

Vergaderjaar 2013–2014

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 226

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 september 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 26 juni 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,
Van Dekken

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

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Bisschop, Van Dekken, Elias, Graus, Kuiken, Van Meenen, Ouweland, De Rouwe, Smaling en Van Tongeren,

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

Aanvang 10:00 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen allemaal. Van harte welkom bij het algemeen overleg Luchtvaart van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom, evenals de ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgen via internet en natuurlijk alle woordvoerders van de verschillende politieke partijen. Ik spreek met hen af om in eerste termijn een spreektijd van zes minuten te hanteren met twee interrupties per woordvoerder. Ik zie dat de leden daarmee akkoord gaan. Ik geef het woord dan aan de heer De Rouwe die spreekt namens de CDA-fractie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het CDA heeft in de afgelopen jaren heel duidelijk ingezet op het duurzaam accommoderen van de luchtvaart. Dat is gebeurd in nota's en debatten. In de Luchtvaartnota, onze brede nota voor de toekomst, hebben we dat een aantal jaren geleden ook afgesproken. In de luchtvaart spelen heel verschillende belangen die soms tegenover elkaar kunnen staan. Daarom heeft de CDA-fractie altijd gepleit voor overleg met elkaar in plaats van tegenover elkaar. Het resultaat daarvan is de Alderstafel, die heel beroemd is geworden. De persoon zelf is natuurlijk als deskundige ook beroemd, maar het ging ons erom, de belangenvertegenwoordigers met elkaar om de tafel te krijgen. De uitkomst daarvan zal altijd betekenen dat er niet één winnaar of verliezer is, maar dat iedereen wat te geven en te nemen heeft. Zo zien wij de luchtvaart, die wij als CDA duurzaam willen accommoderen. Ik spreek bewust over «accommoderen». Wij zijn namelijk niet van de club die zegt: doe luchtvaart maar over de grens of elders. Wij willen accommoderen in dit land. Dat is belangrijk voor de mobiliteit van onze inwoners, voor een lage prijs – dat is gisteren ook genoemd in de ronde tafel – en voor de economie. Nederland Distributieland verdient alle ruimte voor de luchtvaart.

Ik kom te spreken over Lelystad. Ik maak straks nog een aantal opmerkingen over Eindhoven en stel ten slotte vragen over de vracht. Maar allereerst Lelystad. Het CDA ziet Lelystad eigenlijk als een zesde baan van Schiphol. Mijn fractie wil drie voorwaarden aan de ontwikkeling ervan verbinden. Ik hoor daarop graag een reactie. Ten eerste: de zesde baan alleen ontwikkelen als overloop van Schiphol, als structuurversterking ten aanzien van de mainportgedachte, en alleen als de grens in zicht is. Ten tweede: ontwikkeling mag niet ten koste gaan van de prijs die de gebruiker nu op Schiphol moet betalen; niet direct, niet indirect, niet voor de aanleg van de baan en niet voor de kosten. Ik wil daarover graag expliciet duidelijkheid hebben. Ten derde: in relatie tot Lelystad hebben we afgesproken dat Schiphol ook na 510.000 mag groeien, met de fiftyfiftybenadering. Ik vraag het kabinet om de Kamer voortijdig inzicht te verschaffen, voordat Lelystad echt van start gaat, over hoeveel verder dan 510.000 gegroeid kan worden. Daarover bestaat nog veel onduidelijkheid. Er moet nog veel worden uitgezocht. Wij willen graag dat daarover duidelijkheid is voordat de schop in de grond gaat in Lelystad. Waarom? Omdat terecht de vraag wordt gesteld of Lelystad nodig is. Ik zeg eerlijk

dat Lelystad naar onze inschatting absoluut nodig is. Wij hebben gisteren experts gehoord en die hebben allemaal gezegd: 2,5% is misschien te veel, maar 1% zal het zeker worden. Omdat wij uitgaan van accommoderen, vinden wij dat het op tijd klaar moet zijn. Wij vinden echter ook dat we Lelystad niet moeten ontwikkelen als doel op zich. Lokale bestuurders vinden dat dat wel moet, en dat is hen gegeven en gegund, maar wij zien Lelystad net als Schiphol als middel. Ik hoor hierover graag een uitspraak van de Staatssecretaris.

Ik geef ook een aantal aandachtspunten mee. In de hoorzitting van gisteren is aandacht gevraagd voor de nachtvlucht en de woonwijken. Er is kritiek geuit. Eén hoogleraar zei zelfs: als ik een omwonende was van Lelystad, dan zou ik er wakker van liggen. Ik vraag de Staatssecretaris om hieraan aandacht te besteden. Als tweede noem ik de vliegtuigbotsingen met grote vogels. Die zijn gisteren ook genoemd. Komt hiernaar nog een nader onderzoek? Als derde noem ik de agrarische sector. Een afvaardiging daarvan was gisteren ook aanwezig. Die heeft nog geen deal, terwijl Flevoland wel een van de grote graanschuren, of liever gezegd moestuinen, van Nederland en van de wereld is. Dat moeten wij goed en netjes regelen. Waarom is er nog geen deal? Wanneer komt die?

Voor Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn speelt nog steeds de discussie of zij nu wel of niet mogen transformeren in de 20Ke-zone. Mogen zij daar gebouwen omzetten? Die discussie is volgens mij nog niet beslecht en ik hoor graag hoe en wanneer dit wordt opgelost.

Ik kom te spreken over Eindhoven. Ik heb in het begin van mijn termijn bewust het belang van de Alderstafel genoemd. Het valt het CDA op dat in het besluit dat voorligt wordt afgeweken van het Aldersadvies, waarin steeds wordt uitgegaan van vier nachtvluchten. In het besluit dat voorligt, gaat het echter opeens over acht nachtvluchten, niet als uitzondering, maar als regel. Wij krijgen sterk het vermoeden dat deze Staatssecretaris het Aldersakkoord in de ene hand houdt en dat oprekt tot haar eigen interpretatie in de andere hand. Ik hoor graag van de Staatssecretaris waarom zij het oprekt? Wij staan zeer positief tegenover Eindhoven, inclusief de ontwikkeling. De luchthaven is belangrijk voor de regio, evenals een goede groei. Wij realiseren ons ook dat daar een hoop overlast bij hoort. Als aan de Alderstafel daarover geen afspraak is gemaakt, dan moet de Staatssecretaris dit punt verantwoorden. Ik vind ook dat ze het dan moet heroverwegen.

Ik stel ten slotte nog een vraag over Schiphol en de KLM. Daar is volgens mij wat om te doen. KLM is terecht bezig met een herpositionering. De vraag is ook belangrijk voor Distributieland Nederland. Ik vraag het kabinet om de Kamer te informeren over hoe de vrachtsector in elkaar zit. Wat zijn de ontwikkelingen daarvan en wat zou het beleid daarop moeten zijn? Ik heb het idee dat dit onderwerp nog niet zoveel aandacht heeft gehad terwijl Nederland Distributieland een onderwerp is dat aandacht verdient.

Tot zover mijn eerste termijn. Ik wacht graag de beantwoording en de toezeggingen van de Minister af. Ik stel nog één laatste vraag: op welk moment wordt de Kamer geïnformeerd over de schop in de grond in Lelystad? Wij hebben een aantal voorwaarden meegegeven en daarover zullen we het debat voeren. Ik nodig de Staatssecretaris uit om te zeggen hoe zij het vervolgproces met de Kamer ziet.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik heb een vraag aan de CDA-fractie over Lelystad. Ik hoor de heer De Rouwe zojuist zeggen dat hij een onderzoek wil naar de vogelpopulaties in die omgeving en het risico op aanvaringen. De CDA-fractie heeft in het verleden stevige woorden gesproken over mensen die strijden tegen het zinloos afschieten van dieren. Daarbij is zelfs de term «dood door schuld» gebruikt. Welke randvoorwaarden stelt

de CDA-fractie in dat licht voor zichzelf in de kwestie die voorligt, namelijk of het verstandig is om te gaan vliegen in een gebied waarin veel ganzen zitten?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat ons betreft, gaan vliegtuigen voor vogels. Als wij daar willen vliegen – overigens niet alleen daar maar vooral op Schiphol, want wij beschouwen Lelystad als zesde baan als de noodzaak daarvan blijkt – dan moeten wij oog hebben voor de veiligheid. Het belang van de mensen die daar wonen en vliegen, staat voor ons absoluut bovenaan. Gisteren zijn op dit punt kritische woorden geuit door een aantal deskundigen. Zij zeggen: heb daar zorg voor, let erop, want in onze ogen is dat nog onduidelijk. Ik vind dat we dat signaal heel serieus moeten nemen. Mevrouw Ouwehand suggereert dat onderzoek moet worden gedaan. Ik weet dat er al veel onderzoek gedaan is. De mensen die gisteren hebben gesproken, hebben die onderzoeken bekeken en ons een winstwaarschuwing gegeven. Ik vind dat relevant voor dit debat.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Er is op twee manieren naar die veiligheid te kijken. Men kan besluiten dat het veiliger is om daar niet te gaan vliegen, gelet op de vogelpopulaties, of men kan zeggen: we willen dat toch en we zorgen ervoor dat die aanvaringen niet plaatsvinden door met man en macht de hele populatie af te slachten en dat te blijven doen. We weten immers dat als de omgeving aantrekkelijk blijft, de populatie zich zal herstellen. Waarvoor kiest het CDA? Voor het continu en massaal afslachten van de vogels of voor de veilige optie van gewoon niet vliegen daar?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb het uitgangspunt al verwoord: vliegtuigen gaan voor vogels. Simpel. Wij vinden dat er gekeken moet worden naar de manieren waarop hiermee wordt omgegaan. Mevrouw Ouwehand neemt een term in de mond die ik niet gebruik en die ook niet bij mijn stijl past. Ik weet van de diverse natuurorganisaties, die ik af en toe nog wel eens spreek, dat zij buitengewoon diervriendelijke methodes hebben. Soms mislukken die ook finaal, maar dat terzijde. Laat men maar met elkaar om tafel gaan zitten om dit op te lossen. De term die mevrouw Ouwehand daarvoor gebruikt, herken ik niet. Ik vind dit echter wel van belang om te voorkomen dat vliegtuigen naar beneden vallen; vooruit dan, dat is ook in het belang van die vogel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Het lijkt soms wel alsof de Staatssecretaris twee gescheiden hersenhelften heeft: eentje voor milieu en een heel andere voor infra. GroenLinks constateert dat een echte toekomstvisie op het luchtverkeer ontbreekt. De regering wil in 2050 een CO₂-neutrale, een klimaatneutrale, economie. Dat betekent nogal wat. Tegelijkertijd wordt de groei van het luchtverkeer gewoon geacommodeerd. Die twee passen niet bij elkaar. Ik wil van de Staatssecretaris dus echt een antwoord op de vraag hoe wij enerzijds de temperatuurstijging minder dan 2°C houden en anderzijds in Europa ongebreideld de groei van het luchtverkeer geacommodeerd wordt. Gaat dan de rest van de economie op slot omdat alle CO₂-rechten naar de luchtvaart gaan? Ik kom te spreken over Lelystad. We staan op het punt om toestemming te geven aan een staatsbedrijf om te investeren in iets wat zeker de eerste negentien jaar verliesgevend zal zijn. Dat is door alle experts bevestigd. Deze experts zeggen voorts dat dit in 2043 50 tot 200 banen zal opleveren. Wij doen dit om de hubfunctie van de KLM in stand te houden. Wij horen van de KLM zelf in alle toonaarden, tot en met oud-minister Eurlings, dat voorkeur wordt gegeven aan uitstel met een paar jaar. Ik zal geen al te heftige woorden gebruiken, maar welk probleem lossen we op met doordrukken en toch nu realiseren? Mijn collega Jesse Klaver heeft op de achterkant van een papiertje uitgerekend hoeveel die banen per stuk

kosten en kwam uit op meer dan een miljoen per stuk. Het is toch niet de bedoeling dat een staatsbedrijf gedwongen wordt om Aldersbanen te creëren voor een miljoen per stuk?

Voor mij ligt een lijstje van clubs dat het op dit punt met mij eens is. Ik moest mezelf even in de arm knippen toen ik merkte dat ik in het kamp zit van de KLM, de BARIN en de ANVR. Ik zit natuurlijk vaker in het kamp van andere organisaties, zoals de vakbonden of de bewonersorganisaties. Nu zeggen echter zelfs Corendon en Arkefly: stel het in hemelsnaam een aantal jaren uit. De experts zeiden dat gisteren ook, in verschillende toonaarden. Ik vraag de Staatssecretaris dan ook: waarom gaat een staatsbedrijf onder deze omstandigheden zo veel geld investeren in 50 tot 200 banen?

De redenen voor deze opstelling kwamen gisteren goed over tafel. Eigenlijk is er vanaf 2000 geen groei waarneembaar. Ook ontbreekt het aan draagvlak in de regio om het nu te doen. Op het punt van de werkgelegenheid is er niemand die precies weet hoeveel banen dit zal opleveren in 2043. In het SER-akkoord, het paradebaardje van Minister Kamp, staat dat we op het gebied van vervoer enorm veel moeten gaan doen om energie, olie en CO₂ te gaan besparen. Schone energie opgewekt met windmolens gaat interfereren met deze luchthaven. Gisteren kaartte ik op de hoorzitting ook het probleem van de vogels aan. In relatie tot Schiphol is nog te zeggen: alleen maar olifantengras planten, veel zonnepanelen neerzetten en dan komen de ganzen niet. We kunnen echter niet de hele Oostvaardersplassen, een snackbar voor vogels, asfalteren om de vogels weg te houden. De experts zijn er heel duidelijk over: die vogels hebben geen vast vliegpatroon waar omheen te vliegen is. Die gaan ook op 100, 200 en 300 meter vliegen om uit te kijken over heel Noord-Nederland, op zoek naar iets lekkers. Dat is een serieus probleem. We hebben in Nederland een Hercules die neerstortte door een botsing met vogels. Het is dus niet iets wat in Nederland niet gebeurt. Er is gesproken over de koppeling van die twee verkeersstromen. Ik ben geen expert, maar de uitleg van de wijze waarop die om elkaar heen moeten draaien, klinkt mij nog steeds niet veilig in de oren. Ik wil van de Staatssecretaris horen waarom de alternatieven bij Dronten zijn afgewezen. Dat mag van mij ook schriftelijk want het is heel technisch. Er zijn allerlei verschillende manieren om aan te vliegen die een stuk minder geluidsoverlast geven voor Dronten. Die alternatieven zijn echter afgewezen.

Naar de mening van mijn fractie wordt in de verschillende berekeningen ook niet voldoende rekening gehouden met recreatie. Daar zit werkgelegenheid in en daarvoor is rust nodig.

De heer **Graus** (PVV): In een vliegtuig loopt iemand minder gevaar om te overlijden dan als hij thuis van de trap loopt. Het is statistisch bewezen dat dat zo is. Zo'n aanvaring met vogels kan overal gebeuren, te allen tijde. Altijd kan ergens ter wereld een aanvaring voorkomen met een zwerm vogels. Het gebeurt ook vaak, bij 1 op de 10.000 vluchten, zo heb ik gisteren gehoord van deskundigen. Een en ander betekent echter toch ook niet dat er geen huizen met trappen meer moeten worden gebouwd? Iemand loopt thuis op de trap meer gevaar om zijn nek te breken dan als hij in een vliegtuig stapt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp dat dit voor de PVV een bijzonder lastig punt is. Aan de ene kant komt de heer Graus altijd op voor dieren, ook voor vogels. Hij vindt dat afslachten ook echt gruwelijk. Aan de andere kant heeft de PVV een grote voorliefde voor meer en sneller vliegen. Daar zit een enorm knelpunt. Voor trappen in huizen bestaat een ongelooflijke zwik aan regelgeving, over de wijze waarop leuningens bevestigd moeten zijn en over de wijze waarop trappen in elkaar moeten zitten. Dat staat in het Bouwbesluit. Daar hebben wij dus ook regels voor.

Het gaat niet alleen om de mensen die in dat vliegtuig zitten. Ik breng even de Bijlmerramp in herinnering. Je zult er maar onder wonen.

De heer **Graus** (PVV): Het is natuurlijk een soort grapje dat ik maak, alleen gaat mevrouw Van Tongeren er serieus op in. Feitelijk is een botsing met vogels echter nooit te voorkomen, waar een luchthaven ook wordt aangelegd. Er zullen altijd aanvaringen zijn met vogels.

Op het tweede punt het volgende, want ik werd natuurlijk uitgedaagd. Het is logisch dat ik dierenambassadeur ben. Mevrouw Van Tongeren en mevrouw Ouwehand zullen moeten toegeven dat er nergens zo veel dieren in goede gezondheid vertoeven als op Schiphol. De konijntjes huppelen er vrolijk rond, met weinig natuurlijke predatoren, en ook de ganzen trekken massaal naar Schiphol. Eerst is altijd gezegd, door de groene en rode partijen, dat de luchtvaart slecht zou zijn voor vogels en dieren. Niets is echter minder waar. Dieren trekken massaal naar de luchtvaartplaatsen toe. Ik wil dus alleen maar zeggen dat dat punt bewezen is. Ik ben er als dierenambassadeur heel blij om dat dieren daar goed kunnen vertoeven en relatief weinig gevaar veroorzaken. Wat is er in de afgelopen tijd gebeurd? Vrijwel niets.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u even. U moet een vraag stellen.

De heer **Graus** (PVV): Dat heb ik gedaan.

De **voorzitter**: Die hebben we niet gehoord.

De heer **Graus** (PVV): Ik wil graag het volgende horen van de collega. Zij kan wel zeggen dat er gevaar is als er een luchthaven naast de Oostvaardersplassen worden aangelegd, maar er kunnen overal aanvaringen met dieren plaatsvinden. Ik zei dat het op Schiphol barst van de dieren en de ganzen maar er daar relatief weinig of geen aanvaringen zijn geweest. Dat punt wilde ik maken en daar hoor ik graag een reactie op.

De **voorzitter**: Dat punt is helder en daarop krijgt u nu een reactie van mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Niet voor niets zijn er een heleboel onderzoeken gedaan naar welke functie in Nederland op de beste plek kan worden gerealiseerd als dat moet. In de visie van mijn fractie is de locatie vlakbij de Oostvaardersplassen uitermate ongeschikt omdat de Oostvaardersplassen niet kunnen worden vol geplant met olifantengras, asfalt of zonnepanelen. Dat zou om Schiphol heen nog wel gedaan kunnen worden. Mijn fractie heeft daar ook voorstellen voor gedaan en gezegd: zorg dat je dat hele gebied onaantrekkelijk maakt voor vogels door er grote parken voor zonnepanelen neer te zetten. Dan doe je er ook nog wat nuttigs mee. Dat gaat echter niet bij Lelystad. Dat is een van de vele redenen waarom mijn fractie zegt: denk nog eens goed na over de vraag of je dit hier echt wel moet doen. Die luchtvaart groeit helemaal niet zo gigantisch; kijk dat rustig aan. Ik ben niet de enige die dit zegt. Ik heb dat lijstje van toch wat merkwaardige bondgenoten van GroenLinks even voorgelezen. Als je al denkt dat er meer luchtvaart moet komen, kijk dan naar de bestaande luchthavens. We hebben steeds gezegd: doe Twente niet, want dat is niet rendabel. Dat is nu ook gebleken. We hebben geprotesteerd tegen Maastricht. Nu zie je dat het niet van de grond komt. Eelde is niet vol te vliegen.

De **voorzitter**: Ik denk dat de vraag meer dan voldoende is beantwoord. Ik wijs u er ook op dat er nog maar twee woordvoerders zijn geweest in het afgelopen halfuur. Voor het debat is weliswaar vier uur uitgetrokken, maar op deze manier wordt dat nog veel langer en dat is niet de

bedoeling. U hebt nog een minuut voor uw betoog en daarna moet u afronden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. Ik wil er nog even snel drie andere onderwerpen doorheen jassen. Ik heb nog vragen over Schiphol. De Staatssecretaris heeft een aanscherping toegezegd van het voorgestelde VVA-stencil. De aanscherping betreft echter juist de vier criteria om af te wijken van de afgesproken periferenties om de Buitenveldertbaan in te zetten. Kan de Staatssecretaris aangeven wat deze criteria betekenen voor de inzet van de Buitenveldertbaan ten opzichte van de prognoses van 2008? Kan zij ook aangeven waarom er geen daadwerkelijke aanscherpingen zijn doorgevoerd zoals het toepassen van de Rinnooy Kan-normen en het parallel starten onder alle weersomstandigheden zoals in het Aldersakkoord van 2008 stond? In relatie tot Twente vraag ik of de Staatssecretaris kan bevestigen dat de militaire aanwijzing vervalt per 1 november aanstaande. Kan zij bevestigen dat die absoluut niet in aanmerking komt voor een verlenging? Op het punt van luchthaven Eindhoven hoor ik graag of wij ons houden aan het Aldersakkoord, met die vier vluchten, of dat dit aantal alvast wordt opgerekend in het Luchthavenbesluit voor het geval Alders het aan de tafel op enig moment ook voor elkaar krijgt. Mijn CDA-collega sprak hier ook al over. De GroenLinks-fractie meent dat als je nog een klein beetje betrouwbaar wilt zijn, je strikt het Aldersakkoord voor Eindhoven moet uitvoeren. Ook bij Schiphol moet goed worden gekeken of de aanscherpingen die toegezegd zijn worden doorgevoerd en het Aldersakkoord wordt uitgevoerd.

De heer **Elias** (VVD): Ik hoor graag van mevrouw Van Tongeren of zij gisteren bij dezelfde hoorzitting is geweest als ik. Zij zegt dat alle wetenschappers die gisteren aanwezig waren tegen waren, maar ik heb er drie gehoord die voor waren. Een twijfelde. Ik vraag mij dus af waar zij dit vandaan haalt. Verder zegt zij dat een grote meerderheid van de bevolking tegen aanleg van het vliegveld is. Was zij erbij aanwezig, of was ze misschien er niet even bij met haar gedachten, toen wethouder Fackeldey op een vraag van mij zei dat uit de enquête die in de omgeving gehouden is bleek, dat 8% van de mensen tegen uitbreiding van het vliegveld Lelystad is? Als je de pretentie hebt je op feiten te baseren, dan mag je die niet misbruiken op de manier waarop mevrouw Van Tongeren net deed.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor een oordeel van de VVD over de wijze waarop ik met feiten omga, maar eigenlijk geen vraag. Toch wil ik wel even reageren. Misschien kan de heer Elias straks even terugkijken op deze video. Ik heb niet gezegd «alle wetenschappers» en ik heb ook de woorden «grote meerderheid van de bevolking» niet in de mond genomen. Ik wil ook even op de inhoud ingaan. Wij hebben bij dezelfde hoorzitting gezeten.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat er een betoog komt en dat is echt niet de bedoeling. Een antwoord op de vraag moet volstaan. Als u dat kort wilt toelichten, dan is dat prima.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil de wetenschappers aflopen waarnaar wij gisteren geluisterd hebben.

De **voorzitter**: Kort.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Meerdere wetenschappers hebben gezegd dat zij geen harde cijfers kunnen geven voor de prognoses op de banen. Zij zeggen dat er een veel grotere bandbreedte moet zitten op de prognoses voor de behoefte aan capaciteit. Ik heb geen enkele

wetenschapper horen zeggen – dat kunnen zij ook helemaal niet – dat zij wetenschappelijk kunnen aantonen dat onomstotelijk vaststaat dat Lelystad er moet komen. Dat heeft de heer Elias ook niet gehoord. De wetenschappers hebben wel degelijk over de veiligheid en de vogels gesproken. Reijnders heeft de milieueffectrapportage zo'n beetje neergesabeld. Dit zijn er drie van de vijf die ik zo uit mijn hoofd kan noemen. De rest kan de heer Elias rustig terugkijken op de tape. Ik vind het heel jammer dat het op de vrouw gespeeld wordt in plaats van op de inhoud.

De heer **Elias** (VVD): De heer Kroesen, Burghouwt en During hebben gisteren verklaard dat de luchthaven er moet komen. Dat is een quote; ik heb meegeschreven. Een van de vijf twijfelde. In ieder geval was slechts 8% van de geënquêteerden tegen het vliegveld. Daar gaat mevrouw Van Tongeren niet op in. Ik vind het prima dat ze tegen dat vliegveld is. Dat is haar goed recht. Ze moet echter niet de feiten anders voorstellen.

De **voorzitter**: Ik hoorde daar geen vraag in. Ik neem aan dat mevrouw Van Tongeren dat ook niet deed.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil hierop nog twee zinnen zeggen. Ik vind het jammer dat er op de vrouw gespeeld wordt in plaats van op de inhoud. Die enquête is onder een heel klein deel van de bevolking gedaan. Er zijn enorme opkomsten geweest bij alle protestbijeenkomsten. Ik ben bij een flink aantal daarvan geweest. Mensen zeggen dat zij zich met hele straten andere mensen zorgen maken. Dat gaat beide kanten op. Zeker meer dan 8% van de bevolking in Flevoland maakt zich serieus zorgen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van Meenen van D66.

De heer **Van Meenen** (D66): Voorzitter. Het is mij een eer om vandaag dit algemeen overleg Luchtvaart over te nemen van mijn collega Wassila Hachchi. Zij heeft verplichtingen in de parlementaire enquêtecommissie Woningcorporaties. Gelukkig zie ik ze ook regelmatig vliegen. Dat is zo'n zinnetje dat door je medewerker wordt opgeschreven in de hoop dat je het ook echt gaat zeggen. Nou, ik heb het gezegd. Mijn fractie kon gisteren helaas niet aanwezig zijn bij de hoorzitting, maar we hebben wel kennis genomen van hetgeen daar gezegd is. Dat wilde ik vooraf even melden. Willen we nu wel of niet het startschot geven voor een Lelystad international airport? De afspraken die de Alderstafel maakte, zijn volgens mijn fractie leidend in deze discussie. Schiphol is een internationale hub en moet daarom kunnen groeien. Dat is goed voor onze economie en ons vestigingsklimaat. Rond Schiphol wordt evenwel ook gewoond en geleefd waardoor er grenzen aan die groei zitten. Om beide belangen te dienen, zo staat in het Aldersakkoord, is Lelystad als overloopluchthaven nodig. Als Schiphol minder snel groeit, is Lelystad echter pas later nodig. Als vliegtuigmaatschappijen aangeven niet met de huidige plannen uit de voeten te kunnen, dan moet dat serieus worden genomen. Zo zou de baan te kort zijn. Ik hoor graag wat de Staatssecretaris vindt van die kritiek en van andere bezwaren die vervoerders hebben, zoals dat Lelystad juist een concurrent voor Schiphol kan worden en dat verhuizing naar Lelystad hen passagiers kan kosten.

Het is voor mijn fractie op dit moment nog niet duidelijk genoeg wanneer Lelystad volledig operationeel moet zijn om Schiphol te ontlasten. Wil de Staatssecretaris mij uitleggen wat de noodzaak is van de opening van Lelystad in 2018? De verkenning van de marktontwikkeling die de heer Alders voor de Staatssecretaris heeft gedaan, toont die noodzaak namelijk niet aan. Hoe ziet de Staatssecretaris het belang van nu een besluit nemen

ten opzichte van het verwachte moment van openstelling en het tempo van het opvoeren van de vluchtcapaciteit op Lelystad?
Ik kom te spreken over Schiphol en de nieuwe hinderbeperkingsnormen. Mijn fractie heeft eerder een maximum van 5% afwijking van het preferente baangebruik voorgesteld en ik ben blij dat de Staatssecretaris hierover zo enthousiast was dat zij dit nu zelfs wil vastleggen in het luchthavenverkeersbesluit. Is het nieuwe stelsel van geluidsmeting echter al rijp genoeg om te worden vastgelegd? Neemt de Staatssecretaris bijvoorbeeld de Rinnooy Kan-norm al integraal mee in de nieuwe afspraken? Kan zij aantonen dat de overlast voor omwonenden afneemt? In het kader van transparantie hoor ik graag wanneer omwonenden van tevoren kunnen zien welke baankeuzes worden gemaakt voor die dag. De luchtverkeersleiding maakt die keuze mede op basis van het weerbericht en die overweging moet gewoon gedeeld worden. Kan de Staatssecretaris dit toezeggen?

Ik kom te spreken over geplande aanpassingen van het luchthavenindefinitiesbesluit, het LIB voor Schiphol. Wat mijn fractie betreft, gaan deze aanpassingen via de Kamer want de ruimtelijke gevolgen zijn enorm. Wil de Staatssecretaris een compleet overzicht van conflicten van het LIB met ruimtelijke plannen van omliggende gemeenten zoals woningbouw nog voor aanpassing van het LIB naar de Kamer sturen? Wil zij voorts toezeggen, de Kamer en deze gemeenten te betrekken in de besluitvorming rond het LIB?

Mijn fractie steunt het voorstel voor een omgevingsraad voor Schiphol; goed dat de positie van bewoners geformaliseerd wordt. Dat alle betrokken bewoners zich daarvoor moeten registreren gaat mijn fractie echt wat te ver. D66 heeft privacy immers hoog in het vaandel staan. Kan de Staatssecretaris de regeling zodanig aanpassen dat dit niet meer nodig is? De wederzijdse verantwoordelijkheden van Rijk en Omgevingsraad moeten echter ook duidelijk worden vastgelegd. Dit orgaan is te belangrijk om te verworden tot een gesubsidieerde praatclub. Heeft het Rijk ook de verplichting om de Omgevingsraad te betrekken bij besluitvorming? Neem het LIB; gaat dat voortaan via deze raad? Krijgt de raad ook instemmingsrecht? Onder welke voorwaarden kan het Rijk de adviezen van de raad naast zich neerleggen?

Bij luchthaven Eindhoven speelt de zorg om vluchten na 23.00 uur. In 2015 worden de huidige afspraken geëvalueerd en volgens D66 moet daarop niet vooruit worden gelopen. Is de Staatssecretaris bereid om de aanpassing van het aantal toegestane vluchten na 23.00 uur uit te stellen tot na de evaluatie? Dan wordt precedentwerking voorkomen en worden er geen verkeerde verwachtingen gewekt.

Mijn fractie heeft de Staatssecretaris meerdere keren gevraagd om medisch onderzoek te laten uitvoeren naar de gezondheidsklachten van piloten en cabineleden als gevolg van de luchtkwaliteit in vliegtuigen. Is zo'n onderzoek inmiddels uitgezet? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kunnen wij de resultaten verwachten?

De **voorzitter**: Dank u wel, ook voor uw debuut op dit dossier. Het woord is aan de heer Bisschop van de SGP-fractie.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Ik zal proberen, ten genoegen van u, om ruim binnen de zes minuten te blijven. Ik ga in op twee onderwerpen: Lelystad en Eindhoven. Ik begin met Lelystad. De SGP-fractie steunt de lijn dat als Schiphol op afzienbare tijd tegen de afgesproken grenzen aanloopt, Lelystad een deel van de vluchten moet overnemen. Mijn fractie zet daar wel een aantal vraagtekens bij. Die vragen wil ik nu kortheids- halve maar gewoon even benoemen. Allereerst zijn er in de luchtvaart allerlei technische ontwikkelingen: grotere vliegtuigen, stillere motoren. Als die worden afgezet tegen de afspraken van de Alderstafel, welke consequenties kunnen daar dan aan worden verbonden? Wat betekenen

deze ontwikkelingen voor de mogelijkheden op Schiphol zelf? Grotere vliegtuigen, stillere motoren. Dat betekent dat de grenzen minder snel bereikt worden. Wat betekent dit voor de ontwikkeling op Schiphol zelf? Mijn volgende vraag betreft de raming van het aantal vluchten, het aantal vliegbewegingen. Dat schommelt nogal. Er wordt uitgegaan van 2% in de komende jaren. Wie garandeert echter dat dat echt de groei zal zijn in de komende jaren Ik constateer dat in dit soort situaties maar al te gemakkelijk een optimistische inschatting wordt gemaakt. Als je uitgaat van een conservatieve raming van de groei van het aantal vliegbewegingen, dan kan de uitbreiding van Lelystad nog jarenlang worden uitgesteld. Ik hoor hierop graag de reactie van de Staatssecretaris.

Het derde vraagteken is het volgende. De bedoeling is dat vakantie- en budgetvluchten voor een deel naar Lelystad worden verplaatst. Verschillende vliegtuigmaatschappijen zetten daar echter vraagtekens bij. Dat soort verplaatsingen kan niet afgedwongen worden. Wat is dan het perspectief voor verplaatsing van vluchten naar Lelystad? Hoe groot is het risico dat een nieuwe prijsvechter zich gaat vestigen op Lelystad, indirect ten koste van Schiphol, en vanuit deze positie de bestaande luchtvaartmaatschappijen op Schiphol gaat beconcurreren.

Mijn vierde vraagpunt betreft de uitbreiding van het vliegveld Lelystad. Die wordt in de komende jaren nog niet terugverdiend. De vertegenwoordigster van GroenLinks zei dat dat negentien jaar duurt. Dat zou kunnen. Luchtvaartmaatschappijen vrezen dat de rekening door Schiphol op hun bordje wordt gelegd. Dat levert weer allerlei concurrentievervalsing op. Hoe kijkt de Staatssecretaris daar tegenaan?

De SGP-fractie zet dus nog de nodige vraagtekens. Die cumuleren in de vraag of het niet verstandig zou zijn om de uitbreiding enkele jaren uit te stellen en pas knopen door te hakken als duidelijk is welke vliegtuigmaatschappijen vluchten naar Lelystad willen en kunnen verplaatsen. Dit is geen dirigistische of politieke, maar open vraag. Ik stel die gewoon in het kader van een zo zorgvuldig mogelijke besluitvorming.

Ik ga nog even kort in op Eindhoven. Ik sluit aan bij de vragen over de openingstijden. In het Aldersadvies wordt uitgegaan van 7.00 tot 23.00 uur. De Staatssecretaris rekt dit eigenlijk stilzwijgend op tot 24.00 uur. Ik vraag haar om de openingstijd terug te draaien tot 23.00 uur. Ook is het van belang om de geluidsoverlast in het weekend te beperken. Is de regering bereid om de openingstijd aan het begin van de zaterdag en de zondag te verschuiven van 7.00 uur naar 8.00 uur? Het zou mij bovendien dierbaar zijn als de vluchten op zondag geskipt konden worden. Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Een goede infrastructuur is essentieel voor economische groei en dus voor werkgelegenheid. Dat geldt voor wegen, zeehavens en binnenwateren, voor spoorwegen en openbaar vervoer, maar zeker ook voor luchthavens. De VVD-fractie is er dan ook altijd duidelijk over geweest: er mag geen slot op Schiphol. Groei is hard nodig voor het verdienvermogen van Nederland. In 2006 is echter besloten om de betrokken partijen onder leiding van oud-PvdA-minister Hans Alders tot een ontwikkelvoorstel voor Schiphol in de komende decennia te laten komen dat kan rekenen op steun van zowel luchtvaartmaatschappijen en politiek als omwonenden. Dit overigens tamelijk eindeloze gepolder leidde in 2008 tot het zogeheten Aldersakkoord en beperkt het aantal vluchten op Schiphol tot het jaar 2020 tot 510.000. Lelystad en Eindhoven moeten daardoor wel tot 70.000 vluchten gaan opvangen. Dat is niet de meest bedrijfseconomische beslissing en ook niet de beslissing die mijn fractie het liefste had gezien. Schiphol kan immers technisch nog veel beter benut worden. Het is echter wel een beslissing die kan rekenen op maatschappelijke steun en die ruimte biedt voor groei. Vandaag spreken we onder meer over de volgende stap in de uitvoering van het Aldersakkoord: de uitbreiding van Lelystad Airport. Dat

is een stap die, ook met de huidige trend van grotere vliegtuigen en een hogere bezettingsgraad, noodzakelijk is om goed om te gaan met de blijvende groei van de Nederlandse luchtvaart. Voor deze stap heeft de Schiphol Group dit voorjaar een ondernemingsplan gepresenteerd waarmee Lelystad Airport in drie stappen wordt uitgebouwd tot een volwaardige burgerluchthaven die in 2043 tot 45.000 vluchten moet kunnen verwerken. Ik heb in de afgelopen maanden veel partijen gesproken die als voor- of tegenstander betrokken zijn bij de ontwikkeling van Lelystad Airport. Mijn fractie is ervan overtuigd geraakt dat er een deugdelijk plan ligt, zeker na de hoorzitting van gistermiddag, waar een meerderheid van de gehoorde wetenschappers voorstander was. Alleen de heer Reijnders was tegen; de heer During twijfelde met het argument dat Lelystad zo weer vol zou zitten, dus dat kan twee kanten op. Tijdens het rondetafelgesprek van gisteren hoorden we dat Schiphol technisch nog kan groeien naar 624.000 vluchten. 45.000 vluchten meer dan de voorlopig heilige grens van 510.000 levert op Schiphol echter 32.000 ernstig gehinderde woningen op terwijl dezelfde 45.000 vluchten extra op Lelystad, 279 ernstig gehinderde oplevert, danwel 550 volgens wetenschapper Kroesen. Die verschillen staan niet in verhouding tot elkaar.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De VVD betoogt dat we dit vooral moeten doen vanwege de economie. Hoeveel mag een nieuwe baan kosten wat de VVD betreft?

De heer **Elias** (VVD): Uiteraard niet zoveel als in de belachelijke berekening op de achterkant van een lucifersdoosje van uw collega Klaver. Het gaat niet om banen die specifiek gericht zijn op Lelystad. Het gaat erom dat we in Nederland een situatie hebben gecreëerd waarin Schiphol een buitengewoon belangrijke functie heeft. Het is een mainport. Schiphol kan groeien en daar zijn heel veel banen mee gemoeid. Door die godsvrede van het Aldersakkoord hebben wij onszelf nu eenmaal voor een deel klem gezet. Schiphol kan alleen maar groeien door de deal te maken dat een deel naar Eindhoven en naar Lelystad gaat. Dat aantal banen is dan veel meer dan die kleuterberekening die u er zelf net op losliet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik vraag de heer Elias om dit soort persoonlijke aantijgingen van «kleuter»...

De heer **Elias** (VVD): Dat is niet persoonlijk.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Jawel, want het gaat over de heer Klaver en hij is onder de 30.

De heer **Elias** (VVD): We hebben iedere keer dezelfde discussie. Als u de cijfers niet serieus neemt en elke keer naar uw eigen doel...

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Volgens mij was ik aan het woord, voorzitter.

De heer **Elias** (VVD): U redeneert elke keer toe naar uw eigen doel. U wilt ook binnenlandse vluchten verbieden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter, ik zou graag zien dat u ingrijpt.

De **voorzitter**: Ik was dat ook van plan maar dat werd niet gehoord door de heer Elias. Ik stel dat niet op prijs. U spreekt via de voorzitter, niet een-op-een. Dat doet u elders. Volgens mij had mevrouw Van Tongeren

een vraag gesteld. Die beantwoordt de heer Elias. Vervolgens kan hij zijn betoog vervolgen.

De heer **Elias** (VVD): Ik mag die toch wel op mijn eigen wijze beantwoorden?

De **voorzitter**: Ja.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben een vraag aan het beantwoorden en wordt geïnterrumpeerd door de heer Elias.

De **voorzitter**: U had een vraag, u krijgt daarop een antwoord en dat is de volgorde, niet meer en niet minder. Mevrouw Van Tongeren, misschien kunt u uw vraag herhalen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wij hebben gisteren van de wetenschappers gehoord dat er 50 tot 200 banen voorspeld worden voor 2043. De heer Elias heeft het over een grote groei van de economie. Die wordt nergens in de onderzoeken hard gemaakt. De heer Elias heeft blijkbaar ook geen enkel idee van het aantal investeringen dat nodig is om die 50 tot 200 banen te creëren. Ik vroeg hem hoeveel er geïnvesteerd mag worden volgens de VVD om een nieuwe baan te creëren.

De **voorzitter**: En nu komt het antwoord van de heer Elias.

De heer **Elias** (VVD): Als ik net als mevrouw Van Tongeren zou reageren, dan zou ik zeggen dat ik mij persoonlijk aangevallen voelde. Zij zegt immers: hij heeft geen enkel idee. Dat is helemaal niet zo. Ik voel mij ook helemaal niet aangevallen. Ik heb hier een vers persbericht van Lelystad Airport: goed voor 2.500 fulltime banen in de toekomst met onderliggende situatieschetsen; situatie 1, situatie 2, situatie 3. Ook heb ik het onderliggende rapport van Strategem, waarnaar ik korthedshalve verwijs. Dit ten eerste. Ten tweede, als Schiphol groeit en kan groeien, dan is dat buitengewoon belangrijk voor Nederland. Er zijn nu 290.000 mensen in Nederland elke dag afhankelijk van Schiphol. Dat is 26 miljard euro bijdrage bnp. Dat zijn gewoon harde feiten. Schiphol moet blijven bestaan en kunnen groeien. Gelet op de politieke situatie in Nederland loopt dat via het Aldersakkoord en dus via uitbreiding in Lelystad en Eindhoven. Dat zijn de feiten en dat is het antwoord aan mevrouw Van Tongeren.

De heer **Graus** (PVV): Ik ben blij om te horen dat de heer Elias net zoveel maag- en darmproblemen krijgt van het gepolder als de PVV en ondergetekende. Ik heb de vraag gesteld hoeveel Schiphol kan groeien. Schiphol kan mogelijk de grootste luchthaven van Europa worden. De heer Alders had het over 624.000. De heer Rutte zei «meer dan 624.000» maar draaide dat naderhand ietsjes terug. Hij zei wel meteen «meer dan 624.000». Is de VVD voornemens om ons te gaan steunen in het verzoek aan de Staatssecretaris om gewoon de wetgeving aan te passen en Schiphol te laten groeien? Ook willen wij dat in plaats van een-plus-een start- en landingsbanen, twee-plus-twee mogen worden gebruikt. Wij willen dat er meer met disconnected handling wordt gewerkt en dat de low cost carriers op Schiphol kunnen blijven en Lelystad overbodig wordt.

De heer **Elias** (VVD): De heer Graus kent de VVD als een realistische partij. Diep in mijn hart zou ik dat best willen. Het zou dan ook mogelijk worden om die glijvluchten te doen, als je twee of drie banen tegelijk gebruikt. Dat zou ook goed zijn voor het milieu. We hebben echter nu eenmaal godsvrede – ik heb dat woord niet voor niets gebruikt – rond dat Aldersakkoord. De politieke realiteit is dat we Schiphol alleen kunnen laten groeien, in de politieke constellatie die we nu hebben in Nederland, dus

door uitplaatsing naar Lelystad en Eindhoven. Dat is de reden dat ik de keuze van de Staatssecretaris steun. Als we Nederland vandaag opnieuw zouden bouwen, dan zouden we het waarschijnlijk anders doen. Ik zeg daarbij dat ik niet licht til aan het gistermiddag nieuw ingebrachte argument dat 45.000 bewegingen extra op Schiphol – Alders zei het beeldend: we hebben dat schromelijk onderschat – 32.500 ernstig gehinderde woningen oplevert. Dezelfde 45.000 extra bewegingen op Lelystad betekenen 279 danwel 550 extra gehinderde woningen, als je wetenschapper Kroesen volgt. Als politici hebben wij de plicht om een afweging te maken. Ik vind het belang van economische groei primordiaal en daarom kom ik uit op uitbreiding van Lelystad. Diep in mijn hart zou ik willen meegaan in de redenering van de heer Graus, maar dat kan niet gegeven de politieke realiteit.

De heer **Graus** (PVV): De ernstige hinder kan beperkt worden op de manieren waarop dat nu al gebeurt op Schiphol. Er kunnen aanpassingen worden gedaan en aan mensen tegemoet worden gekomen in plaats van het probleem te verplaatsen waardoor nog meer mensen erdoor worden geraakt.

De heer **Elias** (VVD): Bij Lelystad hoeven we er geen 30.000 te compenseren.

De **voorzitter**: Mijnheer Elias, nu doet u het weer en het stoort mij. U hebt uw microfoon openstaan en praat gewoon door de vraag heen. Dat is niet de orde van dit debat. De heer Graus stelt een vraag en daarop kunt u antwoord geven als u dat wilt. Als u het niet wilt, dan kunt u dat ook zeggen. Laten we het op die manier doen en niet anders. Mijnheer Graus, u hebt het woord.

De heer **Graus** (PVV): Ik wil toch horen of de heer Elias godsvrede belangrijker dan de bv Nederland. Het gaat om een luchthaven van nationaal belang, een van de grootste particuliere werkgevers. Zonder Schiphol is de Nederlandse economie niet zoals die nu is. Ik stel die vraag aan de heer Elias omdat er wel mogelijkheden zijn om het te doen.

De heer **Elias** (VVD): Even over de orde: het kan ook anders, maar u als voorzitter bepaalt dat. We doen het echter ook wel eens bij interruptie, dus dat is een kwestie van keuze. Tegen de heer Graus zeg ik dat ik juist omdat ik het belang van Schiphol zo groot acht, en in het licht van de politieke constellatie die er nu is in Nederland rond de luchtvaart, de keuze maak die ik maak. Het is in mijn ogen de enige manier waarop Schiphol kan groeien.

De **voorzitter**: Dank u wel. U mag uw betoog vervolgen.

De heer **Elias** (VVD): Zeer vereerd.
Alles afwegende kan mijn fractie de door de Staatssecretaris gemaakte keuze die zij in haar brief van 13 juni toelichtte, maar dit was al gebleken uit mijn antwoorden bij interruptie, billijken.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u wederom want er is een vraag van de heer De Rouwe.

De heer **Elias** (VVD): En ik moet mijn microfoon gewoon uitzetten, hè?

De **voorzitter**: Dat zou ik inderdaad op prijs stellen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Elias mengt zich in de afgelopen tijd net als mevrouw Kuiken niet heel erg in het maatschappelijke debat. Dat

snap ik, want hier vindt het echte debat plaats. Hoor ik hem nu echter helemaal niets tot zich nemen van wat al die bedrijven inbrengen? Is er geen enkele voorwaarde of risico? Schaart de heer Elias zich volledig, zonder enig punt van kritiek of zorg, achter het standpunt van de Staatssecretaris of is hem nog iets gelegen aan wat de vele bedrijven toch wel terecht inbrengen? Is wat de heer Elias vandaag inbrengt echt volledig kritiekloos?

De heer **Elias** (VVD): Ten eerste was ik nog niet klaar, ten tweede heb ik bij eerdere gelegenheden gezegd – ik ben overigens niet vergeten wat de heer De Rouwe zei bij die gelegenheden, maar dat terzijde – dat sprake moet zijn van een gelijk speelveld voor alle partijen. Het is niet de bedoeling dat bedrijven die aan de KLM gelieerd zijn, worden voortrokken als het gaat om de verdeling van ruimte. Verder heb ik zeer goed geluisterd naar de inbreng van een aantal mensen gisteren. Daaruit is mij gebleken dat sprake is van onderhandelingspoker; dat woord is zelfs letterlijk gevallen. Er wordt gepokerd. Het gaat om groot geld. Het gaat om de vraag welke partijen naar Lelystad gaan komen en tegen welke voorwaarden dat gebeurt. Dat is een commercieel pokerspel dat nu plaatsvindt. Wij moeten ons daar als Kamer niet al te veel van aantrekken. Vanaf ongeveer twee tot drie vluchten per dag, in 2018 en 2019, komt de zakelijke onderbouwing, door anderen ook wel businesscase genoemd, al uit. We moeten ons dus een beetje op het zakelijk inzicht van Schiphol durven te verlaten en het aan hen overlaten om waar te maken wat zij zeggen, namelijk dat zij een volwassen en gezonde businesscase hebben en dat zij op dit moment in de branding van de onderhandelingen staan. We moeten ons niet te veel laten meesleuren in dat onderhandelingsproces.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is fijn dat mijn woorden altijd goed onthouden worden. Ik kan dat alleen maar toejuichen. Ik moet evenwel vaststellen dat de VVD-fractie klakkeloos en kritiekloos een brief voorleest die mevrouw Mansveld ook had kunnen schrijven. Dat mag; dat is haar goed recht. Zij geeft echter op geen enkele manier de andere zorgen weer. Slechts een aantal zorgen wordt genoemd. Een groot aantal andere bedrijven zegt echter: moet het coûte que coûte in 2018, kan het niet redelijker? Bovendien zijn zorgen over de kosten geuit. Zijn er zorgen over uitplaatsing? Dat zijn allemaal dingen waaraan de VVD klakkeloos voorbijgaat. Staat de VVD ook nog een beetje voor de mensen die hier ook geweest zijn en zorgen geuit hebben? Daar hoor ik de VVD helemaal niet over.

De heer **Elias** (VVD): Als het mij gegeven is, dan maak ik zo de rest van mijn betoog af. U zult daar dan wel degelijk iets over horen. Ik ga inderdaad niet treden in allerlei onderhandelingen tussen commerciële partijen. Daar is de Kamer niet voor. Als de heer De Rouwe dat wel wil doen, dan moet hij dat vooral zelf doen. Hij brengt daarmee ook de ontwikkeling van Lelystad in gevaar. Dat is zijn afweging, als hij vindt dat er jarenlang uitstel mogelijk is.

De **voorzitter**: Dan kunt u nu uw betoog vervolgen.

De heer **Elias** (VVD): In dat «businessplan» wordt onder meer door aanleg van parkeerplekken, aankomst- en vertrekhallen en het verlengen van de landingsbaan stapsgewijs via een realistisch scenario naar een vliegveld toegewerkt dat – en daar gaat het om – gebruiksklaar is als de grenzen van Schiphol worden bereikt. Ook daar heeft Alders gisteren op gewezen. Hij heeft niet alleen erop gewezen dat het formeel, volgens de afspraken over die 90% en 95%, zo zou moeten – ook de vertegenwoordiger van de KLM wees daarop – maar ook dat Lelystad gebruiksklaar moet zijn als Schiphol

zijn grens bereikt. Er wordt verder geld uitgetrokken door Rijk en regio voor de bereikbaarheid van het vliegveld over land, waaronder de verbreding van de A6 Almere-Lelystad waar mijn fractie erg voor is. Ook zijn er vliegroutes ontwikkeld die, zonder het verkeer voor Schiphol te hinderen, de bestaande woonkernen zoveel mogelijk ontzien. Ik heb met genoeg vastgesteld dat er is geluisterd naar de vele bezwaren vanuit de omgeving en dat dit daadwerkelijk heeft geleid tot aanpassing van de routes. Dat is iets wat in de publiciteit nogal eens wordt vergeten. Wat mij betreft, maken we vandaag de facto de keuze. Ik vraag wel aan de Staatssecretaris of we nog op schema liggen met betrekking tot het vaststellen van het Luchthavenbesluit voor 1 november aanstaande en of er tot 1 november nog beren op de weg zijn.

Ik heb nog een punt van zorg. Ik sprak er al eerder over tijdens het VAO Luchtvaart in januari. Het betreft de maximumbouwhoogtes rond de vliegvelden. Uiteraard is veiligheid ook voor mijn fractie van eminent belang. We zagen bij het Luchthavenbesluit Twente, bij nadere bestudering, dat het hele regiment bomen dat moest sneuvelen, gewoon bleek te kunnen blijven staan. Ik zie graag dat voor Lelystad, maar zeker ook voor Schiphol en Eindhoven, zorgvuldig wordt gekeken of de bestaande normen echt nodig zijn voor de veiligheid of dat her en der wat meer soepelheid kan worden betracht. Is het werkelijk nodig dat ook een wijziging in de bestemming van al bestaande bouw wordt ingeperkt? Ik verwijs naar artikel 221 van het Luchthavenbesluit Schiphol 2014. Stuit laagbouw rond bestaande hoogbouw op onoverkomelijke bezwaren? Het is voor iedereen die logisch nadenkt toch heel raar dat er geen klein gebouw kan worden neergezet naast een hoog gebouw? Ik hoor ook graag hoe het overleg met de betrokken gemeenten verloopt over de nieuwe bebouwing rond vliegvelden. Ik heb hierover overigens liever na de zomer een voldragen brief dan straks weer een of ander ambtelijk voorbereid vaag antwoord.

De **voorzitter**: Mijnheer Elias, u moet zo langzamerhand gaan afronden. Bovendien wil mevrouw Van Tongeren u een vraag stellen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het was even zoeken maar ik heb opgediept waar de heer Elias dat verhaal over die duizenden banen vandaan heeft gehaald. Dat komt uit een persbericht over een onderzoek dat gedaan is in opdracht van de gemeente Lelystad, niet door de Alderstafel. Het is een second opinion van het Bureau Strategem, uitgevoerd op het oorspronkelijk onderzoek dat ook komt van het Bureau Strategem. Deze cijfers zijn nadrukkelijk niet overgenomen door de Alderstafel. Dat werd gisteren bevestigd door de wetenschappers, want ik heb tot tweemaal toe gevraagd: hebben we het echt over 50 tot 200 banen in 2043? Ik hoor graag dat de heer Elias bevestigt dat de cijfers waarmee hij schermt afkomstig zijn van een persbericht over een onderzoek, een second opinion, dat uitgevoerd is in opdracht van de gemeente Lelystad en dat het niet zit in het Alderspakket.

De heer **Elias** (VVD): Daar komen die cijfers vandaan, ja. Ik heb geen reden om aan die cijfers te twifelen. Als mevrouw Van Tongeren andere cijfers prettiger vindt, dan moet ze die gewoon hanteren. Ik heb geen reden om te twifelen aan de cijfers die zijn aangereikt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Niet alleen ik maar ook Alders en de wetenschappers die wij gisteren spraken, die de heer Elias eerder aanhaalde als betrouwbare bron, twifelen daaraan. We kunnen samen vaststellen dat de cijfers die daadwerkelijk gehanteerd worden door de mensen die ernaar gekeken hebben en door Alders, neerkomen op 50 tot 200 banen in 2043.

De heer **Elias** (VVD): Of 2.500, of iets daartussen, en dan hebben we het alleen maar over Lelystad. Dat gaat evenwel voorbij aan mijn hoofdredenering dat Lelystad nodig is om Schiphol te kunnen laten groeien en dat Schiphol een onvoorstelbaar belangrijke functie heeft voor Nederland, ook als het om de werkgelegenheid gaat. We hebben het dus over twee verschillende dingen.

De **voorzitter**: U was bezig met uw afronding?

De heer **Elias** (VVD): Ik had nog een paar punten maar misschien moeten die dan in tweede termijn aan de orde komen. Mag het heel kort?

De **voorzitter**: Heel kort.

De heer **Elias** (VVD): De kleine luchtvaart dreigt enigszins ondergesneeuwd te raken. Die moet vaak vertrekken van de bestaande accommodaties. Hier ligt voornamelijk een rol van de provincies, dat weet ik, maar kan de Staatssecretaris een coördinerende rol vervullen om een aantal problemen op te lossen?

Er zijn problemen met het uitgeven van brevetten voor zweefvliegen en ballonvaren. De Inspectie voor de Leefomgeving en Transport gaat doen wat tot nu toe gedaan is door de particuliere belangenvereniging KNVvL is gedaan. Is dat echt nodig? Kan dat niet gewoon op de oude voet worden voortgezet?

Ik stel nog één vraag, over het vrachtverkeer op Schiphol. Daarmee is een probleem. Zo vervoert Qatar Airlines bloemen uit Aalsmeer via Luik en Brussel omdat niet op Schiphol gevlogen mag worden. Ik heb daarover vragen gesteld. Kan ik geruststellende antwoorden krijgen over de liberalisering van vluchten met louter vracht op Schiphol?

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Elias heeft een belofte gedaan en ik was even benieuwd of die nog ingelost wordt.

De heer **Elias** (VVD): Ik weet niet waar de heer De Rouwe het over heeft.

De **voorzitter**: Stelt u uw vraag wat concreter, mijnheer De Rouwe. Over welke belofte hebt u het?

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Elias liep tamelijk kritiekloos achter wat in de brief staat aan. Hij zei toe dat hij nog een aantal opmerkingen zou maken, in relatie tot de kritiek uit de sector, dus de zorg van de bedrijven, dat zij opdraaien voor de kosten van Lelystad en de zorg over de businesscase. De heer Elias sprak in dit verband over «pokerspel». Ik vroeg mij af of dat het enige is. Dan moeten we namelijk gewoon eerlijk vaststellen dat het klakkeloos en kritiekloos was.

De heer **Elias** (VVD): Wij zijn politici en moeten beslissingen nemen over de infrastructuur voor de komende 30 tot 40 jaar. Dat gaan wij toch niet laten afhangen van een commerciële knokpartij tussen iemand die een businesscase probeert rond te krijgen en maatschappijen die de beste posities en de gunstigste voorwaarden willen hebben? Dat zou buitengewoon onverstandig zijn en daarmee zouden we ook helemaal niet onze verantwoordelijkheid nemen. Dat is op dit moment niet aan ons. Wij moeten nu infrastructurele beslissingen nemen. Wij moeten niet in dat pokerspel van onderhandelingen tussen maatschappijen en Schiphol terechtkomen. Dat is buitengewoon ingewikkeld. De KLM is met 70% de grootste klant van Schiphol; 30% bestaat uit andere klanten. Dat is een heel ingewikkelde positie. Wij moeten niet op de stoel van de directie van Schiphol gaan zitten.

De **voorzitter**: Het antwoord is helder. Er is nog een vraag voor de heer Elias, van mevrouw Ouwehand. Zij spreekt namens de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik zal een korte vraag stellen. Ik ben namelijk erg benieuwd of de VVD-fractie zich realiseert dat hardwerkende Nederlanders nachtrust nodig hebben, van goede kwaliteit en van voldoende omvang, om hun bijdrage aan de economie te kunnen leveren.

De heer **Elias** (VVD): Het antwoord op die vraag luidt natuurlijk ja.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dan hoor ik graag de reactie van de heer Elias op de petitie die we vanmorgen hebben ontvangen van mensen die in de buurt wonen van vliegveld Eindhoven. Zij zeggen met nadruk dat zij geen reguliere vluchten willen na 23.00 uur omdat dat ten koste van hun nachtrust gaat. De mensen daar werken hard. Ik weet dat de VVD op andere punten van het welzijn van mensen niet zo warm loopt, maar mensen moeten wel normaal hun werk kunnen doen. Ondersteunt de VVD-fractie de inbreng van andere partijen en van de Partij voor de Dieren dat er na 23.00 uur geen reguliere vluchten kunnen plaatsvinden, om de gezondheid en de nachtrust van mensen te sparen?

De heer **Elias** (VVD): Ik vind wat mevrouw Ouwehand in een tussenzin zegt, dat wij ons niet zouden bekommeren om het welzijn van mensen, een beetje merkwaardig. Dat werp ik dus ook verre van mij. Een van de punten die ik nog wilde maken als het mij gelukt was binnen de gegeven spreektijd, ging over Eindhoven. Die vraag is ten dele al gesteld door de heer Bisschop en ik wacht het antwoord van de Staatssecretaris daarop af. Ik was bij dezelfde petitieaanbieding als mevrouw Ouwehand en heb eerder ook de stukken gelezen. Ik heb begrepen dat er een misverstand was over het instellingsbesluit en of daarvan gebruik zou worden gemaakt. Evenmin is duidelijk of ook reguliere vluchten na 23.00 uur worden toegestaan. Ik wacht het antwoord van de Staatssecretaris daarop af.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Bij verschillende debatten bekruipt mij regelmatig het gevoel van ernstig surrealisme. Bij luchtvaart is dat zeker het geval, gelet op de enorme uitdaging als het gaat om behoud van biodiversiteit, een gezond klimaat en de enorme waarschuwingen die we daar al jarenlang voor krijgen. Het is wat vreemd om hier te moeten constateren dat we zagen aan de tak waarop we zitten en we ons hier uitgebreid bezighouden met de vraag op welke plek we dan moeten zagen, hoe snel en hoe hard. Wat de VVD-fractie betreft, kan het niet snel genoeg gaan. Een aantal andere fracties probeert dat misschien nog een beetje te vertragen. De fundamentele vraag is of we het ons kunnen veroorloven om de signalen van klimaatverandering en het verlies aan biodiversiteit en alles wat te maken heeft met het feit dat we op veel te grote ecologische voet leven, onder tafel te moffelen. We blijven maar zoeken naar mogelijkheden om het onmogelijke mogelijk te maken, namelijk doorgaan met een manier van leven die de aarde gewoon niet kan hebben. Dat is voor mij iedere keer weer verbazingwekkend. De zoektocht naar het verder faciliteren van vliegverkeer in ons land is daarvan een van de bekendste illustraties. Ja, de vee-industrie heeft wereldwijd een groter aandeel in de opwarming van de aarde dan het verkeer over de hele wereld bij elkaar, maar die vliegtuigen kunnen er ook wat van. Mijn eerste verzoek aan het kabinet is dan ook om scherp te zijn op de klimaatdoelen die we met elkaar hebben afgesproken. Is het wel verstandig om de uitbreiding van vliegbewegingen verder te faciliteren in ons land? Ligt het niet meer voor de hand om duidelijk te maken dat we die moeten afremmen en dat we milieuvriendelijker vormen van vervoer

moeten stimuleren? De Kamer heeft gelukkig een motie aangenomen waarin zij zichzelf oplegt om voortaan binnen 750 km van Den Haag de trein te nemen in plaats van het vliegtuig. Dat is echter maar een heel klein druppeltje op een gloeiende plaat. Ik zou graag zien dat de Staatssecretaris het signaal van de noodzaak om het aantal vluchtbewegingen eerder in te perken dan uit te breiden op te pakken in haar beleid. Er zijn een paar prangende kwesties die op dit moment spelen. Lelystad is belangrijk; de gedachte dat je Schiphol maar moet laten groeien en dat er een overloop moet zijn, staat haaks op de milieubenedering waarvan ik graag zou zien dat de Staatssecretaris die zou volgen. Er zijn gelukkig verschillende bezwaren ingebracht door collega's, ook door de uitbreiding van Lelystad. Het gaat dan om allerlei verschillende redenen, ook om de haalbaarheid van de investeringen. Een belangrijk extra punt – GroenLinks begon daar gelukkig ook over – dat een belangrijk ijkpunt zou moeten zijn in de vraag of het überhaupt gewenst is, is de veiligheid en de vogelpopulaties die nu eenmaal leven in de buurt van Lelystad. In een interruptiedebatje met het CDA merkte ik op dat veiligheid op twee verschillende manieren te bekijken is. Altijd je eigen belangen doorzetten en alles wat dat in de weg zit proberen uit te roeien, komt neer op het massaal afslachten van de dieren die in dat gebied wonen vanwege het mogelijk in botsing komen van een vliegtuig met vogels. Je kunt ook besluiten om daar geen vliegtuigen te laten vliegen. Ik zou graag van de Staatssecretaris een reflectie horen op deze fundamentele vraag. Het gebeurt maar al te vaak dat mensen die wijzen op de beperkte effectiviteit van het afslachten van dieren zonder de bron aan te pakken – het gebied is nu eenmaal aantrekkelijk voor vogels dus daar komen altijd vogels op af – in de schoenen krijgen geschoven dat zij het niet zo nauw nemen met de veiligheid. Nou, we nemen het heel nauw met de veiligheid. We zeggen juist daarom: niet vliegen op Lelystad.

Ik kom te spreken over Eindhoven. Het is zojuist ook al even in een interruptiedebatje met de heer Elias aan de orde geweest en andere woordvoerders hebben er ook vragen over gesteld. Ik weet niet of er onduidelijkheid is maar de mensen die in de buurt wonen, maken zich in elk geval grote zorgen over de mogelijkheid dat vluchten na 23.00 uur als regulier worden aangemerkt. Zij zijn een petitie gestart. Die steunen wij van harte. Ik zou graag zien dat de Staatssecretaris klip-en-klaar zegt dat dit niet gaat gebeuren en dat in de weekenden niet voor 8.00 uur wordt gevlogen. De SGP heeft, weliswaar op andere gronden, per ongeluk een heel ecologisch voorstel gedaan: niet vliegen op zondag. Ik vind dat een prachtig plan. Laten we dat gewoon doen.

Mijn laatste vraag gaat over de ontwikkelingen in Twente. Het was supergoed nieuws dat een doorstart van de commerciële luchtvaart daar niet haalbaar lijkt. De bomenkap is van de baan. Hoe gaat het nu verder met de scenario's? Ik heb begrepen dat Natuurmonumenten een van de eerder uitgewerkte scenario's, die wat gedateerd is, ondersteunt. Daarin staan natuur, economische activiteit en het aantrekken van toerisme en horeca centraal. Dat zou een prachtig plan zijn. Kan de Staatssecretaris zeggen of dat scenario, nu de commerciële luchtvaart is afgefallen, verder onderzocht wordt?

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. De luchtvaart in Nederland is grotendeels geënt op de driehoek Schiphol-Eindhoven-Rotterdam waarbij Schiphol uiteraard de grootste is en nog ruimte heeft om te groeien. De SP draagt Schiphol ook een warm hart toe. De luchthaven zorgt voor heel veel werkgelegenheid in allerlei categorieën van de maatschappij. Er valt nog veel aan kwaliteit te winnen op Schiphol, in de niet-vliegsector: klantvriendelijkheid, aansluiting op het spoor. Daarom geven wij doorgaans onze steun in relatie tot Schiphol.

Op het punt van Eindhoven horen we graag van de Staatssecretaris – er komt nog een evaluatie aan – dat we de boel afmaken op 25.000 vliegbe-

wegingen met de slots die aanvankelijk zijn afgesproken in het Aldersakkoord. Dan hebben we het over vier slots na 23.00 uur. Wij vinden het verder belangrijk dat de bereikbaarheid van Eindhoven per trein verbeterd wordt. Wordt in het spoorboekloos rijden tussen Amsterdam en Eindhoven ook Schiphol meegenomen? Kan de ontsluiting van Eindhoven naar Düsseldorf en Aken daarin meegenomen worden? Dan is er voor Eindhoven een bereikbaarheidsplaatje dat afdoende is, zonder dat die luchthaven iedere keer weer ter discussie wordt gesteld.

Twente, Eelde en Maastricht vallen buiten die driehoek. Ik zou onderhand graag willen weten van de Staatssecretaris wat we hebben uitgegeven aan de luchthavens. Met «we» bedoel ik dan de regering. De baan van Eelde is pas nog verlengd, maar de maatschappijen komen niet. Van Twente zijn we af. Wat is er echter door ADT allemaal niet verspijkerd in de afgelopen jaren om daar maar die luchthaven met die 2 miljoen reizigers te krijgen die er niet gekomen is? Ryanair gaat weg uit Maastricht. Dat kunnen ze daar misschien ook niet helpen, maar bij elkaar opgeteld begint het allemaal enquêteachtige proporties aan te nemen. Kan de Staatssecretaris dat voor ons becijferen?

Vanuit lokaal optiek is het volslagen begrijpelijk en legitiem dat de ontwikkeling van Lelystad wordt gesteund. Over de prognoses voor de werkgelegenheidseffecten is hier al gedebatteerd. Hoe hard zijn die voorspellingen? Gaat het om tientallen of duizenden arbeidsplaatsen? Ik maak mij altijd een beetje ongerust over andere onderzoeken, die ten grondslag liggen aan het ontwerpbesluit dat voorligt. Dat gaat ook over de m.e.r. Er zijn meer milieueffectrapportages waarover ik mij zorgen maak. Dat betreft ook het goederenvervoer in Oost-Nederland; dat moest ook over. Hier lees ik dat de programmatische aanpak stikstof niet is meegenomen. Ik vraag mij af of fijnstof erin is meegenomen. Is de kwaliteit van die milieueffectrapportages niet een beetje laag de laatste tijd? Moet niet eens goed gekeken worden of die wel het niveau hebben dat vereist is?

De vogels zijn ook ter sprake gekomen. De Oostvaardersplassen vormen een hub. De vogels hebben die zich eigen gemaakt, of je dat nu leuk vindt of niet: ze komen daar. De situatie van het beoogde vliegveld tussen de randmeren en de plassen zelf is daardoor een risicogebied. Allerlei zaken die vogelbepaald zijn, zijn niet meegenomen in de rapporten die ten grondslag liggen aan het besluit. De conclusie dat vogels niet hoger vliegen dan 300 meter is een aanname. Vogels passen zich aan aan weersomstandigheden, dus vaste vliegroutes hebben ze niet. Er kan zomaar een vlucht van 1.000 aalscholvers linksaf gaan, afhankelijk van de weersomstandigheden. Vogels gaan op thermiek. Die hoogspanningsmasten bij Lelystad, aan de A6, zitten vol met ooievaars. Aan de randen van Lelystad zitten roofvogels; daar is nog een heleboel Natura 2000-gedoe over geweest. De rijkdom van de Oostvaardersplassen, internationaal, als trekroute, is gigantisch. Daar mag niet te licht over gedacht worden. Ik wil helemaal geen waardeoordeel vellen over de onderzoeken die gedaan zijn, of ze nu van Strategem of SEO komen. Het gaat vaak om quickscans en maatschappelijke kosten-batenanalyses. Zijn quickscans echter wel goed genoeg voor zoiets ingrijpends als wat hier voorligt? Op al die punten die ik noem, van de werkgelegenheid tot aan de quickscans, vraag ik de Staatssecretaris om bij de NWO of het CPB dat hele pakket aan onderzoeken neer te leggen en om een wetenschappelijk oordeel daarover te vragen. Een quickscan moet altijd snel worden gedaan. Het budget dat daarvoor vrijgemaakt wordt, is mogelijk ook te laag om een uitvoerig onderzoek te houden. Ik vind het zinvol als de Staatssecretaris zich daarvoor zou willen inzetten.

Ik ga snel nog even een paar punten langs. Transavia wordt in de brief van de Staatssecretaris als first mover genoemd. Ik heb daar een beetje een probleem mee omdat we hier gisteren zaten met iemand die namens de KLM en Transavia sprak. Die stelt eigenlijk dezelfde eisen als Arkefly en

Corendon en heeft dezelfde bezwaren als KLM. Hoe «first mover» is dat nu? Het voelt een beetje als smeerolie die de Staatssecretaris in dit geval wel goed uitkomt. Hoe reëel is dat echter? Hoe zijn verder de kosten voor het Rijk? Schiphol zegt dat het allemaal zijn investeringen zijn, maar de Minister gaat de A6 verbreden. Mensen moeten van Lelystad Centraal nog naar het vliegveld toe. Nadeelcompensatie voor de agrariërs in het gebied; aan wat voor bedragen moet ik dan denken? Ik neem aan dat dat niet allemaal voor rekening van Schiphol komt. Ik zou zeggen: stel het uit. De brief over het goederenvervoer in Oost-Nederland kan de Minister gewoon copy-pasten. «Een kop maken in Deventer» wordt dan «een kop maken in Dronten». Stel het gewoon een aantal jaren uit en kom er dan op terug. Er is nu gewoon een onvoldoende businesscase. We kunnen later dan zien hoe het erbij staat.

In algemene zin merk ik op dat we meer toe moeten naar kwaliteit van leven en minder naar kwantiteit van leven. Ik verwijs naar dat verschrikkelijke liedje van vroeger van Herman van Veen, Opzij, opzij, opzij, met de tekst: «we moeten rennen, springen, vliegen, duiken, vallen, opstaan en weer doorgaan». Er moet een beetje rust komen in de tent. In Drenthe en Twente komen straks geen vliegvelden, maar mensen moeten er wel heen kunnen om te recreëren, te fietsen en rust te pakken. Twente heeft op dat punt een ecologisch voordeel zonder dat daar een vliegveld is.

De **voorzitter**: Ik gun u ook uw rust. Ik dank u voor uw bijdrage en geef het woord aan mevrouw Kuiken die spreekt namens de PvdA.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik kom allereerst te spreken over Lelystad. De PvdA is voorstander van de ontwikkeling van Lelystad. Door vluchten van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen, kan het internationale hubnetwerk van Schiphol worden versterkt en kan de overlast van de omgeving worden beperkt, zoals aan de Alderstafel is afgesproken. Uiteraard zijn er wel vragen en zorgen. Een aantal daarvan is al door mijn collega's geformuleerd. Een van de belangrijkste dingen is dat wij natuurlijk wel hopen – maar goed, het blijven natuurlijk prognoses; er wordt een pokerspel gespeeld – dat Lelystad daadwerkelijk gaat dienen als overloop van Schiphol en dat het niet alleen maar een markt wordt voor nieuwe carriers. Daarmee zou het zijn doel voorbijschieten. Gisteren is door de luchthavenmaatschappijen gevraagd of Lelystad operationeel wel geschikt is. Het lijkt mij goed dat de Staatssecretaris daarop nog ingaat. Ook zijn er natuurlijk zorgen geuit over de tarieven. Er zijn meerdere vragen gesteld. Omwille van de tijd zal ik die niet herhalen. Wij zijn in elk geval voorstander. Ik zou ook niet voor uitstel willen pleiten, met alle respect. In de besluitvorming loop je eerder vertraging dan versnelling op, dus is het onverstandig om het besluit twee jaar uit te stellen. Volgens mij moeten wij hier de intentie uitspreken dat het nieuwe luchthavenbesluit er komt. Dan kan men de boel in gang zetten. Pas als er een besluit genomen is, kan echt helder worden wat de markt gaat doen. Zolang dat in de lucht hangt, zal dat niet gebeuren. Daar ben ik niet naïef in.

Ik kom op het Luchthavenbesluit Eindhoven Airport. Mijn grootste bezwaar is dat aan de Alderstafel niet is afgesproken dat vier uur extra, dus acht slots, worden ingezet na 23.00 en 24.00 uur. Mijn vraag is: waarom wordt dat niet opgenomen nadat de evaluatie heeft plaatsgevonden? Dan is het ook afgesproken aan de Alderstafel. Nu komt het als het ware uit de lucht vallen. Wat is de argumentatie daarvoor? Ik hoor hierop graag een reactie van de Staatssecretaris.

Ik kom te spreken over Schiphol, de normen en het handhavingssysteem. Er wordt fors ingezet op het verhogen van de verklaarbaarheid. Daarvoor worden ook wettelijke normen afgesproken. Wij vinden dat een goede ontwikkeling. Ik houd echter nog een vraag over. Wat is de intrinsieke motivatie om zo veel mogelijk preferent wenselijk te vliegen? Zou

daarvoor niet een vorm van prestatieafspraken moeten worden gemaakt aan de Alderstafel zodat er een incentive is, ook bij de luchtverkeersleiding, om te sturen en daadwerkelijk preferent te vliegen? Er zijn best veel redenen om af te wijken van preferent baangebruik. Is dat dan niet te ruim? Hierop hoor ik graag een reactie van de Staatssecretaris.

In alle grote ontwikkelingen die gaande zijn, is het zoeken om ook voor de recreatieluchtvaart een goede plek te behouden in Nederland. Het is iets waar veel mensen plezier aan beleven en waaraan geld wordt verdiend. Ik vraag daar aandacht voor. Ik heb ook een concrete vraag op dit punt. Ik heb begrepen dat het de bedoeling is dat brevetten straks door de inspectie worden afgegeven. Dat werd voorheen vanuit de sector zelf gedaan. Mij is voorgerekend dat een brevet voor zweefvliegen nu ongeveer € 60 kost maar straks in duizenden euro's gaat kosten. Dat verschil is niet uit te leggen. Ik snap ook niet zo goed waarom iets wat goed werkt, waar mensen goed en veilig worden opgeleid, zou moeten worden overgeheveld naar de overheid. Daar zit niet de specifieke kennis en kunde. In alle landen zijn daarop ook uitzonderingen gemaakt, dus waarom doet Nederland dat niet?

Ik merk dat ik nog heel veel spreekijd over heb.

De **voorzitter**: Dat is relatief, mevrouw Kuiken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ben erdoorheen, dus dank u wel.

De **voorzitter**: Er is nog wel een vraag voor u van de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP): Ik vind dat mevrouw Kuiken heel snel tot de conclusie komt dat we maar niet moeten uitstellen en dat we moeten doorpakken. Het klinkt wel heel logisch, maar soms is het gewoon goed om te wachten. Soms is het goed om iets wat je je voorneemt uiteindelijk toch niet te doen. Er zijn talrijke voorbeelden van. Ik kan me de Nieuwmarkt in Amsterdam herinneren. Die moest helemaal plat voor de metro. Dat is godzijdank, mede door allerlei protesten, niet doorgegaan. Gelet op de situatie van grotere vliegtuigen, rustigere vliegtuigen, de twijfelachtige businesscase en allerlei aannames die niet op orde zijn, is er allerlei reden om goed over uitstel na te denken. De PvdA-fractie pleit er hier vluchtig voor om het toch maar door te laten gaan omdat we immers niet moeten uitstellen. De noodzaak daarvan ontgaat mij echter volledig.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Er is een verschil tussen de PvdA en de SP. De SP wil geen Lelystad, ik wil wel Lelystad. De discussie die vervolgens gevoerd kan worden, is of het zinvol is om aan enige mate van uitstel te gaan doen. De experts die we gisteren spraken, zeiden allemaal: Lelystad moet je doen. Er wordt getwijfeld over een uitstel van twee jaar. Met alle respect: twee jaar vind ik geen termijn om nu een besluit uit te stellen. Ik sluit namelijk niet uit dat er operationeel nog best redenen zullen zijn om later te gaan zitten. De prognoses zijn ook niet dusdanig dat je veel later moet gaan zitten. Je moet precies op het juiste moment en net voordat je op de daadwerkelijke groei zit, over een stap besluiten. Dat is lastig, maar na alles wat ik heb gehoord en gelezen, ben ik tot dit besluit gekomen.

De heer **Smaling** (SP): Ik neem daar kennis van. Gezien de ontwikkelingen van de laatste tijd en de groeiprognoses snap ik niet dat de PvdA hier zo vasthoudend in blijft zitten. Ik vermoed dat het gewoon met regeerafspraken te maken heeft. Ik vind het heel jammer want onder andere omstandigheden had de PvdA nooit dit besluit genomen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Er wordt mij geen vraag gesteld; het is een mededeling.

De **voorzitter**: Dat is helder. Ik hoorde ook geen vraag, wel een conclusie. Het woord is aan de heer Graus. Hij spreekt voor de PVV.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Wij zijn een partij die pro luchtvaart en pro luchthaven is, al acht jaar lang. Wij zien nu echter wel problemen, niet alleen door het ontbreken van een draagvlak maar ook door andere zaken die allang benoemd zijn. Ik ga die niet herhalen. Er ontbreekt nog een klip-en-klare luchtvaartvisie. Die ontbreekt gewoon. Ik kondig nu vast een VAO aan omdat ik mogelijk niet bij de hele tweede termijn kan zijn omdat ik naar het AO Mijnbouw moet.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u even. U kondigt een VAO aan maar volgens mij wil de heer De Rouwe een punt van orde doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, en wel op dit punt. Ik vind het allemaal prima, maar de inbrengen van de heer Graus beginnen de laatste tijd altijd met «ik vraag een VAO aan» nog zonder dat enig inhoudelijk debat heeft plaatsgevonden. Ik snap dat iedereen in dit parlement zijn stempel wil drukken en inhoudelijk steun ik de heer Graus ook heel vaak, dat weet hij ook, maar direct in de eerste minuut een VAO aanvragen, vind ik eigenlijk voor het debat niet wenselijk en ook een beetje vreemd. Eigenlijk ga je met elkaar het debat aan en pas aan het einde concludeer je hoe en wat.

De heer **Graus** (PVV): Ik ken de procedures hier. Ik draai hier al acht jaar mee en ik mag dat zo doen. Dat is mijn recht als Kamerlid. Bovendien ben ik het niet eens met de heer De Rouwe. Hij weet dat dondersgoed. Ik ben degene geweest die twee jaar geleden deze ellende voorspelde. Ik ben degene geweest die zei: ik wil een hoorzitting hebben want het klopt niet, het deugt niet, de informatie die we van het ministerie krijgen, klopt niet. Al twee jaar lang ben ik moties en verzoeken aan het indienen. Dat weet de heer De Rouwe als geen ander. Als ik het nu voor de vijfde keer weer niet krijg, dan weet ik nu al: ik kondig een VAO aan. Daarmee is de kous af, basta.

De **voorzitter**: Uw punt is helder. Ik geef de heer De Rouwe nog een mogelijkheid om te reageren.

De heer **Graus** (PVV): Niemand mag mij een VAO beletten. Niemand.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Nu maak ik ook even een punt van orde. Het is waar – dat is gebruikelijk – dat hierover wordt besloten op het moment dat een tweede termijn wordt gehouden. En dan is het ook nog wel gebruikelijk dat degene die als eerste in het debat zit, ook als eerste dat VAO aanvraagt. Daar gaat het nu niet om. Als wij met elkaar een beetje de mores afspreken, dan is het ook wel handig om elkaar daaraan te houden. Als u dat niet wilt, dan is dat uw goed recht, maar dan had u ook wat eerder bij het debat kunnen aansluiten.

De heer **Graus** (PVV): Wat nu gebeurt, klopt helemaal niet. Ik heb gezegd: ik wil een debat hebben over Lelystad en een rondetafelgesprek. Dat is op mijn initiatief gebeurd. Kan ik er wat aan doen dat wij gekrompen zijn door een paar matennaaiers en nestvervuilers? Ik moet nu naar diverse commissies gaan. Zo is het wel. U kunt met tientallen Kamerleden gaan praten. Die hebben wij niet. Ik zeg dus dat ik mogelijk niet aanwezig ben bij de tweede termijn en dat ik daarom nu al een VAO aankondig.

De **voorzitter**: De mores is inderdaad anders, mijnheer Graus. U kondigt nu een VAO aan. Dat is geconcludeerd. Ik stel voor dat u doorgaat met uw betoog, en met een beetje kalmte.

De heer **Graus** (PVV): Met alle respect, ik ben al twee jaar kalm zeg. Ik wil nog een ding zeggen tegen de heer De Rouwe. Op het moment dat ik met steun van de hele Kamer een rondetafelgesprek en een debat krijg, en de Staatssecretaris een week van tevoren nog even met een uitsluitel komt, dan vind ik dat ook schandelijk. Ik ben daar ook ontzettend pissig over, echt waar. Dat is gewoon lak hebben aan de parlementaire democratie en een schurftkel hebben aan de Kamer.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter, even heel zuiver. We hebben hier bepaalde parlementaire afspraken. Er is bij orde gevraagd: hoe gaat het nu met dat VAO? Wat is nu uw conclusie als voorzitter? Ik heb er bezwaar tegen als iemand – wie dan ook; dat heeft niets met de heer Graus persoonlijk noch met zijn partij te maken – zijn eerste termijn begint met «ik wil een VAO aanvragen» voordat de Staatssecretaris of iemand namens het kabinet heeft geantwoord. Ik maak daar bezwaar tegen en dat bezwaar is ook door anderen gemaakt. Ik wil dat u dat als voorzitter adresseert en afrondt.

De **voorzitter**: Mijnheer Elias, ik zeg u het volgende. Elk Kamerlid gaat over zijn eigen woorden. Daar begint het mee. Het is inderdaad de modus dat een VAO in tweede termijn wordt aangekondigd. Het gebeurt nu in eerste termijn en daar zit iets onvermijdelijks op. Procedureel ben ik het normaal gesproken met u eens. De heer Graus doet dat echter op deze manier. Ik spreek met u af dat we dat in het vervolg niet meer doen.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb hierbij een ander punt gemaakt. Omdat ik straks naar het AO Mijnbouw moet, ben ik dadelijk mogelijk niet aanwezig. Graag iets meer begrip voor de kleinere partijen.

De **voorzitter**: Dat gebeurt ook andere Kamerleden zeer regelmatig, klein en groot. Zo gaat dat.

De heer **Graus** (PVV): Om die reden kondig ik aan dat ik graag een VAO wil.

De **voorzitter**: U hebt uw punt gemaakt, ik heb uitgelegd hoe we daarmee omgaan, ook in de toekomst. Ik wil nu dat u uw betoog vervolgt.

De heer **Graus** (PVV): Ik vind wat hier gebeurt echt van kruideniersniveau. Ik schaam me dood, echt waar.

Het gaat erom dat we niet fundamenteel tegen Lelystad zijn, maar dat Lelystad volgens ons niet voldoet aan de operationele eisen. Lelystad moet gewoon noodzakelijk en volwaardig zijn. Daar gaat het om. Dat is het verhaal. Het gepolder van de Alderstafel heeft ook onduidelijkheid en onzekerheid veroorzaakt. Vliegtuigen worden met de dag groter, stiller en efficiënter. Dit heeft een groot effect op het aantal vliegbewegingen. De bezettingsgraad wordt ook hoger; dat werd gisteren door Alders gezegd. Kijk naar de Dreamliner, kijk naar Arke die investeert in zo'n stil vliegtuig. Natuur- en milieuactivisten hebben daarom gevraagd en Arke doet het. We moeten de mensen van onze luchtvaartmaatschappijen koesteren. Ik ken geen enkele branche die zo meewerkt en meedenkt met mensen die er mogelijk last van hebben als de luchtvaartmaatschappijen. Ik meen dat serieus en ik ben daar heel trots op. Ik zal voor die jongens blijven knokken tot ik erbij neerval. Hetzelfde geldt voor Schiphol. Schiphol is van groot economisch belang en is een van de grootste particuliere werkgevers van ons land. We kunnen gewoon niet zonder Schiphol. Wij willen dat Schiphol wordt uitgebreid tot 624.000 vliegbewegingen. Misschien moeten we wachten tot het kabinet valt en er een ander Kamerbezetting komt. Dan doen we dat toch?

Ik vind dat het Aldersakkoord achterhaald is. Het verslechtert de Nederlandse positie op luchtvaartgebied. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of Lelystad een overflowfunctie gaat krijgen. Zelfs topambtenaren om de Staatssecretaris heen zeggen: dat van die overflowfunctie is allang voorbij, het zal gewoon voor nieuwe toetreders zijn. Is dat waar? Klopt het dat dat gezegd is? Wie gaan er op Lelystad vliegen? Er zou een businessplan komen maar dat is niet gebeurd. Waarom gaan we de leegstand op Schiphol niet gebruiken? Waarom gaan we niet van een plus een naar twee plus twee; dat kan straks met vliegtuigen als de Dreamliner gemakkelijk. Ik heb ermee gevlogen onlangs. Zoals ik gisteren al zei: je kunt kinderen achter je horen krijsen; de mensen zagen ons vliegen omdat we zo laag vlogen – 400 tot 500 meter – want anders hadden ze ons niet eens gehoord.

Het leisureverkeer op Schiphol uitbreiden, desnoods via disconnected handling. In Milaan – ik kom daar heel veel; dat is zo'n beetje mijn tweede thuishaven – gebeurt dat ook allemaal voor low cost carriers. Dat is daar heel normaal. Het kan allemaal heel gemakkelijk. Ik heb begrepen dat de airlines er ook heel veel zin in hebben om dat zo te gaan doen. Waarom wordt er zo weinig geluisterd naar de luchtvaartmaatschappijen? In het Aldersakkoord ontbreekt de markt en ook de luchtvaartmaatschappijen zijn onderbelicht. Ik vind dat Schiphol geld moet investeren in Schiphol, niet in Lelystad, zolang het nog kan en dat Schiphol de grootste luchthaven van Europa kan en mag worden. Schiphol moet ook meer gaan investeren in parkeerruimte en in relatie tot disconnected handling in gatepersoneel. Is er een mogelijkheid om de wetgeving daarvoor aan te passen? Is de Staatssecretaris bereid om alles op Schiphol te houden, dus al het leisureverkeer op Schiphol te houden?

In relatie tot de natuur- en milieumensen zeg ik het volgende. Ik gebruik daarvoor wat vakjargon. Op Schiphol moet een vliegtuig full rated opstijgen om weg te komen. Op Schiphol kan het echter wel derated. Dat moet milieuactivisten heel goed in de oren klinken. Dat kan op Schiphol maar dat is op Lelystad niet mogelijk. Daardoor ontstaat er ook veel meer onderhoud, veel meer slijtage, extra milieubelasting en meer kerosine. Ik vind dat lekker ruiken maar ik zeg dit natuurlijk voor degenen die er tegen zijn. Er is geen intentie om Lelystad tot een volwaardige luchthaven te ontwikkelen. Wil de Staatssecretaris komen met beleid, met een pakkende visie op luchtvaart? Er moet niet langer worden gepolderd, zoals met het Aldersakkoord. Ik vind Alders een heel aardige man en ik heb ook nog wel een bepaald respect voor hem, maar hij is niet de almachtige die de markt kan besturen. Dat moeten we niet vergeten.

Ik sprak met de luchtvaartmaatschappij Corendon die voor 60% gebruikmaakt van een nachregime. Dat is op Lelystad geen optie. Hoe moet die maatschappij dat dan doen? Ik hoor van Arke en Corendon ook dat het dagelijks, wekelijks en maandelijks onderhoud onbetaalbaar wordt. Hoe moeten zij dat gaan doen? Ze kunnen toch niet hun crews gaan en onderhoudsteams gaan opsplitsen? Daar is helemaal geen ruimte voor. De geluidsreductie gaat heel snel. Er was 5% reductie in 2020 voorzien, maar nu is het al 12% en dat gaat mogelijk door andere startprocedures naar de 20% toe. Dat moeten ook allemaal mee worden genomen.

Als het allemaal doorgaat en Lelystad een volwaardige luchthaven wordt, dan gaat Ryanair Eindhoven als standplaats verlaten. Dan worden de problemen verplaatst. Ontstaat door de extra kortingen die de nieuwe toetreders krijgen geen ongelijk speelveld, voorzover daarvan nu al geen sprake is? Worden de regionale luchthavens hierdoor niet om zeep geholpen? Hoe gaat de luchtverkeersleiding ingeregeld worden?

Als laatste sluit ik mij aan bij de heer Elias van de VVD-fractie. Hij heeft iets gezegd over de sportluchtvaart of in elk geval de kleine luchtvaart. Wat gaat daarmee gebeuren, ook op Lelystad? Hetzelfde geldt voor de ballonvaarders. Ton Kurvers is een van de meest ervaren ballonvaarders van ons land. Hij is ouder dan 65 jaar. Die gaat zijn brevet verliezen. Wat

gaat de Staatssecretaris doen om de EU-regelgeving in de kiem te smoren?

De heer **Van Meenen** (D66): Ik heb de heer Graus niet gehoord over Eindhoven. Ik ben benieuwd naar zijn visie op de eventuele uitbreiding na 23.00 uur 's avonds.

De heer **Graus** (PVV): Dank u voor de kans om hierop bij interruptie te antwoorden. Ik had het opgenomen in mijn betoog maar moest het skippen. Wij zijn daar geen tegenstander van, maar dan wel rekening houdend met nieuwe, moderne, stillere vliegtuigen met een hogere bezettingsgraad. Dan moet het mogelijk zijn, zeker met de investeringen die de luchtvaartmaatschappijen bereid zijn om te doen.

De heer **Van Meenen** (D66): Is de heer Graus dan niet met de fractie van D66 van mening dat het verstandig is om eerst te evalueren en dan pas de nieuwe mogelijkheden tot verruiming op te nemen?

De heer **Graus** (PVV): Ik denk dat niemand erop tegen is dat er eerst geëvalueerd moet worden. Daar kan ik niet op tegen zijn. Dat begrijpt de heer Van Meenen ook wel.

De heer **Elias** (VVD): Ik hoor de heer Graus in een bijzin vragen aan de Staatssecretaris wat haar ambtenaren al dan niet vinden. Dat is toch echter volstrekt irrelevant voor ons. De Staatssecretaris besluit en wat die ambtenaren vinden, doet er vervolgens geen moer toe.

De heer **Graus** (PVV): Dat ben ik eens met de heer Elias, ware het niet dat ik tal van vragen heb gesteld aan de Staatssecretaris en zij ontkennend heeft geantwoord. Ik heb het daarom in vragende vorm aan de orde gesteld, niet in bewerende vorm. Ik heb gezegd: klopt het dat een topambtenaar, die naast de Staatssecretaris staat – niet letterlijk trouwens – heeft gezegd dat het allang niet meer gaat over overflow. Is dat zo? Dat is de vraag die ik stel. Ik deel de mening van de heer Elias als ik dat anders gezegd zou hebben. Dan zou hij een punt hebben.

De **voorzitter**: Ik dank u allen voor uw bijdrage in eerste termijn. We gaan na een kwartier schorsing verder met de beantwoording van de Staatssecretaris in eerste termijn.

De vergadering wordt van 11.36 uur tot 11.58 uur geschorst.

De **voorzitter**: Voordat ik de Staatssecretaris het woord geeft, maak ik een opmerking vooraf. Een paar woordvoerders moeten straks waarschijnlijk naar een ander algemeen overleg en zullen een deel van dit AO dus niet kunnen bijwonen. Dat is even niet anders. Ik spreek met de leden af dat zij twee interrupties mogen doen, zonder inleiding. Dat betekent dat zij gewoon een vraag stellen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begin met Lelystad, dan doe ik Eindhoven, Twente en overige regionale luchthavens, dan de recreatie, de luchtvaartvracht en de gezondheid van de piloten, dan het stelsel Schiphol en Schiphol overig, het LIB, de ORS en de 20Ke.

Ik begin met Lelystad. Er spelen verschillende belangen en overleggen. Ik heb vanochtend een petitie in ontvangst genomen van bewoners van de gemeente Biddinghuizen. Ook tegen hen heb ik gezegd: we moeten het samen doen. We blijven altijd in gesprek. Ik weet dat de heer Elias anders denkt over het polderen, maar ik vind het belangrijk. Als je kijkt naar wat we in Nederland doen, hoe dicht we op elkaar wonen, hoe we aan onze economische groei vorm willen geven en hoe we zoveel verschillende

functies op kleine ruimtes willen doen, dan kom je wrijvingspunten tegen. Dat merk je ook in het debat. En dan moeten er afwegingen worden gemaakt. Er is niets ingewikkelder dan dat, maar ook niets belangrijker dan dat we dat gezamenlijk doen met alle partijen aan tafel. Dat betekent bewoners, overheden, partijen, luchtvaartmaatschappijen; iedereen hoort daarbij. Dat wil ik op voorhand zeggen want dat is het proces dat we al heel lang en zorgvuldig volgen. Dat proces zal ook op deze wijze moeten blijven gaan.

Vandaag gaat het over Lelystad. Over Lelystad een debat voeren, kan alleen als we Schiphol daarin meenemen.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u even want de heer Elias van de VVD-fractie wil hierover een vraag stellen.

De heer **Elias** (VVD): De Staatssecretaris spreekt over dat ongelooflijk lange polderproces. Ik ben het met haar eens van dat het verstandig en goed is om te wegen en met elkaar tot gemeenschappelijke inzichten te komen. Dat brengt ons ook verder. Mijn hoofdpunt van bezwaar, en ik hoop dat de Staatssecretaris dat onderkent, is dat het allemaal zo verschrikkelijk lang duurt. Wij zijn van 2008 tot 2014 bezig geweest met het leggen van een ei op dit punt. Mijn dringende wens is om het allemaal wat zakelijker en sneller te doen. Dat is wat anders dan dat ik tegenstander zou zijn van goed overleg met omwonenden en betrokkenen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat het ongeduld de heer Elias siert. Natuurlijk willen we allemaal zo snel mogelijk; in die zin kan ik de woorden van de heer Elias onderschrijven. Tegelijkertijd zei mevrouw Kuiken al in relatie tot eventueel uitstel dat dit plan gaat over twee jaar. Als ik kijk hoe procedures lopen in Nederland en hoe besluitvorming plaatsvindt, dan wordt het volgens mij nog een hele wedstrijd voordat een ontwerpluchthavenbesluit wordt genomen. Er moet daarna nog heel wat gebeuren. We willen dat allemaal zorgvuldig doen, wij willen dat het goedgekeurd wordt en dat er met iedereen rekening wordt gehouden. Het heeft zes jaar geduurd maar ik kijk ook verder. We hebben zorgvuldig gewerkt en wat mij betreft moet die zorgvuldigheid ook vooropstaan in de rest van het proces, nadat dit besluit genomen is. Ik kom zo terug op het uitstel van twee jaar. Gelet op de prognoses en de vraag die voorligt, lijkt mij dat niet verstandig, maar daar kom ik zo op terug.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik maak er bezwaar tegen dat de Staatssecretaris zegt dat we het samen moeten doen. Ik zie namelijk gebeuren dat burgers worden geconfronteerd met plannen van het bedrijfsleven en de overheid. Zij moeten tijd en energie steken in meewerken en nadenken. Waar blijft de gerechtvaardigde positie van de burgers die zeggen: wij willen geen overlast, waarom moet ik meewerken, wat blijft er nog over van mijn positie als er eenmaal een compromis is bereikt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp heel goed dat niet iedereen altijd even blij is met de compromissen die worden bereikt. Toch wil ik dat alle partijen erbij betrokken worden als zoveel dingen bij elkaar moeten worden gebracht. In dit geval gaat het dan om een luchthaven. Dat is eigenlijk ook een beetje de mores in Nederland. Er zijn mensen die liever niet de ontwikkeling op Lelystad zien. Er is evenwel rekening gehouden met de bewoners. Er is heel goed gekeken naar de aanvliegeroutes. Zo wordt er niet over de Oostvaardersplassen gevlogen. Al die belangen worden bij elkaar gebracht en dan wordt er een weging gemaakt en gekeken naar wat het meest optimaal is. Dat wordt ook getoetst. Ik heb de m.e.r. nu voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. Dat zijn de processen en ik vind het belangrijk dat we die zorgvuldig doen. Dat dit niet altijd tot tevredenheid leidt, kan ook een uitkomst zijn.

De **voorzitter**: Probeert u het kort te houden, mevrouw Ouwehand.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Misschien kan de Staatssecretaris in de rest van haar betoog dan toch wat langer stilstaan bij de positie van omwonenden. Natuurlijk is het altijd goed als mensen mogen meepraten. «Inspraak» klinkt ook altijd leuk. We hebben echter eerder gezien bij de Alderstafel dat mensen met gerechtvaardigde belangen die niet werden gehonoreerd, later aan de kant werden gezet als bezwaarmakers en onredelijke zeurders. Ik vind dat de positie van mensen die voor hun eigen gerechtvaardigde belang staan, los van de overlegtafel, niet sterk genoeg is. Ik hoor graag van de Staatssecretaris of zij die analyse deelt en wat zij daaraan wil doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: «Onredelijke zeurders» zijn woorden die mevrouw Ouwehand bezigt. Ik herken mij niet in die woorden en het zijn ook zeker geen woorden die ik gebruik. Bovendien is er in de voorhang mogelijkheid tot inspraak. Ik begrijp de invalshoek van mevrouw Ouwehand vanuit haar positie, maar ik herken mij daar niet in, zeker niet wat betreft het woordgebruik.

Het afgelopen jaar is Lelystad nadrukkelijk in dit huis aan de orde geweest bij de bespreking van de een en ondeelbare afspraken uit het Aldersakkoord Schiphol, de Luchtvaartnota, het Aldersadvies Lelystad en de Luchtruimvisie. We kennen allemaal de breed gedragen motie-De Rouwe c.s. (29 665, nr. 128) waarin gevraagd werd om een voortvarende uitvoering van de afspraken uit het Aldersakkoord Schiphol. Dat is niet alleen gedaan in de richting van de partijen aan de Alderstafel, de sector, de bestuurders en de bewoners; we hebben ook alles gedaan wat van ons verwacht kon worden. Daarmee wil ik benadrukken dat we niet alleen voortvarend hebben gewerkt, maar dat ook heel zorgvuldig hebben gedaan. Dat is misschien wel het belangrijkste wat het verleden ons heeft geleerd: dat we het zorgvuldig moeten doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): In hoeverre vindt de Staatssecretaris het zorgvuldig dat er geen volledig, volwaardig MKBA ligt en dat van de milieueffectrapportage door de experts gezegd wordt dat 20 jaar kennisontwikkeling op dit gebied, bijvoorbeeld in relatie tot het meten van klimaat effecten van vliegtuigen, niet betrokken is bij deze milieueffectrapportage en het eigenlijk een sweetheart-mer is?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit valt onder het kopje quickscan en daarop kom ik verderop in mijn betoog uitgebreid terug. Het gaat om een buitengemeen complexe opgave waarbij op meerdere terreinen de wensen en belangen moeten worden ingepast: de inpassing op de grond, de inpassing in de lucht en de inpassing in de markt. We zijn zorgvuldig geweest richting de omgeving van de luchthavens want op verschillende trajecten is met omwonenden gekeken. We zijn bovendien zorgvuldig geweest richting de economie. Met de sector en de omgeving is namelijk een plan gemaakt dat voorziet in die groeiruimte. Ook zijn we zorgvuldig geweest voor het milieu en de veiligheid. Ik kom daar zo op terug. Die zorgvuldigheid is terug te vinden in de documenten die vandaag op tafel liggen. Het onwerpluchthavenbesluit wordt ondersteund door een ondernemingsplan, een positieve second opinion, een positieve MKBA, een gedegen milieueffectrapportage en een analyse van overheid en sector over de ontwikkelingen van de luchtvaart. Ik wil wel zeggen: wat voorligt is een ontwerpluchthavenbesluit. Dat is niets meer of minder dan de toegang tot daadwerkelijk aan het werk gaan. Hoe de invulling gebeurt en het tempo waarin dat gebeurt, zijn zaken waarop ik zo terugkom. Dat zijn de volgende stappen.

Lelystad en Schiphol zorgen er straks samen voor dat de economische vruchten geplukt kunnen worden en geplukt kunnen blijven worden, want

we houden een hubnetwerk in stand. Wij hebben een luchthaven, Schiphol, dat een internationale hubfunctie heeft. Het is een luchthaven die internationaal en Europees hoog scoort. We mogen er trots op zijn. Die levert veel werkgelegenheid op. We hebben de inpassing, kijkend naar het milieu, het gelijkwaardigheidsprincipe, goed neergezet. Wij gaan nu kijken op welke manier we, binnen de afspraken die we hebben gemaakt, een groei van deze sector kunnen faciliteren. Ik heb ook de vraag gehoord van mevrouw Ouwehand. Zij vraagt of het niet milieuvriendelijker kan: hoezo richten wij ons op het vliegen? Ik vind het niet helemaal de realiteit om te zeggen: we stoppen bij een x-aantal vliegbewegingen, we gaan niet Lelystad ontwikkelen, want we hebben andere manieren van vervoer. Gisteren is in de hoorzitting gezegd dat als een carrier weggaat, die niet meer terugkomt. Schiphol is een enorm grote werkgever en een belangrijke economische factor. We willen de trends voor de hubfunctie in stand houden en zoveel mogelijk accommoderen om ervoor te zorgen dat die uitgebreid kan worden. Daarom hebben we Lelystad nodig. Iedereen die zegt «wikkel het verkeer af op Schiphol in plaats van Lelystad» – er zijn mensen die dat gezegd hebben; de heer Graus is daar een pleitbezorger van – zegt dat de wettelijk gelijkwaardige bescherming van bewoners rond Schiphol moet worden opgeofferd. Onderzoeken laten namelijk heel scherp zien dat de luchtvaartketen al zijn uiterste best moet doen om überhaupt de 510.000 vliegtuigbewegingen binnen de wettelijke eisen en gelijkwaardige bescherming van de omgeving, die we hebben afgesproken, af te kunnen wikkelen.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb heel duidelijk gezegd dat ik rekening houdt met de stillere vliegtuigen, zoals de Dreamliner. Die kan wel landen op Lelystad maar die komt er dan nooit meer weg. Die blijft daar dan zijn leven lang staan. Ik ben ook voor minder overlast voor omwonenden; daar is iedereen hier aan tafel voor.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik mis de vraag.

De heer **Graus** (PVV): Ik maak meer een opmerking. Het lijkt nu net alsof ik geen rekening houd met omwonenden. Ik heb echter gezegd: probeer het op Schiphol te houden, technisch is het mogelijk tot 624.000. Ik heb disconnected handling genoemd en ik heb gesproken over een hogere bezettingsgraad en stillere vliegtuigen. Alders gaf dat ook toe. Dat meenemende, kwam ik tot mijn conclusie.

Staatssecretaris **Mansveld**: Over de groei tot 510.000 bewegingen zijn al veel voorspellingen en verwachtingen gedaan, als het gaat om stillere vliegtuigen en de mogelijkheden op Schiphol om de capaciteit en piekbelasting te kunnen faciliteren. In de stappen naar 510.000 bewegingen is heel nadrukkelijk rekening gehouden met de ontwikkelingen die de heer Graus noemt. Het is belangrijk dat we die al gebruiken in de groei naar 510.000. Als het geluidloos vliegen erop neerkomt dat we ze alleen nog maar zien en niet meer horen, dan zou dat een heel andere ontwikkeling zijn. Tot 510.000 bewegingen is heel nadrukkelijk al rekening gehouden met alle mogelijke stappen. Dat zal ook nog best wel spannend worden.

Het is aan de luchtvaartmaatschappijen om binnen de maatschappelijk vergunde ruimte tot de afgesproken verdeling van het verkeer en positief renderende luchthavens te komen. Als zij dat voor hun rekening nemen, waarin ik het volste vertrouwen heb, zal ik de grenzen van de vergunde ruimte die we hier in dit huis met elkaar vaststellen ook bewaken. De afspraken met Schiphol om de mainportfunctie op Schiphol versterken en Lelystad als rendabele luchthaven te ontwikkelen, staan. Dat blijkt ook uit het aan u gestuurde ondernemingsplan. Dat is gisteren, zo heb ik begrepen in de hoorzitting, toegelicht door Schiphol. Ik kan en wil daaraan

bijdragen door het tijdig ter beschikking stellen van ruimte in de lucht en op de grond. Dat doe ik door het afgeven van de benodigde vergunning in het Luchthavenbesluit dat voorligt en het leveren van een compleet ontwerp van de luchtroute-structuur. Nu kan de luchthaven aan de slag met de aanleg van de baan en de bouw van de terminal. Dat legt de basis voor de toekomst en een rustige ingroei van nieuwe capaciteiten. Dat is natuurlijk ook waar wij voor gaan. We gaan voor een rustige ingroei die zo parallel mogelijk loopt met de ontwikkeling op Schiphol. De feiten op dit moment zijn dat er op Schiphol 426.000 vliegbewegingen zijn geweest in 2013. Met de prognose van dit jaar hebben we eind 2014 439.000 vliegbewegingen. Zoals bekend, willen we bij 459.000 vliegbewegingen gaan kijken of dat ingeregeld kan worden op Lelystad. Als ik er daarbij van uitga dat er nog van alles nodig is: de baan, de luchtverkeersleiding en alle ontwikkelingen, dan is dat voor mij wederom een argument om te zeggen: met uitstel maken we het voor onszelf wel heel ingewikkeld om de ambities te bereiken die we willen bereiken voor Schiphol.

Ik zal nu in een aantal blokjes de vragen beantwoorden. De belangrijkste vraag die is gesteld is: waarom nu? Ik geloof dat mevrouw Van Tongeren zelfs zei: wat is nu eigenlijk het probleem? Het is lastig om in deze dynamische markt te voorspellen wat er gaat gebeuren. Ik heb dat hier al meerdere malen herhaald in AO's. Mijn moeder zei altijd: als ik in de toekomst kon kijken, dan zat ik hier niet maar dan stond ik op de kermis. Ik vond dat als kind een heel grappige opmerking. Het is natuurlijk waar dat we niet in de toekomst kunnen kijken. We hebben evenwel onderzoeken en onderbouwde prognoses; we hebben gezien dat verschillende partijen in de afgelopen dagen verschillende prognoses hebben neergezet. Als je dan toch naar al die prognoses kijkt en naar de bandbreedte daarvan en je kijkt naar de afgelopen jaren – tussen 2010 en 2013 is er nog steeds een gemiddelde groei geweest van 1,7% per jaar, exclusief de groei van tienduizenden vliegbewegingen die op Eindhoven hebben plaatsgevonden – dan kan ik niet anders dan constateren dat er groei is. Als ik kijk naar de scenario's in de businesscase en die van de luchtvaartmaatschappijen die van een lagere groei uitgaan, maar ook van internationale groeicijfers, dan constateer ik dat die groei boven de 1,5% zal zijn en ergens tussen de 1,5% en 2,2% zal uitkomen; in die bandbreedte. De heer Alders heeft samen met de luchtvaartsector, de BARIN, de KLM en Schiphol, nog eens goed gekeken naar de ontwikkeling aan de vraagzijde, en de ontwikkeling in de beschikbare luchthavencapaciteit en de conclusies zijn helder: de vraag naar vliegtuigbewegingen op Schiphol zal naar verwachting de aankomende jaren toenemen. Ik zei al dat niemand de toekomst kan voorspellen. Het is echter onverstandig om ons te laten verrassen door een aantrekkende groei van de luchtvaart. Als we de groei niet kunnen opvangen, dan leidt dat tot welvaartsverlies. Het leidt tot reizigers die kiezen voor een luchthaven in het buitenland. We missen dan de samenhangende economische activiteiten in Nederland. Het zou langere reistijden opleveren voor consument en zakenreiziger, en hogere ticketprijzen door capaciteitstekorten. We beslissen nu of de exploitant een vergunning krijgt om Lelystad binnen die kaders te ontwikkelen. Ik voldoe hiermee aan mijn rol en verplichting om tijdig alle benodigde stappen en activiteiten te ondernemen om de gewenste uitbreiding van de capaciteit van de regionale luchthavens mogelijk te maken. Ik vind het belangrijk om die afspraak na te komen omdat ik vind dat we een betrouwbare overheid moeten zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoop niet dat ik nu weer te vroeg ben met mijn poging tot een interruptie. De Staatssecretaris zegt dat we ons niet moeten laten verrassen door een plotseling aantrekkende groei. Zij geeft nog een heleboel andere positieve teksten om aan te geven dat het nu moet. Precies dezelfde termen, onderzoeken en bandbreedtes hebben we gehoord in relatie tot Twente. Dat zou ook

allemaal rondkomen. Waarop baseert de staatssecretaris haar oordeel? Ik heb drie heel heldere dingen gezegd: negentien jaar verliesgevend, 50 tot 200 banen in 2043 en KLM wil het niet omdat het niet nodig is voor de hubfunctie. Kan de Staatssecretaris nogmaals uitleggen welke glazen bol zij wel heeft op de kermis om te zeggen dat het nu moet omdat die groei gaat aantrekken en dat het ook nog eens een keer binnen de klimaatruimte kan worden opgevangen?

Staatssecretaris **Mansveld**: In 2008 is een prognose gedaan en in 2009 is gezegd: laten we die overdoen en laten we monitoren wat er in de aankomende jaren gebeurt. Dat gebeurde eigenlijk aan het begin van de crisis. Het is heel vervelend dat we de crisis hadden, maar het voordeel van het besluit van toen is dat we elk jaar heel goed gemonitord hebben wat de groei precies was. Daarom weten we heel duidelijk wat precies de jaarlijkse groei is geweest. Ondanks de crisis was dat gemiddeld 1,7%. Waarom niet op Twente? Voor Twente zijn er prognoses gedaan. Het liep daar echter niet mis vanwege de prognoses, maar vanwege het element van staatssteun en Brussel. Dat zijn twee verschillende dingen die we niet met elkaar kunnen vergelijken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Er zijn nu twee dingen waarop ik allebei wil reageren. Er is überhaupt geen mening gevraagd aan Europa over de vraag of het staatssteun zou zijn in Twente. Het is daar domweg mislukt omdat de prognoses te rooskleurig waren. Niemand wilde dat gaan exploiteren. Daar komen we straks echter over te spreken. Nu de cijfers. Vanaf 2000 is er een groei van 0,2% per jaar geweest. De lijn vanaf het dieptepunt van de crisis tot nu is niet naar omhoog door te trekken. Dat is een vertekening van de cijfers. Dat is zeker voor de regering geen solide basis.

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

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn vraag is of de Staatssecretaris wil bevestigen dat sinds 2000 de groei van de luchtvaart in Nederland 0,2% per jaar is. De KLM heeft dat gisteren wederom bevestigd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei: we hebben heel bewust de prognoses, het Aldersakkoord, opnieuw onder de loep genomen in 2009. Vanaf dat moment zijn we heel bewust gaan monitoren en hebben we een aantal cijfers vergeleken. Ik heb niet de cijfers vanaf 2002 tot 2014 vergeleken. Ik heb betoogd en uitgelegd waarom is gekeken naar de periode van 2009 tot 2014. Op Twente kom ik inderdaad later terug. Enschede en de ADT zijn helder geweest over de reden voor het besluit tot intrekken. Ik zei al dat het niet heeft gelegen aan de prognoses. Er zijn gesprekken geweest tussen Twente en Brussel over staatssteun en daaruit heeft Twente conclusies getrokken.

De heer Bisschop vroeg wat een realistische groei is. Hij deed aan het einde ook het, niet-politieke, verzoek om uit te leggen waarom er geen uitstel nodig is. Ik heb net al gezegd dat over de groei in de luchtvaart verschillende beelden bestaan. Ik heb de heer Alders gevraagd om daarnaar te kijken. De Kamer heeft die informatie ook ontvangen. De ene partij zegt 1%, de ander zegt 0,5%. Schiphol meent dat de groei uitkomt op 2,2%. Die zijn er iets conservatiever in gaan zitten door te gaan rekenen met 2%. Dat is onderbouwd met prognoses, zoals ik zei, van Eurocontrol, IATA en ECI. Dat zijn internationale organisaties die ook dat soort prognoses afgeven. Er is dus breed gekeken naar de prognoses. Ik heb betoogd dat de groei in de afgelopen vijf jaar 1,7% is geweest, exclusief de groei van Eindhoven. Ik vind het onverstandig om al die cijfers bij elkaar zetten en ons vervolgens te laten verrassen door een aantrekkende

groei in de luchtvaart. Het klopt dat er grotere vliegtuigen zijn en dat de bezettingsgraad hoger is geworden. Ondanks dat is er nog steeds een groei van vliegbewegingen. Het is dus niet iets dat we kunnen negeren. Het zijn de feiten die we hebben over de afgelopen jaren. Je hebt daarbij prognoses voor de aankomende jaren. Eurocontrol, IATA, ECI maar ook de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol: iedereen heeft prognoses voor de eigen bedrijfsvoering. Die baseren zij natuurlijk ook op de kennis die zij hebben en de wensen die zij hebben. Zij kijken daarbij naar hoe het in het verleden is gegaan. Alles bij elkaar opgeteld, komen we tot het inzicht dat is gegeven. Op de MKBA kom ik straks nog terug. Schiphol heeft drie tot vier jaar nodig om de infrastructuur gereed te maken op Lelystad, met de LVNL; ik geloof dat ook de heer Graus daarover een vraag stelde. Het is niet zo dat er in 2018 gelijk 45.000 vliegbewegingen zijn. We beginnen met 2.000 vliegbewegingen, dus met drie vliegtuigen per dag. Dat groeit langzaam, omdat het een overloopfunctie heeft voor Schiphol en om ervoor te zorgen dat die beweging tussen Schiphol en Lelystad in afstemming en goed kan plaatsvinden. Het mooiste is als de investeringen net voor de realistische cijfers gedaan worden. Dat zal al ingewikkeld genoeg worden.

De heer **Bisschop** (SGP): Zeer bedankt. Eigenlijk zegt u dus: je moet proactief acteren want dan heb je de beste garantie dat de infrastructuur niet remmend werkt. De onderliggende vraag is natuurlijk: hoe hard zijn die prognosecijfers?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat vind ik een terechte vraag. Ik zei al: het is en blijft de toekomst. Je probeert het te baseren op wat de internationale prognoses zijn: hoe hebben die zich ontwikkeld, hoe betrouwbaar waren die, wat waren de eigen prognoses in de afgelopen jaren? Waren die steeds zoals verwacht? Dat is dan de basis om prognoses voor volgend jaar, het jaar erop en voor de toekomst te maken. Hoe hard die zijn? Dan kom ik toch weer bij de kermis. Dat is niet op voorhand te garanderen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Over prognoses kunnen we alles zeggen. Ik denk dat we daar de definities wel van delen. Dat is vooruitkijken. Wat nu als de prognoses niet uitkomen en de groei tegenvalt? Verder snap ik die organische groei die gaat plaatsvinden. Als de Staatssecretaris zegt dat we beginnen met 2.000 tot 3.000 vluchten per jaar, wat ik op zich redelijk en billijk vind, is dat dan zeker? Is er dan al een afspraak met de maatschappij die kennelijk een businesscase gaat maken op 2.000 tot 3.000 vluchten per jaar?

Staatssecretaris **Mansveld**: Op het punt van «wat als het tegenvalt» zei ik net al dat Schiphol dat eigenlijk moet gaan managen. Schiphol moet kijken naar wat wel, wat niet en hoe wordt vormgegeven aan het twin airport Lelystad-Schiphol. In relatie tot de businesscase heb ik eerder verteld dat Transavia belangstelling heeft getoond. Ik heb begrepen dat dat gisteren ook bevestigd is in de hoorzittingen. Ik kom zo nog even terug op de marktinteresse. Het gaat wel goed zo. Ik ben bijna al door alle mapjes heen voordat ik bij het mapje zelf aankom. Dat is ook wel aardig. Ik kom daar in elk geval zo uitgebreider op terug.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is goed. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat Schiphol het mag managen. Betekent dat ook dat Schiphol mag besluiten om in 2019 of in 2020 over te gaan, mochten de prognoses tegenvallen? Is 2018 een middel of een doel?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik voel de verleiding om in te gaan op de als-danbewering van de heer De Rouwe. De vraag is natuurlijk: hoe gaat dit lopen? Er moet besluitvorming plaatsvinden, er moeten investeringen

plaatsvinden, de baan moet worden aangelegd. Er moet van alles in gang worden gezet. Of dat begin 2018, eind 2018 of halverwege 2019 gebeurt, kan ik niet voorspellen. Ik vind dat er ruimte moet zijn voor Schiphol om dat te managen. Ik ga ervan uit dat het in 2018 mogelijk is. Dan kom ik terug op het besluit dat voorligt. Dat is het luchthavenbesluit dat de ruimte biedt om die ontwikkeling in te gaan. Ik ga niet in op de vraag over de schop in de grond of het moment waarop de ontwikkeling er moet zijn. Belangrijk is dat op het moment dat Schiphol in de richting van de 90% van het maximumaantal vluchten komt, daar het communicerende vat Lelystad bijkomt.

Ik kom op de doorgroei. Ik ben inmiddels al ingegaan op twee randvoorwaarden die door de heer De Rouwe werden genoemd. Ik kom op de derde: hoeveel vliegtuigbewegingen zal de vijf tot vijf opleveren op Schiphol? Ik heb net al betoogd dat de sector echt aan de bak zal moeten, net als alles en iedereen eromheen om tot die 510.000 vliegtuigbewegingen te komen. Ik zei al dat we in dit verband een aantal basisafspraken hebben gemaakt: gelijkwaardigheidsbeginsel, aantal nachtvluchten. Die afspraken zijn bekend; ik ben geneigd om die steeds te herhalen. De marktprognose van Alders laat zien dat de verwachte extra milieuruimte die binnen de gelijkwaardigheid op Schiphol kan worden gecreëerd zeer beperkt is. Het zal om maximaal 12.500 vliegtuigbewegingen met het vijftig/vijftig-principe gaan, uitgaande van alle hinderbeperkingen en de vernieuwing van de vloot die door luchtvaartpartijen door Alders is aangereikt. In de brief van 5 juni is de heer Alders daar heel uitgebreid op ingegaan. Die heeft de Kamer ook ontvangen.

De heer Bisschop heeft gevraagd wat de consequenties zijn van die grotere en stillere vliegtuigen voor Schiphol. Het impliceert dat er nog voldoende ruimte is op Schiphol om door te groeien naar 510.000. Die ruimte is er wel, maar om die 510.000 te bereiken, zal aan alle voorwaarden – piekcapaciteitbelasting door zuinige vliegtuigen, et cetera – voldaan moeten worden. De sector zal daarvoor nog flink aan de slag moeten. Die afspraken zijn gemaakt. Ik vind ook dat we met z'n allen ervoor moeten gaan staan en dat we ons uiterste best moeten doen om met alle partijen van de Alderstafel die 510.000 te gaan halen. De succesvolle hinderbeperking van 10% tot 12% in plaats van de afgesproken 5% in het buitengebied is al meegenomen in die berekeningen van 2013 om vast te stellen of 510.000 bewegingen inpasbaar zijn binnen die gelijkwaardigheid. Bij deze berekening is gebruikgemaakt van de meest actuele vlootgegevens die de maatschappijen hebben aangeleverd aan de heer Alders voor zijn marktverkenning. We zitten dus al op het scherpst van de snede om te gaan halen wat we willen halen.

Dan de vraag: komen er klanten naar Lelystad? Dat is eigenlijk wat de heer De Rouwe mij net vroeg. Ik heb begrepen dat gisteren in de hoorzitting een aantal luchtvaartmaatschappijen hun positie hebben toegelicht. De maatschappijen zelf beslissen over het moment waarop zij van Lelystad gebruik gaan maken en onder welke voorwaarden dat gebeurt. Zij doen dat meestal een tot twee jaar van tevoren. Het is volstrekt volgens de verwachtingen dat er op dit moment nog geen maatschappij is die aangeeft van Lelystad gebruik te gaan maken. Ik heb vorige week gezegd dat dat natuurlijk ook de strategie is van partijen. Ik herhaal dat nu, met het risico dat ik weer een aantal lange brieven krijg met een toelichting op hoe partijen daarin staan. Geen van de gehoorde maatschappijen heeft aangegeven tegen het toevoegen van capaciteit op Lelystad te zijn bij het bereiken van de grenzen. Ik heb in mijn brief al aangegeven dat Transavia de first mover zou kunnen zijn en dat is gisteren bevestigd. Verder heeft onafhankelijk onderzoek van de exploitant uitgewezen dat er een markt is voor Lelystad. Mijn toetsing bevestigt dat, maar dat doet eigenlijk ook de hoorzitting van gisteren waarop mensen zeiden: Lelystad is nodig. Uiteindelijk willen alle luchtvaartmaatschappijen de overloop faciliterende hubfunctie in stand houden. Dan kom ik toch weer bij de reden dat wij dit

hele verhaal beginnen, namelijk: 2008, Schiphol, de hubfunctie en de transferfunctie maximaliseren. Dat levert Nederland geld, banen en economische groei op. We willen kijken of we die leisure op een andere plek kunnen krijgen. Hoe gaan we dat doen? Ik heb eerder gezegd dat er interesse lijkt te zijn bij de reiziger. Ik heb net alle ingrediënten gegeven en daaruit blijkt dat het spannend zal worden. Het is echter wel nodig om ervoor te zorgen dat we komen waar we komen. Een luchtvaartmaatschappij die weggaat, komt namelijk niet terug. Ik denk dat ik hiermee ook de vraag van de heer Smaling heb beantwoord over de first mover. Veel Kamerleden hebben vragen gesteld over het netwerk: vindt er mogelijk een aantasting van het netwerk op Schiphol plaats als gevolg van de ontwikkelingen van Lelystad Airport? Ik kan mij heel goed voorstellen dat deze zorg bij de Kamer leeft. Een belangrijke reden om Lelystad te ontwikkelen, is behoud van het netwerk, wat ik de hubfunctie noem. Daarom is het voor mij belangrijk dat de ontwikkeling van Lelystad gebeurt door dezelfde exploitant als die van Schiphol. Dat is de Schiphol Group. Die heeft er ook zelf belang bij dat Lelystad zodanig wordt ontwikkeld dat het netwerk niet wordt aangetast, want zonder dit uitgebreide netwerk zou Schiphol lang niet zo'n grote luchthaven zijn als die nu is. We hebben een geleidelijke ingroei van capaciteit nodig. Dat geeft de mogelijkheid om de luchtverkeersleiding geleidelijk in te regelen en de ontwikkeling van Lelystad af te stemmen op de ontwikkeling van Schiphol. In relatie tot de mogelijke aantasting van het netwerk wordt nogal eens gewezen op de komst van de lowcostmaatschappijen op Lelystad; geen charter, is er gezegd. Het is inderdaad te verwachten dat deze maatschappijen ook in Lelystad geïnteresseerd zijn. Ik heb al eerder aangegeven dat die een overloopfunctie krijgt. Ik heb ook aangegeven – de woordvoerder van D66 is er niet meer, maar ik zeg het voor degenen die hiernaar luisteren – in reactie op de expliciete vraag van mevrouw Van Veldhoven of die daar geweigerd worden, dat dat vanuit het oogpunt van mededinging niet kan. Het belangrijkste is evenwel dat we de overloop, de groei van Schiphol, faciliteren op Lelystad. Lelystad is geen doel op zich maar een middel. De heer De Rouwe heeft dat net gezegd en ik heb daar vier uitroeptekens achter gezet. Wij vinden elkaar dus twee keer vandaag. Bij de lowcostmaatschappijen gaat het veelal om passagiers die op vakantie gaan. Uit de cijfers van de afgelopen jaren blijkt dat de meest aangeboden bestemming op regionale Nederlandse luchthavens, waar deze maatschappijen op vliegen, zonbestemmingen betreffen. Ik weet dat als geen ander want ik maak daarvan ook zelf gebruik. Dat zijn dus niet de zakelijke passagiers en bestemmingen die zo belangrijk zijn voor dat hubnetwerk op Schiphol. Uit onderzoek is gebleken dat nieuwe bestemmingen, vanaf andere regionale luchthavens, niet hebben geleid tot afname van het aantal passagiers op Schiphol. Ik begrijp de zorg en ik vind het belangrijk dat we de relatie tussen het verkeer op Lelystad en Schiphol goed in de gaten houden. Ik denk dat juist die geleidelijke ingroei en die afstemming helpen om tijdig bij te sturen en om tijdig te voldoen aan de ingroei.

De heer Graus heeft ook gevraagd naar de overloopfunctie. Hij zei: is er wel sprake van een overloopluchthaven als maatschappijen die nu niet geïnteresseerd zijn in Schiphol daarheen gaan? Ik heb net al betoogd dat een deel van de vakantiereizigers in de toekomst niet via Schiphol maar via Lelystad gaat reizen. Het gaat dus niet alleen om vliegtuigmaatschappijen die nu op Schiphol zitten, maar ook om het opvangen van de groei van de luchtvaart. In de basis blijft dat de overloop van Schiphol. De heer De Rouwe noemde dat de zesde baan. Zo ver ben ik nog niet. Het is echter voor mij wel een twin airport.

Ik kom te spreken over de MKBA, de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Daarover had met name mevrouw Van Tongeren een vraag. De quickscan MKBA is gemaakt; dat is de update van de quickscan MKBA die in 2008 ten grondslag lag aan het toenmalige kabinetsbesluit. Aannames,

vereenvoudiging en analyses zijn onvermijdelijk, maar met deze beperking is rekening gehouden door een aantal gevoeligheidsanalyses uit te voeren en door met bandbreedtes te werken. Mevrouw Van Tongeren vraagt of het allemaal wel goed gaat als dat op quickscans gebaseerd is. Of misschien vroeg de heer Smaling daarnaar. In de begeleidingsgroep hebben ook het CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving gezeten om kritisch mee te kijken. Ik vond dat heel belangrijk, want daardoor hebben we ondersteuning gekregen en goed kritisch kunnen kijken hoe die quickscan gedaan kon worden. Ik ben het met u eens dat een volledige MKBA ongetwijfeld nauwkeurigere cijfers oplevert. Ik ben er evenwel ook van overtuigd dat de conclusie niet zal veranderen. Daarvoor zijn nu juist die gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Ik vind het heel belangrijk dat de CPB-methodiek de conclusies daarin ondersteunt. Het PBL doet dat ook. Daarmee is het een solide geheel geworden. De resultaten van de MKBA zijn positief want in het basisscenario ligt het positieve saldo van baten en kosten tussen 0,2 en 5 miljard. Het gaat dus ook om meer dan 50 tot 250 banen. Ik kom daar zo direct nog op terug. Voorts is gekeken naar de effecten op de toeristische en recreatieve sector. Die zijn per saldo neutraal.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren doet haar laatste interruptie in dit debat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Emeritus prof. Reijnders zei gisteren specifiek over de uitstoot van vliegtuigen dat er alleen naar normaal CO₂ gekeken is, niet naar SO_x en evenmin naar de extra effecten die vliegtuigen opleveren. Hij heeft mij zo'n pak papier gegeven met de meest recente onderzoeken van de laatste twintig jaar op dit onderwerp die geen van alle aangehaald worden. Ze staan niet in de voetnoten. Hij was daar ronduit vernietigend over, en dat is prof. Reijnders zelden.

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

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wat ik net ook vroeg: of er niet gewoon een echte, volwaardige MKBA moet komen in plaats van deze sweetheart quickscan MKBA, waarin recente inzichten, van de laatste twintig jaar – dus niet de afgelopen week – op het gebied van klimaat en milieu worden meegenomen. Het gaat ook om de kwaliteit van de landbouwproducten daar, om de stikstofuitstoot en om de enorme bijdrage aan klimaatverandering door de luchtvaart, die in Nederland stelselmatig onderschat wordt. Ik geef de Staatssecretaris met deze langere vraag de mogelijkheid om met haar ambtenaar een antwoord voor te bereiden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Twee dingen: MKBA en m.e.r. De heer Reijnders heeft ook een aantal opmerkingen gemaakt over de m.e.r. Mevrouw Van Tongeren haalt er een aantal aan. Ik heb die opmerkingen gehoord. Hij heeft kritiek op twee punten: de klimaateffecten en de luchtkwaliteit. Voor de luchtkwaliteit zijn de meest recente modellen gebruikt. De m.e.r. is dus niet gebaseerd op inzichten van twintig jaar oud. De klimaateffecten zijn niet bekeken omdat het niet uitmaakt of de vluchten aan Schiphol of aan Lelystad worden toegevoegd. Ik deel dus niet de opmerking van de heer Reijnders hierover. Uiteraard laat ik de m.e.r. nog toetsen door de Commissie voor de m.e.r. Ik denk dat de Commissie ook de hoorzitting heeft gehoord en de punten van de heer Reijnders. Ik wacht eerst de uitkomsten van de Commissie voor de m.e.r. af en die betrek ik dan weer in verdere besluitvorming. Is de quickscan wel goed genoeg? Het gaat om een private investering en een MKBA is hiervoor niet gebruikelijk. Omdat destijds met het Aldersakkoord een quickscan MKBA is uitgevoerd, heb ik deze laten updaten. Ik

vind het belangrijk om dat in een proces te doen en dat daarbij het CPB en het PBL worden betrokken. Het is niet een kunstje voor de leuk en het is al zeker geen sweetheart quickscan MKBA. Die term laat ik voor rekening van mevrouw Van Tongeren. Ik denk dus dat ook hier heel zorgvuldig is gehandeld.

Ik kom nog even op de cijfers werkgelegenheidscijfers voordat ik verder inga op de m.e.r. Uit het ondernemingsplan blijkt dat uit het vervoer van 1 miljoen passagiers 400 banen ontstaan. Dit worden 2.500 banen bij 4,5 miljoen passagiers. Het gaat om werkgelegenheid in de regio. Het is overigens een regio met een relatief hoge werkloosheid. In de MKBA wordt ook gekeken naar de lange termijn en de verschuivingen tussen banen. Bovendien wordt ervan uitgegaan dat banen ook ergens anders ontstaan. Dit netto-effect op de lange termijn ligt lager maar het zijn nog steeds extra banen. Op het punt van extra banen vind ik het heel belangrijk dat er ook in de regio naar wordt gekeken. De regio heeft onderzoek laten doen. Het is namelijk ook de regionale arbeidsmarkt die daar baat bij heeft. Tussen de prognoses die mevrouw Van Tongeren schetst en mijn prognoses zit inderdaad verschil.

Ik kom te spreken over het klimaat en de m.e.r. Het doet mij goed dat mevrouw Van Tongeren en mevrouw Ouwehand toch even «gas geven» op klimaat. Ik had al tegen mevrouw Ouwehand gezegd dat die dingen naast elkaar leven. Ja, ik heb twee hersenhelften; ik geloof dat ieder mens die heeft. Ik denk dat mevrouw Van Tongeren doelt op het feit dat het twee totaal verschillende belangen lijken te zijn. Infrastructuur en milieu zitten echter in één departement. Ik vind het ook heel goed dat we dingen bij elkaar kunnen brengen, als het gaat om lucht, geluid, investeringen en economische ontwikkelingen versus milieu. Ik vind niet dat je moet stoppen met ontwikkelingen in de luchtvaart en dat daarmee per definitie het milieu is gediend. Belangen worden tegen elkaar afgewogen. Ik vind het heel belangrijk dat op het punt van milieu en klimaat argumenten aan de voorkant worden gedeeld, in de planfasen en aan de voorkant van ontwikkelingen. Dat moet niet gebeuren aan de achterkant, vanuit de lastige invalshoek. Er moet steeds goed worden afgewogen hoe economische ontwikkeling en milieuvraagstukken naast elkaar kunnen worden gezet. Ik denk dat dat ook heel nadrukkelijk is gebeurd bij de ontwikkeling van Schiphol. Als het gaat over klimaat, en ik kijk naar de luchtvaartsector en de CO₂-doelen, in de hoop dat we zo snel mogelijk een internationaal ETS-systeem krijgen voor de luchtvaart, dan zie ik de luchtvaart daarin bewegen. Het zal een van de eerste internationale sectoren zijn die dit soort afspraken maakt. Ik ken ook de ambitie, en het zou mij ook een lief ding waard zijn, om de scheepvaart daar achteraan te laten komen. Daar zet ik mij voor in. Dat is ook bekend. Tegelijkertijd probeer ik heel realistisch te zijn en te kijken hoe je zaken optimaal naast elkaar kunt regelen: stillere en schonere vliegtuigen, zorgen dat de belangen van natuur, mens en werk steeds worden afgewogen. In dit land vinden we het normaal om dat te doen. Twee maanden geleden was ik in Brazilië. Daar heb ik uitgelegd wat een Alderstafel is en hoe we milieu en andere onderwerpen betrekken in onze besluitvorming. Ik kan u zeggen dat wat wij inmiddels normaal vinden en eigenlijk steeds verder proberen te verfijnen, andere landen sprakeloos doet toekijken. Zij zijn onder de indruk van de wijze waarop wij daarmee omgaan.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De Staatssecretaris kan zo'n verhaal pas afsteken als zij goed onderbouwd met deze Kamer deelt hoe we de benodigde klimaatdoelstellingen gaan halen. Iedereen kan altijd zeggen «innovatie, schoner en stiller» maar om een vliegtuigje op relatief schone brandstof, namelijk afgewerkt frituurvet, van Amsterdam naar New York te laten vliegen, moet acht jaar lang, iedere dag patat worden gegeten. De Staatssecretaris zegt dat zij realistisch is, maar hoe realistisch is het dat zij het totaal van onze vervoersbewegingen, met vliegen als een van de

meest milieubelastende, binnen de grenzen van wat we qua klimaatverhoging nog aankunnen weet te krijgen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Op het punt van klimaatambitie heeft Nederland ingezet op minimaal 40% CO₂-reductie. In de luchtvaart zetten wij ons ervoor in dat daar inderdaad met andere brandstof wordt gevlogen. Dat is ook een van de redenen dat ik naar Brazilië ben geweest. Ik heb daar niet alleen met de luchtvaartsector gesproken maar samen met de luchtvaartsector met de klimaatgezant gesproken. Brazilië is een land dat vooroploopt in de hernieuwbare energie en de vraag is hoe zo'n koppositie gecombineerd kan worden met de ambities die wij hebben voor het gebruik van andere brandstoffen; KLM was bij mij maar de luchthaven Schiphol ook. Wij proberen stappen te zetten die ervoor zorgen dat we het milieu steeds beter kunnen beschermen, ook als het gaat om vliegbewegingen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik houd de Staatssecretaris nogmaals voor: stappen zetten is niet genoeg. Er zijn harde kaders om de maximale opwarming van 2°C van de aarde te halen. Daarmee krijgen we al behoorlijk wat problemen; dat gaan we niet halen. We kunnen dus niet blijven vasthouden aan het beleid dat eigenlijk neerkomt op: we doen het steeds ietsje minder slecht en daar zijn we nog trots op ook. Ik wil dat de Staatssecretaris aantoont hoe we, met de stappen die zij zet, binnen die doelen gaan blijven. Dat heeft zij tot nu toe niet gedaan dus ik kan haar verhaal gewoon niet aannemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het toch wel prettig dat we elke keer dit gesprek voeren. Ik denk namelijk dat dat goed is, in dit geval in relatie tot de luchtvaart. Ik zou het ook graag met u voeren in relatie tot alle andere sectoren en economische ontwikkelingen. Ik zie in de luchtvaartsector dat KLM vooroploopt en dat we ambitie hebben. Mevrouw Ouwehand zegt dat het steeds een beetje minder slecht gaat, maar ik zie het glas als halfvol. Ik denk dat we steeds een stapje de goede kant opgaan.

De heer Smaling had zorgen over de m.e.r.; hij gebruikte dat woord geloof ik ook. De m.e.r. is opgesteld op basis van de meest recente inzichten. Daarin zijn ook de nieuwe ontwikkelingen meegenomen. De effecten van emissies van fijnstof zijn uitvoerig onderzocht. Ik twijfelde eraan of fijnstof meegenomen was en dat is het geval. Ook met de PAS is rekening gehouden. In de PAS is voorzien in ruimte voor de stikstofdepositie door de luchthaven Lelystad.

Ik kom te spreken over de vogelaanvaringen. In de m.e.r. is aandacht besteed aan de vogels, met name aan vogels die bij Lelystad rusten en foerageren. Het beeld is dat er geen sprake is van een zeer problematische uitgangssituatie. In de komende jaren zal als gevolg van algehele inzet op de reductie van overzomerende ganzen de situatie waarschijnlijk nog verder verbeteren. Indien noodzakelijk zal de ervaring die nu op Schiphol wordt opgedaan, worden benut om een zo effectief mogelijke aanpak van Lelystad te realiseren. Er is dus op dit moment geen reden om aan te nemen dat Lelystad geconfronteerd zal worden met onaanvaardbare en onbeheersbare risico's. Voor de hogere luchtlagen is geen nader onderzoek gedaan, enerzijds omdat de invloed van de ligging van de luchthaven daarop veel minder invloed heeft en anderzijds omdat we daarop geen directe beheersmaatregelen kunnen nemen.

Mevrouw Ouwehand stelde een principiële vraag die neerkomt op niet vliegen als de veiligheid niet 100% is door het risico op vogelaanvaringen. Ik realiseer mij dat het risico van een vogelaanvaring altijd blijft bestaan. Ik zou in die zin het betoog van de heer Graus kunnen herhalen. Het is onmogelijk om een vogelaanvaring uit te sluiten.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De Staatssecretaris legt mij een verkeerde uitspraak in de mond. Ik heb gezegd: niet een nieuw vliegveld aanleggen. De Staatssecretaris zegt «niet vliegen», maar dat is net even wat anders.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik wijs u erop dat uw interrupties op zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Ouwehand houdt van nauwkeurigheid en daar houd ik ook van. Mijn uitgangspunt is dat de vluchten op Lelystad geen groter risico mogen kennen dan de vluchten op Schiphol. Mevrouw Van Tongeren heeft expliciet gevraagd waarom de alternatieven bij Dronten zijn afgewezen. In het advies van de Alderstafel is ruimte gevraagd om de ligging van de routes bij Dronten te optimaliseren door middel van experimenten. Die ruimte geef ik. Het gaat om het zoeken naar het optimale midden tussen Swifterbant-Dronten en Biddinghuizen-Dronten. Daar wordt goed naar gekeken. We hebben eerder ook in de buurt van Schiphol conflicten gehad over routes. Daar is steeds weer opnieuw naar gekeken en die zijn verder geoptimaliseerd. Ik denk dat het belangrijk is voor de bewoners. Over de wijk Floriande is uitgebreid gesproken. Daar is nog een paar keer goed naar gekeken. Dat is geoptimaliseerd. Je kunt geen gehinderden uitsluiten, maar je kunt een en ander wel minimaliseren.

Er is nog een aantal vragen gesteld over diverse onderwerpen rond Lelystad. De heer Van Meenen van D66 vroeg om een reactie op de kritiek over de baanlengte. De luchthavenexploitant is primair aan zet om een aantrekkelijk aanbod te doen aan luchtvaartmaatschappijen. De exploitant kan de gebruikers verleiden om naar Lelystad te gaan door prijsbeleid en een adequaat faciliteitenaanbod. De geboden faciliteiten moeten aansluiten bij de wensen van de toekomstige gebruikers. Een van de concrete voorbeelden daarvan is de wens voor een start- en landingsbaan van 2.400 meter. Er zijn maatschappijen die een nog langere baan willen. Uit het ondernemingsplan Lelystad blijkt dat met een baanlengte van 2.400 meter heel Europa kan worden bediend. Wij denken dat er genoeg maatschappijen zijn waar dit voldoende voor is, afgaande op Schiphol. De heer Elias heeft gevraagd of het proces nog een beetje op orde ligt tot 1 november en welke beren ik nog op de weg zie. Mijn planning is nog steeds om per 1 november van dit jaar een luchthavenbesluit te hebben. Ik realiseer mij dat dat tijdschema heel krap is. Mevrouw Kuiken zei al wat over processen; zij zei dat het altijd heel spannend is of dat allemaal goed gaat. Tot nu toe is het gelukt met de inzet van alle betrokken partijen. Er wordt in korte tijd heel veel werk verzet. Er kunnen echter inderdaad beren op de weg komen. Enkele onderdelen van het proces heb ik niet zelf in de hand. Ik denk bijvoorbeeld aan de advisering door de Commissie voor de m.e.r. Dat is aan de Commissie voor de m.e.r. Ook denk ik aan de Raad van State. Dat zijn allemaal instellingen die ook hun ding doen in het proces en een factor zijn. Deze externe factoren zouden vertraging kunnen opleveren. Ik denk dan niet gelijk aan vele maanden, maar aan weken of één of twee maanden, maar dat zal ik moeten bezien. Ik ga er in ieder geval nog niet van uit en ik blijf mij inzetten voor een luchthavenbesluit voor Lelystad in november. Tegen de heer Bisschop, die inmiddels weg is, zeg ik: dat blijf ik ook zorgvuldig doen.

De heer De Rouwe vraagt wanneer de Kamer geïnformeerd wordt, voorafgaand aan het moment dat de schop in de grond gaat. De ontwikkelingen van de luchtvaart op weg naar de 90% en verder worden jaarlijks in beeld gebracht in de gebruiksprognose Schiphol. Deze wordt besproken met de omgevingspartijen aan de Alderstafel. De documenten en jaarverslagen van de Alderstafel worden jaarlijks doorgestuurd naar de Tweede Kamer. Die geven inzicht in het moment waarop de 90% aan de orde is. Ik kan mij voorstellen dat de Kamer dat moment gebruikt om een debat te voeren – maar daar ga ik niet over – omdat zij de informatie op dat moment krijgt.

De heer De Rouwe heeft gevraagd waarom er nog geen deal is met de boeren over de effecten op de landbouw. Hij vraagt wanneer die deal komt. In de afgelopen maanden is met de boeren overlegd over het monitoren van de effecten en over een regeling van de nadeelcompensatie. Ik heb zelf ook met de boeren gesproken, enkele weken geleden. Ik heb begrepen dat de Kamer gisteren een vertegenwoordiger van de Commissie van Direct Omwonenden (CDO) heeft gehoord. Die commissie heeft recent met mij afspraken gemaakt en heeft er vertrouwen in dat er goede afspraken gemaakt kunnen worden. Mijn voornemen is om deze regeling in september, in ieder geval voor het luchthavenbesluit, rond te krijgen. Ik wil mij daar volledig voor inzetten. Je ziet dat mensen twijfels hebben, of vrees, of vragen, en ik zal dan ook mijn best doen om dat voor november, en het liefst in september, geregeld te hebben.

De heer De Rouwe heeft gezegd dat de omwonenden bang zijn om 's nachts wakker te liggen. De luchthaven Lelystad zal tussen 23.00 uur en 6.00 uur gesloten zijn. Tussen 23.00 en 24.00 kunnen er nog vliegtuigen aankomen en vertrekken als er technische omstandigheden zijn die daartoe nopen en vertraging opleveren. Dat zijn dus incidentele omstandigheden. Meer is echt niet toegestaan. Duidelijker kan ik niet zijn. Het vliegveld is dicht tussen 23.00 en 6.00 uur. Die eventuele uitloop tussen 23.00 en middernacht moeten incidenten zijn. Dat wordt dus niet op voorhand ingepland. Een incident is een incident. Ik heb net begrepen dat er op de Wadden windhozen voorbijkomen en dat daar van alles gesloten wordt. Dat noem ik een incident, maar een technisch mankement is dat ook.

De heer **Graus** (PVV): Dit is precies wat ik al dacht in eerste termijn toen ik een VAO aankondigde. Ik blijf dat ook volhouden. Ik moet hierop nu reageren want het is een heel belangrijk punt. Straks komen er andere dingen waarop ik niet kan reageren en daarvoor wil ik mijn verzoek graag in een motie gieten. Ik weet dat de moties van de PVV het vaak niet halen maar ze hebben wel een aanjagende functie want vaak worden ze een paar weken later overgelaten door de regering of door andere Kamerleden. Ik wil niet straks met een natte bilnaad bij de parlementaire enquêtecommissie zitten dus daar dek ik me ook tegenin. De Staatssecretaris zegt dat er geen verkeer mag zijn tussen 23.00 uur en 6.00 uur 's morgens. Hoe moet dat dan met maatschappijen als Corendon en Arke die met name gebruikmaken van de nachtelijke uren? Hoe moet dat in zijn werk gaan? Die mensen kunnen toch niet hun kist daar de hele nacht laten staan? Zij kunnen dan helemaal niet meer concurrerend zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit is de afspraak van Lelystad. Het aantal nachtvluchten op Schiphol is ook naar beneden gegaan. De trend van nachtvluchten gaat in heel Europa naar beneden. Dit zijn de afspraken die gemaakt zijn en daar houden wij ons aan. Ik kom nog even terug op de incidenten naar aanleiding van een vraag van de heer De Rouwe. Vergelijkbaar is dat er in Eindhoven in één jaar vijf vluchten zijn geweest die door technische mankementen of door omstandigheden buiten de openingstijden op Eindhoven zijn geland. Daarmee geef ik een indicatie van het aantal keren dat dat gebeurt.

De heer **Graus** (PVV): Ik moet mijn vervolgvraag inzetten om te voorkomen dat straks een andere vraag niet wordt beantwoord. Wat gaat er gebeuren met dat dubbele onderhoud en die crewopsplitsing? Hoe moeten de leisure airlines dat gaan doen? Ze mogen niet meer tussen 23.00 en 18.00 uur. Hoe gaan ze dat dan doen? Moeten ze de crews gaan opsplitsen? Hoe gaan zij dat doen met het dagelijkse, wekelijkse en maandelijks onderhoud?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet dat u zo weg moet, maar daar kom ik zo op terug.

De **voorzitter**: Er komt een antwoord op de vraag. U moet alleen nog even wachten.

Staatssecretaris **Mansveld**: De vraag van de heer Graus over de luchtverkeersleiding heb ik beantwoord. De heer Elias heeft gevraagd of general aviation ondergesneeuwd geraakt en of I en M in overleg wil gaan met die club en de provincie. De uitwerking van de consequenties en oplossingen voor de general aviation is een van de afspraken die gemaakt zijn aan de Alderstafel. Er wordt voor de komende jaren een plan van aanpak uitgewerkt. De afbouw van de general aviation wordt stapsgewijs vormgegeven. Er blijft ook in de eindsituatie nog een substantieel deel van de huidige general aviation op Schiphol behouden. Ik zeg «een substantieel deel». Dat betekent: niet alles. Ik heb al eerder gezegd dat ik het ook belangrijk vindt dat de provincies en de general aviation met elkaar in gesprek gaan. Ik zie daar ook op toe want ik ken het belang daarvan en ik ben ook blij dat de heer Elias daarop elke keer weer de aandacht vestigt.

Op de vraag van de heer Graus kom ik zo terug want het antwoord daarop zat niet in mijn mapjes.

Ik kom op Eindhoven. Het is wel duidelijk waar de Kamer zich zorgen over maakt. Ik zal even het geheel schetsen van de vier en acht vluchten tussen 23.00 uur en 24.00 uur. Ik heb aangegeven dat de ontwikkelingen van Eindhoven, want er zijn 10.000 vluchten extra bijgekomen, van groot belang zijn, ook in relatie tot Schiphol. Daarbij is het van belang dat de vliegtuigen gestationeerd zijn op Eindhoven en daar voldoende slagen kunnen maken. Ik heb begrepen dat gisteren tijdens de hoorzitting het belang hiervan is bevestigd door wetenschappers. Deze gestationeerde vliegtuigen moeten net als op alle andere regionale luchthavens in Nederland, inclusief Lelystad, minimaal 17 uur kunnen vliegen. In het Aldersadvies Eindhoven is onbenoemd gelaten hoeveel landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur voor de gestationeerde vliegtuigen in de tweede fase toegestaan zouden moeten zijn. Dit aantal zal in ieder geval niet hoger zijn dan het aantal waarvan de milieueffecten zijn bepaald in het luchthavenbesluit. Om de milieueffecten van het vliegen op Eindhoven, conform het Aldersadvies in beeld te kunnen brengen, moest in de m.e.r. een aanname worden gedaan voor het maximaal aantal landingen tussen 23.00 en 24.00 uur in de tweede fase. Gelet op de verwachte ontwikkelingen is toen voor de tweede fase uitgegaan van maximaal acht landingen tussen 23.00 en 24.00 uur. Dat betekent dat het te vergunnen aantal vliegbewegingen tussen 23.00 en 24.00 uur in de tweede fase nooit hoger dan acht zal kunnen zijn. Dat past dus binnen de aan de Alderstafel gemaakte afspraken over de geluidscontour. Dit gezegd hebbende, wil ik benadrukken dat omdat sprake is van een militaire luchthaven, deze ruimte niet eerder kan worden gebruikt dan nadat dit expliciet wordt toegestaan via de medegebruiksvergunning. In die zin is de ruimte in het luchthavenbesluit slechts een theoretisch maximum. Er is immers een medegebruiksvergunning nodig. Die ruimte in de medegebruiksvergunning is nadrukkelijk afhankelijk gesteld van de uitkomsten van de evaluatie die in 2015 wordt uitgevoerd. Ik heb de Alderstafel gevraagd om in de evaluatie af te wegen welk maximumaantal slots tussen 23.00 uur en 24.00 uur wordt geadviseerd en om de randgemeenten en de bewoners hierbij een inbreng te laten doen. Hiertoe is gisteren aan de Alderstafel Eindhoven ook besloten. Dat betekent dat de evaluatie wat mij betreft eerst hier op tafel komt, dat het op de Alderstafel Eindhoven besproken blijft worden en dat we vervolgens kijken naar de gebruiksvergunning. In die zin zitten er twee sloten op. Dat kan niet zomaar naar acht vluchten gaan. Er komt een evaluatie. Die leg ik voor aan de Kamer. Na dat besluit

moet dan sowieso nog naar medegebruiksvergunning gekeken worden. Waarom vind ik dit proces belangrijk? Als we de vier meenemen en daarna een nieuw luchthavenbesluit zonder acht aannemen, dan betekent dat dat er later een totaal nieuw luchthavenbesluit moet komen wat minimaal weer een jaar in beslag zou nemen. Deze twee sloten liggen er dus tussen. Er worden geen stappen gezet voordat ik de Tweede Kamer daarover heb gesproken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Allereerst dank voor de toelichting. Die verheldert wel iets. Dat er twee sloten op zitten, wil nog niet zeggen dat het op slot zit. Die acht komen namelijk wel in een vergunning voor het ontwerpvluchtvaartbesluit te staan. De kern is dat bij een gevoelig besluit als dit – dit is een van de meest gevoelige onderwerpen bij dit soort processen – het primaat ligt bij de Alderstafel, niet bij de overheid of bij andere partijen. Onderschrijft de Staatssecretaris dat? Dat is namelijk voor de CDA-fractie van belang. De bewoners hebben recht van spreken, letterlijk en figuurlijk. Dit is wat ons betreft een punt dat aan de Alderstafel thuishoort. Dat hoort niet alvast in procedures die nu gaan lopen te worden opgenomen. Ik begrijp dat het wenselijk is om het vluchtvaartbesluit niet opnieuw te hoeven nemen. Ik heb daar ook oog voor, maar het primaat ligt bij de Alderstafel.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, de Alderstafel brengt advies uit. Ik zorg dat de zaak ook hier in de Kamer wordt neergelegd, en dat de evaluatie dus hier komt. De medegebruiksvergunning wordt pas daarna afgegeven. Die stappen op die manier: ja.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wanneer verwacht de Staatssecretaris dat dit naar de Kamer komt en kan zij toezeggen dat als de Alderstafel er niet uitkomt, deze conclusie niet getrokken kan worden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp dat dat in juni 2015 gebeurt, dus over een jaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn tweede vraag van net was dat als de Alderstafel er niet uitkomt, er ook niet een dergelijke conclusie getrokken kan worden.

Staatssecretaris **Mansveld**: De Alderstafel brengt een advies uit en het advies zou dan zijn dat men er niet uitkomt. Dan is er een nieuwe situatie. Ik vind het belangrijk, en dat heb ik tegen de omwonenden en de boeren gezegd en dat zal ik via u ook zeggen tegen de mensen in Eindhoven, dat mensen aan tafel zitten en blijven zitten. Het gaat over marges, over kleine dingen. Kleine dingen lijken misschien wel klein maar zijn eigenlijk misschien wel heel groot. Ik vind het belangrijk dat het aan de Alderstafel gebeurt. Het is mij een lief ding waard dat de Alderstafel daar ook uitkomt. Ik moet zeggen dat als ik kijk naar de ervaringen die we in de breedte met het begrip Alderstafel hebben, ik blij ben dat men er vaak uitkomt. Ik kan daar nu niet op vooruitlopen, maar als er een gedeeld Aldersadvies komt, dan zullen we het daar op dat moment mee moeten doen. Dat komt dan ook hiernaartoe.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik stel een korte vraag. Ik moet eerlijk zeggen dat ik het best ingewikkeld vind. Stel dat de Alderstafel zegt dat het er niet acht maar zes of vier moeten zijn. Wat gebeurt er dan met het vluchtvaartbesluit?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het vluchtvaartbesluit blijft dan hetzelfde maar de ruimte is dan maximaal vier of zes, wat u zegt. Dat staat dan in de vergunning die daarna nog afgegeven moet worden en die leidend is.

Daarom vind ik de vergunning zo belangrijk. Daarmee wordt het geëffectueerd op de wijze waarop we het geëffectueerd willen hebben.

De heer **Elias** (VVD): Nog even voor alle duidelijkheid: u heb theoretisch de ruimte nodig om überhaupt het gesprek te kunnen voeren en als het dan twee wordt, dan wordt dat vastgelegd in de vergunning. Het kan ook drie, vier, vijf of zes worden, als dat maar aan die Alderstafel wordt besloten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat klopt. Het is een vergunning die het Ministerie van Defensie moet afgeven.

Dan is de vraag waarom niet is gekozen voor een sterkere beperking van de openingstijden. De heer Bisschop gaf daarbij aan dat hij het om hem moverende redenen zou waarderen als de zondag er nog uit werd geschrapt. Ik begrijp dat mevrouw Ouwehand om heel andere redenen dezelfde wens had. De afspraken over de openstellingstijden in het weekend zijn door de Alderstafel Eindhoven opgenomen in het Aldersadvies Eindhoven. Aan de Alderstafel is een afweging gemaakt om de openstellingstijden in het weekend te verruimen naar zeven uur zodat een rendabele exploitatie kan worden bewerkstelligd. Het Aldersadvies is in december 2010 overgenomen door het kabinet en in 2011 door de Kamer. Vervolgens is uitvoering gegeven aan deze besluiten in het ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven.

De heer Smaling heeft gevraagd of de ov-bereikbaarheid kan worden verbeterd. De heer Smaling smokkelt zo af en toe een beetje in relatie tot het spoor.

De **voorzitter**: Ik snap dat de heer Smaling lichtelijk verleid wordt tot een reactie, maar dat is natuurlijk niet de bedoeling van dit debat. Maar vooruit.

Staatssecretaris **Mansveld**: In het lopende MIRT-onderzoek Brainport Avenue wordt bekeken of een station bij Eindhoven Airport mogelijk en wenselijk is en onder welke voorwaarden. In het bestuurlijk overleg dat ik zal hebben in oktober 2014 zullen daarover uitspraken worden gedaan. Daarnaast is voor de korte termijn een aanvullende maatregel getroffen waarbij sinds juni 2013 sprake is van een rechtstreekse shuttleverbinding tussen station Eindhoven en Eindhoven Airport.

Mevrouw Ouwehand heeft gevraagd hoe het verder gaat met Twente. Ik heb kennis genomen van het voorstel van de regio om te stoppen met de commerciële luchthaven om vier alternatieve scenario's uit te werken. Ik wacht nu eerst de besluitvorming van de provinciale staten van Overijssel af en de gemeenteraad van Enschede. Die vergaderingen vinden deze week plaats. Naar aanleiding daarvan zal ik in overleg gaan met de regio over de ontstane situatie. Dat heb ik ook zo afgesproken in de bestuurs-overeenkomst. In dat overleg zullen we naar de consequenties voor de lopende procedure voor de vaststelling van het luchthavenbesluit kijken en bezien of er een rol is van mijn ministerie in relatie tot de alternatieve scenario's. Ik vind het lastig om daar nu op vooruit te lopen omdat nu eerst de gemeenteraad en de Staten aan zet zijn.

Mevrouw Van Tongeren vraagt mij om een bevestiging dat luchthaven Twente als militaire luchthaven per 1 november 2014 definitief komt te vervallen. Dat kan ik niet bevestigen. Het Ministerie van Defensie heeft een wetsvoorstel ingediend waarmee wordt geregeld dat de termijn waarop de militaire aanwijzingen verlopen wordt verlengd tot 1 november 2016, dus ook die voor Twente. De huidige militaire aanwijzing loopt tot 1 november 2014. Dat geldt ook voor de verleende ontheffingen aan de vier civiele gebruikers van de luchthaven. Zodra de aanwijzing voor Twente is verlengd, kunnen de bestaande gebruikers nieuwe ontheffingen aanvragen bij het Ministerie van Defensie. Als Defensie deze verleent,

kunnen deze gebruikers voorlopig doorvliegen. Om de bestaande mogelijkheid van gebruik te behouden, is hiervoor gekozen totdat duidelijkheid is over de toekomst van de luchthaven. In de tussentijd is er geen verandering van bestaand gebruik.

De heer Smaling heeft nog gevraagd naar de uitgaven voor de regionale luchthavens. Ik heb bij brief van 11 december, volgens mij op de vraag van mevrouw Van Tongeren wat er allemaal was uitgegeven aan alle luchthavens, een overzicht daarvan aan de Kamer gestuurd, inclusief onderbouwing. Die heeft de Kamer dus. Ik heb daarin ook geschetst dat de algemene beleidslijn voor de rijksbijdragen voor luchthavens sinds het einde van de vorige eeuw inhoudt dat het Rijk niet rechtstreeks participeert in luchthavens, geen investeringen financiert en niet aan de exploitatie bijdraagt. Deze algemene beleidslijn blijf ik onderschrijven. Die informatie staat dus in de brief van december.

Er is een vraag gesteld over het spoorboekloos rijden tussen Eindhoven en Schiphol. Er is geen hoogfrequente verbinding tussen Schiphol en Eindhoven, een PAS. Er is wel een intercityverbinding. Ook is er een hoogfrequente verbinding tussen Amsterdam-Eindhoven en Schiphol-Arnhem-Nijmegen. Daarin zit ook een hoogfrequente overstap op Utrecht. Ik kom nu even terug op de vraag van de heer Graus, waarop ik nu het antwoord heb. Door de baanlengte op Lelystad is het type vliegtuig dat daar kan landen beperkt. Lelystad krijgt een baan van 2.400 meter waarmee wij ons richten op Europese vakantiebestemmingen – dat heb ik net ook al aangegeven – dus niet op intercontinentaal verkeer. Dat is de hubfunctie van Schiphol die we daar graag willen stimuleren en waarvoor we groeimogelijkheden willen bieden. De maatschappijen die beide typen toestellen hebben, zoals Arke, want die heeft volgens mij nu dat heel grote vliegtuig waarin de heer Graus gevlogen heeft, moeten dus eerst extra kosten maken om zich op Lelystad te vestigen. Dat is inderdaad een gevolg van de keuze voor de baanlengte.

Zowel de heer Elias als mevrouw Kuiken heeft vragen gesteld over de recreatieve luchtvaart. In de Luchtvaartnota is aangegeven dat het Rijk gebruikersgroepen van general aviation gericht wil accommoderen. Ik vind dat ook belangrijk; daar is een aantal keren over gesproken. Ik blijf daarover in gesprek met het IPO om te horen hoe dingen zich ontwikkelen. In de Luchtruimvisie is aangegeven hoe het kostengebruik van het Nederlands luchtruim eruitziet. Er is de keuze gemaakt dat in het thema Schiphol de prioriteiten liggen bij het mainport gebonden verkeer. De Kamer kent deze informatie. Daarbuiten liggen echter mogelijkheden om de GA te blijven accommoderen. Mede daarom is het project Toekomstvaste GA Locaties gestart. Het doel van het project is om te onderzoeken waar in Nederland de kostenbestendige mogelijkheden zijn. De Nederlandse Vereniging voor Luchthavens trekt namens de GA-partijen en vertegenwoordigers het proces dat begeleid wordt door een procescoördinator die onafhankelijk van de GA-sectorpartijen en mijn ministerie optreedt. Het is belangrijk om een breed gedragen advies te krijgen waaraan de sectorpartijen een gelijkwaardige inbreng kunnen leveren. De kaders worden gegeven door de Luchtvaartnota en de Luchtruimvisie. Het streven is om het advies in het eerste kwartaal van 2015 gereed te hebben. Ik zal ervoor zorgen dat u dan geïnformeerd wordt over het advies en over de vervolgstappen die worden genomen naar aanleiding van het advies.

Over de brevetten voor de zweefvliegtuigen hebben wij al eerder gesproken. Ik meen dat ik daarover ook schriftelijke vragen heb beantwoord. Hoe dan ook, er zijn nieuwe Europese regels en die maken onontkoombaar een einde aan de zelfregulering die wij hadden en die goed werkte. Dat betekent dat ik verantwoordelijk wordt. Daarbij controleert niet alleen de Kamer maar ook de EASA of de taak wordt uitgevoerd volgens de regels. Dit noopt ertoe dat de overheid zelf de verantwoordelijkheid neemt. Ik kan dus niet anders dan dit besluit nemen,

ondanks het feit dat we constateren dat de zelfregulering bij ons goed werkte. Mevrouw Kuiken zei dat er uitzonderingen zijn in andere landen. Ik wil kijken of dat waar is en of dat mogelijk een weg is die wij willen bewandelen. Als toezegging doe ik dat ik zal kijken of ontheffingen, regels of mogelijkheden in andere landen ook voor ons zouden kunnen gelden en of wij die willen.

Er is gezegd dat eerst € 60 en nu duizenden euro's betaald zou moeten gaan worden voor het brevet. Voor ballonnen en zweefvliegen gaat het niet om duizenden euro's. Ik denk dat mevrouw Kuiken doelt op de extra eisen voor de instructeur van de kleine luchtvaart. Daarvoor geldt dat slechts degenen die beperkte ervaring hebben, een extra opleiding nodig hebben die inderdaad aanzienlijke kosten met zich kan brengen. Het gaat in elk geval niet om de leges die aan de ILT moeten worden betaald.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik kan mij geen Kamervragen herinneren over dit onderwerp, maar er worden veel Kamervragen gesteld dus die kunnen aan mijn aandacht ontsnapt zijn. Ik heb behoefte aan een wat specifiekere kosteninzicht. We hebben het nu over de instructeurs gehad, maar een en ander geldt ook voor de overige brevetten. De informatie die ik krijg, kan ik niet toetsen. Die krijg ik van de sector zelf. Volgens mij helpt het als wij kosteninzicht krijgen. Het zou zonde zijn als een jongen van 17 of 18 jaar van zijn passie een hobby wil maken en wil leren vliegen, maar met veel hogere kosten dan nu geconfronteerd wordt. Ik dank de Staatssecretaris in elk geval voor de toezegging.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is geen enkel probleem om daarvan een overzicht te geven. Ik suggereerde dat u wellicht twee dingen door elkaar haalde. Ik zal ervoor zorgen dat beide in een brief staan zodat dat helder is. Ik weet niet of ik over het tweede wel een brief heb gestuurd, maar herhalen kan nooit kwaad.

De heer Graus zei: ik ken iemand van 65-plus, een ervaren ballonvaarder, maar nu wordt een leeftijdsgrens gesteld. De EU-regels bieden de mogelijkheid om daarvoor uitzondering aan te vragen. ICAO is alleen dringend voor de internationale vluchten. Voor ballonvaarders zijn de nationale vluchten essentieel. Ik zal voor de nationale vluchten dan ook een derogatie aanvragen.

De heren Elias en De Rouwe hebben vragen gesteld over vracht. Ik heb vorig jaar een onderzoek laten uitvoeren naar de ontwikkeling in de luchtvaart. Dat is uitgevoerd door het bureau Districon en besproken met de sectorpartijen, vrachtvervoerders en verladers. Op basis daarvan hebben wij een aantal aandachtspunten bepaald die nader worden uitgewerkt, waaronder een onderzoek naar de ruimte voor zogenaamde full freight. Er is gevraagd om een overzicht hiervan zodat duidelijk wordt hoe een en ander in elkaar zit. Ik vind dat geen enkel probleem. Als er nu een onderzoek loopt, dan zou ik de resultaten daarvan wel willen afwachten, want anders ben ik wel heel veel aan het informeren. Een overzicht van hoe het met de vracht in elkaar zit, ook naar aanleiding van de vragen die zijn gesteld, met de onderzoeken en de stappen die zijn genomen en nog moeten worden gezet, vind ik evenwel geen enkel probleem. Ik zal dat de Kamer doen toekomen.

De heer **Elias** (VVD): Ik drong in mijn termijn aan op het onderzoeken van vergaande liberalisering van de vluchten met louter vracht op Schiphol. Daarop hoor ik geen antwoord.

De **voorzitter**: Dat is een verhelderende vraag, mijnheer Elias. U bent namelijk door uw interrupties heen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat wordt onderzocht. De bedoeling is dat de resultaten daarvan worden gepresenteerd aan de zogenaamde vrachttafel,

in het vierde kwartaal. Daarna informeer ik de Kamer daarover. Deze vraag gaat daar ook in mee. Ik wil de vragen graag in hun geheel bundelen omdat we het dan ook in zijn geheel daarover kunnen spreken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik wil een voorstel doen, of in elk geval een orde vraag stellen. We kunnen wel de kop «flexibilisering» erop plakken, maar als het gewoon gaat over hoe het zit met de vrachtsector in Nederland en wat er goed gaat en wat er beter kan, dan is dat een heel open houding.

Staatssecretaris **Mansveld**: Op die manier worden de onderzoeken ook gedaan. Ik geef hiermee meteen antwoord op de vraag van de heer De Rouwe naar hoe zit het eigenlijk, wat zijn de ontwikkelingen en wat is de visie. Ik vind het evenwel belangrijk om het eerst met de sector en de stakeholders erover te hebben en het daarna naar de Kamer te sturen. Die volgorde lijkt mij de beste. Over het neutraal inkaderen heeft de sector zelf denk ik ook nog wel wat te zeggen.

Ik heb nog een vraag liggen van de heer Van Meenen van D66 over de gezondheid van piloten. Het RIVM legt de laatste hand aan een tussenrapportage. Zodra ik die heb ontvangen, stuur ik die samen met mijn reactie naar de Kamer toe. Zoals eerder vermeld, wordt er ook in EU-verband gewerkt. Die antwoorden zullen dan ook wat langer op zich laten wachten maar komen wel uw kant op.

Ik heb nog twee onderwerpen, die zijn gevat onder het kopje Schiphol overig en het stelsel Schiphol. De heer Van Meenen heeft gevraagd of het stelsel al rijp genoeg is om vast te leggen. Mijn antwoord daarop aan de heer Van Meenen luidt: jazeker. Er is twee jaar geëxperimenteerd. In december en januari is met de Kamer gesproken. Naar aanleiding van debatten is er nog eens extra gekeken naar de transparantie, ook op specifiek verzoek van D66. Ik heb de Kamer daarover ook geïnformeerd. Systemen worden uitgebreid en het verslag van de dag krijgt nog meer aandacht en zal continu worden verbeterd. Wij komen na de zomer nog te spreken over de wet. De heer Van Meenen heeft toen gevraagd, evenals mevrouw Van Tongeren naar ik meen, naar de Rinnooy Kan-normen. Deze normen zijn bepaald. Die zijn ook in alles het uitgangspunt. Zoals ik meldde in de brief van 17 januari zullen in de Omgevingsraad Schiphol de windlimieten worden geagendeerd. Daarover komen we dus nog te spreken.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd wat de gevolgen zijn van het parallel starten en de Rinnooy Kan-normen voor de Buitenveldertbaan. Afgelopen januari hebben wij uitgebreid gesproken over de invloed van de Buitenveldertbaan. Het is de sector alles eraan gelegen om de baan zo min mogelijk in te zetten. De Kamer kent de preferentie op dat punt. Uit alle onderzoeken van deze winter blijkt dat de sector zich daar ook aan houdt. Door het meer inzichtelijk maken van de inzet van de banen is dat ook voor iedereen transparant.

Mevrouw Van Tongeren en de heer Van Meenen hebben ook gevraagd wat de toevoeging van de vier criteria van preferent baangebruik betekenen. Met de toevoegingen van de vier criteria in het informatie- en verantwoordingsstelsel kan de verklaring voor het inzetten van banen nog inzichtelijker worden gemaakt. Hierdoor neemt de transparantie toe, wat ook een wens was van de Kamer. Dit kan leiden tot een hogere vorm, namelijk de 95%. Ik zal dit opnemen in het luchthavenbesluit. Die 95% komt uit een discussie die ik met D66 heb gehad.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter, een kleine onderbreking. Ik moet nu gaan, maar ik heb even een klein puntje van orde dat wel belangrijk is. Ik heb maar twee interrupties. Ik stel een vraag in eerste termijn, maar die wordt niet beantwoord. Vervolgens gebruik ik één van de twee interrupties om de vraag nog een keer te stellen – over splitsing van vervoer

en onderhoud – maar wordt er een ander antwoord gegeven. Ik heb niet gevraagd naar de baanlengte, maar naar de splitsing van vervoer en onderhoud. Het moet niet zo zijn dat ik mijn interrupties vergeef aan vragen die ik al in eerste termijn heb gesteld. Zo werkt het niet.

De **voorzitter**: Tegelijkertijd gaat de Staatssecretaris over haar eigen antwoorden. Bovendien hebt u een VAO aangevraagd. Dat lijkt mij ook een goed moment om dit nog eens aan de orde te stellen.

De heer **Graus** (PVV): Dat begrijp ik ook wel. Ik wilde het punt even gemaakt hebben.

De **voorzitter**: Ik had ook de indruk dat u dat punt wilde maken. Dat hebt u nu gedaan. We zien u terug bij het VAO en ik wens u een goed debat elders. Dat geldt natuurlijk ook voor mevrouw Van Tongeren. Ik geef het woord weer aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter, ik laat nog even nakijken wat de vraag was van de heer Graus. Ik zal ervoor zorgen dat het antwoord daarop terechtkomt bij de heer Graus. Ik check dat even voor hem. Wat is de intrinsieke motivatie om volgens de regels te vliegen? Dat is eigenlijk een intrigerende vraag. Ik denk wel vaker: wat is de intrinsieke motivatie? Voor alle mensen die bij Schiphol zijn betrokken, geldt natuurlijk één grote, intrinsieke motivatie: vliegen met zo min mogelijk hinder voor de omgeving. Daarmee wordt het maximale, economische model en de markt die er ligt geoptimaliseerd. Alles is gericht op het concreet maken van dat uitgangspunt, met normen, regels en gelijkwaardigheidscriteria. In relatie tot de intrinsieke motivatie is er natuurlijk vorm gegeven aan die gelijkwaardigheidscriteria. Die zijn de basis voor alles wat daarna is gebeurd. Onder die gelijkwaardigheidscriteria ligt de intrinsieke motivatie om het te doen zoals we het doen. Die normen of criteria zijn daarvoor het uitgangspunt.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd of er niet te veel ruimte is in de regels van het nieuwe stelsel. Naar aanleiding van het vorige debat over het nieuwe normen- en handhavingstelsel is nog eens naar de normen gekeken. Uit de analyse blijkt dat het mogelijk was om aanpassingen te doen waardoor er meer verantwoordingsgronden zijn toegevoegd. Voor de overige verantwoordingsgronden geldt dat de inzet van de banen in de regel weliswaar passend is voor de omstandigheden maar dat deze omstandigheden heel weinig voorkomen en op dit moment niet te voorspellen of te operationaliseren zijn in het verantwoordingssysteem. We hebben de vorige keer ook al eens gesproken over het geval van een ontsnapte hond op de baan en wat er dan gebeurt.

Welke bevoegdheden krijgt de Omgevingsraad Schiphol en komt ook het LIB daar op de agenda? De Omgevingsraad heeft een wettelijke adviesstaak en wordt formeel opgenomen in de Wet luchtvaart. Het betreft nadrukkelijk een advies. De Omgevingsraad zal dus niet treden in de bevoegdheden van partijen in de ORS. Dat is het belangrijke. De ontvangen adviezen kunnen altijd gewogen worden. Ook het LIB zal in de Omgevingsraad Schiphol besproken worden.

De heer Van Meenen heeft gevraagd of de registratieplicht voor de ORS kan worden geschrapt. Het is normaal dat mensen die lid worden van de ORS inzicht geven in de partijen namens wie zij spreken. Ik zal erop toezien dat de privacyregels hierbij worden gerespecteerd. Ik vind het echter wel belangrijk, ook gelet op het gewicht van de raad, dat er afspraken worden gemaakt en transparant en duidelijk is wie er spreekt en namens wie dat gebeurt.

De heer Van Meenen, maar volgens mij ook de heer Elias, heeft gevraagd naar de betrokkenheid van gemeenten bij regelgeving over vliegveiligheid, conflicten, ruimtelijke ordening en versoepeling van regels. Als

het gaat om vliegen en bouwen, zijn we binnenshuis natuurlijk nog bezig met de discussie. Er is gesproken over transformatie. Daarop kom ik zo nog terug. De voorbereidingen van aanpassingen van de regelgeving externe veiligheid en geluid lopen in overleg met alle belanghebbenden. Ik vind dat ook belangrijk. De resultaten van het ontwerpwijzigingsbesluit met betrekking tot externe veiligheid en geluid en van het ontwerpwijzigingsbesluit met betrekking tot de vliegveiligheid zullen voorafgaand aan de definitieve vaststelling naar de Kamer worden gestuurd. In de toelichting daarop zal ik expliciet ingaan op de gevolgen voor ruimtelijke ordening. De heer Elias verzoekt mij om nogmaals naar de normen en veiligheid te kijken. Dat gebeurt, dat zal ik doen. Er is een wijziging van het Besluit burgerluchthavens in voorbereiding. Hierin wordt een versoepeling van het ruimtelijke regime in beperkingsgebieden voor veiligheid opgenomen. Ik verwacht situaties als de bomkap bij Twente hiermee in de toekomst te voorkomen. Ik heb ook meegegeven aan de gemeenten rondom Schiphol dat elke keer heel goed gekeken zal moeten worden naar wat er gebouwd wordt op welke plaats en hoe daarbij bijvoorbeeld wordt omgegaan met transformatie. Ik heb daarover gisteren toevallig nog een goed overleg gehad met alle betrokken partijen. Ik moet hierover nog een besluit nemen en ik zal dat in de aankomende weken nemen. Alles overziend, overweeg ik om onder zeer strikte voorwaarden transformatie beperkt toe te staan omdat er nog veel gebouwd moet worden in en rondom gemeenten en Schiphol. We hebben een aantal basisafspraken gemaakt. Ik heb aan de Alderstafel de vraag voorgelegd hoe hiermee moet worden omgegaan. Waar liggen die pijnpunten en hoe neem je mensen mee? De Raad van State heeft recent een uitspraak gedaan in relatie tot een vrij groot project van een kleine 800 woningen over de wijze waarop mensen daarin zijn meegenomen en voorgelicht. Ik denk dat daar alles om draait. Als je van tevoren transparant maakt en laat zien wat je intenties zijn, ook aan mensen die in gebieden gaan wonen waar een vliegtuig overheen kan gaan vliegen, dan doe je goed aan verwachtingsmanagement. Daarover moet je ook duidelijke afspraken maken. De Raad van State is heel duidelijk geweest in zijn uitspraak richting die gemeente. Na de zomer ontvangt de Kamer van mij de beleidsnota mainport en metropool waarin alle gestelde vragen over de relatie luchthaven-metropool aan de orde komen. Dat is best heel spannend want je ziet het met de vlakken als het gaat om het vliegen: hoe ga je daarmee om? Hoe ga je met bouwen om? Die punten komen elkaar continu tegen. Ik vind het belangrijk om daarop een visie te hebben en daarover duidelijkheid te bieden, zowel voor alle wethouders ruimtelijke ordening als alle wethouders die over de luchtvaart gaan. Gesprekken met gemeenten kunnen wat dat betreft totaal verschillend zijn. Ik kan me dat ook voorstellen. Men probeert het beleid immers op elkaar af te stemmen. In oprechtheid denk ik dat ik alle vragen heb beantwoord. Mocht ik er een vergeten zijn, dan op voorhand mijn excuus.

De voorzitter: Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Ik kijk even naar de leden om te zien of er behoefte is aan een korte tweede termijn. Dat is het geval. De woordvoerders krijgen daarvoor twee minuten spreektijd per persoon, in gedachten houdend dat het debat daadwerkelijk wordt afgerond om 14.00 uur. Een kleine interruptie is toegestaan. Het woord is allereerst aan de heer De Rouwe van de CDA-fractie.

De heer De Rouwe (CDA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Voorzover ik heb kunnen meetellen, heeft zij al mijn vragen beantwoord. Ik dank haar daarvoor. Ik heb de Staatssecretaris gehoord over de tegemoetkomingen en de situatie rond Eindhoven en de bewoners, met echt een vol mandaat aan de tafel om de nachtvluchten-discussie met elkaar aan te gaan, waarna het hier komt. Ook heeft zij

goede woorden gesproken over de agrarische sector. Op het laatste moment kwam zij ook nog even te spreken over transformatie. Ik heb echter nog niet veel duidelijkheid over de kosten die gemaakt worden en het pleidooi van een van de first movers die daarover zorgen heeft. Ik ga dat niet afdoen als een pokerspel. Dat zou flauw zijn want er zijn gewoon zorgen. Het gaat over toekomstige ontwikkelingen en in hoeverre die mogelijk zijn. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de kosten niet worden verhaald op de gebruikers of de luchtverkeersleiding? Een ander punt is de discussie over 90% en 95%. Oorspronkelijk heeft Alders afgesproken dat bij 95% de overstap gereed moet zijn. Dat is laatst teruggebracht naar 90% met compenserende maatregelen voor omwonenden. Die compenserende maatregelen zijn heel ruim toegepast: er zou 5% reductie komen maar dat is 12% geworden. Is daarmee ook de 95% een optie als mogelijkheid voor Schiphol om zelf te bewegen. Ik zou daarop graag de duidelijke toezegging horen dat 2018 geen doel is maar een middel en Schiphol dus echt de ruimte heeft om als de cijfers anders lopen dan we verwachten, later te kunnen beslissen. Dat is voor het CDA namelijk van belang. Ja, we gaan over naar Lelystad en dat is een goede en gewogen keuze, maar het is geen doel op zich.

Ten slotte kom ik te spreken over de aangenomen motie-De Rouwe/Geurts (31 936, nr. 183). Ik ga ervan uit dat die onverkort wordt uitgevoerd. De businesscase is gebaseerd op een overloopfunctie van Schiphol. Die motie is wat ons betreft nog niet uitgevoerd. Dat kan en mag pas op het moment dat Schiphol de plannen presenteert en duidelijk wordt wie er overstappen. Ik breng die motie nog even in herinnering bij de Staatssecretaris.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording van de vragen over onder meer de litigieuze vluchten na 23.00 uur op Eindhoven.

Het tweede punt betreft die general aviation. Ik houd er rekening mee dat mensen bepaalde rechten hebben. Zij moeten natuurlijk ergens anders heen, maar ze moeten niet al te gemakkelijk worden weggeduwd. Ik hoor iets over een onafhankelijke begeleider. Ik hoor graag, wellicht nog voor het eerste kwartaal van 2015, tussentijds hoe dat verloopt.

Mijn derde punt is dat van de brevetten. Het werkt nu goed. Laat ons kijken of we onder die Europese regelgeving uit kunnen komen. Dat heeft de Staatssecretaris eigenlijk toegezegd maar niet zo expliciet als ik dat nu formuleer.

Mijn vierde punt zou ik ook gemaakt hebben als mevrouw Van Tongeren dit debat niet had verlaten, gewoon omdat ik van de feiten houd. Er werd gezegd dat het onderzoek van Strategem oud was. Dat is het echter niet. Er is een update beschikbaar van 11 juni 2014. Daarin staat, ik herhaal het nog maar een keer: «Ingeschatte directe werkgelegenheid op Lelystad: 2500 fulltime arbeidsplaatsen». Daar komen indirect nog 80 tot 500 bij. Dat is dus iets anders dan wat wordt beweerd door mevrouw Van Tongeren, namelijk dat het om 50 tot 200 arbeidsplaatsen gaat, nog los van het feit dat dat helemaal niet de kwestie is. De kwestie is natuurlijk dat Schiphol kan groeien en de mainportfunctie kan behouden doordat we dat besluit over Lelystad de facto vandaag hebben genomen met een meerderheid van deze Kamer.

Ik neem er met genoeg kennis van dat er een versoepeling van de veiligheidsnormen aankomt, maar ik zeg wel: sla niet door, Staatssecretaris, let op die veiligheidsnormen. Kijk echter of voor de rare dingen, waarvan ik voorbeelden heb genoemd in mijn eerste termijn, daadwerkelijk versoepeling mogelijk is.

Ik roep de Staatssecretaris ten slotte op om in relatie tot het verwachtingenmanagement gewoon heel duidelijk te zijn. Als mensen in een wijk willen gaan wonen waar vliegtuigen overheen vliegen, wat vaak ook de

prijs van dat huis zal drukken, dan is dat een keuze van mensen. Dan moeten ze niet achteraf gaan zitten piepen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Je zult maar precies voldoende budget hebben voor zo'n huis. Maar goed, dat is zeker hoe de VVD hardwerkende Nederlanders in hun kracht wil zetten.

De heer **Elias** (VVD): Ik ben deze opmerkingen eigenlijk een beetje zat.

De **voorzitter**: Via de voorzitter spreken, mijnheer Elias.

De heer **Elias** (VVD): Mevrouw Ouwehand mag het met mij oneens zijn, maar ik geef gewoon een realistische visie weer. Niemand wordt verplicht om in nieuwbouw te gaan wonen op een plek waar vliegtuigen overvliegen. Dan gaat men maar ergens anders wonen. Als men het voor lief neemt om in een ruimer huis te wonen tegen een lagere prijs dan elders mogelijk is, dan moet men niet daarna gaan zitten zeuren. Dat is alles wat ik zeg. Ik wens verschoond te blijven van dit soort railerende opmerkingen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ja, de heer Elias wil wel vaker wat, maar daar gaan we ons natuurlijk niet naar voegen. Ik heb ook niet gezegd dat mensen verplicht zijn om in een huis te wonen. Ik heb alleen een duiding gegeven van hoe de VVD blijkbaar de budgettaire mogelijkheden van de hardwerkende Nederlanders wenst af te straffen, als mensen alleen de mogelijkheid hebben om zo'n soort huis aan te schaffen.

De **voorzitter**: Mevrouw Ouwehand, dit is uw tweede termijn. Daarvoor hebt u twee minuten. Ik roep het maar even in herinnering.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dank u wel. Ik ga u helpen. Ik moet het debat zo verlaten. Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden. Ik concludeer wel dat de fundamentele vragen niet worden gesteld. De vraag is niet of we het ons kunnen veroorloven om exorbitant milieubelastend gedrag, zoals vliegverkeer, te beperken, maar of we het ons kunnen veroorloven om dat niet te doen. In dat licht mis ik nog steeds een goede klimaatstrategie van dit kabinet. Dat wreekt zich enorm, zeker als het gaat om luchtvaart.

Ik ben niet helemaal gerustgesteld door de antwoorden die de Staatssecretaris heeft gegeven op de vragen over Eindhoven. Ik begrijp dat een VAO is aangevraagd dus dan heb ik nog even de tijd om mij daarop te beraden. Anders dien ik een motie in. Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden. Ik moet het debat nu verlaten.

De **voorzitter**: Ik dank u en wens u succes bij het debat dat u zo meteen gaat voeren. Het woord is aan de heer Smaling van de Socialistische Partij.

De heer **Smaling** (SP): Het is duidelijk dat de Staatssecretaris gewoon doorgaat op de ingeslagen weg en de signalen die de laatste tijd tot ons komen, links laat liggen. Dat mag. Zo'n positie heeft zij ook. Ik maak mij echter zorgen over een aantal aannames. Allereerst de groeiscenario's; ik heb nog even naar die grafiek gekeken. Als we vanuit 2009 redeneren wat de groei tot nu toe is geweest, dan is dat in wetenschappelijke zin gewoon een misdaad. 2009 en 2010 vormen een kuil in de grafiek. Een eerstejaarsstudent statistiek zou kunnen aantonen dat als je op zo'n manier statistiek bedrijft en zegt «er is zoveel groei per jaar», dat valt onder het kopje «how to lie with statistics». Dat is een van de zaken die ik als onderbouwing van het huidige besluit inadequaat vind.

Het vogelverhaal van de Staatssecretaris vind ik evenmin goed genoeg, gelet op wat er allemaal over vogeltrek bekend is en wat de basis voor het besluit is. Daar zit zo'n verschil tussen. In relatie tot de milieueffectrapportage heb ik gehoord wat de Staatssecretaris heeft gezegd. Lucas Reijnders is evenwel een grondlegger van de hele m.e.r.-systematiek. De Staatssecretaris zegt dat de Commissie voor de m.e.r. er nog naar gaat kijken. Deze regering heeft de Commissie voor de m.e.r. grotendeels van de basisfinanciering afgeholpen. Ik heb daar dus erg veel zorgen over. Daarom heb ik gevraagd om al die zaken die onzeker, waaronder de werkgelegenheidseffecten, voor te leggen aan een wetenschappelijke commissie, zoals de NWO of de KNAW, niet aan planbureaus die misschien, ongewild, het idee hebben: we moeten dit besluit onderbouwen. Laat het over aan mensen die helemaal door een onafhankelijke bril kunnen kijken naar al deze aannames. Dat is denk ik echt noodzakelijk om te kunnen besluiten of we het nu doen of later of helemaal niet. Wat Eindhoven betreft, sluit ik me aan bij wat mevrouw Ouwehand zegt: even laten bezinken wat de Staatssecretaris daarover heeft gezegd, dan komen we daar misschien in een VAO nog op terug.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording en voor de toezeggingen die zijn gedaan. Mij rest nog een tweetal vragen. Het is enerzijds positief dat er een heel harde knip zit tussen de evaluatie, de inspraak Alderstafel en de vergunningen zodat er niet zomaar opgerekt kan worden naar acht slots. Ik stel nog wel even de vraag wat de nadelen zijn, behalve een jaar uitstel, van een nieuw luchthavenbesluit als later wordt besloten om naar acht te gaan in plaats van nu.

In relatie tot preferentiegebruik weet ik dat er heel hard getrokken wordt aan het inzichtelijk maken. Ik snap ook dat afspraken net rond zijn. Ik snap echter ook dat de burgers zorgen hebben, die zeggen: er is dan wel inzichtelijkheid, maar hoe komt de luchtverkeersleiding tot een beslissing? De heer Elias sprak in dit verband al over de bomkap en de Zuidas. Daarin zit natuurlijk het eigen mandaat en het aspect van de veiligheid; daar wil ik ook niet aan tornen. Tegelijkertijd zoek ik naar een iets diepere analyse dan alleen de kale verklaarbaarheid. Wordt er op het moment dat er geëvalueerd wordt – ik snap dat dat er niet à la minute is – ook wat dieper gekeken naar de wijze waarop tot beslissingen wordt gekomen? Kan dat nog innoveren in de toekomst? Dat is een beetje waar ik naar zoek.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris heeft twee tot drie minuten nodig om de vragen te inventariseren. Ik schors de vergadering daarom kort.

De vergadering wordt van 13.41 uur tot 13.45 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor haar tweede termijn en ik deel mee dat ik geen interrupties meer toesta. Om 14.00 uur vindt hier een volgend debat plaats. Ik verzoek de mensen op de publieke tribune om direct om 14.00 uur deze prachtige zaal te verlaten. Ik bedoel dat overigens niet streng; integendeel.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De eerste vraag van de heer De Rouwe is: kan er duidelijkheid over komen dat de kosten niet verhaald worden op de gebruikers van Schiphol? Ik kan daar duidelijk over zijn: dat gebeurt niet. De tarieven op Schiphol kennen een eigen wettelijk kader. Alleen de kosten van luchtvaartactiviteiten op Schiphol kunnen via de tarieven in rekening worden gebracht, niet die van Lelystad. De ACM ziet daar nadrukkelijk op toe.

De heer De Rouwe vraagt of de verlaging van 95% naar 90% nog steeds geldt nu er meer dan 5% hinderbeperking wordt geboekt. Ja, de verlaging

is als compensatie bedoeld voor het niet-realiseren van het CDA-pakket, de glijvluchtlandingen. Afspraak is dat het alternatieve pakket geldt totdat de glijvluchten door de sector worden gerealiseerd. De KLM heeft gisteren nog eens aangegeven dat ze akkoord is gegaan met die afspraken.

In relatie tot de motie geef ik aan dat we dat monitoren.

De heer De Rouwe geeft aan dat 2018 een doel is, geen middel, en dat besloten kan worden om later te gaan. Dat is aan Schiphol. Ik neem geen datum op in het luchthavenbesluit. Ik heb ook gezegd dat het best hard werken zal worden om 2018 te halen. Ik ga ervan uit dat we ook monitoren hoe de ontwikkeling van Lelystad is. Dat is dus aan Schiphol. Ik heb geen datum opgenomen in het luchthavenbesluit.

De heer Elias wil graag informatie over het proces inzake toekomst bestendige plekken voor general aviation in de vorm van een tussenrapportage. Ik wil best tussentijds een briefje sturen over hoe het loopt, maar ik geef daarmee geen garanties voor de periode tot de rapportage in januari. Ik stuur met alle plezier een briefje in september of oktober, als hij dat graag wil.

De heer Elias vraagt of we onder de EU-verplichtingen uit kunnen komen wat betreft de brevetten. Ik heb toegezegd te kijken welke ruimte de regels bieden en hoe andere landen dat doen. Ik heb niet gezegd dat ik ga proberen om onder de regels te komen. Dat is namelijk wel heel stellig. Over verwachtingenmanagement heb ik, denk ik, voldoende gezegd. Ik kom daar ook nog bij de Kamer op terug.

De heer Smaling vindt het vogelverhaal onvoldoende. Ik vond het trouwens verrassend dat hij vandaag Herman van Veen aanhaalde. Die hadden we nog niet gehad volgens mij. Ik benadruk dat ik wel de zorg deel maar er niet van overtuigd ben dat het risico beheersbaar is, mede op basis van de ervaringen die gedaan zijn met de viersporenaanpak op Schiphol. Voor degenen die het niet snapt: de heer Smaling of ik noemen bij ieder AO waarin wij elkaar ontmoeten een muziekartiest of nummer dat wij relateren aan het onderwerp. In dit geval was dat ...

De **voorzitter**: Inclusief de kwalificaties daarbij, maar dat terzijde.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Smaling zegt dat ik een wetenschappelijke misdaad bega. Ik ben gelukkig geen wetenschapper; ik geloof niet dat ik daarvoor geschikt zou zijn. Ik vind het echter lastig dat de heer Smaling zegt dat ik een misdaad bega. Hij noemt de kuil van 2009–2010 en vindt dat er sprake is van een statistische leugen. Overigens heb ik ooit van mijn eerste statistiekdocent vernomen, bij de start van zijn eerste college, dat statistiek de grootste leugen is. Ik kan mij herinneren dat ik daarna inderdaad tweeënehalf uur geboeid heb geluisterd naar de goede man. Waar het om gaat, is dat ondanks de economische crisis er toch groei is geweest en dat we, doordat we in 2008 prognoses hebben neergezet en in 2009 specifiek door de crisis die toen inzette, gekeken hebben naar die prognoses, we kunnen zien dat er ondanks de crisis groei is geweest. Ik vind dat geen statistische leugen. Voor mij is dat een feit. Mevrouw Kuiken vraagt of we de nadelen van het Luchthavenbesluit Eindhoven verder kunnen aangeven. Er gaat tijd verloren als na de evaluatie het besluit wordt genomen om vier vluchten toe te staan. De luchthaven kan zich dan niet verder ontwikkelen. Verder geldt op dit moment nog een harde termijn in een wet waarvan ik de naam op dit moment niet kan produceren. Ook geldt de harde termijn van 1 november voor militaire luchthavens. Die andere wet is in voorbereiding. Dat zijn de praktische nadelen.

Mevrouw Kuiken vraagt in relatie tot het preferentiegebruik hoe ik tot een beslissing kom. Voor een deel is er de ILT die kijkt naar de wijze waarop besluiten worden genomen, hoe dat loopt en of dat veilig is. Ik ben toevallig in het ruimtevaartlaboratorium geweest waarin ik heb gezien welke innovaties worden ontwikkeld op het punt van de luchtverkeers-

leiding. Ik denk dat het belangrijk is om aan te geven dat men creatief zal moeten zijn als men die 510.000 vluchten wil halen. Alles zal optimaal moeten functioneren. De luchtverkeersleiding zal zich daarin moeten ontwikkelen. Ook in het Europese programma SESAR moeten stappen gezet worden. Hoe komt men tot beslissingen; vernieuwt men en kijkt men naar andere beslissingen? Op die vragen kan ik ja zeggen. Vervolgens is de vraag hoe je dat kunt zien. Dat is inderdaad alleen achteraf te zien. Dat is tegenwoordig wel bijna realtime achteraf, want 's avonds is te zien wat overdag besloten is. Is het dan het meest preferent gegaan? Als ik kijk naar de marges die er zijn en het belang dat er is voor Schiphol om maximaal gebruik te maken van vliegen binnen de kaders die gesteld zijn en de snelheid waarmee dat achteraf zichtbaar is en geanalyseerd kan worden, dan zie ik dat dat al heel inzichtelijk is. Ik zie de ontwikkelingen. Tegelijkertijd zijn de veiligheid en de keuzes, de gronden waarop die gemaakt worden, belangrijk zodat er geen vliegtuigen tegen elkaar vliegen. Daar zijn wij het echter over eens want dat gaf mevrouw Kuiken zelf ook aan. Ik zie dat aan de voorkant goede afwegingen en keuzes worden gemaakt, doordat de ILT meekijkt, door de innovatie, door SESAR en door de ontwikkelingen die er zijn, inclusief de vragen die in dit verband gesteld worden ook over regionale luchthavens met nationaal belang en over de luchtverkeersleiding. Van tevoren aangeven wat de beslissing wordt, 's ochtends, gebeurt echter niet. Ik heb wel eens uitgelegd dat als er een bui boven Rotterdam hangt, niemand dat ziet in Amsterdam terwijl dan wel wordt gevraagd: waarom komt het vliegtuig opeens via een andere baan binnen. Ik ving het belangrijk dat men dezelfde avond nog weet waardoor dat is gekomen.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Ik dank ook de woordvoerders. De Staatssecretaris heeft drie toezeggingen gedaan die ik voorlees.

- De Staatssecretaris bericht de Kamer of ontheffingen inzake de verlenging van brevetten voor zweefvliegers en ballonvaarders in het buitenland ook in Nederland mogelijk en wenselijk zijn en neemt daarbij ook informatie op over de kosten van deze brevetverlening.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer over de ontwikkelingen inzake het vrachtvervoer in de luchtvaart.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer in oktober over de voortgang inzake de locaties voor general aviation.

Ik dank de aanwezigen voor hun discipline in dit debat dat maar liefst vier uur duurde. Het is altijd zeer te prijzen als men zeer aandachtig en geconcentreerd luistert. Ik dank de mensen op de publieke tribune, ik dank de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de staf en de woordvoerders.

Sluiting 13:55 uur.

Volledige agenda

- 1. Ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Lelystad
Kamerstuk 31 936, nr. 202 – Brief regering d.d. 13-06-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 2. Aanvraag voor het luchthavenbesluit Lelystad Airport aan van de Schiphol Group en de NV Luchthaven Lelystad voorzien van hun ondernemingsplan en milieu effect rapportage (MER)
Kamerstuk 31 936, nr. 193 – Brief regering d.d. 08-04-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 3. Marktinteresse Lelystad Airport
Kamerstuk 31 936, nr. 192 – Brief regering d.d. 19-03-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 4. Afspraken Bestuurlijk Overleg Landzijdige bereikbaarheid Luchthaven Lelystad
Kamerstuk 31 936, nr. 190 – Brief regering d.d. 10-03-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
- 5. Briefadvies Alders Tafel Lelystad Airport
Kamerstuk 31 936, nr. 201 – Brief regering d.d. 28-05-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 6. Jaarverslag 2013 van de Alderstafel Lelystad
Kamerstuk 31 936, nr. 194 – Brief regering d.d. 08-04-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 7. Aanbieding advies Omgevingsraad Schiphol
Kamerstuk 29 665, nr. 199 – Brief regering d.d. 10-04-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 8. Reactie op het eindadvies Omgevingsraad Schiphol
Kamerstuk 29 665, nr. 202 – Brief regering d.d. 16-06-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 9. Brief van de heer Alders op verzoek tot nadere uitwerking naar aanleiding van het Algemeen Overleg Luchtvaart van 23 januari 2014
Kamerstuk 29 665, nr. 200 – Brief regering d.d. 12-05-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 10. Handhavingsrapportage Schiphol van 1 november 2012 tot en met 31 oktober 2013
Kamerstuk 29 665, nr. 197 – Brief regering d.d. 20-02-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 11. Consequenties vrijstellingsregeling Schiphol vanwege NSS/groot baanonderhoud
Kamerstuk 29 665, nr. 198 – Brief regering d.d. 01-04-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 12. Verbeteraanpak bereikbaarheid Schiphol per OV
Kamerstuk 29 984, nr. 488 – Brief regering d.d. 02-06-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

13. *Toezegging over het personeelsbeleid door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*
Kamerstuk 31 936, nr. 186 – Brief regering d.d. 24-02-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
14. *Ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Twente*
Kamerstuk 31 936, nr. 189 – Brief regering d.d. 07-03-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
15. *Verslag van een schriftelijk overleg inzake het ontwerp luchthavenbesluit luchthaven Twente (Kamerstuk 31 936, nr. 189)*
Kamerstuk 31 936, nr. 198 – Brief regering d.d. 12-05-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
16. *Luchthaven Twente: scenario's luchthavengebied en bomenkap in verband met vliegveiligheidsvlakken*
Kamerstuk 31 936, nr. 204 – Brief regering d.d. 16-06-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
17. *Reactie op het ontwerpluchthavenbesluit Eindhoven*
Kamerstuk 31 936, nr. 187 – Brief regering d.d. 28-02-2014
Minister van Defensie, J.A. Hennis-Plasschaert
18. *Beantwoording vragen commissie over het ontwerpluchthavenbesluit Eindhoven*
Kamerstuk 31 936, nr. 199 – Brief regering d.d. 13-05-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
19. *Aanbieding Jaarverslag 2013 Alderstafel Eindhoven*
Kamerstuk 31 936, nr. 188 – Brief regering d.d. 03-03-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
20. *Informatie over Vergunningennota, Beleidsregel Vergunningen luchtvervoer en monitor netwerkkwaliteit*
Kamerstuk 31 936, nr. 197 – Brief regering d.d. 12-05-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
21. *Gevolgen groot baanonderhoud kruising Aalsmeerbaan/ Buitenveldertbaan en aanleg rijbaan Tango*
Kamerstuk 29 665, nr. 203 – Brief regering d.d. 19-06-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld