

Vergaderjaar 2013–2014

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 191

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 maart 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 23 januari 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **luchtvaart**.

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
P. Jansen

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

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Gerven, De Rouwe, Kuiken, Elias, Van Veldhoven Van Tongeren en Graus,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar Ministerie.

Aanvang 10.00 uur

De **voorzitter**: Ik heet de Staatssecretaris en haar medewerkers welkom bij dit overleg, net als de belangstellenden in de zaal en de leden. Wij hebben voor dit debat drie uur uitgetrokken. Wij hoeven die tijd niet per se helemaal te gebruiken. In ieder geval hebben wij ruim de tijd. Ik stel voor de eerste termijn een spreektijd van vijf minuten en twee interrupties voor. Als u afziet van een interruptie, mag u nog een minuutje spreektijd extra nemen. Het woord is aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Tussen de eerste en de tweede termijn zaten niet alleen kerst en oud en nieuw, maar ook de publicatie van het rapport van Helios over het al dan niet terecht uitwijken van vliegtuigen naar de Buitenveldertbaan. Dit rapport, dat tot stand is gekomen op verzoek van de gemeente Amstelveen en delen van Amsterdam, kan worden gezien als een second opinion na het eerder verschenen onderzoek van de Luchtverkeersleiding Nederland zelf. De conclusies in deze twee rapporten verschillen behoorlijk. Waar de LVNL aangeeft dat 97% van het gebruik van de Buitenveldertbaan het gevolg is van anticiperen op het weer en van baanonderhoud, blijkt uit de Helios-studie dat dit slechts in 71% van de gevallen zo is. Wie heeft er nu gelijk? Het nieuwe normen- en handhavingstelsel heet «vliegen volgens afspraak». Zorg er dan ook voor dat dit een afspraak is waaraan iedereen zich houdt. Het gebruik van de Buitenveldertbaan is tussen 2009 en 2013 met 25% toegenomen, terwijl beloofd was dat dit niet zou gebeuren. Dat kan aan weersomstandigheden hebben gelegen, maar Helios spreekt dit tegen. Schiphol wil van de huidige 435.000 vliegbewegingen toe naar 510.000. Je kunt aanvoelen dat het aantal vluchten via de Buitenveldertbaan naar rato zal meegroeien. Wat ons betreft is dat niet de afspraak. Ik roep de Staatssecretaris dan ook op dit deel van het normen- en handhavingstelsel opnieuw onder de loep te nemen en tot afspraken te komen die het gebruik van de Buitenveldertbaan verder terugdringen. Aangezien de eisen voor zij- en staartwinden op Schiphol bovennormaal streng zijn, kan de Staatssecretaris bekijken of toch niet langdurig van de Polderbaan gebruik kan worden gemaakt tijdens weersomstandigheden die nu al te snel aanleiding zijn om te besluiten uit te wijken naar de Buitenveldertbaan.

Tussen Weesp en Muiden ligt de Bloemendalerpolder. Daar zijn 2.750 woningen gepland. Kan de Staatssecretaris garanderen dat de aspirantkopers allemaal adequaat over deze kwestie worden geïnformeerd? Eén ding wordt duidelijk naar aanleiding van het gapende gat tussen het LVNL- en het Helios-onderzoek: meten is weten. Met 35 handhavingspunten wek je geen vertrouwen, zeker nu niet meer. Zorg op de aanvliegroutes dus voor voldoende meetpunten, opdat wij niet meer worden geconfronteerd met zulke gierende verschillen in bevindingen. Niet alleen zet dat ons op het verkeerde been, maar het gaat ook ten koste van het imago van Schiphol, wat wij niet wenselijk vinden. Bovenal creëert het een storm aan protest, onvrede en gezondheidsklachten bij de vele mensen die vlakbij Schiphol wonen. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

In dit licht vraag ik de Staatssecretaris nog eens goed te kijken naar de rechtsbescherming van de bewoners. Professor Schuler is hierover geraadpleegd. Hij zei dat het goed was. Wij twijfelen niet aan de deskundigheid van de heer Schuler, maar het lijkt mijn fractie voor de bewoners geruststellend als meerdere juristen hierover hun oordeel vellen. Wil de Staatssecretaris zich hiervoor inzetten?

In de eerste termijn stelde mijn collega Smaling vragen over het uitsterfgebied Aalsmeer. Ondanks isolatie is er de afgelopen tien jaar steeds meer hinder geweest. Wat doet het Rijk om de mensen te helpen van hun onverkoopbare woningen af te komen? De toezegging op dit punt tijdens het vorige algemeen overleg is voor zover wij weten nog niet gestand gedaan.

Ten aanzien van Lelystad blijven wij afwijzend, om meerdere redenen. Wanneer kunnen wij een businesscase verwachten en daarover in gesprek gaan? Ik wijs nogmaals op de risico's, zoals wij zien in Twente, in Almere met het IJspaleis, of in Limburg met de Buitenring Parkstad. Er worden rendabele businesscases bij elkaar geschreven op basis van horeca, winkels, pretparken, woningen en noem maar op, terwijl wij weten dat daar geen behoefte aan is. Misschien hebben wij al te veel. Wij willen dus een reële businesscase.

Voor de zoveelste keer spreken wij vandaag ook over passagiersrechten. Op papier is het fantastisch, maar in de praktijk is het een ramp. Na jaren van procederen door de luchtvaartmaatschappijen heeft het Europees Hof van Justitie op 23 oktober 2012 een uitspraak gedaan waarmee volledig duidelijk werd dat een passagier bij vertraging recht heeft op vergoeding. Hiermee werd het eerdere Sturgeon-arrest bevestigd. Ik vond het ronduit schokkend om te vernemen dat de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkbaar haar eigen regels hanteert als het gaat om passagiersrechten. Nog steeds communiceert de ILT onvolledig en voert zij het argument aan dat vertraging niet veroorzaakt mag zijn door buitengewone omstandigheden. Recente uitspraken laten echter zien dat hiervan eigenlijk nooit sprake is. Zelfs de uitbarsting van een vulkaan was onvoldoende aanleiding om af te wijken van het recht op compensatie. Wanneer maakt de Staatssecretaris hier een einde aan? Wij zijn het meer dan zat dat passagiers op deze manier worden behandeld. Wij willen dat passagiers beter worden voorgelicht, bijvoorbeeld door maatschappijen te verplichten om passagiers een folder mee te geven over hun rechten of om dit te vermelden op het ticket. Het liefst zien wij dat er gewerkt wordt met een waarborgfonds. Ik hoor graag een reactie op dit voorstel. Als de Staatssecretaris hierop niet wil ingaan, komen wij met een motie. De SP-fractie heeft nog enkele vragen over Eindhoven Airport. Binnenkort is er een nieuw luchthavenbesluit van kracht dat de nodige vragen oproept. Waarom is ervoor gekozen om vluchten na 23.00 uur toe te staan? Alders heeft het over maximaal vier slots na 23.00 uur. Met acht gaat de Staatssecretaris hier overheen. Hierdoor kan er feitelijk regulier worden gevlogen na 23.00 uur. Waarom wordt een Aldersadvies niet overgenomen? Deelt de Staatssecretaris de mening van de SP-fractie dat de reguliere vluchten na elfen moeten worden voorkomen op Eindhoven Airport?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Een scala aan verschillende onderwerpen. Ik wil aandacht besteden aan het handavingsstelsel. Veel bewoners kijken daar terecht heel nieuwsgierig naar mee. Verder wil ik wat zeggen over Lelystad, over passagiersrechten en over de recreatieve kant van dit onderwerp.

Ik begin bij het handavingsstelsel. Ik kan mij herinneren dat wij zes jaar geleden spraken over een nieuw stelsel. Het oude was failliet, volstrekt onduidelijk en pervers. Toen kwam het voorstel vliegen volgens afspraak – het heeft ook wel eens anders geheten – van de tekentafel. Daarover bestond bij mij, en ik denk bij velen, veel scepsis. In het verleden waren

immers wel vaker dingen bedacht voor de omwonenden van Schiphol. Op papier leek het dan een oplossing te bieden, maar in de praktijk bleek het onvoldoende te werken. Ik moet eerlijk zijn: over vliegen volgens afspraak en «geluidspreferent vliegen» en dergelijke termen meer kunnen wij na twee jaar constateren dat het een logisch en uitlegbaar systeem is. Je gebruikt die banen die de minste overlast veroorzaken voor de totale omgeving. De experimenten hebben laten zien dat het tekentafelakkoord ook in de praktijk een akkoord is.

Desalniettemin bestaat er nog steeds onrust onder een aantal omwonenden. Zij hebben vragen en zorgen. Mijn collega heeft het Helios-rapport al genoemd. Wat het CDA betreft is vliegen volgens afspraak een goede en eerlijke manier, maar dan moet het ook echt vliegen volgens afspraak zijn. Ik vind het dan ook logisch dat de vinger wordt gelegd bij afwijkingen. Neem die vreselijke Buitenveldertbaan. Omwonenden zeggen terecht: als deze baan steeds wordt benut, willen wij weten waarom. Ik ben geen onderzoeker. Als Kamer kunnen wij ook geen onderzoek doen. Op dit moment is er echter discrepantie tussen een aantal omwonenden, Schiphol en het Ministerie. Als wij afspreken om te kiezen voor vliegen volgens afspraak, dan moeten wij ook vliegen volgens afspraak. Als daarvan wordt afgeweken, moet worden uitgelegd waarom. Dus niet alleen wanneer maar ook waarom. Dat moet inzichtelijk en transparant zijn. Ik vraag de Staatssecretaris om te borgen dat telkens wanneer wordt afgeweken, een duidelijke verantwoording volgt. Dit moet iedere dag inzichtelijk worden gemaakt voor omwonenden. Wat mij betreft houden wij de komende tijd de vinger aan de pols en ontvangen wij elke maand een rapportage over de tussenstand. Ook hier geldt: er moet vertrouwen worden gewonnen. Ik verzoek de Staatssecretaris dan ook om zich transparant en realtime te laten informeren over wat er is gedaan en waarom, om welke bewegredenen, en de Kamer hiervan de komende tijd extra op de hoogte te houden.

Ik ga naar Lelystad. Dat begint een opvallend verhaal te worden. Daar waar de Staatssecretaris blijft roepen dat er marktinteresse is, roepen de maatschappijen nog harder dat er geen interesse is. Ik was geneigd om de Staatssecretaris te geloven, die zei dat dit allemaal strategie was. Maar als je serieus het gesprek aangaat met de diverse maatschappijen die nu op de nominatielijst staan om te worden uitgeplaatst – denk aan leisure – dan begrijp je op basis van hun businesscase en hun verhaal dat ze aan Lelystad niet veel hebben vanwege het ontbreken van een lange baan, van nachtslots en dergelijke zaken meer. Ik begin de Staatssecretaris wel wat kritischer te volgen op dit punt. Zij stelt namelijk dat er wel marktinteresse is. Er is een WOB-verzoek gedaan. Ik kom een schriftelijke beraadslaging tegen tussen Schiphol en het Ministerie. Schiphol laat duidelijk weten dat er geen marktinteresse is. Hierop volgt een boze mail van het Ministerie: er is wel interesse. Zo gaat het als een pingpongspel heen en weer. Ik ben ontzettend benieuwd waar die marktinteresse uit bestaat. Gaat het om nieuwe maatschappijen, zoals ik lees in de brief? Gaat het om maatschappijen die gericht zijn op Oost-Europa? Volgens mij zijn dat andere maatschappijen. Of bestaat die zogenaamde interesse alleen uit maatschappijen die helemaal niet vliegen op Schiphol? Daarvoor is Lelystad niet ontwikkeld. Lelystad is ontwikkeld om de luchtvaart in Nederland te accommoderen. Daar staat het CDA voor. Schiphol is de trots van onze natie. Schiphol is zo sterk doordat de luchthaven internationale verbindingen heeft. Als er wordt volgelopen, dan wordt er elders geaccommodeerd. Het kan niet zo zijn dat wij Lelystad ontwikkelen en dat daar vervolgens nieuwe maatschappijen van elders komen terwijl Schiphol vol raakt. Dan moeten wij opnieuw discussiëren over de vraag hoe wij Schiphol optimaal accommoderen. Ik wil van de Staatssecretaris weten waaruit die interesse concreet bestaat. Hoe zit het met de planning? Wanneer is het routeontwerp definitief? Hoe zit het met het bestemmingsplan van de gemeente dat 1 juli aanstaande klaar moet zijn? Worden

er op dit moment voldoende routevarianten uitgestippeld? Hoe zit het met de MER? Gaat die naar de Kamer? Hoe zit het met de LVNL-heffing die nodig is, wil je enigszins een businesscase kunnen maken? Graag een tussenstand, een update.

De **voorzitter**: U hebt nog een halve minuut.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan help ik de heer De Rouwe misschien aan nog wat spreektijd. Bestaat zijn zorg eruit dat Lelystad te snel te vol raakt? In een bijzin hoorde ik dat er geen nachtslots zijn. Wat is de positie van het CDA, moeten er op Lelystad nachtslots komen om het aantrekkelijker te maken? Is de zorg dat het daar te vol raakt en Schiphol niet vol komt? Kan de heer De Rouwe dit verduidelijken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Onze zorg zit in het feit dat Lelystad werd ontwikkeld met een doel, namelijk de overloop van Schiphol creëren. Alle maatschappijen die hiervoor in aanmerking komen, tonen onderbouwd aan dat ze heel weinig hebben aan Lelystad en zeggen: daar gaan wij niet naartoe. Ik vraag mij dan af hoe hier kan worden gesteld dat er wel interesse is. Dat wordt geveinsd, gesuggereerd, maar niet onderbouwd. Er ligt nog geen besluit en er ligt nog geen businesscase, al had die er wel moeten liggen. Dat wordt allemaal uitgesteld. Eind dit jaar moet het er allemaal liggen. Ik vraag mij hardop af waar wij nu mee bezig zijn. Zijn wij een fata morgana aan het ontwikkelen, met als pervers resultaat dat nieuwe maatschappijen als Ryanair of Wizz Air daarop gaan vliegen en de maatschappijen die nu op Schiphol vliegen, klem zitten? Dat willen wij niet. Volgens mij wil GroenLinks dat ook niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Is de heer Rouwe het dan met GroenLinks eens dat wij Lelystad op dit moment gewoon niet moeten ontwikkelen? Er is immers geen interesse en geen businesscase. Of wil de heer De Rouwe precies de andere kant op, namelijk Lelystad zo snel mogelijk ontwikkelen, inclusief nachtslots? Wat is de zorg precies, gaat het niet snel genoeg of gaat het te snel?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij willen een andere kant uit dan GroenLinks. Het CDA wil luchtvaart ontwikkelen, maximaal op Schiphol en, als het daar niet kan, maximaal elders. In dit geval ligt simpelweg de volgende vraag voor. Er ligt een afspraak van Alders en er ligt een belofte van het kabinet om Lelystad te ontwikkelen ter ontlasting van Schiphol. Daar heb ik zeer grote vraagtekens bij. De Staatssecretaris vermeldt glashard dat er wel interesse is, maar de maatschappijen waar het om gaat, zeggen dat het gewoon niet kan en onderbouwen dat ook. Ik heb hierover grote zorgen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik probeer mee te denken in de redenering van de heer De Rouwe, maar ik stuit daarbij op een lastig punt. De heer De Rouwe wil Lelystad verder ontwikkelen. Is hij bang dat er te weinig overloopcapaciteit over zal zijn als ook andere partijen naar Lelystad komen? Zo ja, hoe ziet hij dan vanuit mededingingsrechtelijk perspectief een slot op de deur van Lelystad voor zich? Ik vind het overigens wel verassend om te denken aan de vraag of het niet al te vol is, terwijl wij ons eerst afvroegen of het überhaupt wel van de grond komt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Lelystad zit niet te vol, dat is niet onze zorg. Vanuit het Ministerie wordt geroepen dat er interesse is, maar partijen zeggen: wij willen en wij kunnen niet vanwege onze businesscase. Zo kun je niet op twee locaties een bedrijf runnen met een paar kilometer ertussen. Qua kosten kan dat gewoon niet. Als je Lelystad wilt ontwik-

kelen, dan doe je dat met een doel. Dat doel was Alders, dat doel was accommoderen vanuit Schiphol. Wij hebben er niets aan als Schiphol straks vol raakt met maatschappijen die Schiphol groot hebben gemaakt, maatschappijen uit ook andere categorieën dan alleen categorie 1, terwijl er in Lelystad een luchthaven is – die ik overigens graag zie – waarop andere maatschappijen vliegen, hoewel dat niet de bedoeling was bij de aanleg. Dan snijd je jezelf in de vingers. Dan is er immers onnodig een cap op Schiphol en zit de concurrentie op Lelystad. Lelystad is ontwikkeld voor de overloop van Schiphol. Daar zijn grote vraagtekens bij te plaatsen. Ik heb net al een aantal punten genoemd waarop nog steeds geen duidelijkheid is, zoals de businesscase en de routes. Eind dit jaar moet het besluit er liggen. Daarover heb ik grote zorgen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Vindt de heer De Rouwe dan dat er geen cap moet zijn op Schiphol? Hoe denkt hij dat slot op de deur van Lelystad te organiseren? Hij wil immers bepaalde maatschappijen weren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het CDA heeft altijd gezegd dat het staat voor de luchtvaart. Wij verdienen daar veel mee en bovendien verbinden wij, letterlijk en figuurlijk, mensen met elkaar. Wij moeten de luchtvaart dan ook accommoderen. Dat is een ander standpunt dan dat van GroenLinks. Die partij zegt: op een gegeven moment houdt het gewoon op, laat die boterhammen maar liggen. Dat mag, maar wij zijn het daar niet mee eens. Als wij Lelystad niet ontwikkelen, dan komt de discussie terug over de vraag hoe dan wel, dus ook op Schiphol.

De **voorzitter**: De heer de Rouwe rondt zijn betoog af.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kom op parachute- en valspringers. Voor Rhooon is nog steeds geen oplossing. Deze sector heeft het heel moeilijk. In het verleden hebben wij moties aangenomen om de parachute- en valschermspringers en de paramotorvliegers te steunen. Dit is nog steeds niet opgelost. Ik vraag om binnen de mogelijkheden te bezien hoe wij de ondernemers en verenigingen in Rhooon kunnen accommoderen, opdat ze nog kunnen vliegen op dat kleine stukje. Ik doe een klemmend beroep op de Staatssecretaris om tot een oplossing te komen. Dat geldt ook voor de paramotorvliegers. Anders kom ik hierop graag terug in een VAO.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik wil het graag hebben over het handhavingstelsel, vliegen volgens afspraak, Eindhoven, de passagiersrechten en de piloten in opleiding. Schiphol blijft een ingewikkeld dossier. Vliegen is belangrijk voor onze economie en voor de werkgelegenheid, maar vliegen gaat ook altijd gepaard met overlast. Welk stelsel wij ook verzinnen, die overlast zullen wij nooit helemaal kunnen wegnemen. Het enige doel kan dan ook zijn, het aantal gehinderden zo laag mogelijk te laten zijn en het voor de omwonenden zo transparant mogelijk te maken waarom op welk moment waar wordt gevlogen. Het is dan ook goed dat de Staatssecretaris in het vorige AO heeft toegezegd samen met Alders te streven naar maximale transparantie. Begin mei komen wij hierop terug. Wij zien graag dat per vlucht kan worden gezien hoe er is gevlogen en waarom. Onder welke condities is er gekozen voor een bepaalde landingsbaan? Wij steunen het stelsel van vliegen volgens afspraak aan sich, maar wij zien nog wel een aantal risico's. Neem de Buitenveldertbaan. Aan de weersomstandigheden kun je niets veranderen, maar de waarden die van toepassing zijn – bij welke windsnelheden mag je afwijken van de Buitenveldertbaan? – en de flexibiliteit binnen de preferentietabellen, bijvoorbeeld in het geval van onderhoud, leiden tot een bijna ongebreideld gebruik van de Buitenveldertbaan. Als wij niet oppassen, staan wij toe dat de Buitenveldertbaan veel vaker wordt gebruikt dan eigenlijk beoogd, en dat volgens de afspraken. Het afgelopen

jaar was daarvan een extreem voorbeeld. Voor een deel kan dit verklaard worden door het weer en voor het overige door andere factoren. Ik wil van de Staatssecretaris weten welke waarborg wij de omwonenden geven – met name Buitenveldert is zeer kwetsbaar, maar er zijn ook andere gebieden – dat er ook grenzen zijn. Anders kunnen wij jaar op jaar verklaren dat de luchtverkeersleiding terecht heeft gekozen voor de Buitenveldertbaan, maar worden de omwonenden veel vaker gehinderd dan wij eigenlijk opportuun vinden. Ik zoek dus naar een norm, een grens waarmee wij de garantie geven dat ernaar gestreefd wordt om binnen de normen te blijven.

Ik vraag speciale aandacht voor de bewoners in Floriande. In het vorige debat hebben wij hierover al even gesproken. Ik vraag Alders om nogmaals te kijken naar dit kwetsbare gebied. Ik snap dat er een waterbedeffect ontstaat zodra je ergens iets verandert en dat je niet iedereen tevreden kunt stellen, maar deze mensen worden wel bijzonder zwaar getroffen doordat er boven hun wijk in een bocht wordt gevlogen, terwijl dat nog niet het geval was toen zij in de wijk kwamen wonen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De PvdA heeft ten aanzien van het systeem waarmee het geluid voor omwonenden binnen de perken wordt gehouden in de loop der tijd verschillende posities ingenomen. Ik kan mij goed voorstellen dat je soms iets moet slikken van een regeringspartner. Ik wil graag weten of de PvdA ook inhoudelijk ervan overtuigd is dat dit systeem goed getest is, goed werkt en begrijpelijk en toegankelijk is voor de omwonenden. Zegt de PvdA daarom «ja», of zegt zij «ja» omdat je soms een beetje water bij de wijn moet doen als je regeringspartij bent?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het eerste is het geval. Maar ik ben niet blind voor de risico's. Ik heb gisteren nog uitgebreid gesproken met de bewoners, zowel met mensen die nog aan de Alderstafel zitten als met mensen die zijn weggegaan. Zij zeggen het stelsel op zich goed te vinden – ik vind dat belangrijk – maar wel een aantal risico's te zien. Er zijn geen waarborgen, waardoor er ongebreideld gebruik kan worden gemaakt van banen. Een aantal voorwaarden is opgerekt. Denk aan de windsnelheden op grond waarvan je mag uitwijken van de Polderbaan naar de Buitenveldertbaan. Het gaat mij om de vraag hoe wij binnen het stelsel omgaan met de afspraken en het gaat mij niet zozeer om het stelsel an sich.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dus de PvdA is er inhoudelijk van overtuigd dat dit stelsel begrijpelijk is en niet ingewikkeld. De oorspronkelijke afspraken over glijvluchten, beperkingen in de nacht en preferent baangebruik zijn volgens haar dus goed uitgevoerd. De PvdA acht het stelsel klaar voor invoering. Klopt dat?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Nee. Ik steun de uitgangspunten van het stelsel. Ik denk namelijk dat daarmee kan worden bereikt dat er minder gehinderden zijn en dat er meer transparantie is. Dat neemt niet weg dat het ingewikkeld zal blijven, maar dat geldt voor elk systeem. Ik ben daarin niet naïef. Een aantal experimenten heeft nog niet het gewenste effect opgeleverd. Denk aan de glijvluchten. Daarvan hadden wij meer verwacht. Wat mij betreft is Alders nog niet helemaal klaar. Wij hebben een aantal voorwaarden gesteld, zowel ten aanzien van transparantie als ten aanzien van een aantal knelpunten. Daarmee moet men verder aan de slag. Bovendien is het geen statisch iets. Wij zullen jaar in jaar uit blijven kijken naar de vraag hoe wij het systeem kunnen vervolmaken op basis van nieuwe inzichten, nieuwe vliegtuigen, nieuwe technieken et cetera. Dit staat niet op slot.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoor mevrouw Kuiken een aantal dingen zeggen waarbij ik mij veel kan voorstellen. Dat geldt met name

voor de opmerking dat het systeem in principe goed is, maar nog niet af. De vorige keer heb ik gezegd dat die marge van 10% of, als je het Helios-rapport leest, van 15% veel te groot is. Dat gat moet een stuk kleiner. Wij moeten proberen om meer in het stelsel onder te brengen. Daarover wordt immers ook dagelijks gerapporteerd. Dan hebben wij meteen meer transparantie. Vindt mevrouw Kuiken dat ook?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Volgens mij stelde u mij de vorige keer die vraag ook al en zei ik toen dat ik mij daarin kon vinden, overigens zonder direct te zeggen op welke manier dat dan moest. Ik heb gezegd dat Alders tot 1 mei de tijd heeft om hiernaar te kijken. Er ligt nog geen wetsvoorstel op tafel. Dit soort zaken moet helder zijn en er moeten waarborgen zijn voordat wij een definitief «go» kunnen geven.

De **voorzitter**: Mevrouw Kuiken vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ga naar Eindhoven. Ik woon in Brabant en mensen weten mij zelfstandig te vinden. Voor zover ik weet, is afgesproken dat er wordt gewerkt met een maximum van vier slots tussen 23.00 en 24.00 uur. Ik begrijp dat men van plan is om dit nu al op te rekken naar 8.00 uur. Naar mijn weten kan dat pas in 2015 als er een evaluatie heeft plaatsgevonden. Klopt dat? In het conceptluchthavenbesluit staat dat er tussen 00.00 en 01.00 – militairen onder ons zeggen dat netter dan ik, maar u begrijpt wat ik bedoel – sprake mag zijn van extensievluchten in geval van overmacht. Dat betekent eigenlijk dat de feitelijke openingstijden worden opgerekt naar 01.00 uur. Ook dit is volgens ons niet conform de afspraken van Alders. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Ik kom op het voorstel met betrekking tot compensatie aan vliegtuigpassagiers in geval van vertraging. Het Europees Parlement heeft een stokje gestoken voor het voorstel om de rechten van vliegtuigpassagiers danig uit te kleden. Op 4 februari wordt hierover gestemd, voor zover ik het correct heb. Ik hoor graag van de Staatssecretaris wat de stand van zaken is. Zoals ik heb begrepen, blijft de huidige status quo voorlopig bestaan. Het valt ons op dat in ruim 500 gevallen de rechter tot een ander oordeel is gekomen dan de inspectie. Ik denk dat dit komt doordat de inspectie steeds uitgaat van de standaardredenen waarom een vliegtuigmaatschappij mag besluiten om niet over te gaan tot het toekennen van een claim. Maar als een rechter uitspraak doet, is er toch ook jurisprudentie? Licht het dan niet ook in de rede dat de inspectie haar criteria op grond daarvan aanpast? Daarmee voorkomen wij dat te veel mensen onnodig de gang naar de rechter moeten maken en krijgen wij ook meer transparantie in het systeem. Bovendien wordt het voor vliegtuigmaatschappijen duidelijker wanneer ze moeten overgaan tot het toekennen van een claim. Overigens ben ik niet voor een waarborgfonds. Er zijn maatschappijen die het redelijk doen, maar er zijn ook maatschappijen die het buitengewoon slecht doen. Ik wil de kwaden niet belonen. Vliegtuigmaatschappijen zijn zelf verantwoordelijk.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de arbeidsmarkt voor piloten? Ik wil met name weten hoe banken omgaan met schulden.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik wil nog even stil staan bij de passagiersrechten. Passagiers worden enorm benadeeld als ze bij vertragingen niet worden gecompenseerd. Dat weet mevrouw Kuiken als geen ander. Naar mijn beleving functioneert de ILT als een soort meedenktank voor de vliegtuigmaatschappijen. Hoe maken wij daar een einde aan? Kan de PvdA nog eens uitleggen waarom een waarborgfonds geen goede oplossing is? Een waarborgfonds legt de rekening immers bij de maatschappijen. De rekening wordt over de maatschappijen omgeslagen. Dat is een prikkel om het goed te doen. Bovendien waarborgt zo'n fonds,

vandaar de naam, op een eenvoudige wijze de rechten van de passagiers. Waarom wordt niet voorstel niet overgenomen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Eigenlijk heb ik op beide vragen al geantwoord, maar ik zal het nog een keer doen. Ik heb al gezegd dat de criteria die de inspectie hanteert bij het toewijzen van claims, moeten worden aangepast op basis van nieuwe inzichten. Ik verwijs dan naar de uitspraken van de rechter. Verder wil ik de Staatssecretaris oproepen om de inspectie eens te laten tonen dat het haar ernst is door bijvoorbeeld een boete uit te schrijven. Dat zijn twee concrete suggesties die ik heb gedaan om de inspectie haar rol beter te laten vervullen. Als wij een halfjaar verder zijn en het niet blijkt te werken, dan moeten wij andere maatregelen nemen, maar dit zijn mijn eerste suggesties.

De tweede vraag ging over het waarborgfonds. Vliegtuigmaatschappijen zijn verantwoordelijk voor het betalen van compensatie. Er zijn maatschappijen die deze verantwoordelijkheid al heel behoorlijk nemen, maar er zijn ook maatschappijen die er met de pet naar gooien. Een maatschappij die nu al haar verantwoordelijkheid neemt, mag niet beboet worden en te maken krijgen met een omslagstelsel waardoor zij moet betalen voor maatschappijen die overal lak aan hebben en houden omdat er toch een waarborgfonds is; «ik betaal wat aan het waarborgfonds en ik ben klaar». Daarom voel ik er niet voor. Wij hebben op zich een goed systeem. Het gaat er nu alleen om dat de inspectie voldoende handhaaft, zodat de maatschappijen hun verantwoordelijkheid nemen.

De heer **Van Gerven** (SP): We hebben geen goed systeem, dat is nu juist het probleem. Passagiers weten niet waar ze aan toe zijn. Als er een vertraging is van drie uur of meer, moet volstrekt helder zijn dat ze gecompenseerd worden. Daar hebben ze immers recht op. We doen dat ook bij het spoor, dus waarom dan niet bij vliegtuigen? Wij moeten dan wel af van die juristerij rondom claims en van vragen als: wanneer is er sprake van buitengewone omstandigheden? Daar worden de juristen rijk van, maar de passagiers worden er de dupe van. Met een waarborgfonds is dat probleem getackeld. Voor de passagiers is dat de beste oplossing.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat denk ik niet. Ook in het geval van een waarborgfonds zal iemand moeten bepalen of al dan niet terecht wordt geclaimd. Het juridische gedeelte haal je dus niet weg. Bovendien haal je de bal weg van de plaats waar die zou moeten liggen, namelijk bij de maatschappijen. Wij delen de ergernis dat het nu niet goed werkt. Daaraan moet iets gedaan worden. Via de Staatssecretaris roep ik de ILT op om haar verantwoordelijkheid te nemen en vaker te kiezen voor het belang van de passagier. Als de inspectie het niet doet, moeten wij misschien kijken naar de Autoriteit Consument en Markt. Dat vind ik ook een optie. Ik ga echter niet zo ver dat ik het de maatschappijen makkelijker ga maken, terwijl het juridische gedeelte gewoon blijft bestaan. Ik denk niet dat dit werkt.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Op donderdag 18 december beëindigden we ons licht chaotisch verlopen overleg over de luchtvaart met de intrigerende vraag van SP-collega Smaling wanneer de Staatssecretaris zou veranderen van een rups in een vlinder. Het antwoord op die vraag hangt nog, net als de overigens wel belangrijke informatie aan de Kamer over de bereikbaarheid over land van vliegveld Lelystad. Die informatie wordt verwacht na het plaatsvinden van het bestuurlijk overleg eind deze maand. Wij kijken daar met spanning naar uit. Als van de Schiphol Group als exploitant grote investeringen worden verwacht en bepaalde vliegmaatschappijen hun nek uitsteken, vindt mijn fractie het van belang dat ook de rijksoverheid haar uiterste best doet om ten minste helderheid

te scheppen over de te verwachten bijdrage aan de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Over de hinderreductie op Schiphol heb ik nog een aanvullende vraag. Afgesproken is dat tot 2020 5% hinderreductie wordt bereikt en dat daarna, volgens het fiftyfifty-principe, de voordelen van de hinderreductie gelijkelijk worden verdeeld tussen de omgevingskwaliteit en extra vliegruimte. De voordelen boven die 5% en de ambities om hoger uit te komen zouden er toch moeten zijn? Tot 2020 komt echter alles boven 5% volledig ten goede aan de omgevingskwaliteit. Dat lijkt mij een gemiste kans. Wij willen de luchtvaartmaatschappijen immers vandaag de dag al een prikkel bieden om te innoveren. Waarom zouden wij de winst boven die 5% dan niet volgens het fiftyfifty-principe verdelen? Zou dat niet een veel evenwichtiger situatie opleveren? Ik ontvang graag een inhoudelijke reactie van de Staatssecretaris op dit specifieke punt. Het lijkt misschien klein, maar het kan bij substantiële reducties in de toekomst wel degelijk iets voorstellen.

Ik kom op het al veel besproken Helios-rapport. Volgens mij wijkt dit wat minder af van het eerdere onderzoek van de luchtverkeersleiding dan hier wel wordt beweerd. Zo neemt ook Helios een aantal criteria niet mee in de beoordeling en geeft dit instituut ook zelf toe dat «onverklaarbaar» en «incorrect» twee volstrekt verschillende zaken zijn. Het lijkt mijn fractie goed dat de Alderstafel, inclusief een substantieel deel van de bewonersorganisaties, zich nog eens expliciet over het onderzoek heeft gebogen en unaniem heeft geconcludeerd dat de verschillen in uitkomst goed verklaarbaar zijn. Wel zou ik in het kader van openheid en duidelijkheid graag zien – ik denk dat zelfs collega Van Tongeren dit met mij eens kan zijn – dat op dagelijkse basis voor bewoners de keuze van het baangebruik met bijbehorende motivering is na te lezen, bijvoorbeeld op de website van de luchtverkeersleiding. Dit zou, zo concludeert ook Helios, al een hoop onrust kunnen wegnemen. Je weet dan gewoon hoe het zit. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij hiermee aan de slag gaat? Dat zou de door de heer De Rouwe bepleite openheid ten goede komen.

Ik kom op een paar punten die voor vandaag op de agenda staan. In het Aldersakkoord over Eindhoven Airport – de heer Van Gerven noemde het al – is afgesproken om tussen elf uur 's avonds en middernacht vier zogeheten slots toe te staan. Nu het akkoord wordt omgezet in een conceptluchthavenbesluit, lijkt dit eenzijdig te zijn gewijzigd, namelijk acht slots en in uitzonderingen uitlopend tot één uur 's nachts. Dit tot grote ergernis van de omwonenden. Wat is de reden van deze wijziging? Het kan een goede reden zijn, maar die moet dan wel goed worden toegelicht. Als je afspraken maakt met de omgeving, moet je die ook wel nakomen, lijkt mij. Dat is ook goed voor de geloofwaardigheid.

Maastricht-Aachen Airport heeft in oktober van de Staatssecretaris extra tijd gekregen om te pogen een zakelijk gezond ondernemingsplan te ontwikkelen. Het is niet alleen goed nieuws dat uit Limburg tot ons komt. Wij hebben begrepen dat Ryanair haar basis sluit. Dit zijn marktontwikkelingen waar wij op zich buitenstaan. Zijn er nog recente ontwikkelingen, zo vraag ik de Staatssecretaris, die maken dat haar vertrouwen in de continuïteit is gewijzigd? Op zich kan het op warme steun van de VVD rekenen dat de luchthaven tijd en ruimte krijgt om zijn zaakjes voor elkaar te krijgen, maar ik wil wel duidelijk uitspreken dat dit niet moet leiden tot extra rijksuitgaven. Ik ontvang graag de verzekering van de Staatssecretaris dat dit niet het geval is.

Het voornemen om de kosten voor de luchtverkeersleiding op regionale luchthavens in de toekomst te laten dragen door de luchthavens zelf, heeft in beginsel de steun van mijn fractie. Gezien de mondiale concurrentie lijkt het onvermijdelijk dat dit niet langer door de op Schiphol actieve luchtvaartmaatschappijen kan worden opgepakt. Wel vind ik het van groot belang dat er vroegtijdig duidelijkheid komt over rechten en plichten voor de regionale luchthavens, met een redelijke overgangstermijn. Ik meen

dat de Staatssecretaris in een brief van juli 2013 schrijft dat het tot 2020 duurt. Is dat de compensatietermijn? Stellen wij dat ook vast? Vorig jaar heb ik naar aanleiding van e-mails van reclameondernemers die schreven dat het niet mogelijk was om op zondag met reclamesleepvliegtuigen te vliegen, de Staatssecretaris opgeroepen om de regelgeving met de moderne tijd in overeenstemming te brengen. Dat is inmiddels gebeurd. Het is voortvarend opgepakt, waarvoor dank. Dit heeft geleid tot een inkomstenstijging van 20%, dat is ongeveer € 300.000. Dit is een uitstekend voorbeeld van het terugdringen van overdreven regelgeving die goedwillende ondernemers in de weg zit. Werkt de nieuwe regeling naar tevredenheid, zo vraag ik de Staatssecretaris. De Staatssecretaris heeft de SEO gevraagd om alternatieven voor de conceptverordening voor compensatie van passagiers bij vertraging. Mijn fractie is voorstander van optie 2. Wanneer krijgen wij dit onderzoek? Er zijn wijzigingen doorgevoerd in het handhavingskader van de ILT. Hopelijk wordt een deel van de onduidelijkheid hierdoor weggenomen. De Staatssecretaris heeft een aantal cijfers gestuurd over klachtenafhandeling door de ILT. Daaruit valt echter niet op te maken of de tevredenheid van klagers over de afhandeling door de ILT is toegenomen na de aanpassing van het handhavingskader. Graag een reactie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb de VVD-fractie niet of nauwelijks gehoord over de zeer grote zorgen van ondernemers die zich opgejaagd voelen en zich niet vertegenwoordigd weten in de discussie rondom Lelystad. Zij denken van Schiphol verjaagd te worden en horen dat hier gesuggereerd wordt dat zij die kant wel uit willen. Hebben die zorgen de VVD ook bereikt? Hoe denkt zij daarover?

De heer **Elias** (VVD): Die zorgen hebben ons uiteraard ook bereikt. Die worden meegenomen in de verdere ontwikkeling van Lelystad. Ik heb er bewust voor gekozen om het algemeen overleg van de vorige keer niet over te doen, maar ik wil dat best bij interruptie doen. Wij zijn een warm voorstander van de ontwikkeling van Lelystad, onder een aantal voorwaarden. Lelystad moet worden gezien als de vierde terminal van Schiphol, er moeten fatsoenlijke verbindingen zijn, zo snel mogelijk en zo goed mogelijk, en er moet een eerlijk speelveld zijn, voor zowel ondernemers als vliegmaatschappijen. Die randvoorwaarden zijn helder en duidelijk. Er mag niet worden gesjoemeld, in de zin dat vliegmaatschappijen die in bepaalde combinaties voorkomen, de voorkeur genieten en daarvan profiteren. Een eerlijk speelveld dus. Ik wacht af waar het kabinet mee komt. De tijd begint immers te dringen, dat ben ik met de heer De Rouwe eens.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Elias herhaalt wel zaken die hij de vorige keer al noemde. Die € 300.000 extra vanwege vliegen op zondag noemde hij de vorige keer immers ook al, maar dat terzijde. Hoe staat de VVD ten opzichte van het volledig en duurzaam accommoderen van onze luchtvaart? Stel dat Lelystad ofwel niet tijdig ofwel afwijkend van het oorspronkelijke doel wordt ontwikkeld, vindt de VVD dan met het CDA dat er geen cap moet komen op Schiphol? Volgens mij was het voorstel immers: één en ondeelbaar.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb geen enkele behoefte om in te gaan op een als-dansscenario waarin ervan wordt uitgegaan dat Lelystad mislukt. Dat is absoluut geen frame waar ik in wil stappen. Ik vind dat wij Lelystad fatsoenlijk moeten ontwikkelen. Daarom vraag ik de Staatssecretaris ook om vaart te maken. Dat wachten wij af. Pas daarna ga ik nadenken over eventuele onverhoopte ontwikkelingen. Het is nu nog veel te vroeg. Wij willen gewoon een fatsoenlijke ontwikkeling.

