niets aantrekken van

datgene wat we via de geschillencommissie willen regelen, moet kunnen dwingen. Dat kan alleen via een wettelijk kader. Ik heb goed geluisterd naar eerdere opmerkingen in de Kamer. Mijn voornemen is ook om het aldus in te richten.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb twee vragen die nog niet beantwoord zijn. De eerste betreft de KNVvL en de status ervan bij bepaalde overleggen. De tweede betreft de positie van de regionale luchthavens Maastricht en Eelde, in de zin dat het luchthavens van nationale betekenis blijven.

Staatssecretaris **Atsma**: Wij hebben op het ministerie halfjaarlijks overleg met de KNVvL teneinde de kleine luchtvaart heel direct bij de verdere invulling van het beleid te betrekken. Het is overigens niet zo dat ze een plek krijgt aan de Alderstafel. Dat lijkt mij ook niet zinvol. Het is een heel brede belangenclub met 14 000 tot 15 000 leden, met gebruik door heel Nederland van de verschillende velden. Daar moeten we wel degelijk oog en oor voor hebben. Ik bevestig nog eens dat dit overleg halfjaarlijks plaatsvindt op het ministerie.

De tweede vraag betreft de positie van Maastricht, Twente en Eelde. Naar aanleiding van de vraag van de heer Slob naar de 35 000 bewegingen richting Lelystad, heb ik gezegd dat ik het goed vind dat de heer Alders nog eens nagaat wat de betekenis van de andere luchthavens is. Eerst moet de luchthaven echter zelf de vraag gesteld worden: wat zou u kunnen betekenen voor het versterken van de mainportfunctie Schiphol? Vergeet niet dat wat wij hebben afgesproken en vastgelegd over Eindhoven en Lelystad vooral is bedoeld om de netwerkfunctie van Schiphol te versterken. Daar hebben zij een actieve rol in te spelen. Dat willen zij ook. Het kan goed zijn dat ook de andere luchthavens een vergelijkbare rol voor zichzelf zien. Het is iets meer decentraal, dus je kunt het niet een-op-een omzetten. Als zij een rol voor zichzelf weggelegd zien, nodig ik ze graag uit om dat aan te dragen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren heeft nog een laatste vergeetpunt?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ja, over de hsl. De onderbouwing van de hsl destijds was dat vluchten op de korte afstand ook per spoor afgewikkeld konden worden. De fractie van GroenLinks stelt voor om na te denken over een geïntegreerd boekings- en incheckstelsel. Wanneer je bijvoorbeeld naar Charles de Gaulle toe moet, ben je sneller uit met de trein dan wanneer je vliegt en weer over moet stappen en in moet checken op een intercontinentale vlucht. Is de staatssecretaris het met mij eens dat wij dit zouden moeten aanmoedigen en dat wij dit voorstel in Europees verband moeten inbrengen?

Staatssecretaris **Atsma**: Dan heb je met meerdere bedrijven te maken, zelfs met meerdere landen. Ik begrijp uw vraag, maar het is ten principale aan de bedrijven om dit als ambitie op te pakken. Daar ga ik niet in sturen. Ten eerste is dat lastig, want op het moment dat je dat zou willen doen, komt meteen de vervolgvraag: wat heeft u ervoor over? Nou, daar hebben we niets voor over. Het is aan de bedrijven zelf om dat op te pakken. Als je dat voor Nederland doet, moet je het eigenlijk ook voor de andere aangrenzende landen doen. Dan wordt het al een stuk ingewikkelder. De bedrijven luisteren mee en er is op korte termijn nog een debat over de HSA. Dus ik stel voor dat mevrouw Van Tongeren die vraag dan nog eens stelt. Dan hebben alle betrokken partijen die vraag gehoord.

De **voorzitter**: De heer Huizing heeft nog een laatste vraag.

De heer **Huizing** (VVD): Het is mogelijk dat ik het antwoord gemist heb in de brij van antwoorden. Ik heb de staatssecretaris een vraag gesteld over de uitplaatsing van de zweefvliegers bij Eindhoven.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat antwoord hebt u inderdaad gemist, want ik heb het niet gegeven. Excuus daarvoor. Het is vooral een zaak tussen de provincie en de zweefvliegers. Het is niet aan ons om dat op te lossen. Ik ben graag bereid om dit als aandachtspunt op tafel te leggen. Ik neem aan dat dit kan helpen, maar ik kan niet een, twee, drie de oplossing voorzien voor de regio Brabant. Dat is toch echt iets wat vanuit het Brabantse opgepakt moet worden. Maar een steuntje in de rug wil ik altijd geven.

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris voor zijn beantwoording in eerste termijn.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De **voorzitter**: De leden krijgen in de tweede termijn drie minuten spreektijd per persoon met inbegrip van het indienen van eventuele moties.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Prognoses kloppen niet, Alderstafels hebben onvoldoende draagvlak, geluidsmetingsystemen zijn niet goed of het is niet eerlijk. Ik vraag mij af wat dan wel de antwoorden zijn en hoeveel jaar wij nog doorgaan met overleg. Alleen maar kritiek van de zijlijn en geen alternatieven en geen oplossingen. Dit heb ik vandaag helaas veel gehoord.

Ik ben van mening dat er een zorgvuldig proces aan de nota is voorafgegaan. Het voortdurend ter discussie stellen van prognoses of uitgangspunten leidt maar tot één ding, namelijk stilstand. Stilstand zal ertoe leiden dat wij de prognoses niet zullen halen. Dat is slecht voor de luchtvaartsector en dus voor de economie. De VVD kiest ervoor om wel actie te ondernemen. Wij willen graag vooruitkijken en denken in oplossingen in plaats van in problemen. Ik heb dit al eerder gezegd. Uiteraard moeten wij de koers bijstellen als dat nodig is, maar dan wel tijdens de vlucht.

Nu is de vraag alleen nog: wie doet wat en wanneer. Natuurlijk is er een volgorde der dingen. Daarom roep ik de staatssecretaris op om plannen van aanpak met actiepunten op te stellen en daarbij vooral tijdspaden te geven. Hij heeft dit toegezegd en ik dank hem daarvoor. Hij heeft dit ook gedaan voor Lelystad, maar toch dien ik nog een motie in om het belang van actie voor de luchthaven Lelystad te benaderen. Ik doe dit mede namens de heer Haverkamp.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vliegveld Lelystad nu geen luchtverkeersleiding heeft en er mede daardoor geen gebruik gemaakt kan worden van ILS;

voorts constaterende dat er reeds lange tijd een discussie gaande is over het luchtruimontwerp, waarbij er oplossingen gevonden moeten worden voor het gebruik van vliegveld Lelystad, het verzamelpunt van vliegtuigen die gaan landen op Schiphol en het militaire luchtruim;

spreekt als haar mening uit dat vliegveld Lelystad een verkeersleiding nodig heeft, ook om te voldoen aan het Aldersadvies en dat er duidelijkheid moet komen over het luchtruimontwerp;

verzoekt de regering om:

1. stappen te ondernemen richting een eigen luchtverkeersleiding voor Lelystad dan wel een luchtverkeersleiding gezamenlijk met Schiphol;
2. als alternatieven expliciet mee te nemen de mogelijkheid van een gezamenlijke TMA alsmede het financieringsmodel voor luchtverkeersleiding zoals deze ook geldt voor de luchthaven Maastricht;
3. duidelijkheid te scheppen over het luchtruimontwerp en de onderscheiden bevoegdheden van de militaire en civiele luchtverkeersleiding;
4. met de exploitant in overleg te treden over de noodzakelijke investeringen en het bijbehorend tijdpad voor een tijdige implementatie van het Aldersadvies Schiphol;
5. de Kamer hier voor 15 juni 2011 over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 50 (31 936).

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. De CDA-fractie onderschrijft het belang van de Aldersakkoorden en de maatregelen die daaruit voortvloeien. Ik dank de staatssecretaris voor de toezegging dat hij de Kamer nog een notitie over de selectiviteit zal toesturen. Hetzelfde geldt voor de toezeggingen voor een analyse van de luchthaven Hilversum. In die discussie kan misschien de rol van de KNVvL worden meegenomen. Dan kunnen wij zien hoe het besluitvormingsproces in de praktijk verloopt. Verder kan ik hem met betrekking tot de historische luchtvaart aanraden een boeiend werkbezoek te brengen aan Lelystad. De heer Huizing heeft mede namens mij een motie ingediend, maar ik zal er zelf nog drie indienen. Ik begin direct met voorlezen, want ik ken de strengheid van de voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de heer Alders in 2010 een advies heeft uitgebracht over de gefaseerde ontwikkeling op de luchthaven Eindhoven tot 25 000 extra vliegbewegingen in 2020;

constaterende dat het kabinet het Aldersadvies Eindhoven heeft omarmd en onderschrijft dat het totale advies een geheel en ondeelbaar is;

constaterende dat het pakket dat nu voorligt voor alle betrokken partijen winst- en verliespunten biedt, maar door het merendeel van de betrokken partijen wordt gesteund en gedragen omdat een balans is bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperking, verbetering van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven;

constaterende dat het advies ruimte biedt voor de duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport, een duurzame ontwikkeling die aansluit bij de ambitie van de Brainport als economische en technologische topregio;

constaterende dat betrokken partijen hebben aangedrongen op een voortvarende uitvoering van de aangegeven business case onder voorwaarde van uitvoering van de weergegeven maatregelen op het terrein van regionale inpassing;

verzoekt de regering om de implementatie van de business case en de omzetting van de luchtverkeersbesluiten voortvarend ter hand te nemen en deze zo veel mogelijk aan te laten sluiten bij de besluitvormingsprocedures zoals deze gelden voor de luchthaven Schiphol en voor 1 juli 2011 met een plan van aanpak en een tijdpad te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Haverkamp en Huizing. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 51 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ook de Alderstafel Schiphol heeft gekozen voor het optimaal benutten van de schaarse capaciteit op Schiphol voor het mainportgebonden verkeer;

constaterende dat er op dit moment geen prestatie-eisen gesteld worden aan de Schiphol Group met betrekking tot de bijdrage aan de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol;

constaterende dat de bestaande formele verhoudingen tussen de rijksoverheid en de Schiphol Group onvoldoende toegesneden zijn op de verantwoordelijkheid van het Rijk voor het borgen van het nationale belang van de netwerkqualiteit op de mainport Schiphol;

verzoekt de regering:

- te onderzoeken hoe de formele verhoudingen tussen de rijksoverheid en de Schiphol Group zodanig aangepast kunnen worden dat het Rijk het behoud en de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol zeker kan stellen;
- in deze beschouwing tevens de mogelijkheid te betrekken dat het aandeelhouderschap en de exploitatievergunning van de Schiphol Group binnen de rijksoverheid in een hand worden gelegd;
- de Kamer voor 1 juli 2011 op de hoogte te stellen over de wijze waarop invulling gegeven wordt aan het publiek aandeelhouderschap,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Haverkamp. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 52 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) met de militaire luchtverkeersleiders een intentieovereenkomst heeft gesloten voor verdere samenwerking;

constaterende dat voor de implementatie van de Aldersakkoorden verdergaande innovaties op het gebied van luchtverkeersleiding nodig zijn;

overwegende dat het rapport van Roland Berger aangeeft hoe de sturing en innovatie vanuit LVNL gestimuleerd kan worden;

verzoekt de regering om de Kamer voor 1 mei 2011 te informeren hoe om te gaan met de Continuous Descent Approach, verdere integratie van militair-civiel luchtruim, de integratie van militair-civiele luchtverkeersleiding en de aanbevelingen van het rapport van Roland Berger,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Haverkamp. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 53 (31 936).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De GroenLinks-fractie was blij om te horen dat ook alle doelstellingen op het gebied van klimaat, milieu en lawaai uit deze nota zullen worden uitgevoerd en dat wij op verzoek van de heer Huizing ook een tijdpad krijgen voor de uitvoering. Ook waren wij blij om te horen dat in 2020 Schiphol op de grond en in de lucht klimaatneutraal zal zijn. Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Luchtvaartnota uitgaat van een marktvaart van 580 000 vliegbewegingen in Nederland in 2020 of kort daarna, wat volgens SEO nog haalbaar is bij een hoge economische groei van 2,7% per jaar in de komende tien jaar;

constaterende dat Alders in zijn laatste berekening van 1 oktober 2009 uitgaat van maximaal 2% groei van het vliegverkeer op Schiphol per jaar;

overwegende dat in 2010 er op Schiphol 386 000 vliegbewegingen waren en dat daarmee uitgaande van de meest optimistische berekening de grens van 485 000 vluchten op zijn vroegst pas in 2022 wordt bereikt;

verzoekt de regering:

- binnen vier maanden en vervolgens jaarlijks een onderbouwde geactualiseerde prognose van de realistisch te verwachten groei van

het aantal vliegbewegingen in 2020 en verder te laten maken door SEO of de gezamenlijke planbureaus om nut en noodzaak van uitplaatsing te bezien;

- hierbij op basis van de vier WLO-scenario's verschillende scenario's door te laten rekenen en niet alleen rekening te houden met het economisch meest optimistische scenario;
- in deze geactualiseerde prognose rekening te houden met de introductie van het emissiehandelsstelsel, het effect van het open sky-verdrag met de VS, de consolidatie van luchtvaartmaatschappijen, de hogere olieprijs, de opgekomen concurrerende hubs in het Midden-Oosten en het verbeterde hsl-net in Europa;
- deze uitkomst mee te geven aan de regionale Alderstafels die overleggen over uitplaatsing,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, Slob en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 55 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij het besluit om de hogesnelheidslijn aan te leggen benadrukt is dat hiermee een goed alternatief voor vluchten naar Brussel en Parijs tot stand kwam;

overwegende dat de ernstige financiële problemen bij de High Speed Alliance illustreren dat deze ambitie vooralsnog onvoldoende uit de verf komt;

constaterende dat het vooralsnog ook ontbreekt aan diensten en voorzieningen die reizigers uitnodigen trein en vliegtuig te combineren op hun reis;

verzoekt de regering, zich er in Europees verband voor in te spannen dat diensten voor hogesnelheidstreinen en vliegverkeer geïntegreerd worden aangeboden aan de consument,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, Slob, Bashir en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 54 (31 936).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Dan nu mijn laatste motie, een echte handreiking aan de staatssecretaris! Ik sluit namelijk aan bij zijn slotwoorden.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat NO_x, dat door vliegtuigen wordt uitgestoten, zorgt voor lokale luchtvervuiling en in hoge luchtlagen een aanzienlijke bijdrage levert aan de opwarming van de aarde;

constaterende dat het systeem met gedifferentieerde start- en landingsgelden al naar gelang een vliegtuig meer of minder lawaai maakt goed werkt en heeft geleid tot een minder lawaaiige vloot op Schiphol;

overwegende dat deze systematiek ook kan worden gebruikt om relatief schone vliegtuigen te bevoordelen boven vliegtuigen met meer emissies;

constaterende dat het onderzoeksbureau CE (Delft) een dergelijk systeem kwalificeert als «effectieve manier om luchtvervuilende emissies van vliegtuigen terug te dringen»;

constaterende dat in Zwitserland en Zweden al ervaring is opgedaan met het differentiëren van landingsgelden op basis van NO_x-uitstoot van vliegtuigen;

verzoekt de regering, voor de zomer met voorstellen te komen om op Nederlandse luchthavens een systeem te introduceren van gedifferentieerde start- en landingsgelden op basis van NO_x-uitstoot van vliegtuigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 56 (31 936).

Dan nu de heer Slob, die namens de fracties van de ChristenUnie en de PvdA het woord voert.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik bedank de staatssecretaris voor zijn uitgebreide beantwoording in eerste termijn.

Ik moet een verzuim goed maken. In eerste termijn vergat ik namelijk mijn waardering uit te spreken voor het feit dat het derde geluidsisolatieproject rond Schiphol zijn afronding nadert. Na de problemen met GIS-2, waarmee de huidige minister als staatssecretaris nog de nodige ervaring heeft opgedaan, is dat heel goed nieuws. Ik vond het op zijn plaats om dat hier tot uitdrukking te brengen.

Voorzitter, ik zal namens de PvdA-fractie twee moties indienen en drie namens de fractie van de ChristenUnie. Ik ga het heel snel doen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het van belang is om ook de geluidshinder voor de bewoners in het buitengebied van Schiphol zo veel mogelijk te beperken;

overwegende dat het van belang is, in de toekomst meer glijvluchten langs vaste naderingsroutes mogelijk te maken waardoor de geluidshinder voor de bewoners in het buitengebied van Schiphol aanzienlijk kan worden teruggedrongen;

overwegende dat het experiment nieuwe normen- en handhavingstelsel op het punt van meer glijvluchten onvoldoende ruimte en stimulans biedt voor hinderbeperking in het buitengebied van Schiphol;

verzoekt de regering om te bevorderen dat in het experiment nieuw normen- en handhavingstelsel meer glijvluchten langs vaste naderingsroutes worden gerealiseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob en Dijkma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 57 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat per 1 november 2010 het nieuwe normen- en handhavingstelsel in combinatie met Vliegen Volgens Afspraak (VVA) van start is gegaan, als experiment voor twee jaar;

overwegende dat het VVA een voor buitenstaanders complexe set aan regels is ten aanzien van de preferentiële baankeuze, waarbij de keuzes in de praktijk door LVNL gemaakt worden, en die keuzes niet op voorhand transparant zijn;

overwegende dat ook dit stelsel daarmee het risico loopt wantrouwen op te roepen en uiteindelijk failliet te worden verklaard;

overwegende dat in het nieuwe stelsel na 2012 de individuele rechtsbescherming, met name ten aanzien van de regionale spreiding van de geluidshinder, dreigt te vervallen indien het experiment als geslaagd wordt beoordeeld;

overwegende dat zelfs in het rapport van Michiels niet uitgesloten kon worden dat er toch ontoelaatbare lokale overbelasting in sommige woonkernen ontstaat;

voorts overwegende dat het voldoen aan de criteria van het experiment tot 1 november 2012 niets zegt over de periode daarna;

verzoekt de regering, het stelsel met 35 handhavingpunten niet als tijdelijk back-upsysteem, maar als permanent back-upsysteem te handhaven na 1 november 2012, zodat te allen tijde een vergelijking kan worden gemaakt met de situatie in het oude systeem, en eventuele lokale overbelasting alsnog tegengegaan kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob en Dijkma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 58 (31 936).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Dan nu de moties die ik namens de fractie van de ChristenUnie indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Luchtvaartnota voor het realiseren van een selectieve verdeling van verkeer uitgaat van het beperken van het verkeersaanbod in de nacht en de vroege ochtend op Schiphol, stimulerende maatregelen van de sector en het creëren van ruimte op regionale luchthavens voor niet-mainportgebonden verkeer;

overwegende dat het Rijk met de voorgestelde maatregelen geen directe invloed heeft op het daadwerkelijk realiseren van uitplaatsing van niet-mainportgebonden luchtvaartverkeer;

overwegende dat selectiviteit tijdig moet worden toegepast om te voorkomen dat Schiphol geen groeiruimte meer heeft voor mainportgebonden verkeer, maar dat het niet wenselijk is dat er wordt uitgeplaatst naar regionale luchthavens op het moment dat dit gezien de groei van Schiphol nog niet noodzakelijk is;

overwegende dat er nog geen voorstel ligt van de sector voor de toewijzing van slots waarbij het hub- en mainportgebonden verkeer wordt gestimuleerd;

verzoekt de regering:

- de Kamer binnen een jaar te informeren over het nieuwe systeem van slottoewijzing;
- met de sector binnen een jaar afspraken te maken over het groeipad van de uitplaatsing in relatie tot het totaal aantal gerealiseerde vluchten per jaar, deze afspraken te monitoren en de Kamer hierover jaarlijks te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 59 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op de rol van treinverkeer binnen Europa als duurzaam alternatief voor kortere vluchten in de Luchtvaartnota nauwelijks wordt ingegaan;

constaterende dat er plannen zijn om een directe hsl-verbinding met Londen op te zetten;

verzoekt de regering, uiterlijk in 2012 een actieplan op te stellen om de modal split op afstanden tot 800 km vanaf Utrecht te vergroten ten gunste van het treinverkeer en hierbij samen te werken met Frankrijk, België, Duitsland, Luxemburg en Groot-Brittannië,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Van Tongeren, Bashir en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 60 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het onwenselijk is dat bewoners rondom regionale luchthavens te maken krijgen met (een toename van) nachtelijk vliegverkeer;

verzoekt de regering, met een voorstel te komen dat de sluiting van alle regionale luchthavens regelt tussen 23.00 uur en 07.00 uur met inachtneming van een eventuele extensieregeling voor verlate vluchten en het geval dat er op dit punt een akkoord is met bewonersorganisaties en omliggende gemeenten om toch vluchten na 23.00 uur toe te staan en dit vast te leggen in de luchthavenbesluiten van deze luchthavens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Van Tongeren en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 61 (31 936).

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik stel even specifiek een vraag over twee luchthavens. De luchthaven Rotterdam heeft nu een openstelling voor de nacht, voor bijvoorbeeld de traumahelikopters en regeringsvliegtuigen. De luchthaven Schiphol heeft die ook voor het intercontinentale verkeer. Hoe verhoudt een en ander zich tot de motie van de heer Slob?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb ruimte gelaten voor eventuele uitzonderingen. Als daarover overleg is geweest en daartoe met elkaar is besloten, dan is dat geen enkel probleem. Dit moet echter de algehele regel zijn: tussen 23.00 uur en 07.00 uur met inachtneming van een eventuele extensieregeling.

De **voorzitter**: Dat is toch aardig in de richting van de heer Haverkamp.

De heer **Haverkamp** (CDA): Nee, want de toevoeging van de heer Slob luidt: overleg met de bewoners. Welke bewoners bepalen of de trauma-helikopter al dan niet mag landen? Kan één bewoner zeggen: ik heb er geen zin in, dus stop er maar mee?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Dit punt is vandaag volgens mij al een aantal keren aan de orde geweest. Over traumahelikopters en het zorgen voor veiligheid bij ongelukken en calamiteiten zijn sowieso al afspraken gemaakt. Daar fietst dit niet tussendoor.

De **voorzitter**: Dat is bij dezen dan nog een keer bevestigd. Het woord is aan de heer Bashir van de SP-fractie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank allereerst de staatssecretaris voor de beantwoording hoewel ik het niet altijd met hem eens was. Het leek wel alsof wij hier niet de Luchtvaartnota maar de luchtfietsnota bespraken. De getallen waarop de staatssecretaris groei van de lucht-havens baseert, zijn niet reëel, zeker niet vergeleken met het recente verleden. Ik zie dan ook graag dat die prognoses worden bijgesteld, niet alleen de kortetermijnprognoses, maar ook de langetermijnprognoses. De staatssecretaris heeft een gedeeltelijke toezegging gedaan maar ik wil dat hij toezegt dat hij ook de langetermijnprognoses jaarlijks bijstelt. Voorzitter. De SP-fractie is niet tegen Schiphol of tegen regionale vliegvelden. Zij is wel tegen exorbitante groei ten koste van alles en iedereen. Er zijn grenzen aan hoeveel overlastgebieden je moet en wilt hebben. Het is effectiever en efficiënter om de groei te bundelen op één locatie, namelijk Schiphol, ook omdat de extra economische impuls voor de regionale vliegvelden nihil is. Ik pleit daarom voor behoud van de regionale afspraken. Ik dien drie moties in; de eerste gaat over de regionale afspraken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er naast de bestaande wetgeving rond Eindhoven Airport een regionale overeenkomst bestaat die het mogelijk maakt heeft dat het aantal vliegbewegingen in tien jaar groeide van 350 000 naar 2 miljoen passagiers, uitgaande van regionale belangen en in harmonie met de omgeving;

overwegende dat deze overeenkomst aangegaan is tot en met het jaar 2014;

van mening dat een nieuwe regionale overeenkomst na 2014 het draagvlak van Eindhoven Airport binnen de regio drastisch kan versterken;

verzoekt de regering, erop toe te zien dat bij nakoming van de afspraken uit de Alderstafel de afspraken uit de regionale overeenkomst nagekomen worden en tevens toe te zien op het tot stand komen van een vervolg op de regionale overeenkomst die ingaat per 1 januari 2015 of zo veel eerder als mogelijk is actief te bevorderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 62 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat geluidshinder rond vliegvelden slechts op basis van modellen wordt vastgesteld;

overwegende dat de techniek op het gebied van onbemande continue geluidsmetingen inmiddels sterk verbeterd is;

van mening zijnde dat de omwonenden recht hebben op bescherming tegen te veel geluid;

verzoekt de regering, in overleg met de lokale overheden een uitgebreid Luistervinkmeetnet tot stand te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir, Slob en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 63 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het huidige stelsel met handhavingspunten te rigide is;

constaterende dat het nieuwe stelsel met vliegafspraken vragen oproept over de lokale geluidsbelasting;

constaterende dat voor de evaluatie van het experiment met het nieuwe stelsel kwantitatieve normen voor de lokale geluidsbelasting ontbreken;

overwegende dat lokale ijkpunten in woongebied in aanvulling op Vliegen Volgens Afspraak een effectief middel kunnen zijn om de bevolking inzicht te geven in en zekerheid over de geluidsbelasting van hun wijk nu en later waardoor de ervaren hinder vermindert;

verzoekt de regering, Vliegen Volgens Afspraak aan te vullen met lokale ijkpunten waarmee vooraf het operationele plan en achteraf de realisatie ervan en eventuele wijzigingen in de VVA-regels kan worden getoetst op het realiseren van de beoogde lokale geluidsbelasting in woonwijken, zodat inzichtelijk wordt hoe het nieuwe stelsel uitwerkt in de praktijk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 64 (31 936).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Ik heb een paar algemene opmerkingen en daarna drie moties, die natuurlijk deels gaan over die opmerkingen.

Ten aanzien van de gegarandeerde hubfunctie krijgen wij graag in de komende brief van de staatssecretaris toch nog wat nadere uitleg over deze afspraken, want wat wordt er nu exact gegarandeerd?

Ten aanzien van de selectiviteit, wij zijn voor, maar wij willen dat het wel zorgvuldig gebeurt. Ik denk dat dat in het belang is van allen. De commissie-Van der Zee schrijft op dit punt: de kaders zijn strak en de marges zijn smal, en waarschuwt expliciet voor te hoge verwachtingen. Nogmaals, staatssecretaris, in het belang van het succes van dit belangrijke beleid krijgen wij graag een «ja, tenzij» in plaats van een «nee, mits» op het punt van het advies van de landsadvocaat.

Op het punt van de key performance indicators willen wij graag dat deze ook expliciet ingaan op duurzaamheid.

Ten aanzien van de Commissie geschillenbeslechting dank ik de staatssecretaris voor zijn wil om dit sterk aan te pakken. Daarbij wil ik alleen wel het punt maken dat laagdrempeligheid van groot belang is. Ik heb op dat punt een motie, maar wellicht kan ik die weer intrekken als de staatssecretaris nog een aanvullende toezegging doet.

Ten aanzien van de traumahelikopters krijg ik graag een reactie op de vermindering van het aantal procedures. Dat was een vraag die nog was blijven liggen. Ik dien ten slotte drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat selectiebeleid essentieel is voor het onderhouden van de hubfunctie en de verdere ontwikkeling van de netwerkqualiteit;

constaterende dat het onduidelijk is hoe binnen het Europees mededingingsrecht, de Europese regels met betrekking tot de interne luchtvaartmarkt, de verordening betreffende de toewijzing van slots en het verbod op staatssteun wel geselecteerd mag worden op aanbieders van vluchten en soorten vluchten om de mainportfunctie of hubfunctie te ondersteunen;

verzoekt de regering, in aanvulling van de initiële raadpleging van de landsadvocaat naar aanleiding van het advies van de commissie-Van der Zee uit 2008, de concrete invulling van de selectiviteit op korte termijn nader te laten onderzoeken door de landsadvocaat en de Kamer hier zo spoedig mogelijk over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 65 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de consument sinds anderhalf jaar via de Geschillencommissie luchtvaart eenvoudig een schadevergoeding bij een luchtvaartmaatschappij kan afdwingen;

overwegende dat op het moment nog niet alle luchtvaartmaatschappijen die op Nederland vliegen zijn aangesloten bij de geschillencommissie;

verzoekt de regering, stappen te zetten die zorgen dat uiteindelijk alle buitenlandse carriers die vliegen op Nederland worden gebonden aan een laagdrempelig geschillentraject en het voortbestaan van de Geschillencommissie luchtvaart ook na 2011 te verzekeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Slob en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 66 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet in de Luchtvaartnota heeft aangekondigd Schiphol meer te willen afrekenen op basis van key performance indicators (KPI's);

overwegende dat naast netwerkkwaliteit ook duurzaamheid een doelstelling voor Schiphol is;

verzoekt de regering, voor Schiphol ook specifieke KPI's te ontwikkelen voor duurzaamheid (specifiek op geluid, CO₂ en stikstofuitstoot) en daar Schiphol op af te rekenen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Slob en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 67 (31 936).

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik houd het kort. Ik dien twee moties in. Ik dank de staatssecretaris voor zijn toezegging, maar wil hij nog kort ingaan op de belofte van Schiphol over een eventuele tariefverlaging? Dan een verduidelijking van mijn interruptie over de KLM en relatief schone vliegtuigen. In de Rotterdamse haven krijgen schone schepen korting als ze aanmeren. Minder schone schepen moeten meer betalen. Aan zo iets kun je ook denken als het om de KLM gaat. Misschien kan de

staatssecretaris zich daar op Europees niveau ook hard voor maken. Hij heeft daar contacten. Hij zit daar af en toe. Op die manier zou hij onze blauwe vogels, die wij allemaal een warm hart toedragen, een groot plezier doen.

Ik heb de staatssecretaris ook gevraagd om, naast nadruk op het economische belang, nadruk te leggen op het nationaal maatschappelijke belang van Schiphol. Om wat dat betreft toch een stok achter de deur te krijgen, al proefde ik een toezegging, dien ik daar een motie over in. Ik dien ook een motie in over de transparante tarifiering. Welke stappen gaat de staatssecretaris ter zake ondernemen? Concreet gaat het om het afschaffen van twee boekhoudingen. De winkels draaien goed als gevolg van al die verplaatsingen van passagiers door luchtvaartmaatschappijen, maar het een staat niet los van het ander. Er moet dus één transparante boekhouding komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om buiten duurzaamheid en economische aspecten, ook het nationale, maatschappelijke belang van Schiphol mee te laten wegen bij de besluitvorming,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 68 (31 936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, bij te dragen aan een spoedige verbetering van de internationale concurrentiepositie van Schiphol door een transparante tarifiering (mede) mogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 69 (31 936).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Graus spreekt over maatschappelijke belangen, maar niet over alles wat te maken heeft met duurzaamheid en economische groei. Welk maatschappelijk belang mis ik?

De heer **Graus** (PVV): In mijn tekst spreek ik over alle luchtvaartgerelateerde banen die bijvoorbeeld de KLM met zich brengt. Die banen hebben een maatschappelijk belang. Ik vind het heel sympathiek dat er wordt gewerkt aan duurzaamheid door dit kabinet, maar mijn fractie en ik

hechten daar iets minder aan. Wij kijken meer naar de economische en maatschappelijke belangen. Vandaar dat ik spreek over luchtvaartgerelateerde banen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat lijkt mij de essentie van het beleid op Schiphol.

De **voorzitter**: Hier laten wij het bij. Ik dank de Kamer voor de tweede termijn. De staatssecretaris heeft verzocht om een korte schorsing, want hij heeft nog niet alle moties. Daar wachten wij even op.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: De staatssecretaris zal de moties op volgorde van indiening behandelen. Daarna geef ik per fractie gelegenheid om één vraag te stellen. Meer tijd is er niet. Dan heeft men in ieder geval nog de kans om een korte vraag te stellen naar aanleiding van de reactie op de moties.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Dank aan de Kamer voor de steun voor wat ik in eerste termijn gezegd heb tijdens de beantwoording. Ook dank voor de vrij brede steun voor de visie die uit de Luchtvaartnota naar voren komt. Voor het gros van de leden is volstrekt helder dat het verder versterken van de netwerkfunctie van Schiphol uitgangspunt van het beleid zou moeten zijn. Ik proef nuanceverschillen ten aanzien van de wijze waarop, maar ik ben blij dat ik in algemene zin geen verschil van inzicht hoor over de vraag of de netwerkfunctie, de hubfunctie van de mainport als uitgangspunt van beleid genomen moet worden voor de komende tijd.

Dat brengt mij bij de moties die zijn ingediend. Het zijn er nogal wat, dus ik begin direct met een reactie op de moties. Waar nodig maak ik nog een enkele opmerking over wat door de afgevaardigden gezegd is. Ik begin met de motie op stuk nr. 50 die is ingediend door de heer Huizing namens de VVD-fractie. Hierin wordt de regering verzocht om vaart te maken met het opstellen van het actieplan luchtverkeersleiding Lelystad. In eerste termijn heb ik hierover een beschouwing gegeven. Ik heb gezegd dat dit eigenlijk ook de ambitie is als duidelijk is wat het toekomstperspectief van Lelystad is. Er is toegezegd dat Alders in de loop van dit jaar ons zijn plan van aanpak doet toekomen. Als ik de motie zo mag duiden dat er ruimte moet zijn, kan ik mij vinden in de motie. Ik plaats echter wel een kanttekening bij de koppeling met het financieringsmodel voor Maastricht. Op dit moment neem ik kennis van de evaluatie van de situatie in Maastricht. Ik zal dit punt hierin betrekken, opdat wij tot een sluitende beantwoording kunnen komen. De ambitie is absoluut dat wij de luchtverkeersleiding in Lelystad willen hebben als wij zicht hebben op ontwikkeling. Zicht op ontwikkeling hangt nauw samen met de vraag of er ruimte is om te vliegen en of er voldoende ruimte is voor het opzetten van een sluitende business case. Ik ben met de heer Huizing van mening dat er dan een luchtverkeersleiding dient te komen. Dat betekent immers automatisch dat de baan dan verlengd moet worden. Als ik de motie die de heer Huizing mede namens de heer Haverkamp heeft ingediend, zo mag duiden, is zij ondersteuning van beleid.

De heer Haverkamp heeft vervolgens mede namens de heer Huizing de motie op stuk nr. 51 ingediend waarin de regering wordt verzocht om de implementatie van het Aldersadvies inzake Eindhoven voortvarend ter hand te nemen. Het mag duidelijk zijn dat dit volstrekt in lijn is met wat het kabinet beoogt. Ik zie deze motie dan ook als een stevige ondersteuning van het beleid inzake Eindhoven. Over de ambities met betrekking tot Eindhoven hebben wij al in eerste termijn gesproken.

In de motie op stuk nr. 52 vraagt de heer Haverkamp om onderzoek te doen naar de formele sturing van Schiphol met betrekking tot de netwerkqualiteit en naar de mogelijkheid om aandeelhouderschap en exploitatie in één hand te leggen. Ik ben vol gaarne bereid om dit af te stemmen met het aandeelhouderschap dat in handen is van het ministerie van Financiën, dus om met de bewindslieden van Financiën te overleggen. Echter, als ik de motie zo vertaal dat zij het kabinet opdraagt om alles, zowel de exploitatie als het aandeelhouderschap, in één hand te leggen, dan vind ik deze formulering iets te kort door de bocht. Ik wil namelijk niet alleen naar het aandeelhouderschap sec kijken, maar ook naar de exploitatie en hetgeen wij beogen met de luchthaven. Kortom: als ik het zo mag vertalen dat wij met het ministerie van Financiën in overleg treden over de vraag hoe wij aandeelhouderschap en exploitatie gezamenlijk vanuit een integrale visie kunnen beoordelen – ik koppel het even aan de eerdere opmerking dat wij niet streven naar winstmaximalisatie – kom ik er graag inhoudelijk op terug. Dan weten wij welke richting de heer Haverkamp wil gaan. Als hij zegt dat hij hoe dan ook wil dat het in één hand komt, zonder daarbij uit te spreken welke hand, vind ik de motie iets te kort door de bocht geformuleerd. Dan vraag ik de Kamer om haar aan te houden en kom ik er later op terug, omdat ik erover wil overleggen met de minister van Financiën.

De **voorzitter**: Gaat de heer Haverkamp voor variant één of variant twee?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik ging voor variant één. Ik mis alleen het tijdstip waarop wij die brief eventueel van het kabinet krijgen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb in eerste termijn al gezegd wat wij van Schiphol verwachten. Dat betekent dat wij ook de analyse in verband met de exploitatievergunning en de wijze waarop wij daarmee omgaan, in de loop van dit jaar op tafel krijgen. Ik zou die graag daarbij betrekken.

De heer **Haverkamp** (CDA): In de loop van dit jaar is?

Staatssecretaris **Atsma**: Dat is na de zomer, want ik wil afwachten wat van Schiphol komt.

In de motie op stuk nr. 53 verzoekt de heer Haverkamp de regering om te rapporteren over de voortgang van het rapport-Berger en de integratie van de civiel-militaire verkeersleiding. Ik heb al gezegd dat ik zeer hecht aan een integratie van de civiel-militaire verkeersleiding op korte termijn. Ik zie de motie dus echt als een steun in de rug, als ondersteuning van het beleid. Zo wil ik die ook aan de Kamer voorleggen. Ik ben het er zeer mee eens.

Mevrouw Van Tongeren heeft in de motie op stuk nr. 55 aangegeven dat er een snellere of betere ondersteuning van de prognoses moet komen. Ik zeg «snellere», maar bedoel een andere ondersteuning van de prognose. Ik heb in eerste termijn gezegd wat ik ervan heb gezegd. Ik vind dat de prognoses die op dit moment als vertrekpunt gelden voor de beleidsnota over de luchtvaart, het uitgangspunt zijn. Tegen de heer Huizing heb ik gezegd dat wij in de jaarrapportages zullen aangeven wat de verwachting is voor het daaropvolgende jaar. In die zin vind ik deze motie overbodig. Ik vind ook niet dat die recht doet aan hetgeen in de Luchtvaartnota is geschreven, omdat dit suggereert dat de prognose waar wij van uitgaan, niet klopt. Ik heb aangegeven dat wij er wel van uitgaan dat dit klopt. Ik wil dus die motie ontraden.

In de motie op stuk nr. 54 wordt gepleit voor een integrale benadering van de ticketverkoop voor de HSA en voor de luchtvaart. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat dit niet altijd even wenselijk is, omdat het in de eerste plaats aan de marktpartijen is om dit soort afspraken te maken. Daarnaast zul je, als je dit zou overwegen, moeten kijken naar de

internationale context. De afspraken kunnen niet bij de grens van België en Nederland ophouden. Ik vind dit niet verstandig. Het is aan de private partijen. Ik zou dus deze motie willen ontraden.

In haar motie op stuk nr. 56 pleit mevrouw Van Tongeren voor een tariefdifferentiatie binnen NO_x en geluid. In praktische zin kan dat niet. Wij gaan niet over de tarieven. Het is aan de luchthaven zelf om naar de tarieven te kijken. Daarnaast wordt heel specifiek in Europees verband separaat naar NO_x gekeken. Ik voeg er nog aan toe dat NO_x en geluid soms haaks op elkaar staan. Het één kan een plus betekenen, terwijl het ander een min kan betekenen. Dus die koppeling lijkt mij onverstandig. Vandaar dat ik deze motie zou willen ontraden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): In de motie zit geen koppeling. Er wordt alleen gesteld: parallel aan het systeem bij geluid. Vliegtuigen die zowel minder geluid maken als minder NO_x uitstoten, zou je dus onder een lager tarief kunnen brengen. Van een heleboel van deze maatregelen, waaronder het geïntegreerde boekingssysteem, verwacht ik niet dat de Nederlandse overheid die op eigen kosten implementeert. Wel verwacht ik dat het in Europees verband in wordt gebracht en het in de warme aandacht wordt aanbevolen van de partijen, juist omdat er heel veel publieksgeld zit in die snelle treinverbinding die bij voorkeur niet bij de grens ophoudt. Ik vind het heel jammer dat u daar zo zwaar negatief over oordeelt.

Staatssecretaris **Atsma**: Na de verduidelijking van mevrouw Van Tongeren blijf ik toch bij mijn punt dat wij als zodanig niet over de tarieven gaan. Dus moet ik de motie ontraden. Ik zeg haar wel toe dat het geen enkel probleem is om een pleidooi voor harmonisatie van datgene wat een verbetering is voor de duurzaamheid in algemene zin, volop op de agenda te houden in Brussel, de Europese Milieuraad of waar dan ook. De heer Slob en mevrouw Dijkema hebben een motie ingediend op stuk nr. 57, waarin de regering wordt verzocht, te bevorderen dat in het experiment nieuwe normen- en handhavingstelsel meer glijvluchten langs de vaste naderingsroutes worden gerealiseerd. Als ik het woordje «meer» aldus mag vertalen dat het conform de Aldersvoorstellen is, kan ik de motie als ondersteuning van mijn beleid zien. Als ik het niet zo mag vertalen, wordt het ingewikkeld, maar ik neem aan dat de indieners bij hun ambitie ten aanzien van «meer» ook aansluiten bij datgene wat Alders heeft aangegeven, ook indachtig de zorgen die vanuit met name de regio Schiphol in onze richting de afgelopen tijd kenbaar zijn gemaakt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wij willen dat het bevorderd wordt, dus dat het meer gaat gebeuren. Daar heeft Alders ook uitspraken over gedaan. Dat klopt. De staatssecretaris heeft het dus goed verstaan.

Staatssecretaris **Atsma**: Dan zijn wij het met elkaar eens. Anders zou je ook een pijler uit het Aldersakkoord weg nemen, hetgeen mij niet verstandig lijkt.

In hun motie op stuk nr. 58 verzoeken de heer Slob en mevrouw Dijkema de regering het stelsel met 35 handhavingpunten niet als tijdelijk back-upstelsel maar als een permanent back-upstelsel overeind te houden. Welnu, dat lijkt mij niet verstandig. Als het experiment geslaagd is, betekent het ook dat we een vervolgstap zetten. Dat is overigens ook de kern van wat op dit onderdeel door de Alderstafel is aangereikt. In die zin zou ik deze motie dan ook willen ontraden.

Dan de motie op stuk nr. 59 van de heer Slob. Het dictum is in tweeën gedeeld. In het eerste deel wordt de regering verzocht, de Kamer binnen een jaar te informeren over het nieuwe systeem van slot toewijzing. Als dat gekoppeld is aan de local rule – wat wij hier doen – is dat op zichzelf geen probleem. In het tweede deel van het dictum verzoekt hij de regering

om met de sector binnen een jaar afspraken te maken over het groeipad van de uitplaatsing. Dat is conform wat wij eerder hebben afgesproken. Ik zie dat als ondersteuning van het beleid van het kabinet. Ik hoop dat ik daarmee de motie op de juiste wijze taxeer. Als ik de motie anders moet interpreteren, hoor ik dat graag.

In de motie op stuk nr. 60 van de heer Slob c.s. wordt de regering verzocht om uiterlijk in 2012 een actieplan op te stellen om de modal split op afstanden tot 800 kilometer vanaf Utrecht naar de omliggende landen Frankrijk, België, Duitsland, Luxemburg en Groot-Brittannië zodanig in te vullen dat het treinverkeer hier de ruimte voor krijgt. Ik heb al gezegd dat het wat mij betreft aan de markt is en niet aan de overheid om dit langs deze weg vast te leggen. Deze motie wil ik dan ook ontraden.

In de motie op stuk nr. 61 van de heer Slob c.s. wordt de regering verzocht, met een voorstel te komen dat de sluiting van alle regionale luchthavens regelt tussen 23.00 en 07.00 uur met inachtneming van een eventuele extensieregeling voor verlate vluchten. Het verzoek is dat er echt een slot op de deur wordt gezet, zeg ik even in mijn eigen woorden. Het lijkt mij niet verstandig om deze motie aan te nemen. Ik ontraad aanvaarding dan ook, omdat maatwerk regionaal altijd mogelijk moet zijn. Dat laat onverlet dat op dit moment dat slot op de deur tussen 23.00 uur en 07.00 uur al aan de orde is. Op het moment dat er sprake is van maatwerk moet je de regio daar de ruimte voor bieden. Wij hebben niet voor niets Alders gevraagd om ons op dit punt scherp te adviseren en met breed gedragen voorstellen te komen. Ik vind het onverstandig om dat slot nu vast te leggen, waarbij ik er wel op wijs dat ten aanzien van bijvoorbeeld Eindhoven de regeling volstrekt helder is. Deze motie wil ik ontraden, omdat het aan Alders is om met voorstellen te komen.

De voorzitter: Heeft de heer Slob nog een vraag naar aanleiding van de advisering van de staatssecretaris?

De heer Slob (ChristenUnie): Het is heel duidelijk een «nee, tenzij»-motie. Dus dat «tenzij» biedt ruimte voor eventuele uitzonderingen als daar in goed overleg uitgekomen wordt. Ik vind het wel heel belangrijk dat we een helder statement op dit punt maken, ook in de richting van alle betrokkenen bij deze regionale luchthavens.

Staatssecretaris Atsma: De regel is volstrekt helder. Voor Schiphol geldt een status aparte. Het model van sluiting tussen 23.00 en 07.00 uur is aan de orde, maar de regio moet ook de mogelijkheid hebben voor maatwerk, mocht men dat binnen de regio willen. Ik blijf bij mijn voornemen om deze motie te ontraden. Ik begrijp heel goed dat de heer Slob een voorwaarschuwing wil geven. Dat proef ik uit de motie. Daarover hebben we geen enkel verschil van mening. Laat dat ook gezegd zijn. Het stenogram van dit overleg maakt duidelijk dat het kabinet eraan hecht dat er in de nachtelijke uren niet gevlogen wordt, tenzij daar zwaarwegende redenen voor zijn. We hebben echter aan Alders en de regio gevraagd om ons te adviseren. Dan is het niet verstandig om op voorhand een slot op de deur te zetten, want ik kan niet voorspellen wat daarvan de consequenties zijn. Over de intentie dat het eerder uitzondering dan regel zou moeten zijn, zijn we het wel eens.

Dan ben ik bij de motie van de heer Bashir op stuk nr. 62, waarin de regering wordt verzocht erop toe te zien dat bij nakoming van de afspraken uit de Alderstafel de afspraken uit de regionale overeenkomst nagekomen worden. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat de regionale overeenkomst die in Eindhoven is gesloten, een andere is dan de Alderstafel. Je kunt de Alderstafel niet een-op-een opleggen dat hetgeen in de regio is afgesproken, ook een vervolg krijgt. Sterker nog, wij willen juist dat de Alderstafel een en ander voor ons gaat invullen en afspraken maakt. Ik kan deze motie dus niet omarmen, sterker nog, ik ontraad haar

omdat hetgeen van de Alderstafel komt, voor ons leidend is. In hoeverre de elementen uit de regionale visie door Alders kunnen worden benut, is aan Alders. In die zin wil ik dit niet onder druk zetten. Ik ontraad dus de motie van de heer Bashir op stuk nr. 62. Ik geef voorrang aan hetgeen de komende maanden door Alders wordt opgezet. Ik heb al toegezegd dat de bevindingen van Alders over Eindhoven snel in de richting van de Kamer komen.

In de motie op stuk nr. 63 wordt de regering verzocht in overleg met de lokale overheden een uitgebreid Luistervinkmeetnet tot stand te brengen. Hiermee zou ook een element uit het Aldersakkoord worden gehaald zoals dit tot nu toe op zorgvuldige wijze is ingevuld. Ik houd het advies aan van Alders waarin wordt gewerkt met de zogenaamde «no-no's». Ik ontraad de wens van de heer Bashir om dit uit te breiden met een Luistervinkmeetnetmethode. Deze motie, die mede is ingediend door de heer Slob en mevrouw Van Tongeren, is naar mijn mening niet verstandig.

In de motie op stuk nr. 64 van de heer Bashir wordt de regering verzocht om Vliegen Volgens Afspraak aan te vullen met lokale ijkpunten waarmee vooraf het operationele plan en achteraf de realisatie ervan en eventuele wijzigingen in de VVA-regels kunnen worden getoetst. Ook dit ontraad ik op grond van eerdere afspraken in het kader van de Alderstafel. Het is niet verstandig op dit punt tot afwijkingen te komen, hoezeer ik de wens van de heer Bashir ook begrijp en hoezeer ik hem heb gehoord in eerste termijn. Hij weet echter ook dat wij op dit punt van mening verschillen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik moet een keuze maken en daarom beperk ik mij tot mijn eerste motie op stuk nr. 62. De staatssecretaris zet in op groei van de regionale luchthavens, maar ook binnen de regionale overeenkomst die nu in Eindhoven geldt, is er groei geweest in de afgelopen tien jaar. Dit gebeurde in lokale harmonie met bewoners en belanghebbenden. Die lokale harmonie moeten wij koesteren en bevorderen en daarom zouden wij voor nog een regionale overeenkomst moeten gaan.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb in eerste termijn al gezegd dat je met meetpunten niet per definitie kunt handhaven. Daarom heb ik de motie ontraden.

De harmonie waarop de heer Bashir doelt in de motie op stuk nr. 62 zou ik zeker bepleiten, maar dat is iets anders dan op voorhand zeggen dat de uitkomst anders moet zijn. Ik hecht eraan, Alders de ruimte te geven om met betrokkenen, dus de groeperingen, de luchthaven en de bewoners, tot een oplossing te komen. Ik ben blij dat de bewoners hebben aangegeven dat zij met Alders om tafel gaan zitten. Zij waren het op één punt niet met elkaar eens, maar zij blijven met elkaar in gesprek. Ik wil het gesprek dat zij nu nog voeren en ook hopelijk blijven voeren in de komende maanden, volop kansen geven. Dat doe je niet met een dictaat over de uitkomst vooraf, dat doe je met een open visie en dat vertrouw ik Alders zeer wel toe. Het feit dat hij er bij Schiphol in is geslaagd om tot een sluitend voorstel te komen, geeft mij de overtuiging dat dit ook bij Eindhoven zou moeten kunnen. En nogmaals, we spreken niet over een tegenstelling, want ze zitten bij alles aan tafel. Laat ook dat gezegd zijn, want in deze discussie is dat buitengewoon relevant.

In haar motie op stuk nr. 65 verzocht mevrouw Van Veldhoven in aanvulling op de initiële raadpleging van de landsadvocaat naar aanleiding van het advies van de commissie-Van der Zee uit 2008, onderzoek te laten doen door de landsadvocaat en de Kamer daarover zo snel mogelijk te informeren. Ik heb in een interruptiedebatje met mevrouw Van Veldhoven al uitvoerig gezegd dat dit niet nodig is. Mocht het aan de orde zijn, dan zullen wij dat uiteraard aan de Kamer kenbaar maken. Het is echter niet nodig en ook onverstandig om bij voorbaat zo'n claim te

leggen op wat nog moet worden ontwikkeld. Ik wil deze motie dus ontraden.

In de motie op stuk nr. 66 verzoekt mevrouw Van Veldhoven de regering om stappen te zetten die ervoor zorgen dat uiteindelijk alle buitenlandse carriers die op Nederland vliegen, worden gehouden aan een geschillen-traject. Ik ben dit met haar eens. Ik heb al gezegd dat wij stappen in die richting zetten, dat er een wettelijk kader komt waardoor carriers van buiten Nederland die zich niet aan deze afspraken houden, daartoe kunnen worden gedwongen. Ik zie deze motie dus als ondersteuning van het beleid. Ik ben het er zeer mee eens en hoop op korte termijn met de Kamer hierover van gedachten te kunnen wisselen. Wij zullen hieraan dus verdere invulling geven. Als het goed is, heeft de Kamer hierover al een brief ontvangen. Ik ben blij met deze steun aan het kabinet. Eigenlijk is deze motie dus overbodig, maar ik beschouw haar als ondersteuning van het beleid.

In de motie op stuk nr. 68 verzoekt mevrouw Van Veldhoven de regering om voor Schiphol specifieke KPI's te ontwikkelen voor de duurzaamheid. In eerste termijn zei ik dat hierop volop wordt ingezet, zowel voor Schiphol als andere. Schiphol wil dit zelf ook, zeker in aanloop naar het streven van een klimaatneutrale luchthaven in 2020. Ik zie dit dus als een aanmoediging, vooral ook aan het adres van Schiphol. Ik weet dat men dit daar ook als zodanig ervaart. Ik zie deze motie dus als ondersteuning van het beleid.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Even een korte vraag over mijn motie over de geschillencommissie: kan de staatssecretaris bevestigen dat het voortbestaan van die geschillencommissie ook na 2011 is verzekerd? Als dat kan worden toegezegd, zal ik deze motie intrekken.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb aangegeven dat het belangrijk is om maatschappijen die niet willen meedoen, daartoe te kunnen dwingen, maar dat daarvoor een wettelijk kader nodig is en een ander systeem. Als dat wettelijke kader er is, is die langetermijngarantie gegeven. Volgens mij zijn wij het met elkaar eens.

De **voorzitter**: Trekt mevrouw Van Veldhoven haar motie in?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil hiervoor zeker weten dat er geen gat valt tussen het eind van zo'n geschillencommissie en de inwerking-treding van het wettelijk kader. Als de staatssecretaris dat kan garanderen, trek ik die motie in.

Staatssecretaris **Atsma**: Wij zullen ervoor zorgen dat dit vloeiend in elkaar overgaat, om een gat te voorkomen. Wij zorgen juist voor die wettelijke verankering om de gaten die er nu zijn te kunnen dichten. Ik hoop daarmee voldoende duidelijkheid te hebben geboden, ook voor de lange termijn.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van Veldhoven c.s. (31 936, nr. 66) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik ben aangeland bij de heer Graus, die in zijn motie op stuk nr. 68 vraagt om buiten elementen als duurzaamheid en economische aspecten, ook de nationale maatschappelijke belangen te laten meewegen bij de besluitvorming met betrekking tot Schiphol. Dat doe ik uiteraard. Als de heer Graus goed op zich heeft laten inwerken wat ik zojuist heb gezegd en goed heeft gehoord wat het kabinet het afgelopen weekend naar buiten heeft gebracht, dan zou hem duidelijk zijn dat alles in het teken staat van de mainportfunctie met zijn meer dan 130 000

banen. Dit onderstreept eens te meer hoezeer wij oog hebben voor het nationale belang. Al met al vind ik de motie ondersteuning van mijn beleid.

Ten slotte verzoekt de heer Graus de regering in zijn motie op stuk nr. 69 bij te dragen aan spoedige verbetering van de internationale concurrentiepositie van Schiphol door een transparante afrekening mede mogelijk te maken. Transparantie is voor mij een absolute randvoorwaarde bij het brede speelveld van luchtvaart, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Ik kan dus volmondig ja zeggen tegen deze motie. De motie is ondersteuning van mijn beleid.

De **voorzitter**: Ik bedank de staatssecretaris voor zijn oordeel over de moties. Ik zal de Voorzitter voorstellen om volgende week dinsdag, 15 februari, te stemmen over de moties. Uiteraard kunnen de fracties hierop nog terugkomen.

Ik heb een aantal toezeggingen genoteerd uit met name de eerste termijn. Ik zal die nu resumeren:

– de staatssecretaris zegt toe, in de jaarlijkse rapportage over vliegbewegingen ook de groeiprognoses voor de twee opeenvolgende jaren te betrekken.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb hierover in tweede termijn een vraag gesteld, namelijk of de langetermijnprognoses ook worden aangepast.

De **voorzitter**: Dat is volgens mij een nieuw punt.

De toezegging houdt in dat bij de jaarlijkse rapportage de twee komende jaren in de prognose worden meegenomen. Ik denk dat wij het daar op dit moment bij moeten laten, want anders komen wij er niet meer uit.

De heer **Huizing** (VVD): Ik steun de heer Bashir, want wat hij zegt, is ook de strekking van mijn eerdere opmerkingen hierover. Je maakt ieder jaar een prognose en aan de hand daarvan bepaal je of je eindprognose en daarmee je strategie moet worden bijgesteld.

Staatssecretaris **Atsma**: Elk bedrijf dat met een onverwachte, niet-voorzienbare bijstelling van de kortetermijnprognose wordt geconfronteerd, gaat natuurlijk onmiddellijk nadenken over de consequenties voor de lange termijn. De heer Huizing kan er dan ook van verzekerd zijn dat het onmiddellijk opgepakt zou worden.

De **voorzitter**: De conclusie is dat dit punt wordt meegenomen in de toezegging.

De staatssecretaris zegt verder toe:

- de Kamer voor de zomer van 2011 te informeren over de wijze waarop het selectiviteitscriterium door Schiphol zal worden toegepast en daarbij het op dit punt eerder uitgebrachte advies van de landsadvocaat te betrekken;
- het plan van aanpak van de heer Alders inzake de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad eind 2011 aan de Kamer te doen toekomen;
- in de loop van 2011 de af te spreken herijking van het luchtruim aan de Kamer te doen toekomen;
- de Kamer binnen twee maanden schriftelijk te informeren over de beoogde ontwikkeling rond de luchthaven Hilversum en dan met name in relatie tot de bevoegdheden van de provincie Noord-Holland.

Staatssecretaris **Atsma**: Wij gaan het probleem inventariseren en daarna komen wij met een oordeel.

De **voorzitter**: Met die toezegging lijkt mij de zaak helder. Ik ga verder met de toezeggingen:

- de staatssecretaris zal in overleg met de Nationale Federatie Historische Luchtvaart de Kamer informeren over eventuele problemen;
- in de loop van 2011 zal het actieplan mainport Schiphol, waarin de visie op de ontwikkeling van Schiphol is gevat, aan de Kamer worden toegezonden. Daarbij zal het voornemen van het voorkomen van kruissubsidies worden betrokken.

Staatssecretaris **Atsma**: Niet het voorkomen. Wij zullen een oordeel geven over de mogelijkheden, indachtig hetgeen mevrouw Van Veldhoven hierover heeft gezegd. Daarbij zal worden ingegaan op de kansen en de risico's die hieraan zijn verbonden.

De **voorzitter**: Na deze toelichting is het helder.

De toezeggingen:

- de staatssecretaris zal de Kamer uiterlijk 2011 informeren over single till/dual till;
- de staatssecretaris zal de Kamer na de zomer van 2011 informeren over de publieke belangen inzake het aandeelhouderschap van het Rijk in Schiphol.

Staatssecretaris **Atsma**: Ja. Ik heb aangegeven bij de heer Haverkamp wat het voornemen is. Wij komen daarop dus terug.

De heer **Haverkamp** (CDA): Mag ik de toezegging van «na de zomer» concreter definiëren tot «voor 1 oktober»?

Staatssecretaris **Atsma**: Ja, iets voor 1 oktober. Dat is prima.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dan trek ik mijn motie op stuk nr. 52 in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Haverkamp (31 936, nr. 52) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit. Ik kijk nog even of de rest van de toezeggingen goed genoteerd is. De heer Slob wil daarover nog een opmerking maken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik weet niet of het mij ontgaan is, maar ik heb de staatssecretaris horen toezeggen dat er een structuurvisie voor Schiphol en omgeving komt.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat is het actieplan dat in de beleidsnota is aangekondigd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het is onduidelijk of er voorafgaand daaraan een structuurvisie zou komen. Dat actieplan zou daar dan mede uit voortkomen. Dat hebben wij uitgediscussieerd en ik hecht eraan om dat vast te leggen.

Staatssecretaris **Atsma**: Het actieplan komt echt in plaats van de structuurvisie. Wij komen daar dit jaar mee naar de Kamer.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Nu wordt er toch weer onduidelijkheid gecreëerd. Ik heb heel concreet gevraagd of het actieplan een uitwerking is van een onderliggende structuurvisie. Ik heb daarop een toezegging van de staatssecretaris gekregen. Nu lijkt opeens de structuurvisie weer van tafel te zijn.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb ook aangegeven dat dat in samenspraak met de provincie Noord-Holland aan de orde is. Dat kan niet anders. Het sluit aan op de bedrijvenbrief die afgelopen weekend is verschenen. Het sluit ook aan bij de ambitie die is verwoord in relatie tot de topprojecten.

Daarin speelt de mainport Schiphol een duidelijke rol. Wij vinden dat wij in de loop van dit jaar met concrete voorstellen moeten komen. Helderder dan dat kan ik het niet zeggen.

De **voorzitter**: Ik geloof niet dat de heer Slob helemaal tevreden is, maar hij zal het ermee moeten doen. Als er geen andere opmerkingen meer zijn, dank ik de staatssecretaris, zijn medewerkers, de collega's en de mensen op de publieke tribune voor het volhouden.

Sluiting 19.20 uur.