De heer **Graus** (PVV): Ik wil in de procedurevergadering voorstellen om een hoorzitting te organiseren. Ik hoop dat de heer Elias mij hierin wil steunen. Ook al gaat hij daar niet van uit, ik voorspel dat dit een grote mislukking gaat worden. Hopelijk kunnen wij elkaar wel vinden in een hoorzitting waarin wij maatschappijen als Corendon en ArkeFly kunnen horen, maatschappijen die nu buitenspel worden gehouden. Over Maastricht-Aachen Airport heb ik ook een vraag. Ik hoor de Elias zeggen dat hij niet wil dat er Staatssteun wordt gegeven. Is hij het met mij eens dat de Staatssecretaris een machtige persoon is als het gaat om onderhandelingen? Afgelopen weekend ben ik als delegatieleider met het Ministerie van EZ mee geweest naar Berlijn. Ik heb daar gezien wat een Staatssecretaris kan doen voor bedrijven. Ik heb vooraan meegelopen. Deze Staatssecretaris kan dat ook doen in het geval van Maastricht-Aachen Airport. Dat geldt ook voor onderhandelingen met Ryanair. Wat is er allemaal precies gebeurd? Ik weet het niet. Is de heer Elias dat met mij eens?

De heer **Elias** (VVD): Ik begrijp niet goed wat de laatste vraag is.

De heer **Graus** (PVV): De heer Elias wil geen staatssteun, maar is hij het met mij eens dat de Staatssecretaris zich in ieder geval met het onderhandelen moet bemoeien?

De heer **Elias** (VVD): Dat weet ik zo net nog niet. Ik weet niet of de Staatssecretaris daar wel zin in heeft. Misschien moet zij daar zelf iets over zeggen. Als er een goede businesscase is, zoals dat tegenwoordig schijnt te moeten heten, zou de luchthaven open moeten blijven. Daar zou ik een voorstander van zijn. Waarom zouden wij daartegen zijn? Het moet natuurlijk niet een of ander project worden waarin overheidsgeld wordt gestort als in een bodemloze put. Als de provincie dat wel wil doen of gedeeltelijk wil doen, dan is dat haar verantwoordelijkheid. De politici die daar zitten, moeten die afweging maken. Ik ben ervoor om de luchthaven open te houden als deze zakelijk functioneert. Als het nuttig is dat de Staatssecretaris hierin een rol speelt, zonder dat dit ons extra geld kost, dan is dat prima. Ik ben niet tegen deze airport, maar ik ben tegen staatssteun. Duidelijker kan ik het niet zeggen.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb onlangs vier moties ingediend over het behoud en het voortbestaan van Maastricht-Aachen Airport, een luchthaven die trouwens ook van nationaal belang is, los van de economische en de maatschappelijke waarde. Deze moties zijn niet gesteund door de VVD, deze pro-luchtvaartpartij. Even los van staatssteun vraag ik heel sympathieke dingen, onder andere meer tijd. De VVD heeft dit verzoek ook niet gesteund. Dat begrijp ik niet. Ik kan mij nog wel vinden in het feit dat de VVD tegen staatssteun is, want als coalitiepartij heb je ook te maken met financiële dekking. Ik vraag om extra tijd en om steun, ook van de regering, bij de onderhandelingen. Dat is toch wel het minste dat wij kunnen doen! Nogmaals, onlangs heb ik in Berlijn kunnen zien hoe belangrijk een Staatssecretaris is en hoeveel macht hij of zij heeft.

De heer **Elias** (VVD): Ik zal die motie nog een keer bekijken. Er zal vast een zinnetje in hebben gestaan waardoor we de motie hebben afgewezen. Ik heb dat niet paraat. Ik ben niet tegen enig uitstel, mocht dat deze luchthaven kunnen redden. Maar op een gegeven moment moet je de knoop doorhakken. Als het niet lukt, dan lukt het niet. Dat is heel vervelend en wij zullen wel weer een hoop moeten uitleggen in allerlei zaaltjes, maar wij gaan wel met een eerlijk verhaal naar de kiezer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Met een eerlijk verhaal naar de kiezer. Daar zijn wij allemaal voor, dus geen onrealistische beloftes, zoals € 1.000 en zo.

Vandaag hebben wij het over de luchtvaart. D66 twijfelt niet aan de noodzaak van een nieuw stelsel voor Schiphol. Wel twijfelen wij over de uitvoering en de toelichting door de Staatssecretaris. Een van de grote problemen is de grote ruimte die de LVNL heeft om af te wijken van het preferentiestelsel. Het preferentiestelsel gaat lang niet altijd op en als het wel opgaat, mag in 10% van de gevallen worden afgeweken. Hebben wij het dan wel over een strikt stelsel? De Staatssecretaris heeft mij daarvan nog niet kunnen overtuigen. Afhankelijk van de vraag welk rapport je leest gaat het over 50.000 of 75.000 vluchten per jaar. Zo veel uitzonderlijke situaties hebben wij hopelijk niet.

Ook de verantwoording blijft problematisch. D66 wil transparantie. Naar de mening van mijn fractie is transparantie een belangrijk onderdeel van het draagvlak voor het uiteindelijke systeem en voor keuzes die gemaakt worden. Soms zijn keuzes moeilijk en vervelend. Maximale transparantie is dan een belangrijke voorwaarde. Het zou goed zijn als bewoners elke dag kunnen zien waarom op welk moment op welke manier is gevlogen. Dan houden wij ook de controle op het systeem. Dit systeem zal, zoals de PvdA-woordvoerder zei, niet in één keer af zijn. Wij moeten dit waarschijnlijk tussentijds aanpassen. Op die manier houden wij goed in de gaten hoe het in de praktijk werkt.

D66 vindt het vreemd dat tijdens de invoering van het nieuwe systeem parallel een aparte discussie wordt gevoerd over de maximale zijwinden. Eigenlijk is dat onderdeel van het systeem. Het slot op de deur, de maximale hoeveelheid geluid, is eigenlijk niet voldoende om de komende periode nog enige bescherming te bieden. Het is immers gebaseerd op het maximale aantal vluchten dat wij nog lang niet hebben bereikt. Hoe kunnen wij de maximale hoeveelheid geluid relateren aan het aantal vluchten waarmee wij te maken hebben, zodat wij altijd een eerlijke afweging maken? Dat is ook in het belang van de omwonenden. Bovendien kunnen wij door slim om te gaan met de geluidsruimte Schiphol ruimte bieden.

Het systeem bevat, kortom, onvoldoende prikkels om een baan als de Buitenveldertbaan te mijden en daarmee gebieden met veel inwoners te ontzien. D66 neemt deze problemen serieus. De vorige keer heb ik dan ook gezegd dat wij het gat waarover geen verantwoording hoeft worden afgelegd, moeten dichten. Wat gaat de Staatssecretaris op dit punt doen? Hoe wordt het stelsel aangescherpt?

Ik kom op de kwestie van giftige lucht in de cabines. Lucht die vervuild is met tricresylfosfaat, zou via de motoren in de vliegtuigcabines terecht komen en gezondheidsproblemen bij het cabinepersoneel veroorzaken. Het is belangrijk dat er een einde komt aan de onzekerheid voor piloten en cabinepersoneel. Wij zijn dan ook blij dat het bestaande onderzoek naar TCP is uitgebreid naar de luchtvaart, maar medisch onderzoek van de mensen die het betreft valt daar weer niet onder. Bovendien kunnen sommige mensen gevoeliger zijn voor TCP's dan andere. Hoe zorgen wij ervoor dat wij dit aspect meenemen in het onderzoek, opdat wij mensen gerust kunnen stellen over veilige werkomstandigheden?

Ik kom op de passagiersrechten. D66 vindt het voorstel van de Europese Commissie tot aanpassing van de compensatieregeling bij vertraging en annulering van vluchten nog onvoldoende. Met name passagiers op korte vluchten worden hiermee benadeeld. Drie of vijf uur op een korte vlucht is behoorlijk wat. Op verzoek van de Kamer heeft de Staatssecretaris twee extra varianten laten onderzoeken – dank daarvoor – waarin de passagiers al na drie uur vertraging compensatie krijgen. Wij kunnen constateren dat de financiële impact in ieder geval te overzien is. Wij vragen de Staatssecretaris dan ook om zich ferm uit te spreken voor een variant waarin al na drie uur compensatie wordt toegekend. Die mag in eerste instantie best

lager zijn, want wij willen geen van allen de perverse prikkel om de vlucht dan maar te annuleren. Daarmee moeten wij voorzichtig zijn, maar wij moeten ook recht doen aan de passagiers. Immers, als je voor een zakenreis op één dag op en neer wilt, kun je de belangrijkste afspraak net missen als je drie uur vertraging hebt en dat is heel vervelend. Verder hebben wij een voorstel met betrekking tot compensatie bij vermissing of beschadiging van bagage. De Staatssecretaris lijkt dit probleem niet zo groot te vinden, maar in de praktijk wordt dat anders ervaren. Afgelopen zomer was ik op weg naar een bruiloft in Noorwegen en mijn koffer kwam niet mee. Dat is echt heel vervelend, kan ik uit ervaring zeggen. Uiteindelijk ben ik redelijk representatief verschenen, maar ik had graag mijn eigen koffer gehad. Ik kreeg nauwelijks informatie en de procedure om zaken te claimen was heel lastig. Ik had overigens meer last van het feit dat mijn kinderstoeltje ook in die koffer zat, waardoor ik problemen had met mijn dochter.

De **voorzitter**: En ten slotte?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Daar zal ik allemaal niet op ingaan. Het moet beter. Wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen? In een interruptiedebatje sprak ik met de heer De Rouwe over het ontlasten van Schiphol en het slot op de deur van Lelystad. Hoe ziet de Staatssecretaris dit voor zich? Is Lelystad straks exclusief voor ex-Schipholbedrijven? Of mogen andere partijen daar ook komen? Als dat laatste niet het geval is, hoe zit dat dan mededingingsrechtelijk? Net zo goed als het lastig is om partijen naar Lelystad te sturen, zal het lastig zijn om ze daar weg te houden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil beginnen met Schiphol en het nieuwe systeem van vliegen volgens afspraak. Wat GroenLinks betreft moet dit niet veranderen in vliegen zonder afspraak. De positie van de VVD is onze fractie volstrekt helder, maar over de positie van de PvdA heb ik de nodige vragen. Het systeem is nog niet transparant. Het is wel ingewikkeld. Wij hebben geen glijvluchten. Waarom zou je erover nadenken om een experiment in te voeren als het nog niet goed werkt? Zoals mijn collega Van Veldhoven zei, als het preferent baangebruik bij 430.000 vliegbewegingen nog niet goed werkt, hoe moet het dan gaan werken bij 510.000 vliegbewegingen? Hetzelfde geldt voor de maximale bescherming tegen geluidshinder. Als wij dit al niet strak kunnen krijgen bij 430.000 vliegbewegingen, waarom zouden wij dat wel kunnen bij 510.000 vliegbewegingen? Als je al over wilt op een nieuw systeem, omdat het oude te ingewikkeld en te ondoorzichtig is, dan moet je je nieuwe systeem in ieder geval dusdanig hebben uitgetest dat de kinderziektes eruit zijn.

De heer **Elias** (VVD): Is mevrouw van Tongeren bekend met het feit dat het aantal glijvluchten zonder enig probleem kan worden verhoogd, als je maar meer banen tegelijkertijd openstelt? Dat kan makkelijk, niets aan de hand. Bent u daar voor?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wat ik in de stukken steeds heb teruggelezen en wat ik ook steeds van de Staatssecretaris heb gehoord, is dat dit op dit moment niet lukt en dat daarom is afgezien van het gebruik van glijvluchten. Dat antwoord heb ik gekregen. Als de Staatssecretaris mij kan vertellen dat vanaf nu de glijvluchten precies volgens de oorspronkelijke afspraken zullen worden uitgevoerd, dan zou ik daar heel blij mee zijn. Ik heb geen enkel bericht gehad dat deze glijvluchten volgens de oorspronkelijke Alderstafelafspraken worden uitgevoerd. Als dat wel zou kunnen, zou dat fantastisch zijn. Dat kan immers flink wat geluidsoverlast voorkomen.

De **voorzitter**: Mijnheer Elias, hebt u goed nieuws?

De heer **Elias** (VVD): Uiteindelijk heb ik slecht nieuws voor mevrouw van Tongeren. Dan moeten er veel meer banen gelijktijdig worden opengesteld dan in het Aldersakkoord is afgesproken. Je kunt niet alles hebben in het leven. Als u zo'n voorstander bent van minder geluid en meer glijvluchten, dan moet u ook voorstander zijn van het openstellen van meer banen. Zo eenvoudig is het.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): We hadden een geluidssysteem en dat gaf in elk geval juridische bescherming. Er werd ook fysiek gemeten. Daarover werd gezegd: te ingewikkeld, te moeilijk, niet transparant; wij moeten iets anders hebben. Hierop zijn er afspraken gemaakt. Iedereen heeft water bij de wijn gedaan en er zijn compromissen gesloten. Dat systeem wordt op dit moment getest. Als de heer Elias zegt dat wij met een nieuwe set onderhandelingen nog eens twee jaar gaan experimenteren, dan wil ik daarover met alle plezier praten. Dan gaan wij terug naar de Alderstafel en maken wij een nieuwe set afspraken, wellicht met deze informatie over meer glijvluchten. Vervolgens gaan wij twee jaar experimenteren om te bezien of dat systeem beter is. Als dat het voorstel is van de VVD, dan vindt de heer Elias mij aan zijn zijde.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren vervolgt haar betoog.

De heer **Elias** (VVD): Mij werd iets gevraagd.

De **voorzitter**: Nou, vooruit.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Misschien voorspellen wij het antwoord, maar wellicht wil de heer Elias het antwoord zelf geven.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb namens mijn fractie gezegd dat wij dankzij het Aldersakkoord een soort godsvrede over Schiphol hebben en dat het dan maar zo moet. Als er daadwerkelijk met alle betrokkenen te praten zou zijn over meer glijvluchten maar dan wel over meer banen en als daarmee voor alle partijen winst te behalen valt, valt daarover met mij te praten, geen enkel probleem. Ik denk echter dat je dan een uitermate fragiel evenwicht verstoort. Maar zet mij niet weg als iemand die tegen glijvluchten is. Je hebt daar echter meer banen voor nodig, zo simpel is het.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als het zo simpel was, hadden wij direct aan het begin van het experiment moeten zeggen dat Alders niet wist wat hij aan het doen was en dat alle mensen van de luchthaven niet wisten wat ze aan het doen waren. Als het zo simpel was, hadden wij andere afspraken gemaakt. Dus zo simpel is het niet. Ik wil met plezier samen met de VVD een motie indienen waarin wij de regering vragen om terug te gaan naar de tekentafel, een nieuwe set afspraken te ontwerpen en nog twee jaar te experimenteren. Het huidige experiment heeft immers niet opgeleverd wat wij wel zouden willen, namelijk een eerlijke balans tussen de rechten en de belangen van de omwonenden enerzijds en de mogelijkheid om per vliegtuig van en naar Nederland te reizen anderzijds. Dank aan de Staatssecretaris voor haar brief. Ik had haar gevraagd hoeveel belastinggeld er zit in alle steunpakketten voor de verschillende luchthavens. Ik mis nog een aantal bijdragen van gemeenten. Dat is immers ook belastinggeld. Kunnen wij van de Staatssecretaris jaarlijks een overzicht ontvangen dat vermeldt hoeveel belastinggeld van Rijk, provincie en gemeente in de verschillende luchthavens zit? Dan kunnen wij vaststellen of de luchthavens zichzelf bedrijfsmatig overeind kunnen houden of jaar in jaar uit overheidsgeld nodig hebben.

Ik kom op Maastricht-Aachen Airport. Ik heb het al eerder gezegd, in de buurt liggen nog acht andere vliegvelden. Zeker nu Ryanair heeft besloten om te vertrekken, roep ik de Staatssecretaris op niet nog meer publiek geld in deze luchthaven te steken. Er zijn acht andere vliegvelden in de buurt, laten wij niet proberen om elkaar weg te concurreren. Laten wij in plaats daarvan ervoor zorgen dat het treinvervoer goed op gang komt naar een aantal van deze acht vliegvelden.

De **voorzitter**: De heer Graus heeft een interruptie. Hij weet toch dat hij dan nog maar vijf minuten spreektijd overhoudt?

De heer **Graus** (PVV): Dat zal me worst wezen. Maastricht-Aachen Airport heeft met name last van valse concurrentie uit het buitenland, waar de luchthavens vaak wel staatssteun krijgen en daardoor met betere tarieven kunnen werken. Dat kunnen wij niet. Wij hebben overal nationale koppen op en wij helpen onze luchthavens om zeep. Eigenlijk vraagt mevrouw Van Tongeren om een Nederlandse luchthaven die van nationaal belang is, om zeep te helpen en de buitenlandse luchthavens die de boel jarenlang hebben beconcurrerd, overeind te houden. Dat zegt ze; er liggen er toch genoeg in de buurt, dus ...

De **voorzitter**: En uw vraag is?

De heer **Graus** (PVV): Wij zijn toch nationale volksvertegenwoordigers? Wij vechten toch voor onze luchthavens en niet voor buitenlandse luchthavens? Gekker moet het niet worden, voorzitter!

De **voorzitter**: De voorzitter gaat zich niet in het debat mengen. Wat is uw vraag aan mevrouw Van Tongeren?

De **voorzitter**: Ik moet toch via u een vraag stellen, voorzitter? Vandaar dat ik u aanspreek.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik geloof dat de vraag was: gekker moet het niet worden. GroenLinks kijkt zoals gezegd naar een balans tussen economische belangen en de belangen van omwonenden. GroenLinks kijkt bovendien naar klimaatverandering door fossiele brandstoffen. Je moet een mix hebben van vervoer: trein, water en luchtvaart. Als je in een gebied een heleboel luchthavens hebt, gaat dat niet werken. Wat de concurrentieverhoudingen betreft: Duitsland heeft een vliegtaks. Je zou dus kunnen zeggen dat het eigenlijk omgekeerd is: juist Nederland helpt de luchtvaart. Wij hebben immers heel even een terechte vliegtaks gehad, maar die is afgeschaft, terwijl Duitsland hem nog steeds heeft. Het argument dat alle andere overheden hun luchtvaart ontzettend helpen in tegenstelling tot Nederland, klopt dus niet.

De heer **Graus** (PVV): Ik ben in het kerstreces een weekendje naar Milaan geweest. Ik ben vanaf Schiphol gevlogen, maar ik had net zo goed vanaf een luchthaven bij mij in de buurt kunnen vertrekken, vlak over de grens. Dan is veel goedkoper vliegen. Ik doe daar niet aan mee. Gelukkig kan ik mij dat ook permitteren. Het is natuurlijk onzin, je kunt vanuit België en Duitsland veel goedkoper vliegen dan vanuit Nederland. Ik woon zelf vlakbij een luchthaven. Daar is helemaal geen weerstand tegen de luchthaven vanwege geluidsoverlast.

De **voorzitter**: En uw vraag is?

De heer **Graus** (PVV): De geachte afgevaardigde van GroenLinks haalt nu allerlei argumenten aan die niet juist zijn. Ik vraag het nogmaals: moeten wij niet onze eigen luchthaven van nationaal belang en ook van groot

sociaal, maatschappelijk en economisch belang – met name in de krimpregio Limburg is dat van belang – in het zadel houden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wij zijn onderdeel van Europa. Een groot deel van de problematiek – vervoersproblematiek, milieuproblematiek en klimaatproblematiek – moet je ten minste in Europees verband bekijken. Hierover verschillen wij heftig van mening, dus zeker in dit debat zullen wij er niet uit komen. GroenLinks kijkt over de grenzen heen en wil zich niet achter de dijken terugtrekken onder het mom van «alles wat van Nederland is eerst». Je moet in Europees verband kijken naar dit soort vervoersproblematiek.

Ik vervolg mijn betoog met de nachtvluchten boven Eijsden-Margraten. Ik heb hierover wat informatie van de Staatssecretaris gekregen; dank daarvoor. Daaruit blijkt dat ondanks het feit dat Maastricht er geen gebruik van maakt – bij Beek is er geen oost-westbaan gekomen – er toch een oost-westcorridor is gekomen in de lucht. Daarvan wordt gebruikgemaakt door de luchthaven in België, met als gevolg dat er redelijk ongelimiteerd nachtvluchten zijn over Eijsden-Margraten. Kan de Staatssecretaris uitleggen hoe dit kan en wat zij eraan kan doen? Hebben wij in Nederland niets te zeggen over nachtvluchten vanaf buitenlandse luchthavens? Het verhaal van Twente is eigenlijk hetzelfde als dat van alle andere regionale luchthavens. Moet je dat in een relatief klein land als Nederland wel willen? Twente ligt 70 kilometer van Münster-Osnabrück verwijderd. Kun je niet veel beter samenwerking zoeken? Dan krijg je bijvoorbeeld een terminal in Twente waar je kunt inchecken. Je hebt dan ook daar bedrijvigheid. Kan de Staatssecretaris daar eens vragen over stellen? Volgens mijn informatie heeft deze optie wel op tafel gelegen, maar is zij nooit serieus onderzocht, hoewel zij misschien wel een oplossing kan bieden, zowel voor de bewoners in Twente als de reizigers die vanaf Twente willen vertrekken. Ik kom op Rotterdam.

De **voorzitter**: U hebt nog een halve minuut.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik verwacht veel vakantievluchten op Rotterdam. Was het niet de bedoeling dat Rotterdam een zakelijk vliegveld zou zijn?

Ik zou graag willen weten hoe het staat met de binnenlandse vluchten. Aangezien wij nu meer luchthavens krijgen, worden deze vol gevlogen met binnenlandse vluchten. Dat veroorzaakt twee keer overlast voor Nederlandse bewoners.

Ik sluit af met mijn standaardvraag: is er al overlegd met de luchtverkeersleiding over omscholing van luchtverkeersleiders, opdat ook zij gewoon op hun 67ste met pensioen gaan, net als alle andere Nederlanders, en niet al op hun 50ste of 55ste, met behoud van een volledig salaris? De vraag is bekend en ik ben benieuwd hoe ver de Staatssecretaris is gevorderd.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Het nadeel van alle commissies is dat ze door de actualiteit worden ingehaald. Ik heb dat ook meegemaakt met de commissie-De Wit, waarvan ik tweeënhalf jaar lid was. Dit is ook gebeurd met het hele Aldersverhaal. Het is niet meer actueel en niet van deze tijd. Ik vorm geen meerderheid, dus zal ik me erbij neer moeten leggen. Ik voorspel dat er uit Lelystad mogelijk een parlementaire enquête voortvloeit. Ik zal nog één keer een poging wagen.

Ik heb net de griffier van deze commissie gevraagd om een hoorzitting te agenderen voor de procedurevergadering. De laatste keer ben ik dat vergeten. Dat is heel menselijk. Niets menselijks is ook een PVV'er vreemd, ook al denkt men dat wij buitenaardse wezens zijn. Ik heb het net alsnog aangevraagd.

De **voorzitter**: Mijnheer Graus, als u met een uitgewerkt voorstel komt – u hebt verzocht om een hoorzitting, maar het is de bedoeling dat u ook aangeeft wat u aan de orde wilt stellen – wordt het in de procedurevergadering in behandeling genomen.

De heer **Graus** (PVV): De ACM en ook de Staatssecretaris stellen dat luchtvaartmaatschappijen die nu op Schiphol vliegen niet gedwongen kunnen worden om over te stappen naar Lelystad Airport. Hoe zullen deze maatschappijen overtuigd worden? Dat zal ook wel blijken uit de hoorzitting als wij maatschappijen horen als Corendon en ArkeFly, maatschappijen die een beetje buiten beeld zijn gehouden en die bij geen enkele belangrijk beslissing worden betrokken. Deze maatschappijen worden straks waarschijnlijk gedwongen om naar Lelystad te gaan. Ze kunnen daar niet eens rendabel opereren. Het worden communicerende vaten. Als de maatschappijen naar de knoppen gaan, hebben wij nog meer ellende. Ik ben bovendien bang dat er dusdanig hoge tarieven worden gehanteerd dat lowcost- en leisuremaatschappijen uit de markt worden gedrukt. Ik geloof helemaal niet dat er sprake is van overflow, zoals dat met een duur woord heet. Ik denk dat er gewoon een dure markt wordt gecreëerd, ten koste van bestaande maatschappijen die Nederland veel hebben gegund, economisch gezien en ook qua werkgelegenheid. Deze maatschappijen moeten wij juist koesteren en niet van de markt drukken of buiten de deur houden.

Ik heb al gezegd dat hiermee terdege belastinggeld is gemoeid. De Staatssecretaris zegt dat het anders is dan bij het Betuwelijndeacle, maar dat is niet waar. Schiphol keert immers 50% van de winst als dividend uit en de Staat is voor bijna 70% aandeelhouder. Het gaat dus wel degelijk om publiek geld, dat kan niet ontkend worden. Anders wordt er feitelijk onjuiste informatie gedeeld en dat mag natuurlijk niet.

Ik heb helemaal geen vertrouwen in de infrastructuur, de aan- en toevoerwegen en de treinstations. Hoeveel passagiers en hoeveel vluchten worden als uitgangspunt genomen? Het avondregime past helemaal niet bij lowcost- en leisure-carriers. Deze maatschappijen krijgen daarmee nog eens een slag in de nek. Tijdens de piekuren zal er 20% meer capaciteitsknelpunten kunnen ontstaan in het luchtruim. Ik hoor graag een reactie. Het verkeer van en naar Schiphol zal immers voorrang krijgen boven het verkeer van Lelystad. Wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen? Wat zijn de gevolgen van Lelystad? Wat is de impact op het product dat daar wordt aangeboden?

Een aantal maatschappijen heeft al te kennen gegeven een baan van 2.400 meter nodig te hebben voor bepaalde vakantiebestemmingen. Deze verlenging is toegezegd, maar komt er pas na de evaluatie van de eerste tranche. Dat zal veel te laat zijn. Dat gaat zorgen voor extra hindernissen. Wat is de tijdplanning voor de verlenging van de baan?

Tot zover Lelystad, waar ik in mijn eerste termijn ook al heel veel aandacht aan heb geschonken. Belangrijk is de vraag wat de invloed is van de stillere motoren, van de nieuwe generatie vliegtuigen, van nieuwe vliegprocedures en van glijvluchten op de geluidsnormen die gelden voor Schiphol. Deze innovaties zijn in 2008 niet meegenomen. Inmiddels zijn wij bijna zes jaar verder. Volgens mij kan Schiphol nu veel meer vliegbevingingen aan dan de oorspronkelijke 510.000. Wij lopen dus achter de feiten aan. Wij willen dat Schiphol dusdanig wordt uitgebreid dat het de allergrootste en beste luchthaven van Europa wordt, onze nationale trots, net als de haven van Rotterdam. Die moeten wij koesteren met ons allen. De luchthaven moet boven de partijpolitiek staan.

Ik heb net een minuut verkwanseld aan een belangrijke interruptie, dus ga ik snel door met mijn betoog. Wat Eindhoven Airport en de geluidshinder betreft sluit ik mij aan bij voorgaande vragenstellers. Wij wachten de antwoorden af. Eventuele moties kunnen wij wellicht steunen.

Dan kom ik op Maastricht-Aachen Airport. Ik zit hier als Limburger, dat klopt, maar ook als nationaal volksvertegenwoordiger. Het is een luchthaven van nationaal belang, nog afgezien van het sociaaleconomische en maatschappelijke belang voor de provincie Limburg.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Graus** (PVV): Ja, voorzitter, dat zal ik doen. Moties hebben geen zin, want die worden toch niet aangenomen. Wel wil ik de Staatssecretaris vragen om zich te bemoeien met de onderhandelingen. Het enige wat ik vraag – mogelijk giet ik dit nog in een motie – is om de provincie Limburg iets meer tijd te gunnen, vooral na de nieuwe ontwikkelingen rond het terugtrekken van Ryanair. Dat heeft grote gevolgen.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we gekomen aan het eerste termijn van de Kamer. Ik schors de vergadering tien minuten.

De vergadering is geschorst van 11.12 uur tot 11.23 uur.

De **voorzitter**: Voor ik het woord geef aan de Staatssecretaris, vraag ik haar om kort aan te geven hoe zij haar beantwoording zal structureren, zodat de leden hiermee rekening kunnen houden. Ik stel voor om te beginnen met twee interrupties per persoon. Rond twaalf uur zal ik de zaal verlaten vanwege een plenair debat. De heer Van Gerven zal het voorzitterschap dan van mij overnemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begin met Schiphol en het nieuwe geluidsstelsel. Vervolgens spreek ik over Lelystad, de passagiersrechten, Eindhoven, Maastricht en Twente. Daarna behandel ik separaat de LVNL-heffing voor Lelystad. Ik eindig met de piloten en TCP's. Ik begin met Schiphol en het nieuwe geluidsstelsel. Ik proef dat de leden transparantie willen. Er is behoefte aan een stelsel waarin rekening wordt gehouden met voortschrijdend inzicht en met conclusies uit evaluaties. Ik onderstreep dat van harte. Het belangrijkste is dat je laat zien waarom wat gebeurt. Waarom wordt er afgeweken? Als je in zo'n gebied woont, weet je wat er overvliegt. Je went eraan en dus hoor je het wanneer er wordt afgeweken. Er is al een dagrapport. Dat is een belangrijk gegeven. Mensen moeten digitaal in het dagrapport kunnen zien wat er aan de hand is. Ik onderschrijf de transparantie – ik zal daar ook nog een aantal keren op terugkomen – en wil daar ook mee beginnen. De vorige keer beschikten u en ik nog niet over het Helios-rapport. Wij hebben ons daar sterk voor gemaakt. Inmiddels kunnen wij erover beschikken en hebben wij ook de reactie van de LVNL en de partijen aan de Alderstafel. Daar ben ik erg blij mee. Hierdoor hebben wij in korte tijd een vrij breed overzicht van wat er is gebeurd en wat iedereen heeft geschreven. Ik heb de Kamer ook nog antwoorden op vragen gestuurd. Het vorige AO verliep immers inderdaad wat onverwacht. Waarom een nieuw stelsel? Ik wil nog eens herhalen dat wij dat nieuwe stelsel samen hebben bedacht en dat wij daarbij niet over één nacht ijs zijn gegaan. Reeds in 2008 is er gevraagd om een nieuw normen- en handhavingstelsel. De constatering werd breed gedragen dat het huidige stelsel, dat nog in werking is – in feite zitten we tussen twee stelsels in – kan leiden tot ongewenste effecten. Immers, bij dreigende overschrijding van de grenswaarden moet worden uitgeweken naar een andere baan, ook al is dat een baan met meer geluidsgehinderden. De heer De Rouwe noemde dit heel terecht een perverse prikkel waar wij van af moeten. Naar aanleiding daarvan is de Alderstafel verzocht het stelsel te verbeteren. Nu ligt er een nieuw stelsel. Men kent de geschiedenis voor een groot deel. Ik ben blij dat het voortvarend is opgepakt. Met het nieuwe stelsel wordt een eenvoudiger

en eerlijker stelsel beoogd. Het uitgangspunt is: die banen inzetten die zo min mogelijk mensen hinderen. Bovendien moet het nieuwe stelsel beter uitlegbaar zijn. Dan komen wij weer op transparantie. Het huidige stelsel is zo complex dat wij op het Ministerie het grapje hebben dat alleen de heer Alders het begrijpt. Maar die heeft er dan ook jaren op gestudeerd. Ik heb weleens de typering gehoord: still confused but on a higher level. Het is een grote inspanning geweest om dit te doen. Er bleken ongewenste effecten op te treden. Zo moest bij een overschrijding van de grenswaarden bij de Kaagbaan worden uitgeweken naar bijvoorbeeld de Aalsmeerbaan, waar meer mensen wonen. Er is twee jaar geëxperimenteerd. De resultaten zijn positief, maar ik ben niet doof voor de zorgen. Mevrouw Kuiken had het over voortschrijdend inzicht. Dat is belangrijk. Wij moeten er geen hek omheen plaatsen, maar steeds opnieuw bezien hoe wij dingen kunnen verbeteren.

Ik kom op de Helios-analyse. De heer Van Gerven gaf aan dat de twee rapporten elkaar tegenspreken. Volgens mij is dat niet zo. Ik denk dat er met andere deelgebieden is gewerkt. Ik vind dat de LVNL extra legitieme verklaringsgronden op basis van de afgesproken regels in het stelsel heeft gegeven. Helios heeft niet alle factoren meegenomen die de inzet van de start- en landingsbanen volgens de afgesproken regels verklaren. Ik kom daar zo nog op terug. De Buitenveldertbaan is eigenlijk het centrale punt. Sinds de start van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel is heel uitvoerig gekeken naar het gebruik van de Buitenveldertbaan, met name in het jaar 2011. Ik denk dat de Kamer deze rapporten goed kent, maar ik herhaal dat de Helios-analyse en de LVNL-reactie elkaar niet tegenspreken. De LVNL voegt legitieme verklaringsgronden toe op basis van regels die aan tafel zijn afgesproken. Gisteren heb ik de wethouder van Amstelveen gesproken. Ook Amstelveen neemt deel aan de Alderstafel. Ook de wethouder deelt de conclusie dat de verschillen in gebruikspercentage met het Helios-rapport goed onderbouwd verklaard zijn door de LVNL. Na bestudering van alle data is de conclusie getrokken dat de Buitenveldertbaan niet ten onrechte is ingezet.

Dan komen wij op transparantie en de 90% waarvoor mevrouw Van Veldhoven de aandacht vroeg. Wij moeten onderkennen dat de experimenteerperiode in de jaren na 2011 door partijen benut is om ook ten aanzien van het gebruik van de Buitenveldertbaan te leren en verbeteringen aan te brengen in het nieuwe stelsel. Daarvoor is een experiment ook bedoeld. Naar aanleiding van alles wat er is gebeurd, heeft de Alderstafel drie adviezen/actiepunten meegegeven. Een ervan is een betere informatievoorziening over de baaninzet. De LVNL maakt een dagverslag. Dat zal nog verder worden geprofessionaliseerd. Dat is precies de link naar de bewoners. Zij wonen onder de aanvliegroutes en denken om drie uur 's middags: hoe kan dit; om drie uur komt er nooit een vliegtuig over maar vandaag wel. Het dagverslag moet hierover duidelijkheid bieden voor de bewoners. Ik wijs ook op de aanscherpingen in de preferentietabel. Het gebruik van de Buitenveldertbaan buiten de daglichtperiode geldt niet langer als automatisch verklaard. Tevens is een aantal verklaringsgronden bij het advies van 8 oktober nader geconcretiseerd en gekwantificeerd.

Gisteravond gebeurde er bij de voorbereiding van dit debat iets wat zelfs de landelijke media haalde. Er was een hond ontsnapt. De hond kan nooit groot geweest zijn, want volgens mij mag je alleen honden tot 7 kilo meenemen in de cabine. Dan ontsnapt er een hond en zijn er meteen twee banen buiten gebruik. Vervolgens moet besloten worden: wachten we of gaan we op andere banen vliegen? De bewoners vragen zich vervolgens af waarom er een vliegtuig overkomt. Dat moet verklaard worden. Toen ik gisteren tijdens de voorbereiding las dat die hond ergens in een weiland rondholde, moest ik wel even glimlachen.

De eerdere toezegging om de bespreking van de dwars- en staartwindlimieten te agenderen in de omgevingsraad Schiphol, blijft staan. Een

aantal sprekers heeft hierover het nodige gezegd. Het is belangrijk dat hiernaar goed wordt gekeken in samenhang met het nieuwe normen- en handhavingshavingsstelsel. Partijen – dit is het eerste actiepunt van de Alderstafel dat ik heb overgenomen – hebben geconstateerd dat het opdelen van de verklaringsgronden voor het baangebruik in twee delen, namelijk in geautomatiseerd en niet-geautomatiseerd, tot verwarring heeft geleid. Dit komt ook ter sprake in de rapporten van Helios en de LNVL. Deze tweedeling leidt ertoe dat ten onrechte wordt gesproken over harde en zachte regels. Dat is niet de bedoeling. Het is de bedoeling dat een en ander meegaat in het geautomatiseerde deel. Ik dacht dat dit een eenvoudige actie was, maar dat blijkt niet zo te zijn. Denk aan sneeuw. Er zijn verschillende soorten sneeuw. Al die vormen moeten worden gevalideerd in het systeem. Die slag zal gemaakt worden, maar als je erin verdiept, beseft je dat dat ingewikkelder is dan je zo op het eerste oog zou denken.

Een van de acties is om afzonderlijk de verklaring per baan duidelijk te maken. Dat is ook heel belangrijk. De partijen aan de Alderstafel stellen dan ook hierin verbeteringen te willen aanbrengen. Ik heb gevraagd om de verbeteringen zo snel mogelijk aan mij en daarmee aan de Kamer te doen toekomen. Er is toegezegd dat dat voor 1 mei zal gebeuren. Dan kunnen wij het er ook over hebben. Ik heb gisteren nog contact gehad met de gemeente Amstelveen en de deelgemeente Amsterdam-West, die een gesprek hebben gevoerd met de opdrachtgevers van Helios. Zij steunen geheel deze lijn. Dat vind ik belangrijk als je kijkt wat de winst is van het Helios-rapport en de manier waarop wij daarmee zijn omgegaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zie dat de Staatssecretaris aan het werk is gegaan om het gat in de verklaarbaarheid inderdaad te dichten. Eerst was dat gat 10%. Waar moet ik nu dan aan denken als al dit soort elementen nu wel in de regels wordt ondergebracht? Hoe groot is dan de verklaarbaarheid geworden en hoe klein is dan het gat? Ik begrijp dat er altijd een marge blijft.

Ik heb een tweede korte vraag. Het rapport van de dag vermoedde, als ik het goed heb begrepen, wel dat er werd afgeweken maar nog niet waarom. Kan dat ook voor omwonenden in heldere, begrijpelijke taal aan het rapport van de dag worden toegevoegd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik kijk daarnaar. Ik neem alle vragen die u stelt mee. Natuurlijk gaat het percentage omhoog, maar de vraag is hoe ver. Ik wil heel graag dat het wordt meegenomen in het gehele pakket dat wij voor 1 mei krijgen. Dan krijgen wij een consistente rapportage waarin al die punten worden meegenomen. Ik reken op 4% tot 5%, maar ik weet niet of dat haalbaar is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): 4 tot 5% is dan het restgedeelte, het gat dat blijft. Dat is dan dus niet meer 10% tot 15% maar 4% tot 5%. Dus dan zou er sprake zijn van een verbetering.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat gaat automatisch, maar dan houden we natuurlijk nog een percentage over. Daar zal naar gekeken moeten worden. Dat kost ook administratieve handelingen, want uiteindelijk weet je precies voor 100% welke vliegtuigen er zijn, maar dat deel zou dan kunnen zijn geautomatiseerd. Dan houden wij een stuk over dat verklaard moet worden. Dat zal handmatig moeten gebeuren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): En dat is 4% tot 5%.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): We hebben dit systeem, of we gaan naar een nieuw systeem voor bescherming tegen geluidsoverlast. Ik hoop toch dat de Staatssecretaris het met mij eens is dat het er niet alleen

om gaat dat het transparant is, maar juist dat het adequate bescherming tegen geluidsoverlast biedt. Is de Staatssecretaris nu van mening dat dit systeem, misschien nog niet transparant maar wel begrijpelijk is en niet ingewikkeld, en dat het daardoor een beter systeem is dan het vorige systeem? Daarop was de kritiek dat het onbegrijpelijk, ingewikkeld en niet transparant was. De Staatssecretaris zegt dat zij werkt aan transparantie. Zijn andere factoren opgelost en biedt het systeem nu dus echt adequate bescherming tegen geluidsoverlast aan bewoners? Wat is daarover op dit moment het oordeel van de Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, daar is het ook voor bedoeld. Dat is ook twee jaar getest. Ik heb het specifiek over de transparantie, omdat door het Helios-rapport, door vragen van verschillende bewoners die ook via u tot ons kwamen en door een aantal krantenartikelen heel duidelijk was dat die transparantie van belang was. Dat is de reden waarom ik op deze wijze over transparantie praat. Het hele normen- en handavingsstelsel is ten opzichte van het huidige stelsel eenvoudiger te begrijpen omdat gewoon van baanpreferentie wordt uitgegaan en ook verklaard moet worden waarom de minst preferente baan, de Buitenveldertbaan, wordt ingezet. U moet zich voorstellen dat op het moment dat op Schiphol de Buitenveldertbaan wordt ingezet, automatisch meer ruimte wordt opgesoupeerd in het totale aantal vluchten dat kan plaatsvinden. Dus die prikkel zit erin. Dat vind ik met name een belangrijke prikkel. Natuurlijk wordt gekeken naar het aantal gehinderden. Jaarlijks wordt bekeken of de gelijkwaardigheidsuitgangspositie van 2008 wordt gehaald. En er wordt jaarlijks bekeken of er binnen de geluidsnormen gewerkt wordt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als het doel van het systeem is bescherming tegen geluidsoverlast, hoe kijkt de Staatssecretaris dan aan tegen die bijna-verdubbeling van de hoeveelheid vluchten op Buitenveldertbaan, terwijl we nog niet in de buurt zitten van de 510.000 vliegbewegingen die mogen komen? Je moet eigenlijk nog 20% groeirimte over hebben, terwijl je nu op de Buitenveldertbaan een bijna-verdubbeling van het aantal vluchten ziet. Dat is bij uitstek de baan waarvan de bewoners de meeste last hebben.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, is de Buitenveldertbaan onderdeel van Schiphol. Met name kijken wij daarnaar omdat die veel overlast veroorzaakt. Er zijn veel meningen geweest in de afgelopen tijd over het gebruik van de Buitenveldertbaan. Als wij de inzet van deze baan in de tijd plaatsen, zien wij een flinke afname in het gebruik, zeker na de aanleg van de Polderbaan in 2003. 2011 is een uitschieter geweest. Daar is ook naar gekeken. Dat was het eerste jaar van het experiment met het nieuwe stelsel. De uitschieter valt binnen de grenzen van de handavingspunten van het oude stelsel en binnen de bandbreedte van de prognose die de bovengrens van 60.000 bewegingen kent. Doordat het experiment in het nieuwe stelsel nauwkeurig gemonitord werd, is dit relatief hoge aantal in vergelijken met voorgaande jaren opgevallen. Toen is ook gekeken naar de analyse. Daarna is onderzoek gedaan. Daarbij zagen wij dat de baan vaak werd ingezet vanwege de weersomstandigheden. Die bevindingen zijn ook naar de Kamer gezonden. Dat had op zich geen verband het nieuwe stelsel. Het waren dus de weersomstandigheden die ertoe geleid hebben dat er meer op de Buitenveldertbaan is gevlogen. In 2012 en 2013 is het aantal vluchten en de inzet van de Buitenveldertbaan weer een stuk lager. In aantallen komt dat neer op 42.000 vluchten in 2011, op 38.000 in 2012 en op 32.000 in 2013. Dus die trend is ingezet. Als een van de factoren noemde ik net al het weer. Een aswolk zal hier wat minder vaak aan de orde zijn. De vraag is natuurlijk of er gewone omstandigheden plaatsvinden waardoor ad hoc of voor langere duur wordt afgeweken.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al het nodige gezegd over de transparantie, welke stappen zijn gezet en welke mogelijkheden er nog meer zijn. Ik heb al gezegd dat ik daarop terugkom voor 1 mei als die onderwerpen, waarmee de Alderstafel zich bezighoudt, gebundeld worden. Een aantal vragen die hier gesteld zijn, zou ik ook daar willen plaatsen om ze in samenhang te kunnen beantwoorden en niet geïsoleerd.

Belangrijk is dat wij ook in de ministeriële regeling vastleggen welke gegevens op welke wijze door de LVNL en andere sectorpartijen aan de ILT gerapporteerd moeten worden. Het gaat natuurlijk straks om het hele wetgevingsstelsel. Ook daarbij moeten wij zien of wij zaken zo helder, transparant en duidelijk kunnen vastleggen dat we ook een basis hebben binnen de wet.

De heer Van Gerven heeft gevraagd of het opzetten van meetpunten in Amstelveen en Buitenveldert een optie is. Op dit moment worden de metingen uitgevoerd met 29 vaste geluidmeetposten op daken van gebouwen of op de grond. Van deze 29 meetposten staan er twee in Amstelveen en een in Buitenveldert. Hierover wordt volgens de website NOMOS online gerapporteerd.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd welke waarborg ik kan geven voor de Buitenveldertbaan als het gaat om hinder. De waarborgen zijn gegeven volgens de baangebruiksregels. Daarnaast gelden de gelijkwaardigheids-criteria die in 2008 zijn vastgesteld en het volumeplafond van 510.000 vliegbewegingen. Daarmee kunnen omwonenden niet onbepaald gehinderd worden. Het nieuwe stelsel geeft nu juist regels om zo min mogelijk overlast te creëren bij een gegeven verkeersvolume. Je kunt het vastleggen in wetten en regels maar vervolgens – dat vond ik een zeer terechte opmerking – heb je voortschrijdend inzicht en zullen we moeten zien, bij alles wat we jaarlijks vastleggen als er gemeten wordt volgens nieuwe ontwikkelingen, of we de zaken aanpassen om ze te optimaliseren, zo transparant mogelijk te houden en onze afspraken na te komen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het gaat er natuurlijk ook om dat je jaarlijks ziet dat het aantal gehinderden niet gaat stijgen. De doelstelling moet juist zijn dat dit omlaag gaat. Er zitten waarborgen in het systeem maar tegelijk zijn daarop heel veel uitzonderingen. Als er onderhoud wordt gepleegd, mag je uitwijken. Als er discussie is over windsnelheden en de wijze waarop de wind waait mag je daar toch van afwijken. Mijn zorg en die van de bewoners zit er met name in dat het plafond dat wij hebben om te voorkomen dat mensen meer gehinderd gaan worden niet voldoende is, omdat er zo veel uitzonderingen zijn, waardoor je toch op de Buitenveldertbaan mag vliegen. Wat is nu het geruststellende signaal dat wij aan de bewoners kunnen geven dat dat niet de bedoeling kan zijn omdat daar een plafond in zit?

Staatssecretaris **Mansveld**: Daarom vind ik het heel belangrijk dat we nu specifiek gaan kijken naar de Buitenveldertbaan. Dat is de les die we geleerd hebben, en zeker de Alderstafel hecht veel waarde aan die adviezen. We gaan dus specifiek kijken naar de Buitenveldertbaan. Het gaat erom hoe je dat gaat doen en het ook blijft doen, dus hoe je dat deel laat uitmaken van je jaarlijkse rapportage en de transparantie daarin. Het gaat er natuurlijk ook om wat wij daar dan allen van vinden, want dat is waar we specifiek naar kijken. Ik begrijp wat u zegt, je spreekt regels af en aan het einde blijkt dat het wellicht anders kan worden ervaren. Daar moeten wij het dan over hebben. Daarom vind ik ook dat wij, bij de Alderstafel en in de Omgevingsraad Schiphol, steeds weer opnieuw zullen moeten kijken, want daar zitten alle partijen aan tafel. Dan kan ik zien of ik aan u voorleg of het anders moet.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Als ik het goed begrijp, zegt de Staatssecretaris: uw zorgen zijn mijn zorgen, in die zin dat ik begrijp waar zij vandaan komen. Zij ziet ook dat de regels die wij nu hebben dat mogelijk zouden kunnen faciliteren maar dat dat niet de bedoeling kan zijn. Zij houdt de vinger aan de pols om, wanneer dat een ongewenst effect mocht hebben, zeker te zullen bijsturen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja. Ik heb één partij niet genoemd, maar die is natuurlijk ook aanwezig. Dat is de ILT met de handhavingsrapportage. Dat is ook een aanknopingspunt om te kijken wat de constatering van de ILT zijn, hoe er gehandhaafd is en wat daaruit de conclusies zijn. Aan de voorkant 100% garantie geven is ingewikkeld, maar ik vind wel dat wij het er over moeten hebben dat we steeds kijken hoe we het zo goed mogelijk doen. De vliegtuigen vliegen, het geluid is er, maar het gaat erom hoe er wordt gevlogen, waarom zo wordt gevlogen, hoe transparant de informatie is en hoe je maximaal de bewoners beschermt. Hoe wordt optimaal van het nieuwe normen- en handhavingstelsel gebruikge maakt? Dat is voor een deel een kwestie van vastleggen, in kaders zetten, het controleren maar er ook iets mee doen. Daarom sprak ik van voort-schrijdend inzicht. Dat is een tekst die ik in die zin omarm, want het systeem zal op deze manier nooit statisch zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ga even door op dat punt. Het plafond waar mevrouw Kuiken aan refereert, hebben wij natuurlijk. Dat is de maximale hoeveelheid geluid, die is gebaseerd op het maximale aantal vluchten. Daarom is de maximale hoeveelheid geluid nu nog een te groot jasje om het stelsel heen voor het aantal vluchten van nu. Zouden wij niet met elkaar moeten nadenken over hoe wij, zonder meteen een guillotine te laten vallen, ook de maximale hoeveelheid geluid een prikkel kunnen laten zijn om zo goed voor de bewoners te zorgen, waar de Staatssecretaris ook aan hecht? Want daar zit wel een belangrijke knop, die gaat bepalen hoe strikt en hoe zuinig wij omgaan met de inzet van de Buitenveldertbaan. Kan de Staatssecretaris daarop reageren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Net als in het huidige stelsel kent het nieuwe stelsel twee typen normen, voor de lokale bescherming en voor de totale bescherming. De normen voor lokale bescherming borgen dat bij een gegeven omvang van de luchthaven het verkeer zodanig wordt afgehandeld dat de omgeving zo goed mogelijk wordt beschermd. In het nieuwe stelsel zijn dat nu net de regels voor de inzet van het preferente baangebruik. Het zijn vooral deze normen die het vernieuwende element in het nieuwe stelsel vormen. De normen voor de totale bescherming zijn de gelijkwaardigheidscriteria. Dat is het volumeplafond en de maximale hoeveelheid geluid waar u het over hebt. Deze normen stellen een grens aan de totale omvang van het vliegverkeer en de milieueffecten. Het volumeplafond is in het nieuwe stelsel als extra element toegevoegd, terwijl tegelijk onverkort wordt vastgehouden aan de wettelijke gelijkwaardigheidscriteria welke worden geborgd door de maximale hoeveelheid geluid. De wettelijke gelijkwaardigheidseisen en de toepassing daarvan, als plafond voor de totale ontwikkeling, blijft ongewijzigd. Dus in feite gaan de gelijkwaardigheidsuitgangspunten uit 2008 een-op-een over op dit stelsel. Dat moet de waarborg zijn. Hiermee wordt ook recht gedaan aan de balans tussen de ontwikkeling van de luchthaven en de bescherming van de omgeving. Dus de lokale en totale bescherming van de omgeving zijn met deze normen in samenhang geborgd. Dus de knop, zoals u bedoelt, is geborgd door de manier waarop we het nu hebben ingericht.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als ik het even probeer te vertalen, kan de Staatssecretaris dus bevestigen dat de totale hoeveelheid geluid die al

die vliegtuigen die op dit moment op Schiphol landen bij elkaar mogen maken, ook gerelateerd is aan het aantal vliegtuigen en niet aan de totale ruimte waarvan we met elkaar zeggen dat dat ook echt het maximum is van 510.000 vluchten waar wij niet overheen moeten gaan. Als dat zo is, dan hebben wij inderdaad de volumeknop te pakken. Als dat niet zo is, dan hebben wij dat niet en dan zit er eigenlijk toch nog misschien een belangrijke open zenuw in dit systeem.

Staatssecretaris **Mansveld**: Volgens mij is dat niet zo. Volgens mij is 510.000 als extra criterium toegevoegd maar zijn de oude normen niet losgelaten, en wordt daarmee de borging altijd vastgehouden voor de omgeving. U hebt hier de vorige keer naar gevraagd. Dit is een vrij technisch punt. Ik heb geprobeerd dit in de schriftelijke beantwoording zo goed mogelijk op te schrijven, maar zoals u het formuleert, is het niet juist. Ik wil met alle plezier nog een keer een poging laten doen door degenen die dat in de breedte kunnen neerzetten, maar het aantal van 510.000 is extra toegevoegd. De oude gelijkwaardigheidscriteria en de beoordeling daarvan zijn niet losgelaten, dus die slaan automatisch op de gelijkwaardigheid.

Ik moet toch even zeggen dat ik dit een belangrijk punt vind, want ik weet dat mevrouw Van Veldhoven hieraan vasthoudt, in die zin dat zij de onderste steen boven wil hebben om helder te krijgen wat het betekent. Maar ik kan het niet in andere woorden uitleggen, dus ik bied aan om daarop een toelichting te geven, wellicht op een ander moment. Ik zou niet willen dat dit blijft hangen in de onduidelijkheid dat er iets niet zou kloppen. Dat wil ik in ieder geval meegeven aan mevrouw van Veldhoven. Is de 10% marge vrije ruimte? Daar hebben we het al over gehad. De heer van Gerven heeft gevraagd of ik de rechtsbescherming opnieuw wil bekijken. Zoals hij al aangeeft, is de rechtsbescherming bekeken, ook nadrukkelijk op verzoek van de bewoners. Dat heeft de heer Schuler bekeken. Alle partijen hebben er vertrouwen in dat de rechtsbescherming goed geborgd is in het nieuwe stelsel. Op het moment dat wij het wetgevingstraject ingaan, is dat ook een element dat zal worden bekeken door de Raad van State. Dat vindt in het komende halfjaar plaats. Ik denk dat dat voldoende is.

Dan de fiftyfifty-verdeling, om het maar zo te noemen. Daarover hebben de heren De Rouwe en Elias vragen gesteld. Op dit moment wordt bekeken hoe wij concreet invulling kunnen geven aan het afgesproken fiftyfifty-principe. De afspraak houdt in dat er na 2020 kan worden doorgroeid boven het plafond van 510.000 vliegbewegingen als de sector zodanig beperkende maatregelen of innovaties doorvoert dat er ruimte ontstaat binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Ik zeg altijd dat wij die gelijkwaardigheidscriteria heilig hebben verklaard. Dat is het uitgangspunt. Die ontstane ruimte mag dan voor de helft worden gebruikt voor verdere groei. Daarmee heeft de sector een prikkel tot beperking en heeft ook de omgeving baat bij deze afspraak, doordat niet alle ruimte die op die manier ontstaat wordt gevuld met extra vliegbewegingen. Voor 2020 en ruim voor het moment dat wij die 510.000 vliegbewegingen bereiken, willen wij uitwerken hoe wij deze afspraak precies technisch zullen uitwerken. Alle analyses die verricht zijn, wijzen erop dat er tot 510.000 vliegbewegingen heel veel inspanningen noodzakelijk zijn om deze omvang binnen gelijkwaardigheid af te wikkelen. Daar zit de prikkel voor de sector, want om die 510.000 vliegbewegingen te bereiken, zal preferent baangebruik moeten plaatsvinden, zal men aan vlootvernieuwing moeten doen en blijft hinderbeperking onverminderd aan de orde.

Dan de vraag van de heer Elias of ik de sector nog kan bewegen om meer te doen aan hinderbeperking en welke inspanningsverplichting om overlast te verminderen er nog is als het gaat om 5% hinderbeperking. De luchtvaartsector is het afgelopen jaar voortvarend aan de slag gegaan met

de uitvoering en het resultaat mag er zijn, want, zoals ik ook in het vorige AO heb aangegeven, de teller voor de gerealiseerde hinderbeperking staat op 12,3%. Je kunt dus concluderen dat die 5% hinderbeperking in 2020 met de gerealiseerde maatregelen wordt bereikt. Dat is goed nieuws. De vraag is wat dan de prikkel is voor meer. De afspraak over de nog uit te voeren hinderbeperkende maatregelen staat als een huis. Ik ben ervan overtuigd dat de sector zich zal inspannen om de maatregelen die nog niet zijn uitgevoerd ook op te pakken. Dit wordt door de partijen en door de Alderstafel ook nauwlettend gevolgd. Ik ben blij met de hinderbeperking die er is. Het is altijd eerst het laaghangend fruit dat komt, waarna de echte inspanning moet worden geleverd. Daar wordt nauwlettend naar gekeken, want wat mij betreft is er geen weg terug en zal dat met nog meer innovatie tot stand moeten komen.

Voorzitter: Van Gerven

Staatssecretaris **Mansveld**: De fractie van GroenLinks heeft gevraagd ...

De heer **Elias** (VVD): Of het ging te snel, of u hebt geen antwoord gegeven op mijn vraag wat wij nu gaan doen met de winst boven de 5%. Ik had gevraagd of wij dan niet daarop het fiftyfifty-beginsel zouden moeten loslaten. Daarop heb ik volgens mij net geen antwoord gekregen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar kom ik in de tweede termijn op terug.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hangt de fiftyfifty samen met 2020, met 510.000 of met een combinatie daarvan? Is het eigenlijk wel realistisch als ik de Staatssecretaris zo hoor om die 510.000 nu al te halen? Ik hoorde haar eigenlijk ook een beetje verrast zeggen dat zij heel veel vertrouwen heeft in de maatregelen die nog moeten komen maar die er nog niet zijn. Met andere woorden, is die 510.000 eigenlijk wel reëel? Of is dat technisch nog helemaal niet mogelijk?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, die is reëel, maar er moet nog veel gebeuren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik had nog een andere vraag gesteld, namelijk of de fiftyfifty-benadering samenhangt met het jaartal 2020, met het getal 500.000 of met beide. Als de Staatssecretaris zegt dat 510.000 reëel is maar dat er heel wat moet gebeuren, dan zou ik graag willen weten wat er nog moet gebeuren, want dit komt wel een beetje vaag over.

Staatssecretaris **Mansveld**: 510.000 is het uitgangspunt. Ik heb al gesproken over innovaties, vlootvernieuwing en andere manieren van aanvliegen. Er zijn veel manieren waarop kan worden geïnnoveerd, maar dat moet wel doorgaan en dat moet ook gebeuren. Hoe vaag is het? Ik ken de innovaties en de vernieuwingen niet, ik ben geen vliegtuigmonteur, ik ben in die branche technisch niet onderlegd. Maar wij zien dat er geïnnoveerd wordt. Ik ga ervan uit dat men steeds meer innoveert om ervoor te zorgen dat men steeds stiller kan vliegen. 510.000 is het uitgangspunt. Ik kan wel toevoegen dat het convenant hinderbeperking daarvoor ook het kader geeft en dat daarin afspraken zijn gemaakt. Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of wij voortgang maken met de CDA's, de glijvluchten. In de nachtperiode wordt er op Schiphol met glijvluchten gevlogen. Op 15 maart 2012 is door partijen aan de Alderstafel vastgesteld dat voor de integrale uitvoering van de afspraken uit het Aldersakkoord over de invoering van CDA-vluchten diverse opties zijn onderzocht maar dat geen daarvan haalbaar is gebleken, hetzij vanuit operationele, hetzij vanuit hinderbeperkende overwegingen. De elementen die in het kader van de invoering van de glijvlucht op korte

termijn wel haalbaar zijn, worden uitgevoerd. Dat heb ik ook gedeeld met de Kamer. Het gaat hier concreet om het vervroegen van de start van de nachtprocedures, waardoor tijdens de avond enige tijd glijvluchten kunnen plaatsvinden. Het experiment dat wordt uitgevoerd, is begonnen in november 2013 en zal lopen tot en met oktober van dit jaar. Daarnaast zal in overleg worden geëxperimenteerd met glijvluchten tussen de pieken op de Aalsmeerbaan. Als dit experiment is uitgevoerd, ga ik ervan uit dat wij daarvan ook een rapportage krijgen en dat wij het er dan ook weer over kunnen hebben.

Dan heeft de heer Van Gerven gevraagd of de nieuwe bewoners van de Bloemendalerpolder worden geïnformeerd over de Buitenveldertbaan. Ik ben recentelijk in de Bloemendalerpolder geweest die nog echt een polder is. In het convenant omgevingskwaliteit dat hoort bij het Aldersakkoord uit 2008 zijn afspraken vastgesteld over de informatievoorziening aan nieuwe bewoners in het gebied van Schiphol. Dat geldt dus ook voor de Bloemendalerpolder. Deze afspraak is nog een keer extra benadrukt in de samenwerkings- en uitvoeringsovereenkomst voor de Bloemendalerpolder, die is getekend door het Rijk, de provincie, de gemeente en ontwikkelaars. Ik heb ook aangegeven dat het belangrijk is dat er goede informatie wordt verstrekt, niet eenmalig in een brochure, maar dat dit betekent dat ook de gemeente met haar bewoners in gesprek zal moeten blijven als het gaat om bijvoorbeeld het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

Dan heeft mevrouw Kuiken gevraagd naar de vaste bochtstraal bij Floriande. Ik ben daarop de vorige keer al ingegaan. Daar is inderdaad sprake van een waterbedeffect. Ik moet even nakijken wat precies de vraag was. Dat was of de Alderstafel hier nog een keer naar kan kijken. Ik vind dat goed en verstandig, maar ik wil geen valse verwachtingen wekken. Wanneer er vragen leven bij bewoners, wanneer hier optimaal naar gekeken is maar er toch vragen blijven, denk ik dat het goed is dat er wederom naar gekeken wordt, dat erover gesproken wordt en dat dat aan die bewoners wordt gecommuniceerd. Ik zei al dat het ingewikkeld is dat hier het effect ontstaat van een waterbed, waardoor je uiteindelijk minder gehinderden hebt, maar de gehinderden die er zijn, zitten dan ook precies onder die baan en hebben daar last van. Ik zeg mevrouw Kuiken toe dat ik die vraag nogmaals zal stellen aan de Alderstafel, met het verzoek hier nog een keer naar te kijken. Een extra check hoeft niet verkeerd te zijn. Nogmaals, valse verwachtingen wil ik niet wekken.

De heer Van Gerven heeft gevraagd wat ik ga doen met het kwetsbare gebied Aalsmeer. Het nieuwe stelsel zet in op preferent baangebruik en daarmee op zo min mogelijk gebruik van de Aalsmeerbaan. Het perverse effect van het oude stelsel trof vooral Aalsmeer. We hebben het net al even gehad over de perversiteit in het stelsel, want als het handhavingpunt Kaagbaan vol was, ging men naar de Aalsmeerbaan. Nu geeft dat bij preferentie een andere prikkel. Er komt nu een nieuwe tranche van 30 miljoen uit het Leefbaarheidsfonds. Ik vind dat net als alle partijen belangrijk. Als er meldingen zijn, kan het fonds een rol spelen bij tegemoetkomingen.

Dan ga ik door met Lelystad. Er is de afgelopen weken ruime aandacht in de media voor geweest vanwege de vliegroutes en de informatieavonden, die meer dan enthousiast werden bezocht. Er zijn naar ik heb begrepen drie extra informatieavonden in de komende weken. Ik vind dat belangrijk. In Biddinghuizen en Zeewolde zijn mensen ongerust en willen zij graag weten hoe het in elkaar zit. Er wordt toegelicht wat daar aan de hand is. Ik zal ingaan op de vliegroutes en de algemene vragen over Lelystad. Over de uitbreiding van de luchthaven hoor ik enerzijds zorgen als het gaat om de businesscase. Die zorgen hebt u eerder geuit. Over de routes kan ik u melden dat de luchtverkeersdienstverleners de afgelopen maanden verschillende routesets en optimalisatievarianten hebben ontwikkeld. De heer De Rouwe vroeg daarnaar. Er wordt speciaal aandacht besteed aan

de situatie voor Biddinghuizen. Zo wordt er als optimalisatie nog gekeken naar de verschuiving van de route, uiteraard binnen de randvoorwaarden van de vliegveiligheid. Een van de uitgangspunten van het routeontwerp is om de woonkernen zo veel mogelijk te vermijden.

In goed overleg met de partijen uit de regio en aan de Alderstafel aldaar is met de verbetering en optimalisatie invulling gegeven, met als resultaat dat eind december aan de Alderstafel breed is ingestemd met de routes en de optimalisatie. Hinder volledig wegnemen zal niet mogelijk zijn, maar wel wordt al het haalbare gedaan om de hinder te beperken. Voor de milieueffecten loopt de MER-procedure. De LVNL toetst de uitvoerbaarheid en de effecten op de veiligheid. Die onderzoeken wil ik afwachten. Ik begrijp de onrust bij bewoners. Het is nieuw. Wat gaat er gebeuren en wat betekent dat eigenlijk voor hun huis of voor hun kinderen? Ik vind het echt belangrijk dat wij dit in totaliteit bekijken en dan naar de uitkomsten van de MER en de businesscase kijken. Dan wil ik graag een en ander bespreken met de regio, maar natuurlijk ook met u. Dat moeten wij afwachten.

Wat de interesse van de markt betreft, heb ik inderdaad een aantal brieven ontvangen, die de Kamer ook heeft ontvangen. Ik heb vorige keer ook gezegd dat Schiphol primair verantwoordelijk is voor het stimuleringsbeleid en voor de businesscase. Ik heb het woord «strategie» laten vallen. Ik heb begrepen dat een aantal bedrijven daar verontrust over was, maar het blijft een zaak van de partijen en van Schiphol die daar gezamenlijk uit moeten komen. Hoe Schiphol dat doet en hoe het er uiteindelijk uit komt te zien, weten wij binnen enkele maanden. Eind maart zal de businesscase komen. Ik heb op geen enkele wijze vooruit willen lopen op gedachten en standpunten van organisaties, maar ik weet dat mensen heel graag van mij willen horen wat de stand van zaken is. Ik ben geen partij in de onderhandelingen. Schiphol is degene die de businesscase en de gesprekken met organisaties oplevert. Het leeft. Ik ben heel benieuwd wat eruit komt, maar ik ga me daar niet in mengen. Ik wacht dat af.

De heer Elias vroeg naar de inzet van goede bereikbaarheid aan de landzijdige kant van Lelystad. Ik steun zijn inzet daarin en ik zal de Kamer over de uitkomst van het bestuurlijk overleg informeren. Ik vind het belangrijk dat goed integraal – ik probeer dat woord altijd te vermijden – wordt gekeken naar Lelystad. Daar hoort natuurlijk ook landzijdige bereikbaarheid bij. De businesscase en de MER zijn onderdeel van het luchthavenbesluit. Ik kom daarop bij de Kamer terug.

De heer Van Gerven heeft gevraagd wanneer wij kunnen spreken over de businesscase voor Lelystad. Ik heb al aangegeven dat ik verwacht dat eind maart de MER en de businesscase naar ons toekomen. Dan zullen wij kijken naar het Luchthavenbesluit en zullen wij het geheel samen met u bespreken. Dan zal ik u dat ook zo snel mogelijk doen toekomen.

Dan hebben de heer De Rouwe de heer Elias gevraagd naar de bijdrage van Lelystad voor de luchtverkeersleiding. De heer De Rouwe vroeg naar de heffing van de luchtverkeersleiding. Zoals aangegeven in het Actieplan luchtverkeersleiding Lelystad Airport is het uitgangspunt dat deze heffing kostendekkend moet zijn. Kostendekkendheid is ook het uitgangspunt van de andere bekostigingssystematiek voor de plaatselijke luchtverkeersdienstverlening waar ik naartoe wil werken en waarover ik u de afgelopen zomer heb geïnformeerd. Om te komen tot een andere bekostigingssystematiek heb ik een proces opgestart om samen met andere luchthavens en andere belanghebbenden te verkennen welke mogelijkheden daar zijn. Ik kan nog niet vooruitlopen op die uitkomst, omdat wij nog aan het begin van dat proces staan.

De heer De Rouwe heeft ook gevraagd naar de stand van zaken rond het bestemmingsplan Lelystad. De gemeente Lelystad is daarmee bezig. Dat bestemmingsplan is naar ik heb begrepen in procedure. Er zijn bezwaren, maar de gemeente heeft vertrouwen in het proces, dat daar loopt. Dit is de stand van zaken die mij op dit moment bekend is.

De heer De Rouwe heeft verder gevraagd waaruit nu concreet de marktinteresse bestaat.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit is ook een heel interessant kopje, maar ik wil het nog even hebben over de luchtheffingen. De Staatssecretaris zegt dat zij daarmee bezig is en dat zij er niet op vooruit kan lopen. Nu weet ik dat de Staatssecretaris de noordelijke kranten redelijk goed leest, het Dagblad van het Noorden en de Leeuwarder Courant, ook een heel goede krant, zoals ik kan zeggen. Die komen vandaag met een aantal onderzoeken waarin echt heel grote zorgen worden geuit, bijvoorbeeld voor Groningen Airport Eelde. Als wij die luchtheffingen kostendekkend willen maken, hebben wij dan ook voor ogen dat dat echt de nekslag zal zijn voor regionale luchthavens? Aanvankelijk vond ik het verhaal best redelijk, dat moet ik eerlijk zeggen, maar inmiddels sijpelen toch echt wel stevige berichten en onderzoeken door dat dit heel grote consequenties kan hebben voor de regionale luchthavens. Ziet de Staatssecretaris dat ook en deelt zij met ons de conclusie dat dit er niet toe mag leiden dat die luchthavens over de kop gaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb daarover een aantal feiten, die nu even heel snel worden opgezocht, want dit punt zat iets verderop in mijn beantwoording. Ik lees inderdaad nog steeds regionale kranten omdat ik dat belangrijk vind. Het Dagblad van het Noorden is natuurlijk nog een beetje de thuiskrant. Laat ik het maar zo noemen. Ik heb inderdaad gelezen dat er een onderzoek was. Ik kende dat onderzoek niet, dus ik was vanochtend ook verrast. Een andere bekostigingssystematiek is niet nieuw. Wij hebben vooraf met zijn allen afgesproken dat wij die zouden gaan inzetten. Het uitgangspunt is dat er kostendekkendheid ontstaat voor alle luchthavens, ook voor Lelystad Airport. Ik heb gezegd dat ik vind dat dat een proces moet zijn met een lange horizon, omdat er naar een aantal zaken moet worden gekeken. Zo zal er moeten worden bekeken of er innovatie kan plaatsvinden, of zaken anders kunnen worden geregeld. Daar zal gewoon naar moeten worden gekeken. Ik begrijp dat er nu onderzoeken zijn die allerlei uitkomsten hebben. Ik ken de onderzoeksopdrachten ook niet precies.

Ik start het proces op om te kijken wat de mogelijkheden zijn met alle luchthavens die het betreft. Dat is ook Groningen Eelde Airport. Ik kan u melden dat ik de heer Paul Rueb bereid heb gevonden om dat proces te gaan leiden. De heer Rueb is oud-gedeputeerde van Noord-Brabant. Ik vond het belangrijk dat dit iemand is die de regio's kent. Hij zal met de luchthavens in gesprek gaan om te horen wat de mogelijkheden zijn. Dat wacht ik af. Ik heb gezegd dat de voorkeursingangdatum 1 januari 2020 is. Dat is mijn streefdatum. Dat betekent dat we nog zes jaar hebben. Ik wil graag kijken wat er wel en niet mogelijk is. Ik kan niet vooruitlopen op uitkomsten van onderzoeken die ik niet ken en waarvan ik de onderzoeksvraag niet ken. Ik begrijp de zorgen. Ik hoor ook de zorgen van de heer Graus over Maastricht-Aachen Airport. Een aantal luchthavens is hierbij betrokken. Ik wacht dus af welk proces er doorlopen wordt en wat daaruit komt. Ik ga ervan uit dat de luchthavens ook met elkaar in contact komen over wat wel en niet mogelijk is. Maar dit is een uitgangspunt dat wij eerder zelf hebben opgeschreven en waarvoor u ook uw steun hebt gegeven. Dit is een proces dat wat mij betreft langer loopt en waarbij goed moet worden onderzocht wat er mogelijk is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb al aangegeven dat ik aanvankelijk ook wel zag dat hierin beweging zal komen, maar die zal echt moeten leiden tot bestaansrecht voor onze regionale luchthavens van nationaal belang. Ik snap dat de Staatssecretaris het onderzoek van deze week in het Noorden naar de luchthaven nog niet heel precies kent, maar ik zou er echt voor willen waken dat we doordrammen dat het kostendekkend moet

zijn, want dit zijn niet allemaal commerciële instellingen. Wij hebben een nationale luchthaven, die niet voor niets een maatschappelijke luchthaven is. Niet voor niets zijn de aandelen daarvan in handen van de overheid. Dat is omdat wij daar iets mee willen. Wij willen accommoderen, wij willen Nederland verbinden met de wereld. Dus zou ik echt toch nog eens een kritische beschouwing willen vanwege het feit dat de situatie helemaal kostendekkend moet zijn en dat iedereen zijn eigen broek moet ophouden, waarbij we straks nog maar één of twee luchthavens open hebben. Wat de heer Rueb doet vind ik prima, maar Eindhoven Airport zal zich wel redden. Ik maak mij meer zorgen om Lelystad, Groningen, Maastricht en misschien straks wel Twente. Niet voor niets zijn zij van nationaal belang. Het zijn niet volstrekt commerciële instellingen, omdat wij er met elkaar bedoelingen mee hebben. Ik druk dit echt de Staatssecretaris op het hart.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik hoor de zorg van de heer De Rouwe. Tegelijkertijd hebben wij dit uitgangspunt vastgelegd in de Luchtvaartnota, die wij met zijn allen hebben vastgesteld. Nu is er een kostenstructuur die voor een deel via Schiphol loopt, waarvan het de vraag is of wij dat moeten willen. Daarom heb ik gezegd dat 1 januari 2020 de streefdatum zou zijn. Wij kijken daarnaar. Ik wil graag terug horen wat er wel en niet mogelijk is, dus wij gaan op weg. Ik hoor uw zorgen aan het begin van dat proces. Die zal ik ook meegeven aan degene die dit onderzoek en deze gesprekken gaat leiden. Maar ik vind wel dat wij op weg moeten en dat wij niet op voorhand moeten zeggen: het wordt ingewikkeld, we doen het niet.

Ik was bij de marktinteresse voor Lelystad gebleven, waar de heer De Rouwe naar vroeg. Ik begrijp zijn de zorg maar ik wil ervoor waken dat wij ons laten verrassen door een aantrekkende groei. Schiphol is het afgelopen jaar een van de snelst groeiende luchthavens van Europa gebleken. Ik kan niets zeggen over de concrete interesse, zoals ik net ook heb gezegd. Er was net een kort gesprek over de vraag of het alleen maar om verplaatsing moet gaan of ook om nieuwe luchtvaartmaatschappijen. Als ik kijk naar de rol van Lelystad om de groei op Schiphol te kunnen faciliteren, kan ik op dit moment niet beoordelen of die groei door bestaande luchtvaartmaatschappijen plaatsvindt of ook door nieuwe, die ook op Schiphol komen. Ik ben dus ook heel benieuwd hoe de businesscase eruit ziet en wat Schiphol daarover bericht. De heer De Rouwe suggereerde dat het bedrijven moeten zijn die van Schiphol naar Lelystad gaan. Het zou in de komende jaren ook heel goed kunnen dat er nieuwe bedrijven op Schiphol komen. De vraag is hoe dat vorm kan krijgen. Ik wacht even af hoe Schiphol kijkt naar zijn eigen groei en welke gesprekken er plaatsvinden. Dan zullen wij dit opnieuw bespreken bij de businesscase. Mevrouw Van Veldhoven gaf al een hint waar het gaat om mededinging. Daarin zullen een aantal aspecten meespelen. Ik vind dat wij moeten kijken hoe wij het doel bereiken van volledige groei plaatsvindt waarbij iedere luchthaven daarbij zijn eigen rol heeft. De heer Graus heeft mij al eerder gevraagd of er problemen zijn.

De heer **Graus** (PVV): De hoorzitting zal er komen, want daar zal vast wel een meerderheid voor zijn. Is het mogelijk dat de lease carriers hierbij betrokken worden? Ik noem ArkeFly en Corendon. Waarom worden zij hier niet meer bij betrokken? Ik kan dat niet begrijpen. Ik vraag dit inmiddels al lang. Ik begrijp niet waarom dat niet mogelijk is. Er wordt altijd gezegd dat zij er wel bij betrokken worden, maar dat is niet waar. Ik hoor heel andere verhalen uit de markt. Waarom kunnen zij niet gewoon aan tafel zitten? Dit zijn toch gewoon belangrijke spelers? Zij kunnen echt zorgen voor groei in de toekomst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is een stoel vrij aan de Alderstafel voor ArkeFly. Die is tot op heden niet ingenomen. De gesprekken vinden separaat plaats tussen de heer Alders en ArkeFly. Wij zien ook bij andere Alderstafels dat het soms op die manier vorm krijgt. Er zijn dus gesprekken gaande. ArkeFly neemt daarin haar eigen positie in. Daar ga ik verder niet over, maar dit is de situatie. Dus de kwalificatie dat ArkeFly er niet bij betrokken zou zijn, kan ik in dit geval niet helemaal onderschrijven, want dit zijn de feiten die mij bekend zijn.

De heer **Graus** (PVV): Ik krijg iedere keer heel andere informatie. Het is zo moeilijk als je er als Kamerlid tussen zit. De leisure carriers zeggen dat ze er niet bij worden betrokken, terwijl de Staatssecretaris zegt, zoals ze al eerder heeft gedaan, dat dat wel gebeurt. Wat moet ik dan nu nog? Nogmaals, we komen er wel achter wat de waarheid is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dan heeft de heer Graus gevraagd of de problemen met het luchtruim boven Lelystad nu zijn opgelost. Ik ga ervan uit dat de heer Graus bedoelt of het nu goed gaat met de aanvliegroutes van Schiphol en Lelystad. Ja, daarvoor is een oplossing. Er zijn vier routes ontworpen, waarvan ik net al heb gezegd dat zij nu de MER ingaan. Daarbij wordt ook gekeken naar de effecten op uitvoerbaarheid en veiligheid. Dit wordt door de LVNL onderzocht. In die zin is het antwoord: ja, er zijn vier routesets die de MER en het onderzoek van de LVNL ingaan. Dan kom ik bij de passagiersrechten, een belangrijk punt. Op verzoek van de Kamer heb ik twee extra varianten laten uitzoeken. Ik heb al eerder aangegeven dat wij, als wij kijken naar het voorstel van de Europese Commissie en de steun daarvoor, dicht bij dat voorstel moeten blijven als wij iets anders willen om te kunnen praten met andere landen.

De **voorzitter**: Mijnheer Graus, wilt u uw tweede interruptie gebruiken?

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter, eigenlijk mag dit geen interruptie heten. Ik heb tal van vragen gesteld, over de nieuwe generatie stillere motoren, die helemaal niet zijn meegenomen op deze dag. Ik heb het over de start- en landingsbanen gehad. Ik heb het over zo veel andere punten gehad. Er wordt maar één uitgepakt, van de tien punten die ik heb genoemd. Dan kan ik net zo goed naar huis gaan. Dan heeft het toch geen zin? Als ik vragen stel die keer op keer niet worden beantwoord, kan ik toch net zo goed naar huis gaan?

De **voorzitter**: Mijnheer Graus, u mag niet naar huis. U moet gewoon uw plichten als volksvertegenwoordiger vervullen.

De heer **Graus** (PVV): Goed, maar dan moet ik daar wel de mogelijkheid voor krijgen.

De **voorzitter**: Die krijgt u ook. Ik stel voor dat als de Staatssecretaris haar betoog heeft afgerond en als er dan nog vragen resteren, u die dan even opmerkt. De Staatssecretaris gaat nu verder met haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb de Kamer zo gehoord dat het belangrijk is dat ik in ieder geval kijk of wij ook een drieuursvariant kunnen krijgen. Er lijkt geen grote spanning bij de Kamer te zitten hoe dat dan zit met de kosten en of dit iets hoger of iets lager ligt. Ik stel voor dat ik naar Brussel ga om te zien of een van de drieuursvarianten tot de mogelijkheden kan behoren. Met dank voor de ruimte op de financiën, want dat zal natuurlijk ook een vraag zijn van andere lidstaten. Nu ik dit zo gehoord heb, zal ik mij voor deze verbetering hard maken in Brussel.

De **voorzitter**: Gaat dit over de passagiersrechten of gaat u daar nog verder op in?

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee, voorzitter, er zijn ook vragen gesteld over de ILT en de passagiersrechten, dus ik ga verder. Ik heb nog een hele stapel vragen, een volledig mapje over passagiersrechten.

De heer Van Gerven en mevrouw Kuiken hebben gevraagd naar de interpretatie van de ILT als het gaat om buitengewone omstandigheden. Wij zien dat toezichthouders een ongelofelijk lastige taak hebben omdat dit begrip door verschillende rechters in Europa op heel verschillende manieren wordt gebruikt. De huidige verordening, en ook de uitspraak van het Hof bieden voor alle Europese toezichthouders enige richting voor de omgang met buitengewone omstandigheden. Juist daarom vind ik het zo belangrijk dat in de herziening op Europees niveau een goede uitwerking wordt gegeven.

Voor het huidige toezicht hebben de Europese Commissie en de gezamenlijke toezichthouders een handreiking opgesteld voor een eenduidige Europese interpretatie. De ILT sluit hierbij aan. Zolang de rechters geen eenduidige interpretatie geven, acht ik dit een goede en consistente lijn. De ILT is in beroep gegaan tegen de uitspraak van de bestuursrechter Rotterdam. Ik wacht dat af. Ik vind het belangrijk dat er eenduidigheid ontstaat in Europa, want het kan niet zo zijn dat dit per land op een andere manier wordt ingevuld. Ik hoop ook dat daar dan duidelijkheid in komt.

Dan heeft de heer Van Gerven gevraagd om een waarborgfonds, waarover in de Kamer al een debat is gevoerd. Faillissementen zijn helaas een onderdeel van de markt. Er wordt door de ILT toezicht gehouden op de financiële posities van luchtvaartmaatschappijen, meer dan in andere sectoren. Hiermee kunnen bij een dreigend faillissement maatregelen worden genomen om de gevolgen te beperken. De Europese Commissie heeft voorgesteld om bescherming van passagiers te stimuleren. Daarbij kunt u denken aan bescherming via credit cards en via de veilige rekening bij een bepaalde manier van billing en betaling, en via een rescuefonds dat er is. Ik steun het voorstel van de Europese Commissie en acht een waarborgfonds dan ook niet nodig.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd naar de stand van zaken inzake de passagiersrechten. Het Europees Parlement heeft daarover nog niet plenair gestemd. De Europese Transportcommissie stelt een regeling voor met als uurgrens drie uur, vijf uur en zeven uur. Dit voorstel steun ik niet vanwege de nadelen die het kent. Het eerste nadeel is dat de operationele flexibiliteit wordt verkleind. Ik verkies daarbij de varianten die wij hier bespreken boven het EP-voorstel.

Kan de ILT met een boete laten zien dat zij de handhaving serieus neemt? De mogelijkheid om een boete op te leggen is recentelijk ingegaan, namelijk in oktober jl. Ik zal uw vraag ook overbrengen aan de ILT. Ik vind dit een heel terechte vraag, want uiteindelijk wil je ook laten zien dat je het middel hebt en op welke momenten je dat inzet. Ik vind dat het uitdelen van boetes een middel moet zijn en niet een doel op zich. Ik denk dat wij die mening wel delen. Het gaat erom dat dit effectief wordt ingezet om ook het resultaat te bereiken dat er betaald wordt wanneer daarover uitspraken zijn gedaan.

De heer Elias heeft gezegd dat hij voorstander is van optie 2 uit het SEO-rapport. Voor dit AO zijn twee extra varianten doorgerekend. Ik heb net aangegeven met welke inzet ik richting Europa wil gaan. Ik ga ervan uit dat ik daarmee ook de steun van de heer Elias heb.

De heer Elias vroeg verder of ik kan aangeven of de passagiers tevreden zijn met de afhandeling door de inspectie. De inspectie krijgt geen signalen van passagiers dat zij niet tevreden zouden zijn met de afhandeling van hun klacht. Bij de door de ILT gegrond geachte klachten worden passagiers door de airline uitbetaald. Zij zullen zeker tevreden zijn, want dat is uiteindelijk wat passagiers willen. Ik sta open voor

suggesties voor verbetering. Uiteindelijk is er in alles voortschrijdend inzicht. Dat geldt ook voor de inspectie.

De heer Van Gerven vindt dat er betere voorlichting voor de passagiers moet komen. Hij wil als ik het wel heb dat er meer tekst op tickets komt te staan. Ik ben het helemaal met hem eens dat passagiers goed moeten worden geïnformeerd. Ik vind dat dat in persoon moet gebeuren, via een aanspreekpunt op een luchthaven maar ook via een website. Voor het uitdelen van een folder zijn allerlei wegen. Ik vind het prima dat de heer Van Gerven suggesties doet. Ik heb al eerder gezegd dat ik al die suggesties deel en met name het doel daarvan. Ik heb begrepen dat de ILT ook daarop inspecties uitvoert. In 2013 is geconstateerd dat informatie wordt verstrekt. Ik zal de zorgen en suggesties van de heer Van Gerven hierover ook weer meegeven aan de ILT, maar ik vind het wel een zaak voor luchtvaartmaatschappijen dat zij erop aangesproken worden maar ook dat zij met die informatievoorziening moeten omgaan in lijn met het feit dat je tegenwoordig al digitaal kunt inchecken en dergelijke.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter, ik zou toch graag een punt van orde maken.

De **voorzitter**: U wilt een punt van orde maken.

De heer **Graus** (PVV): Jazeker. We moeten wel zuiver en eerlijk informatie delen. Ik heb net nog eens het een en ander nagekeken. ArkeFly is niet uitgenodigd aan de Alderstafel Schiphol. Dat kan de Staatssecretaris ook niet overleggen. Dat is niet waar. Ik moet hierop reageren. Dat kan namelijk niet. Dit is feitelijk onjuiste informatie, maar de mensen nemen dit voor waar aan. Dadelijk word ik, of wordt ArkeFly, nog als leugenaar aangemerkt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan daar direct op antwoorden. Ik hoor wat de heer Graus zegt. Het is namelijk de Alderstafel Lelystad waar ArkeFly is uitgenodigd.

De **voorzitter**: Mijnheer Graus, hier komen we niet uit, want u hebt andere informatie dan de Staatssecretaris. De Staatssecretaris antwoordt natuurlijk naar eer en geweten, net als u. Wij kunnen dit nu niet oplossen. Ik stel voor dat de Staatssecretaris verder gaat met haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Als u het mij toestaat, wil ik hierover toch nog een opmerking maken. Ik heb gisteren ook schriftelijk bevestigd aan ArkeFly dat die uitnodiging staat. Dus in ieder geval ben ik zo transparant mogelijk over wat ik persoonlijk met ArkeFly heb gedeeld en wat ik hierover van de heer Alders heb gehoord. Het betreft de Alderstafel Lelystad.

Dan komen wij bij de bagage van mevrouw Van Veldhoven. Ik begrijp dat dit heel naar was.

De **voorzitter**: Maakt u de bagage maar even af, want dit was een mooi verhaal.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ook ik heb een keer drie dagen op een koffer moeten wachten, maar gelukkig was dat op mijn terugreis, was ik thuis en realiseerde ik me ook dat dit niet gemakkelijk is je wanneer het je op vakantie of op een werkbezoek overkomt.

Wat ga ik aan onvoldoende informatie doen? Bij bagage gelden de informatieverplichtings- en de aansprakelijkheidslimieten van Montreal. In het voorstel van de Europese Commissie worden de informatieverplichtingen verder verbeterd. Ook de procedure wordt verbeterd door standaardclaimformulieren op luchthavens verplicht te stellen. Ik hoor de

fractie van mevrouw Van Veldhoven hier vaak over, net als anderen. Ik zal dit nogmaals onder de aandacht brengen via de reguliere kanalen, ook in Brussel. Het lijkt een kleine gebeurtenis maar heeft vaak heel grote consequenties.

Dan kom ik bij het laatste mapje.

De **voorzitter**: Ik wil even een punt van orde maken. Er is al een VAO in de maak, dus dat komt er sowieso, maar willen wij nog een tweede termijn? De Staatssecretaris moet nog een blokje behandelen. Kunt u even aangeven wat u wilt? Anders moeten wij het aantal interrupties stoppen en alleen een tweede termijn mogelijk maken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat een tweede termijn niet heel reëel is. Kan het een suggestie zijn dat wij allemaal nog één extra interruptie erbij krijgen en verder het VAO houden? Wij hebben hierover in december ook al heel uitgebreid gesproken. Dan heb ik liever een uitgebreidere en goede beantwoording dan nu alles met elkaar afraffelen.

De heer **Elias** (VVD): Op voorwaarde dat ik aan het eind van de eerste termijn maar het antwoord krijg dat ik anders in tweede termijn zou hebben gekregen. Het staat op een papiertje.

De **voorzitter**: Daar wordt aan gewerkt.

De heer **Graus** (PVV): Als al mijn vragen nog beantwoord moeten worden, redden wij het sowieso niet voor 13.00 uur, dus ik ga ze ook maar weer in moties gieten. Het is niet anders!

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik had graag nog het puntje van Eijsden-Margraten willen noemen in tweede termijn, maar daar zal ik dan op ingaan in het VAO als dat de voorkeur van de anderen heeft.

De **voorzitter**: Dan stel ik voor dat de Staatssecretaris de vragen gewoon beantwoordt en dat wij nog wel het recht honoreren van degenen die interrupties hadden staan. Die moeten dan wel kort en bondig zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn voorstel was om geen tweede termijn te houden maar de leden één extra interruptie te gunnen.

De **voorzitter**: Dan benadelen wij anderen. Ik stel voor dat wij aan het eind van de termijn van de Staatssecretaris nog even zien of er vragen liggen, maar dat wij geen extra interrupties toestaan, want anders gaan wij het echt niet halen voor 13.00 uur. Mevrouw Kuiken had nog behoefte aan een vraag?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik dacht: ik spaar het even op en stel mijn vraag aan het einde van dit blok. In het begin van haar beantwoording zei de Staatssecretaris dat zij eigenlijk een Europese stroomlijning wil en dat zij niet alleen de situatie in Nederland wil laten aanpassen naar aanleiding van claims. Dat is allemaal mooi, maar als wij daarop moeten wachten, betekent dit dat wij wel onze eigen vliegtuigpassagiers benadelen. Vandaar mijn herhaalde oproep om in het nieuwe beoordelingskader ook jurisprudentie mee te nemen naar aanleiding van uitspraken van rechters. Dat zijn onze rechters, die er met verstand van zaken naar kijken. Het Europees Parlement heeft in de Transportcommissie gestemd en gaat straks plenair stemmen. Hun stem weegt zwaar. Ik wil graag weten hoe nu het proces er verder uitziet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Op de rechterlijke uitspraak meenemen zeg ik «ja», maar dan moet er wel een consistente lijn in zitten. Het is natuurlijk

wel belangrijk dat je een trend ziet in de rechtspraak hoe dat wordt beoordeeld. Anders wordt het ingewikkeld om te reageren op jurisprudentie die ontstaat. Dus ja, ik ben het met u eens en ik zal dit ook meegeven. Tegelijkertijd moet het wel zodanig worden geanalyseerd dat daar ook een consistente lijn uit volgt.

Ik kom zo terug op uw tweede vraag in deze stapel.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris komt nog terug op de vraag naar het proces in het vervolg op dit punt. Zij vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit is een zeer diverse stapel, dus ik zal proberen om er wat vlotter doorheen te gaan. Eindhoven kent nu vier slots tussen 23.00 en 24.00 uur, maar kent er straks acht. Is dat na de evaluatie en hoe zit het met de extensie van 24.00 uur en 01.00 uur? Er is inderdaad sprake van acht slots, maar pas in de tweede fase. Voordat wij overgaan naar de tweede fase, zal eerst de evaluatie plaatsvinden in 2015. Deze afspraken vallen binnen de Aldersafspraken die zijn gemaakt. Over Maastricht-Aachen Airport zijn verschillende vragen gesteld door diverse Kamerleden. Ik heb in de afgelopen week gesproken met de gedeputeerde van de provincie Limburg die daarvoor verantwoordelijk is. Het is duidelijk dat de luchthaven Maastricht in zwaar weer verkeert. Dat heeft iedereen meegekregen. Dat heeft er ook toe geleid dat de provincie Limburg op dit moment aan het onderzoeken is of er een duurzame toekomst mogelijk is voor de luchthaven. Ik ben daarover persoonlijk bijgepraat. Vanwege de recente ontwikkelingen op de luchthaven, waar Ryanair minder vluchten gaat uitvoeren, vraagt het onderzoek nog enige tijd. Ik heb de vraag gehoord of die tijd wordt gegund, maar uw commissie is er blijkbaar verdeeld over of daar middelen bij horen. De provincie wil eerst de consequenties van de huidige ontwikkelingen kunnen bezien. In de loop van het voorjaar verwacht de provincie een onderzoek af te ronden en tot besluitvorming te komen. Ik wil deze onderzoeksresultaten en de provinciale besluitvorming afwachten. Ik heb eerder aangegeven dat ik niet bereid ben exploitatiesteun aan de luchthaven te geven.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of er alternatieven zijn voor Twente. Ja, een alternatief is een onderdeel van een brede gebiedsontwikkeling. Daaraan heeft uw Kamer ook in die zin steun gegeven. Verder is dit een regionale aangelegenheid. Er zijn vaak wel alternatieven. De vraag is of zij goed zijn of niet, maar in dit geval is het ook aan de regio om te zien hoe men dat zelf wil invullen.

Verder heeft mevrouw Van Tongeren gezegd dat er veel meer vakantievluchten op Rotterdam zijn, terwijl dit toch een zakelijk vliegveld is. Rotterdam draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland, allereerst door het zakelijke profiel. Het is inderdaad allereerst een zakelijk vliegveld, dat ook gespecialiseerd is als zakenluchthaven van de regio, en heeft ook een belangrijke functie als overloop voor Schiphol. Het blijkt inderdaad dat Rotterdam ook vakantievluchten heeft. Ik constateer dat een aantal partijen daar een tussenlanding maakt.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd om een overzicht van de hoeveelheid geld die jaarlijks naar regionale luchthavens gaat. Ik heb haar daarover de afgelopen maand geïnformeerd. Zij was daar heel blij mee, zoals zij ook zei. Ik heb aangegeven dat er in uitzonderlijke gevallen geld van het Rijk naar regionale luchthavens gaat maar dat dat geen reguliere stappen zijn. Als ik dat al zou doen, doe ik dat in overleg met uw Kamer. Een overzicht van wat het Rijk hieraan besteedt, kunt u altijd in onze begroting terugvinden. Dat geldt ook voor provincies en gemeenten. Ik wil die weg blijven volgen. Ik heb al eerder en ook bij andere onderwerpen die te maken hebben met duurzaamheid geantwoord op vragen of ik de Kamer kan informeren wat er door verschillende overheden is bereikt en dat iedere overheid haar eigen rapportage heeft en haar eigen uitgaven. U

kent die uitgaven van mij. Ik denk dat dat ook de weg moet zijn om de informatie te verkrijgen.

Mevrouw Van Tongeren heeft de binnenlandse vluchten genoemd, waarover wij al vaker hebben gesproken. U kent mijn standpunt. Ik ken inmiddels haar zorg, maar ik heb al eerder aangegeven dat dit valt buiten de wettelijke mogelijkheden. Dat ga ik dan ook niet doen.

Verder heeft mevrouw Van Tongeren gevraagd naar overlast van Belgisch vliegverkeer in Zuid-Limburg in de regio Eijsden-Margraten, die nu weer helemaal op mijn netvlies staat dankzij haar, want het was de vorige keer even zoeken waar zij het toen over had. Wat ga ik doen om het probleem op te lossen? Ik heb de Kamer laten weten dat ik de effecten voor de luchtruimwijziging die vorig jaar om veiligheidsredenen is doorgevoerd voor de bewoners van Eijsden-Margraten onvoorzien en ongewenst vind. Ik ben ook blij dat hierover tussen de Luchtverkeersleiding Nederland en de Belgische luchtverkeersleiding voor de luchthaven Luik overleg is gestart en dat acties worden genomen om overlast te vermijden. De Belgische luchtverkeersleiding heeft aangegeven dit probleem serieus te nemen. Dat is altijd een mooie uitspraak, maar zoals u mij altijd vraagt wat dit dat betekent, vragen wij ons ook af hoe wij dit gaan terugzien. Dat moet in de komende periode blijken. De LVNL heeft mij toegezegd de effecten te monitoren en mij hierover te informeren. Ik zal ook de Belgische autoriteiten aandacht vragen voor de door mevrouw Van Tongeren aangekaarte problematiek. Inmiddels staat dat bij u op de agenda.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als ik het goed begrijp, heeft Nederland ingestemd met het veranderen van een luchtvaartcorridor, waardoor er plotseling nachtvluchten mogelijk zijn boven een deel van Limburg. De omliggende gemeenten weten van niets, want zij zijn in geen enkel overleg betrokken. Daarover zou ik eerst wat helderheid willen. Het is heel mooi dat er wordt gemonitord en overlegd, maar Nederland heeft hiermee bij vol verstand ingestemd en heeft op de koop toe genomen dat er nu dus nachtvluchten mogelijk zijn. Op alle uren komen daar vluchten over. Ik heb daarvan een overzichtje gekregen van een bewoner. Klopt dat?

Staatssecretaris **Mansveld**: Klopt dat? Dat is precies de goede vraag. Ik weet niet op welke hoogte er wordt gevlogen en welke specifieke vluchten dat zijn. Dat zal ik voor u moeten uitzoeken, net als op welk moment daarvoor precies toestemming werd gevraagd en hoe dit proces loopt. Dat is een technisch of formeel proces, waarover ik u met alle plezier separaat schriftelijk wil informeren.

De **voorzitter**: Gaat u daarmee akkoord, mevrouw Van Tongeren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Separaat schriftelijk graag. Dit zou dan de tweede keer zijn dat de Staatssecretaris op dit onderwerp voor de GroenLinks-fractie het een ander uitzoekt, dus dat is fijn. Een ander punt is dat deze bewoners nu nachtenlang wakker liggen. Dus behalve hoe het zo gekomen is zou ik graag willen weten wat de Staatssecretaris hieraan op korte termijn voor die bewoners gaat doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb u net aangegeven hoe de communicatie loopt van de luchtverkeersleiding, dat het gemonitord wordt en dat er afspraken over zijn gemaakt. U vraagt nu of Nederland hiermee akkoord is gegaan. Dat zou impliceren dat er een proces aan vooraf is gegaan. Daarvan ben ik op dit moment niet op de hoogte. Ik weet ook niet hoe hoog de vliegtuigen vliegen. Ik zal dus, zoals ik al zei, bij dit proces terugkijken of er formele momenten zijn geweest en u aangeven wat wij

kunnen doen. Ik heb u al aangegeven wat er gedaan wordt en wat binnen onze formele mogelijkheden valt.

Dan vraagt de heer Elias mij of de regeling voor reclamesleepvliegtuigen die wij net hebben naar tevredenheid werkt. Ik ga ervan uit dat dit voor partijen een goede uitkomst is. Het is nog te vroeg om te kijken of iedereen heel tevreden is. Dit is een vrij recente regeling, maar ik ga ervan uit dat men tevreden is. Mocht dat niet zo zijn, dan zal ik daarop terugkomen.

Dan kom ik bij de parachutisten bij Rhooon. Ik ben hierop ook ingegaan in de brief van 10 januari, waarin ik al een aantal antwoorden hebben gegeven. Ik heb ook aangegeven dat er in het afhandelingsgebied voor valschermspringers in het kader van de general aviation minder ruimte is. Dat is ook opgenomen in de luchtruimvisie. Voor de valschermaactiviteiten is specifiek aangegeven dat zij niet zullen plaatsvinden in de zogenaamde area of influence, zoals dat heet op Schiphol, zowel vanwege de invloed die deze gebruikersgroep heeft op de complexiteit en de capaciteit van de verkeersafwikkeling als vanwege de veiligheidsrisico's. Men weet ook dat op termijn parachutespringen in de omgeving van Schiphol, zoals bij Rhooon, niet meer mogelijk is. Er is uitgebreid gekeken naar maatwerk voor de korte termijn op de huidige locatie. Dat is beperkt mogelijk. Er zijn ook alternatieven aangereikt op andere locaties. De club heeft daarvan gezegd dat dit geen optie is. Als ik kijk naar de regio's die hierin een rol spelen, met name de provincies in dit geval, denk ik dat er een oplossing zal worden gevonden maar dat het uiteindelijk toch een discussie zal moeten zijn tussen de provincies en de club. Ik heb met name gevraagd aan de provincies om toekomstvaste locaties voor valschermspringers te maken, maar bij Rhooon is dat niet mogelijk. Ik begrijp dat men heel graag vasthoudt aan de eigen plek, maar er zal gekeken moeten worden of het op een andere plek kan. Dat is mogelijk, maar dan zullen partijen elkaar daarin tegemoet moeten komen. Dat heb ik ook al eerder aangegeven. Ik begrijp dat ze dat ingewikkeld vinden, maar we zullen toch die weg op moeten.

De heer De Rouwe heeft gevraagd naar de paramotorvliegers. De motie-De Rouwe/Meeuwis op stuk nr. 26 (31 936) is met de invoering van een vrijstelling voor het hebben van een luchthavenregeling voor vrije ballonnen, scherm- en zeilvliegtuigen per 1 juli 2010 door het Rijk uitgevoerd. De KNVVL wil ook vrijstelling voor het paramotorvliegen. Dit werd en wordt door de provincies, die het nieuwe bevoegd gezag zijn, niet wenselijk geacht. Ik heb gezegd dat ik wil meewerken aan een voor alle partijen acceptabele oplossing. Dat heb ik ook al eerder gedeeld met de Kamer. We hebben het afgelopen jaar verschillende pogingen ondernomen om dit op te lossen, maar we hebben nog steeds geen oplossing. Het heeft niet tot het gewenste resultaat geleid. De sleutel voor de oplossing ligt in principe bij de provincies als het bevoegd gezag. Ik heb hen de afgelopen zomer nogmaals verzocht om in gesprek te gaan en een voor alle partijen wenselijke oplossing te creëren. Ik zie voor de langere termijn een mogelijke oplossing in het vereenvoudigen van de procedure om te komen tot een luchthavenregeling. De KNVVL is meerdere malen gevraagd of zij een dergelijke oplossing zinvol acht. Per brief van 9 januari jongstleden, dus heel recent, heeft de KNVVL laten weten met mij en de provincie in gesprek te willen. Ik denk dat dat weer een opening biedt om verder te kijken. Ik zal daarop ook een inspanning plegen, want ik heb de heer De Rouwe goed gehoord. Het is niet de eerste keer dat hij dit inbrengt. De heer Elias en hij zijn erg enthousiast over reclamevluchten en para's.

Hiertussendoor komt een vraag van de heer Graus die ik eerder had moeten meenemen. Dat spijt mij. Het gaat om de vraag hoe stillere vliegtuigen worden meegenomen in de geluidsnormen op Schiphol. Wij hebben met elkaar afspraken gemaakt over maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. Om dit te halen, zal de sector ook moeten inzetten

op innovatie. Als vliegtuigen stiller worden, kunnen er meer vliegtuigen binnen de geluidsgrenzen worden afgehandeld, dus vlootvernieuwing is één van de middelen. Wij zien ook dat die vlootvernieuwing effecten heeft en plaatsvindt.

Mevrouw Van Tongeren heeft nog vragen gesteld over de passagiersrechten.

De **voorzitter**: Dat was mevrouw Kuiken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zij vroeg naar het proces in Europa. Het voltallige Europees Parlement moet eerst een standpunt innemen over de passagiersrechten. Nu ligt er alleen het standpunt van de Europese Transportcommissie. Wij krijgen de verkiezingen voor het Europees Parlement, die het proces ongetwijfeld zullen vertragen. Ik verwacht dus dat uw parlement pas in de tweede helft van dit jaar in gesprek zal gaan over beide standpunten, de zogenaamde trilogie. Wanneer komt de Europese Raad tot een standpunt over de passagiersrechten? Dat hangt weer af van de planning van het voorzitterschap. De eerste Transportraad waarop dit weer aan de orde kan komen, is in maart. Ter voorbereiding hierop is er altijd een AO, waarin ik u kan melden wat de stand van zaken is. Ik zal in ieder geval zorgen dat ik erop voorbereid ben dat ik die stand van zaken al met u doorneem zonder dat u daarnaar hoeft te vragen. Mevrouw Van Tongeren heeft vragen gesteld over het omscholen van verkeersleiders. Zij stelt die vraag keurig in elk algemeen overleg aan het eind. Zij weet ook dat de LVNL spreekt met de vakbonden over de invulling van de arbeidsvoorwaarden en de aanpassing van de pensioenen en de pensioenleeftijd. Ook het omscholen van verkeersleiders is natuurlijk een zaak van de organisatie zelf. Verkeersleiders hebben de regeling die nu bestaat. Er zal gesproken worden met de bonden. Er zal ook in het kader van de WNT wellicht het een en ander op tafel komen. Als het gaat om omscholing, wijs ik erop dat de LVNL een zelfstandig bestuursorgaan is. Ik wil de zorgen van Mevrouw Van Tongeren overbrengen maar ik wil dit ook bij de LVNL laten.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, u bent al door uw interrupties heen. Ik zie aan uw mimiek dat u het hier niet mee eens bent.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het gaat mij om het overtreden van de wet, niet om de manier waarop de LVNL het personeelsbeleid invult.

De **voorzitter**: Uw punt is duidelijk. Overtreedt de LVNL de wet? Dat is de concrete vraag van mevrouw Van Tongeren op dit punt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal een check doen, maar ik denk dat ik vrij zeker kan zeggen dat de LVNL de wet niet overtreedt.

Dan heeft mevrouw Kuiken het over de piloten, de markt en de rol van de bank gehad. We hebben hier eerder over gesproken en mevrouw Kuiken heeft er eerder ook vragen over gesteld. Ik vind dit een heel terechte zorg. Toen ik hoorde dat Schiphol en de luchtvaartsector aantrok, moest ik eerst aan haar denken en aan dit probleem, want dat betekent dat er ook meer vacatures zullen zijn. Dat is als er meer gevlogen wordt, ook mijn hoop. Het gaat langzaam, er verandert weinig en het blijft een internationale markt die licht groeit. Het stuwmeer zien wij afnemen maar het blijft een stuwmeer en het gaat niet snel genoeg. Ik heb al eerder gezegd dat we hebben bekeken of er via het Ministerie van OCW mogelijkheden waren via opleiding en langs andere wegen. Ik heb begrepen dat een groep jonge piloten overweegt om een rechtszaak te beginnen met de vraag of de bank zich redelijk gedraagt. Ik ben heel benieuwd naar de uitspraak hierin, maar ik ben bang dat de beste oplossing toch blijft dat de sector

dusdanig aantrekt dat er voldoende vacatures zijn. Ik ben ook heel benieuwd wat er uit deze rechtsgang naar voren komt over de relatie tussen de bank en de jonge piloten.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar medische keuringen. REACH moet natuurlijk over het technische gedeelte antwoord gaan geven en de gezondheid wordt daarbij betrokken. Daarnaast heeft de ILT de luchtvaartmaatschappijen gevraagd om hieraan meer aandacht besteden in de arbo-risico-inventarisatie in 2014. Dit zou moeten bijdragen aan meer zicht op de problematiek. Ook het Nederlands Centrum voor Beroepsziekten is om een onderzoek gevraagd, dus blijkbaar wordt dit meegenomen. Ook hier ben ik heel benieuwd naar de uitkomst. Ik zal in ieder geval binnen mijn departement aangeven dat ik dit een belangrijk element vind en dat wij dit ook in het oog houden.

De **voorzitter**: Wij zijn nu natuurlijk in blijde verwachting van het ei van de heer Elias. Heeft hij dat al geproduceerd of laten produceren? Ja, daar komt iets aan. De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Gelukkig hebben wij de heer Elias wel goed bij naam genoemd!

Hij vroeg naar de prikkel voor de sector om hinderbeperking uit te voeren. Ik heb net al gesproken over het volume van 510.000 vliegbewegingen en gezegd dat dit past binnen de wettelijke gelijkwaardigheid op het onderdeel van het pakketafspraken bij het akkoord in 2008. In het convenant hinderbeperking wordt de ruimte die door gelijkwaardigheid ontstaat voor verdere groei voorbij die 510.000 na 2020 op fiftyfifty-basis verdeeld. Of die ruimte ontstaat als gevolg van de maatregelen die voor of na 2020 zijn geïntroduceerd, is daarbij niet relevant. Nu kijk ik naar de heer Elias, want ik zie een frons ontstaan waarvan ik denk dat dit niet het antwoord is dat hij wil horen.

De heer **Elias** (VVD): Het is nog ver weg. Ik zal hierop een volgende keer terugkomen. Ik denk dat er sprake is van een misverstand, maar ik ga dat vanwege de tijd nu niet uit onderhandelen.

De **voorzitter**: Dat was het antwoord in eerste termijn van de Staatssecretaris. Ik kijk nog even naar de Kamerleden of dringende vragen niet beantwoord zijn. Als dat niet het geval is ...

De heer **Graus** (PVV): Ik heb dat net al gezegd. De hele kwestie van de landingsbanen wordt toch niet beantwoord, dus het heeft geen zin. Ik zal wat meer moties moeten indienen. Dus mogelijk kunt u zorgen dat ik er een minuut bij krijg in de plenaire zaal.

De **voorzitter**: Dan stel ik voor dat ik de toezeggingen samenvat die de Staatssecretaris heeft gedaan ter afronding van dit algemeen overleg:

- De Staatssecretaris doet de Kamer een nadere toelichting toekomen op de maximale hoeveelheid geluid en de relatie daarvan met de hoeveelheid vluchten op Schiphol.
- De Staatssecretaris doet de Kamer na afloop van de experimenten met lijnvluchten rapportages daarvan toekomen.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer schriftelijk over de vluchten over Eijsden-Margraten, de hoogte waarop wordt gevlogen en het besluitvormingsproces daarover.

Een vraag was nog wanneer de businesscase Lelystad Airport naar de Kamer komt.

Tot slot heeft de Staatssecretaris nog de volgende toezegging gedaan:

- de Staatssecretaris houdt nog een check omtrent de arbeidsvoorwaarden van luchtvaartpersoneel in het kader van de vraag of de gevraagde uittreding wettelijk mogelijk is.

Afrondend, stel ik vast dat er een VAO komt, met als eerste spreker de heer Van Gerven.

Wil de Staatssecretaris hier nog iets aan toevoegen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat de eerste toezegging betreft, dat dit schriftelijk zou gebeuren, heb ik aangegeven dat het wellicht handiger is dat dit wat breder wordt aangevlogen omdat dit een belangrijk punt is voor mevrouw Van Veldhoven en omdat ik niet wil dat daar licht tussen zit. Ik weet niet of een brief dan de oplossing is. Ik probeer even te kijken of dat anders kan. Dat is de wens van de Kamer.

De **voorzitter**: Ik had begrepen dat het schriftelijk zou zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wat schriftelijke beantwoording gemakkelijk maakt, is dat alle collega's er op het moment dat het hun uitkomt ook kennis van kunnen nemen. Voor mijzelf is een mondelinge toelichting natuurlijk ook prima.

Dan blijf ik nog met één vraag zitten. Het allerbelangrijkste voor mij is dat wij die mondelinge of schriftelijke toelichting in ieder geval hebben voordat het VAO plaatsvindt, want die informatie wil ik daar graag bij betrekken.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we dit dan in principe schriftelijk doen. Wij weten namelijk niet wanneer het VAO gehouden wordt en ik weet niet of er een eerdere mondelinge gelegenheid is. Ik neem aan dat wij daarmee kunnen leven. Kan de Staatssecretaris dat toezeggen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Als de wens een schriftelijk antwoord is, kan dat in de loop van volgende week, ik zal streven naar dinsdag of woensdag. Dan hoor ik graag of dat voldoende, is of dat er daarna nog vragen resten.

De **voorzitter**: Over de aanvraag voor het VAO was nog enige onduidelijkheid. De heer Van Gerven had in eerste termijn aangegeven dat als de Staatssecretaris niet zou instemmen met het waarborgfonds, hij dan daarover een motie zou willen indienen. Dat is de aanleiding.

De heer **Elias** (VVD): Als we dat VAO niet volgende week maar de week erop laten plannen, loopt het helemaal rond.

De **voorzitter**: We zullen dat verzoeken aan de voorzitter van de Tweede Kamer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mag ik nog iets zeggen? De businesscase voor Lelystad ontvangen wij eind maart. Dan kijken wij naar het Luchthavenbesluit. Dat komt dan in zijn geheel naar uw Kamer toe. Dus als ik de indruk heb gewekt dat u dat eind maart al doorgestuurd krijgt, is dat onjuist, want dat is onderdeel van het Luchthavenbesluit, dat in mei/juni naar uw Kamer komt. Ik wil niet een verkeerde indruk wekken bij de toezeggingen.

De **voorzitter**: Dat kunnen wij dus omstreeks juni ontvangen. Dan dank ik de Staatssecretaris voor de beantwoording, de Kamerleden voor hun inbreng en het publiek voor de ruim aanwezige aandacht. Ik sluit hiermee dit algemeen overleg.

Volledige Agenda

Beantwoording vragen uit de eerste termijn van het Algemeen Overleg over Schiphol en Lelystad van 18 december 2013

1. *Kamerstuk 29 665, nr. 193 – Brief regering d.d. 10-01-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
2. *Reactie op aanvullende vragen AO Luchtvaart Schiphol/Lelystad
Kamerstuk 29 665, nr. 195 – Brief regering d.d. 17-01-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
3. *Reactie op advies normen- en handhavingstelsel Schiphol
Kamerstuk 29 665, nr. 190 – Brief regering d.d. 08-10-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
4. *Regeling experiment nieuw normen- en handhavingstelsel
Kamerstuk 29 665, nr. 188 – Brief regering d.d. 09-07-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
5. *Brieven SWAB en Amstelveen over inzet Buitenveldertbaan
Kamerstuk 29 665, nr. 192 – Brief regering d.d. 12-12-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
6. *Reactie op het onderzoek van Helios naar het gebruik van de
Buitenveldertbaan
Kamerstuk 29 665, nr. 194 – Brief regering d.d. 15-01-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
7. *Handhavingsrapportage Schiphol 1 november 2012 – 1 mei 2013
Kamerstuk 29 665, nr. 189 – Brief regering d.d. 25-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
8. *Gebruiksprognose Schiphol 2014
Kamerstuk 29 665, nr. 191 – Brief regering d.d. 25-10-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
9. *Beleidsvaluatie Geluidsisolatieprogramma Schiphol (GIS-3)
Kamerstuk 26 959, nr. 140 – Brief regering d.d. 15-10-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
10. *Voortgang op hoofdlijnen van het Rijksprogramma Structuurvisie
Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer
Kamerstuk 32 660, nr. 57 – Brief regering d.d. 16-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
11. *Wijzigingbesluit van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in
verband met vliegveiligheid en het luchthavengebied
Kamerstuk 33 807, nr. 1 – Brief regering d.d. 18-11-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
12. *Financiële consequenties voor de Staat van aanpassing tariefregule-
ring Schiphol
Kamerstuk 33 231, nr. 3 – Brief regering d.d. 02-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
13. *Verzamelbrief n.a.v. het AO luchtvaart van 12 juni 2013 over o.a.
voortgang inzake het Aldersadvies, de huidige financiële positie van de
luchtverkeersleiding, hbo-accreditatie van vliegopleidingen, de
arbeidsomstandigheden van beveiligingspersoneel in terminal 4 van
de luchthaven New York JFK en over een oplossing voor paramotor-
vliegen voor wat betreft de punten over Advies Alders over nieuwe
normen- en handhavingstelsel (1) en Lelystad (7)
Kamerstuk 31 936, nr. 160 – Brief regering d.d. 02-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
14. *Marktinteresse voor de luchthaven Lelystad
Kamerstuk 31 936, nr. 156 – Brief regering d.d. 04-07-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
15. *Voortgang ontwikkeling van de luchthaven Lelystad
Kamerstuk 31 936, nr. 166 – Brief regering d.d. 10-12-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

16. *Informatie voor het verzamel-AO luchtvaart van 16 januari 2014*
Kamerstuk 31 936, nr. 168 – Brief regering d.d. 10-01-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
17. *Aanbieding van het nieuwe handhavingkader en de aangepaste beleidsregel voor de passagiersrechten in de luchtvaart*
Kamerstuk 31 936, nr. 161 – Brief regering d.d. 26-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
18. *Reactie op het voorstel van het lid Hachchi om compensatiebedragen in te voeren voor beschadiging en vermissing van bagage*
Kamerstuk 21 501-33, nr. 451 – Brief regering d.d. 25-11-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
19. *Nieuwe beleid met betrekking tot het heffingenbeleid voor plaatselijke luchtverkeersdienstverlening*
Kamerstuk 31 936, nr. 158 – Brief regering d.d. 05-07-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
20. *20. Toezegging blootstelling TCP in vliegtuigen*
31 936-157 – Brief regering d.d. 04-07-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
21. *Maastricht Aachen Airport*
Kamerstuk 31 936, nr. 163 – Brief regering d.d. 25-10-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
22. *Stand van zaken in het kader van effecten van TCP's in vliegtuigen op de gezondheid*
Kamerstuk 31 936, nr. 162 – Brief regering d.d. 09-10-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
23. *Beantwoording vraag van het lid Van Tongeren over bijdragen aan lokale luchthavens*
Kamerstuk 31 936, nr. 167 – Brief regering d.d. 11-12-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
24. *Stand van zaken ten aanzien van het verzoek van het lid Elias om het verbod tot vliegen met reclamevliegtuigen op zondag te schrappen vanwege de grote ergernis die dit oplevert bij de betreffende ondernemers*
Kamerstuk 31 936, nr. 155 – Brief regering d.d. 01-07-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
25. *EASA Werk- en Rusttijden*
Kamerstuk 31 936, nr. 164 – Brief regering d.d. 19-11-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
26. *Reactie op aanbevelingen Rapport «Vliegtuig vermist, Cessna ongeval op de Tweede Maasvlakte»*
Brief regering d.d. 30-10-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
27. *Afschrift van een antwoordbrief over de geluidshinder in het (grens-)grondgebied in Zuid-Limburg ten gevolge van Belgisch vliegverkeer*
Brief regering d.d. 13-01-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld