

Albayrak

uit handen geven van migratiebeleid aan Europa. Wij hebben hier een paar weken geleden bijvoorbeeld over de Europaroute gesproken.

De **voorzitter**: Het lijkt wel alsof u opnieuw begint. Dat kan toch niet waar zijn?

De heer **Fritsma** (PVV): Ik begin niet opnieuw.

De **voorzitter**: Het lijkt er wel op.

De heer **Fritsma** (PVV): Ik wil aangeven dat er ook een heleboel nadelen zijn. Hoe je het ook wendt of keert, wij verliezen eigen zeggenschap met de Europese samenwerking. Wie garandeert de PVV-fractie dat het asiel- en gezinsmigratiebeleid niet nog softer wordt dan dit kabinet voorstelt?

De **voorzitter**: Ik vind het buiten de orde van dit debat. Het gaat hier om een uitspraak van het Europese Hof van Justitie.

Staatssecretaris **Albayrak**: Het antwoord is eigenlijk al gegeven. Nederland heeft een verdergaande bescherming van asielzoekers dan het gemiddelde in Europa. Wij hebben afspraken gemaakt. Laat die andere landen maar eens dat gemiddelde halen. Dat komt Nederland ten goede en zal ook de verdeling van vluchtelingen over Europa veel rechtvaardiger maken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over de ingediende moties wordt later vanavond gestemd. Ik hoop op een tijdstip kort na het laatste VAO. Als iedereen daaraan meewerkt, moet dat mogelijk zijn.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 5 februari 2009 over **Schiphol/luchtvaart/Aldersadvies**.

De **voorzitter**: Eigenlijk zou de heer Roemer hier als eerste moeten spreken, maar ik zie hem nog niet. Ik neem aan dat de andere Kamerleden er geen bezwaar tegen hebben dat hij dan later spreekt. Dan geef ik eerst het woord aan de heer Cramer, want ik wil liever geen tijd verloren laten gaan.

O, daar komt de heer Roemer. Mijnheer Roemer, wilt u gelijk naar het spreekgestoelte komen? Het moet toch een heerlijk gevoel zijn als er zo op je gewacht wordt.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Dank voor het betoonde geduld.

Zeker vandaag de dag is een heleboel te doen over luchthavens, over vliegen, over gevolgen van de recessie, maar ook over de (langeretermijn)toekomst, over mogelijke overlast, over de vraag wat te doen met het vliegverkeer, et cetera. In economisch goede tijden kwam de heer Alders met zijn Aldersadvies, maar dat was nog voordat wij goed en wel de gevolgen van vliegtaks, brandstoftoeslag et cetera ondervonden, nog

voordat de economie begon te krimpen en ook nog voordat duidelijk werd dat de hele luchtvaartsector krimpt. In plaats van te spreken over een verstandige groei, lijkt het nu verstandig om eens te gaan spreken over een verstandige krimp.

De **voorzitter**: Hebt u moties?

De heer **Roemer** (SP): Zeker voorzitter, wel drie.

De **voorzitter**: Dan zou ik ze maar gauw voorlezen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Dat zal ik zeker doen, maar het lijkt mij verstandig om nog één zin aan mijn betoog toe te voegen, voordat ik overga naar mijn moties.

Het beleid dat op tafel ligt, heeft directe gevolgen voor Lelystad en Eindhoven. Op dit moment is de situatie dermate anders, dat de volgende motie gerechtvaardigd is.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering 70.000 vliegbewegingen van Schiphol wil uitplaatsen zodat de luchtvaart tot 580.000 vliegbewegingen kan groeien, maar deze prognoses nog uitermate onzeker zijn;

verzoekt de regering, niet over te gaan tot het uitplaatsen van vluchten alvorens de grenzen van Schiphol nagenoeg bereikt zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 120 (29665).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Mijn tweede motie houdt hiermee ook verband.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat momenteel een breed gedragen convenant in Eindhoven en een PKB in Lelystad duidelijkheid geven voor de luchthaven en omwonenden en deze afspraken tot zekerheid en rust leiden;

verzoekt de regering, de afspraken in het convenant voor vliegveld Eindhoven en de PKB van vliegveld Lelystad te respecteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid

Roemer

Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 121 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het advies van het Aldersoverleg niet door alle omwonenden onderschreven wordt;

constaterende dat de omwonenden die zich niet in het advies kunnen vinden, voortaan monddood gemaakt worden door niet meer mee te kunnen praten binnen het Aldersoverleg;

verzoekt de regering, verschillende opvattingen over de luchthaven te respecteren en deze verschillende meningen ook aan bod te laten komen bij toekomstige overleggen over Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 122 (29665).



De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Mijn eerste motie gaat over de groeiprognozes.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er de afgelopen tien jaar per saldo nauwelijks groei was op Schiphol en de actuele groeiverwachtingen laag zijn door sterk gewijzigde omstandigheden voor het luchtvaartbedrijf;

overwegende dat de groeiprognozes van 580.000 vluchten voor Schiphol onvoldoende zijn onderbouwd en dat tal van voor de groei ingrijpende factoren de afgelopen jaren zijn gewijzigd, zoals de kosten voor CO₂-emissies (ETS), het effect van het open skyverdrag met de VS, de consolidatie van luchtvaartmaatschappijen, de opgekomen concurrerende hubs in het Midden-Oosten en het verbeterde hsl-net in Europa;

verzoekt de regering:

- snel een onderbouwde geactualiseerde groeiprognose te laten maken voor de Luchtvaartnota door SEO of de gezamenlijke planbureaus om het tempo van uitplaatsing te bezien;

- en deze uitkomst mee te geven aan de regionale Alderstafels die overleggen over uitplaatsing,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 123 (29665).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Mijn tweede motie gaat over instrumenten voor selectiviteit.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat niet elk vliegtuig langer welkom is, zodat duidelijk moet worden welke vliegtuigen wel of niet welkom zijn;

constaterende dat het huidige instrumentarium niet volledig toereikend is om selectiviteit te bewerkstelligen;

overwegende dat bij het uitwerken van nieuwe instrumenten het belang voor de sector en voor de samenleving als geheel kan verschillen;

verzoekt de regering, in overleg met de sector het juridische en economische instrumentarium hiervoor te inventariseren, te toetsen op de toereikendheid ervan, en eventueel aan te passen of uit te breiden;

verzoekt de regering, voor de zomer hierover aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 124 (29665).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Dan mijn derde motie. Ik heb voorgesteld om in aanvulling op "Vliegen Volgens Afspraak" lokale garanties of een lokale toetsing in te bouwen. In tegenstelling tot wat ik tijdens het debat dacht, blijkt dit juridisch geduid te zijn. Het gaat erom of wij de goede afspraken maken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het huidige stelsel met handhavingspunten te rigide is;

constaterende dat het nieuwe stelsel met vliegafspraken vragen oproept over de lokale geluidsbelasting door het beperkte aantal regels en de mogelijkheid deze regels aan te passen;

overwegende dat lokale monitoringpunten in woongebied in aanvulling op "Vliegen Volgens Afspraak" een effectief middel kunnen zijn om de bevolking inzicht en

Cramer

zekerheid te geven in de geluidsbelasting van hun wijk nu en later waardoor de ervaren hinder vermindert;

verzoekt de regering om deskundigen zoals Stichting Natuur en Milieu bij het overleg over het nieuwe stelsel te betrekken en in dat overleg tot een aanvulling op "Vliegen Volgens Afspraak" te komen met lokale monitoringpunten waarmee vooraf het operationele plan en achteraf de realisatie ervan en eventuele wijzigingen in de VVA-regels kan worden getoetst op het realiseren van de beoogde lokale geluidsbelasting in woonwijken, zodat inzichtelijk wordt hoe het nieuwe stelsel uitwerkt in de praktijk,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 125 (29665).



De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Namens de fractie van GroenLinks kan ik het heel kort houden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat lokale geluidsmaxima cruciaal zijn om omwonenden van Schiphol te beschermen tegen vliegtuiglawaai;

verzoekt de regering, te onderzoeken hoe een stelsel met lokale handhavingpunten met geluidsmaxima aan VVA kan worden toegevoegd en dit scenario door te laten rekenen door het NLR voor het jaar 2010,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 126 (29665).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn tweede motie vertoont verwantschap met de motie die heer Roemer op dit punt heeft ingediend. Ik heb de tekst iets anders geformuleerd. Wij zullen zien hoe ver wij komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de heer Alders nu ook in Eindhoven een overleg gaat leiden met belanghebbenden over de voorwaarden waaronder Airport Eindhoven zou kunnen groeien;

constaterende dat belanghebbenden rond Eindhoven in het verleden met succes onderhandelden over groei en de resultaten vastlegden in een regionale overeenkomst;

constaterende dat de afspraken rond het hanteren van een nachtsluiting tussen 22.45 uur en 06.45 uur door de week en een strenger regime in het weekend voor de omwonenden als belangrijkste verworvenheid gold;

constaterende dat de luchthaven in ruil voor die beperking ruimte kreeg om te groeien;

verzoekt de minister, aan de heer Alders mee te delen dat handhaving van het geldende nachtregime voor Eindhoven Airport als randvoorwaarde geldt bij de besprekingen met belanghebbenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 127 (29665).



De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik zal één motie indienen waar ik een zeer korte toelichting op geef. De CDA-fractie is tevreden met de uitkomsten van de Alderstafel. Er komt een uitplaatsing van 70.000 vliegbewegingen. Dit houdt in dat maximaal 510.000 vliegbewegingen tot 2020 worden toegestaan. Voor ons is die samenhang belangrijk en daarom willen wij er de nadruk op leggen.

Er wordt opnieuw veel gesproken over de recessie. De vraag is of dat moet worden vertaald in een ander beleid. Dat lijkt ons voorbarig. Het lijkt ons dat men daarmee voorbarig zou handelen, want het realiseren van voldoende luchthavencapaciteit kost vele jaren van voorbereiding. Nederland moet zich daarom niet blind staren op de situatie van vandaag en morgen. Juist nu moet Nederland voorbereidingen treffen om klaar zijn op het moment waarop de economie mondiaal aantrekt. Wat ons betreft kan Schiphol dan uitgroeien tot de beste, de meest duurzame en de meest concurrerende luchthaven ter wereld. Wij hebben hiervoor tijdens het AO aandacht gevraagd en daarbij gevraagd om de kosten op een rij te zetten. Wij zijn blij met de toezegging van het kabinet dat het dat zal doen. Wij steunen het daarin.

Voorzitter. Ik wil vervolgens een motie indienen van ondergetekende en de collega's Tang en Cramer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de heer Alders een akkoord heeft bereikt met alle delegaties aan de Alderstafel over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020;

constaterende dat het kabinet het Aldersadvies omarmt

De Rouwe

en onderschrijft dat het totale advies een geheel is en ondeelbaar;

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

verzoekt de regering om de implementatie voortvarend ter hand te nemen, zodat de geloofwaardigheid van en het vertrouwen in deze partijen gewaarborgd wordt en er recht wordt gedaan aan de rechtszekerheid die voor de omgeving van belang is,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 128 (29665).

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Vanwege redenen die verband houden met de agenda hebben wij het AO op afstand moeten volgen, maar een van de onderwerpen die aan de orde kwamen, was de vliegtaks. Daarover hebben wij verschillende schriftelijke vragen gesteld. Hoewel wij zo'n situatie niet meedoen aan een VAO, voel ik mij daartoe nu wel gerechtigd. Ik wil thans een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het in het belang van de werkgelegenheid en de Nederlandse transport- en infrasector is dat Schiphol kan opereren in een gelijk speelveld ten opzichte van andere grote Europese luchthavens zoals Charles de Gaulle, Frankfurt en Heathrow;

overwegende dat onduidelijk is of qua kosten van Schiphol op alle fronten een gelijk speelveld bestaat;

overwegende dat ook in de luchtvaart het principe van "de vervuiler betaalt" de komende jaren vorm dient te krijgen;

verzoekt de regering, alle kosten te onderzoeken en voor de grote luchthavens te vergelijken;

verzoekt voorts, indien de uitkomst van het onderzoek daar aanleiding toe geeft, in overleg te treden met Schiphol op welke wijze de kosten van Schiphol aangepast kunnen worden, en eveneens een invulling kan worden gegeven aan het principe "de vervuiler betaalt", zodat per saldo, een level playing field kan worden bereikt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 129 (29665).

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. In deze motie staat dat in ieder geval voor Schiphol de concurrentiepositie moet worden verbeterd, maar dat wij niet per definitie het principe van de vervuiler betaalt los laten. Hoe dat vervolgens wordt vorm gegeven, hoe daaraan "een" invulling te geven, is te bepalen bij nader overleg. Dat is onze insteek met deze motie. Ik ben benieuwd naar de reactie van de regering.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Tegen onze gewoonte in willen wij nu bij het VAO over de luchtvaart een aantal moties indienen. Dat heeft veel te maken met het feit dat wij laatst een AO van vier uur hadden en de minister van Verkeer en Waterstaat het presteerde om voor de camera's iets anders te zeggen dan in die vier uur. Dat heeft ons wat verbaasd en dat was voor ons een reden om het een en ander met moties vast te leggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met een grens van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol, voorgesteld wordt naar schatting 70.000 vluchten uit te plaatsen naar regionale luchthavens waarbij specifiek wordt gekeken naar Eindhoven;

constaterende dat Eindhoven niet alleen burgerluchtvaart maar ook militaire luchtvaart kent;

overwegende dat eventuele uitbreiding van de militaire luchtvaart op Eindhoven kan leiden tot veel meer geluidshinder bij omwonenden en dat uitbreiding van de burgerluchtvaart voor de Brainport van groot economisch belang is;

constaterende defensie in Eindhoven al jarenlang veel ongebruikte geluidsruimte heeft en de regio onder andere hierover, in samenhang met de burgerluchtvaart, afspraken wil maken;

verzoekt de regering, erop toe te zien dat bij de onderleiding van Alders te voeren onderhandelingen deze afspraken tussen de regio, Defensie en de burgerluchtvaart tot stand komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Tang. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 130 (29665).

Tang

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Tweede Kamer de moties Cramer/Tang en Tang/Cramer over geluidsbelasting in de nacht en tariefdifferentiatie heeft aangenomen;

overwegende dat de commissie-Van der Zee in zijn advies gerichtere tariefdifferentiatie als mogelijkheid noemt om verder invulling te geven aan het selectiviteitsbeleid, maar daarbij het uur van 6.00 tot 7.00 uur niet benoemt, terwijl in dat uur de tarieven zijn als overdag;

constaterende dat in het Aldersadvies en de convenanten niet wordt ingegaan op verdere tariefdifferentiatie;

verzoekt de regering om Schiphol met nadruk te wijzen op de moties Tang/Cramer (29665, nr. 93) en Cramer/Tang en met Schiphol in overleg te treden over de aard van de tariefdifferentiatie tussen 6.00 en 7.00 uur in vergelijking met overdag en hierover te rapporteren aan de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 131 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met een grens van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol, voorgesteld wordt naar schatting 70.000 vluchten uit te plaatsen naar regionale luchthavens waarbij specifiek wordt gekeken naar Lelystad en Eindhoven;

overwegende dat de Nederlandse economie bij een open wereldmarkt is gebaat en dat Nederland protectionisme moet tegengaan, zeker in deze tijden;

verzoekt de regering, de uit te plaatsen vluchten op een zo beperkt aantal luchthavens onder te brengen;

en verzoekt de regering om ook luchthavens vlak over de grens mee te nemen als locaties waar naartoe vliegverkeer kan worden uitgeplaatst,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 132 (29665).

De heer **Tang** (PvdA): Ik merk nog op dat de uitspraken in de motie dat de Nederlandse economie gebaat is bij een open wereldmarkt en dat Nederland protectionisme moet tegengegaan, letterlijk zijn overgenomen van de minister-president. Hij deed deze uitspraken tijdens de persconferentie die hij afgelopen dinsdag heeft gegeven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben over deze motie toch wat verbaasd. Op deze dag maakt Schiphol bekend hoe slecht het gaat. Op deze dag maakt Luchtverkeersleiding Nederland bekend dat zij 10% van haar mensen moet ontslaan. En op deze dag geeft de PvdA-fractie kennelijk het signaal dat de luchtvaart en de luchtinfrastructuur gerust over de grens geplaatst kunnen worden. Denkt de PvdA-fractie ook na over de mensen die in deze sector werken en vandaag het signaal horen dat de luchtvaart-activiteiten gerust naar het buitenland kunnen worden verplaatst? Ik ben het eens met de opmerking van de PvdA-fractie dat zij tegen protectionisme is, maar ik vind het heel ver gaan dat de PvdA-fractie nu voorstelt om onze luchtvaartsector voor een deel over te plaatsen naar het buitenland. Graag ontvang ik daar een reactie op van de heer Tang.

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb de indruk dat de heer De Rouwe het geen moment begrepen heeft. De motie spreekt over uitplaatsing van vliegbewegingen, maar voor het zover is, zal Schiphol toch echt 510.000 vliegbewegingen moeten hebben. Daar zitten wij op dit moment nog ver vandaan. Dit heeft niets, maar dan ook helemaal niets te maken met de situatie van Schiphol op dit moment. Ik begrijp niet dat de heer De Rouwe deze associatie wil leggen.

De motie gaat over iets anders. Ik heb letterlijk de woorden van de minister-president overgenomen, om aan te geven dat wij in dit land de gewoonte hebben om diensten in te kopen waar zij het beste geleverd kunnen worden. Dan maakt het niet uit of die diensten in Twente of net over de grens ingekocht worden. Met dat principe is dit land groot geworden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Men kan honderd keer de woorden van onze minister-president aanhalen, maar dat wil nog niet zeggen dat daarmee een link is gelegd. Mijn concrete vraag aan de heer Tang is waarom hij heel veel mensen op dit moment in grote zorgen brengt, door te stellen dat de luchtvaart voor een deel gerust naar het buitenland kan. Wij hebben in Nederland een liberaal luchtvaartbeleid en wij accommoderen dat, maar de heer Tang zal het toch met mij eens zijn dat onze nationale economie afhankelijk is van goede luchtvaart. Hoe kan hij dan nu voorstellen om een deel daarvan op den duur uit te plaatsen naar het buitenland? Mijn fractie vindt dat onbegrijpelijk.

De heer **Tang** (PvdA): Ik dring er bij de heer De Rouwe op aan goed te luisteren naar wat ik zeg en niet de suggestie te wekken dat de huidige situatie van Schiphol iets met deze motie te maken heeft. Ik stel vast dat de heer De Rouwe mijn woorden verbastert.

In de motie wordt gezegd dat er diensten worden ingekocht op de plek waar zij het beste geleverd kunnen worden. Dat noemen wij een open wereldmarkt. Daarbij is er sprake van het tegengaan van protectionisme. Zeker in deze tijden, waarin het protectionisme de kop op lijkt

Tang

te steken, lijkt mij dat een bijzonder goed uitgangspunt, zeker voor een open economie als de Nederlandse.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik stel de heer Tang de volgende vraag. Stel dat deze motie aangenomen wordt, op welke wijze moet die dan worden uitgewerkt? Volgens de motie moeten er 70.000 vluchten worden uitgeplaatst. Moet het kabinet dan besluiten welk deel bijvoorbeeld in Charleroi of in Weeze wordt aanbesteed? Hoe moet ik mij dit precies voorstellen?

De heer **Tang** (PvdA): Concreet betekent dit dat er op dit moment gesprekken worden gevoerd in Lelystad en Eindhoven, de regionale Alderstafels zijn begonnen. Dat is een toezegging die tijdens een van de algemene overleggen is gedaan. Dat is dus prima. Daaruit zal blijken dat er een groot aantal vliegtuigbewegingen kan worden uitgeplaatst in Nederland. Het is niet gezegd dat het precies 70.000 vliegtuigbewegingen zijn. In deze motie staat dat overwogen moet worden om het restant niet per se in Nederland te laten plaatsvinden. Dat hoeft dus niet op Eelde, Maastricht of Twente. Wij vinden dat ruim moet worden gekeken naar de mogelijkheid om diensten te importeren. Wij zijn immers gewoon in dit land om diensten te importeren, net zoals wij koffie of andere producten importeren. Wij vinden dat niet alleen dwangmatig moet worden gedacht aan productie in Nederland.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zegt de heer Tang daarmee tegen het kabinet dat hij het van belang vindt, naast het argument van protectionisme, dat bestaande afspraken op Lelystad en Eindhoven gerespecteerd dienen te worden, dat hij ermee kan leven als daarbinnen extra vluchten geacommodeerd kunnen worden, maar dat hij, wanneer dat niet meer kan, uitplaatsing van het restant van die 70.000 op buitenlandse luchthavens als de enige resterende optie ziet? Moet ik de motie dan zo uitleggen?

De heer **Tang** (PvdA): Nee, dat is niet de enige resterende optie. Het ging bijna goed, mijnheer Vendrik. Ik denk inderdaad dat wij moeten afwachten wat er uit de regionale Alderstafels komt, want daarvoor hebben wij ze in het leven geroepen. Dat gaat op basis van draagvlak. Dan blijft er een restant over of niet. In het geval er een restant overblijft, moeten wij niet dwangmatig proberen die vluchten in Nederland te plaatsen. Dat kan gaan over een beperkt aantal vluchten. Dat weten wij niet. Dat is een hypothetische discussie die ik in dit geval toch bereid ben aan te gaan.

De heer **Madlener** (PVV): De PvdA maakt het nu wel heel erg bont. Eerst gaat de PvdA de reizigers pesten met een vliegtaks. De catastrofale gevolgen voor de werkgelegenheid kennen wij. Nu gaat de heer Tang nog een stap verder en vraagt hij de regering actief beleid om arbeidsplaatsen naar het buitenland over te hevelen. Dat staat hier namelijk en dat zijn precies de antwoorden op de vragen van mijn voorgangers. De PvdA wil actief beleid om arbeidsplaatsen naar het buitenland te verplaatsen.

De **voorzitter**: Ik vind het een herhaling van de vraag van de heer De Rouwe. Het spijt mij zeer.

De heer **Madlener** (PVV): Nee, want de heer Tang ontkent dat namelijk.

De **voorzitter**: Ja, het antwoord blijft ook hetzelfde.

De heer **Tang** (PvdA): De heer Madlener heeft gelijk in die zin dat ik dat volledig ontken. Ik zeg alleen dat het kabinet niet dwangmatig vluchten in Nederland moet proberen onder te brengen als er ook een goed alternatief in het buitenland is. Ja, mijnheer Madlener, met dat principe is dit land groot geworden, omdat wij handel dreven en omdat wij niet probeerden om alles in eigen land te produceren.

De **voorzitter**: Dat hoorde ik u net ook al zeggen. Mijnheer Madlener, hebt u een nieuwe vraag?

De heer **Madlener** (PVV): Nee, voorzitter, het antwoord klopt niet met de motie. Ik zal de tekst van de motie nog even voorlezen. In de motie wordt de regering verzocht om luchthavens mee te nemen waarnaar vliegverkeer kan worden uitgeplaatst. Uitplaatsen van vliegverkeer betekent dat er ook banen uitgeplaatst worden. Of wil de heer Tang alleen het vliegverkeer uitplaatsen en de banen niet?

De **voorzitter**: Ik sta deze vraag niet toe. Het is exact dezelfde vraag als eerder is gesteld.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb toch recht op een antwoord?

De **voorzitter**: De heer Tang heeft het antwoord al gegeven. Ik wil echt door.

De heer **Madlener** (PVV): Nee, want dan blijft de vraag: hoe kun je nu vliegverkeer uitplaatsen naar het buitenland en de banen hier houden? Laat de heer Tang dat nu eens uitleggen.

De **voorzitter**: Ik sta het antwoord niet toe. De heer Tang vervolgt zijn betoog.

De heer **Tang** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Ik wil tot slot een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de groei van Schiphol sinds 2000 gemiddeld nagenoeg nul is geweest en de eerstkomende jaren een krimp wordt verwacht naar 415.000 vliegtuigbewegingen of nog lager;

overwegende dat het kabinet het plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen over enkele jaren wil verankeren door een wijziging van de Wet luchtvaart en een opname van het plafond in het daarop gebaseerde Luchthavenverkeersbesluit;

overwegende dat opname van het plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen op korte termijn in de wet meer

Tang

zekerheid biedt aan de bevolking dan opname van het plafond over enkele jaren in het relatief vaak te wijzigen Luchthavenverkeersbesluit;

verzoekt de regering, met een voorstel voor uitplaatsing van 70.000 vluchten te komen en voor Schiphol het plafond van 510.000 vliegbewegingen tot 2020 en na 2020 een 50/50-verdeling van de geluidswinst tussen de sector en omwonenden uiterlijk eind 2009 in de Wet luchtvaart vast te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 133 (29665).

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie vindt de aanwezigheid van Schiphol en ook de werkgelegenheid daar van groot belang. Ik betreur het dat er vandaag veel moties zijn langsgelopen waaruit, op die van de heer De Rouwe na, dat niet blijkt. Ik zal geen motie indienen, want eigenlijk heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in het algemeen overleg datgene gezegd waar wij al maanden op aandrongen, namelijk dat hij toch nog eens naar de vliegtaks wil gaan kijken. Die duwt namelijk de prijzen omhoog en maakt het vliegen niet milieuvriendelijker maar wel duurder.

Gelukkig is het kabinet ervan overtuigd dat een openstapeling van emissierechten, ETS en vliegtaks niet wenselijk is. Ik heb de premier, minister Eurlings en ook, desgevraagd, minister Cramer horen zeggen dat dit niet zal gebeuren. Ik ga ervan dat dit standpunt nog steeds staat.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik zal het kort houden, zeker omdat wij al zo lang hebben gediscussieerd. Wij hebben lang gesproken over het belangrijke Aldersakkoord met de sector en de omwonenden. Ik heb gezegd dat het onverenigbare is verenigd. Ik wil bij deze plenaire afronding van een lang debat de heer Alders en de zijnen daar nadrukkelijk een compliment voor geven. Ik vind het echt een huzarenstuk waar zowel de sector als de omwonenden groot belang bij hebben.

Dit is een aparte tijd. Daar is veel over gezegd en daar zal nog veel meer over gezegd worden. Dat het de laatste maanden zo'n andere tijd is geworden dan wij allen een halfjaar geleden dachten, hoeft er niet direct toe te leiden dat de wereld tot 2020 er totaal anders uit ziet – het plan waarover de heer Alders en de zijnen een uitspraak hebben gedaan, reikt tot 2020 – of dat wij ons beleid ineens totaal moeten omgooien. Dat geldt voor de weg, voor het spoor en voor de luchtvaart. De Nederlandse Spoorwegen heeft gezegd dat het in deze economische crisis moeilijker is om groei te bereiken en dat de groei volgend jaar maar net iets meer zal zijn dan 1%. Desondanks heb ik nog niemand horen zeggen dat wij niet toch de 4,5 mld. vol moeten investeren om het spoor gereed te maken voor de groei in de toekomst.

Hetzelfde geldt voor de luchtvaart. Wij gaan ervan uit dat de economie weer de wind in de zeilen krijgt en dat deze belangrijke sector weer goed vooruit kan. Daarop moeten wij ons voorbereiden.

Ik ga nu in op de moties die op mijn terrein betrekking hebben. De minister van VROM zal ingaan op de moties die onder haar ressorteren.

In zijn eerste motie vraagt de heer Roemer de regering om niet over te gaan tot het uitplaatsen van vluchten alvorens de grenzen van Schiphol nagenoeg zijn bereikt. Het aannemen van deze motie moet ik ontraden. Zij is strijdig met het Aldersakkoord en is bovendien moeilijk uitvoerbaar. Uitplaatsen kun je namelijk niet doen als het laatste vliegtuig Schiphol is binnengekomen. Dat moet je lang van tevoren voorbereiden. De bedrijvigheid moet naar een andere luchthaven, de passagiers moeten daaraan wennen et cetera. Een uitplaatsingsoperatie moet je in een aantal jaren vormgeven. Deze motie is dus niet uitvoerbaar. Het aannemen ervan moet ik echter vooral ontraden omdat zij strijdig is met het Aldersakkoord.

De heer Roemer vraagt de regering in zijn tweede motie om de afspraken in het convenant voor vliegveld Eindhoven en de PKB van vliegveld Lelystad te respecteren. De heer Alders is met deze regio's aan het praten. Hij doet dat met een open mind, zoals hij dat ook bij Schiphol heeft gedaan, en zet alle kwaliteit die hij heeft in om ter plekke een goed akkoord te bereiken. Hij heeft de opdracht van de regering om tot 2020 samsam verdeeld 70.000 vluchten uit te plaatsen. Ik kan mij voorstellen dat de heer Roemer deze motie aanhoudt, de heer Alders zijn werk laat doen en dan een oordeel velt. Brengt de heer Roemer deze motie in stemming, dan moet ik de aanneming ervan ontraden. Anders wordt de ruimte die de heer Alders heeft al aan het begin van het proces zodanig beperkt dat hij nauwelijks meer zijn werk kan doen.

In de derde motie van de heer Roemer wordt gesteld dat de mening van allen moet worden gerespecteerd. Dat doe ik bij dezen: ik respecteer ieders mening. Hij wil echter ook dat al die meningen aan bod komen bij toekomstige overleggen. Dit laatste wil ik ontraden. Stel dat een akkoord wordt bereikt waarmee bijna iedereen zich verenigt. Een zeer kleine minderheid is het er echter toch maar niet mee eens en legt het kader van de afspraken naast zich neer. Die minderheid is er altijd in een democratie en ik zeg ook "leve de democratie". Ik respecteer echt iedereen, maar het is toch te gek als je die minderheid bij de uitwerking moet betrekken. Dat werkt natuurlijk niet. Het werkt ook niet als een klein deel van de sector zou zeggen "excuseer mij, maar een begrenzing van Schiphol zien wij niet zitten en dus gaan wij door naar de 700.000 en wij doen nu lekker mee met de uitwerking". Je moet de kaders accepteren. Bijna iedereen heeft dat ook gedaan. Iedereen die de kaders accepteert, kan worden betrokken bij de uitwerking. Anders is het gewoon destructief.

De heer **Roemer** (SP): Dat is natuurlijk heel vreemd. Deze mensen is op enig moment gevraagd wat zij van het Aldersadvies dachten. Het was een ja of een nee. Op dat moment hadden zij geen andere keuze; zij konden niet zeggen dat zij dat gedeelte wel en dat gedeelte niet accepteerden. Zij hebben toen gezegd dat zij, op de manier zoals het toen voorlag, niet akkoord gingen. Er is dan toch niets mis mee dat zij, als zij zich moeten

Eurlings

neerleggen bij een besluit dat uiteindelijk is genomen, bij het vervolgtraject worden betrokken en toch mogen meepraten om te kijken wat zij aan adviezen kunnen meegeven? Welke belemmering ziet de minister? Hij vraagt ze eerst om een uitspraak. Zij hebben toen gezegd: zoals het er nu ligt, liever niet. Vervolgens worden zij nergens meer bij betrokken. Ik vind dat echt niet kunnen.

Minister **Eurlings**: Iedereen zal ons gevraagd, maar – zeker op dit dossier – ook ongevraagd met adviezen overstelpen. Daarover heb ik geen enkele twijfel. Het is eigenlijk net zoals bij een voetbalwedstrijd. Als je de regels van het spel niet erkent, kun je ook niet meedoen. Er is een compromis, een set van spelregels afgesproken. Als je dan de buitenspelregel niet accepteert en denkt dat je daarmee op jouw manier kunt omgaan, zal de scheidsrechter zeggen dat er geen rol voor jou is in het spel. Iedereen die de uitgangspunten accepteert, is van harte welkom. Bijna iedereen doet dat trouwens. Zelfs de bewonersplatforms die wij op veler verzoek hebben toegevoegd gaande de rit, doen mee.

De heer **Roemer** (SP): Hier stemmen wij ook wel eens tegen een wet of tegen een voorstel van het kabinet. Dat wil dus niet zeggen dat wij daarna buitenspel staan om in het vervolgtraject mee te praten. Dat doet de minister wel bij deze mensen. Ik vind dat echt onbegrijpelijk. Ik vind het niet kunnen in het kader van hoe wij met elkaar omgaan en hoe wij met mensen met een kritische noot omgaan. Ik hoop dus dat de minister dit wil heroverwegen en zijn best wil doen om deze mensen toch bij het overleg te houden en ze er constructief bij te betrekken. Dat willen zij graag.

Minister **Eurlings**: Nogmaals, ik neem de mening van iedereen serieus. Stelt u zich echter voor dat wij met elkaar een besluit nemen en een partij – en als je naar de verhoudingen kijkt zijn dat maar heel weinig stoeltjes – het fundamenteel oneens is met de uitgangspunten. Als ik dan een werkgroep moet samenstellen die vervolgens het besluit van bijna iedereen moet uitwerken, zou het heel gek zijn als dat wordt gedaan door die kleine minderheid die de uitgangspunten niet accepteert. De heer Roemer moet dus een verschil maken tussen enerzijds het respecteren van een mening en het horen van adviezen en anderzijds de selectie van de mensen die datgene moeten uitwerken waarmee die kleine minderheid het niet eens was. De meeste mensen hebben zich er zeer in kunnen vinden. Laat die mensen nu het meerderheidsbesluit uitwerken.

In de motie op stuk nr. 123 van de heren Cramer en Tang wordt de regering opgeroepen, nog eens naar de allerlaatste prognoses te kijken. Ik heb eerder gezegd dat er een range is aan voorspellingen inzake wat er tot 2020 nodig is. Dat is een heel brede range van driehonderd-zoveelduizend tot zevenhonderdzoveelduizend. De heer Alders gaat uit van 580.000 en komt daarmee in het midden uit. Veel dingen die in deze motie worden genoemd, waren al bekend toen de heer Alders met zijn werk bezig was, bijvoorbeeld het open skyverdrag met de VS, de consolidatie van luchtvaartmaatschappijen, de opkomende hubs in het Midden-Oosten en het verbeterde hsl-net. Dat waren allemaal bekende gegevens toen de heer Alders die 580.000 bepaalde. Als de Kamer deze motie steunt, wil ik best nog eens kijken in hoeverre het,

op basis van de op de huidige economische situatie aangepaste scenario's, aannemelijk is dat in 2020 de markt vraag ook echt 580.000 vtb's zal zijn. Men moet echter niet de verwachting koesteren dat de hele wereld in 2020 veranderd is. Ik heb het spoor al genoemd. Wij blijven de groei van de toekomst accommoderen, ook al zit het nu in deze crisis tegen. Wij hebben nog steeds sterk het idee dat de luchtvaartsector aantrekt en dat wij ons in elk geval moeten voorbereiden op het accommoderen van die 580.000 vluchten. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer. Mocht zij worden aangenomen, dan zal ik om een actualisatie vragen. Ik wil wel het verwachtingspatroon van sommigen temperen, die denken dat na een paar maanden crisis de hele wereld er ineens blijvend anders uitziet. Dat is maar goed ook, want wij hebben toch met zijn allen de ambitie om uit deze crisis te komen en de economische groei in de toekomst weer te grijpen.

De motie van de heren Cramer en Tang op stuk nr. 124 gaat over de selectiviteit. Ik kan deze motie zien als ondersteuning van het beleid. Ik wil haar dus graag uitvoeren als zij wordt aangenomen. Wij hebben natuurlijk afspraken gemaakt, die zijn vastgelegd in het Convenant selectiviteit, waarbij deze instrumenten zijn geïnventariseerd. Zoals in het convenant is aangegeven wordt de uitwerking van het Convenant selectiviteit verder vormgegeven. Ik zal de Kamer hierover voor de zomer nader informeren.

Dan kom ik op de motie-Cramer/Tang (29665, nr. 125). Ik heb moeite met de tekst zoals die nu voorligt, maar ik heb wat de heer Cramer zei toen hij haar indiende, op mij laten inwerken. Hij zei namelijk: ik wil geen juridisering. Dat is van belang, want als wij naar een nieuw stelsel gaan waarmee wij perverse effecten willen voorkomen, dan moeten wij voorkomen dat via een achterdeurtje toch elementen van het oude stelsel erin sluipen en je twee stelsels naast elkaar hebt. Dan functioneert het niet meer. De heer Cramer heeft mij eerder deze week hierover aangesproken en ik waardeer dat, maar ik zit ermee dat het in de tekst nog wel degelijk gaat over "punten", "lokaal", "toetsen" en allemaal dat soort dingen. Dat is dus een probleem. Dan kom je namelijk in de praktijk weer uit op een stuk juridisering. Stel dat ik de motie als volgt uitleg. Het zal gaan over het handhaven van de gemaakte afspraken, hetgeen zal leiden tot een monitoring van de vraag hoe de geluidsbelasting over het hele gebied – want dan kijken wij er breed naar – zal neerslaan, zodat daarover transparantie is en daarin "checks and balances" zijn ingebouwd. Als ik de motie zo mag uitleggen – maar ik vind het van belang om dat duidelijk te hebben – dan kan ik haar zien als ondersteuning van het beleid. Dan kan ik de heer Cramer daar op die manier in tegemoetkomen. Ik zag de heer Cramer knikken. Hij bevestigt dat bij dezen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Even ter verduidelijking: doet u met "de gemaakte afspraken" op de gemaakte afspraken binnen het Aldersakkoord of zijn dat afspraken die u deze week kennelijk had met de heer Cramer?

Minister **Eurlings**: Nee, wat ik bedoel te zeggen is: als het nieuwe stelsel gaat gelden, dan maak je in het kader van "het vliegen volgens afspraak" afspraken over de vraag waar dit toe zal leiden. Je plant dat van tevoren in. Je zegt wat je aan belasting verwacht. Het gaat er dan niet om een en ander weer op punten te gaan monito-

Eurlings

ren, juridiseren enzovoort. Nee, je gaat daarna in den brede monitoren hoe de geluidsbelasting in het hele gebied neerslaat. Dat zijn dan "checks and balances" die mensen een stukje extra zekerheid geven dat de afspraken die je van tevoren maakt in het kader van "vliegen volgens afspraak" ook in de praktijk tot stand komen als het nieuwe stelsel geldt. Zo had ik de heer Cramer begrepen. Hij zei mij eerder deze week dat dit zijn intentie was. Hij knikt; ik mag zijn woorden zo uitleggen. Dus niet in de zin van "punten", "juridisering" en "toetsen", maar op deze manier. Dan kan ik de motie zien als ondersteuning van beleid.

Op de volgende motie van de heren Cramer en Tang zal de minister van VROM antwoorden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Er is één onderdeel in het dictum van de motie van de heer Cramer, waar de minister zojuist over sprak en waar hij nog niet op is ingegaan. In de motie wordt namelijk ook verzocht om deskundigen van Stichting Natuur en Milieu aan de overlegtafel toe te voegen. Reageert de minister daar ook positief op?

Minister **Eurlings**: De heer Cramer heeft gezegd dat hij in brede zin wil dat de deskundigheid van tal van organisaties wordt gehoord. Hij zegt ook: "organisaties als". Wij kijken dus niet exclusief naar bepaalde organisaties. Breed zal de deskundigheid van organisaties worden gehoord. Die deskundigheid zullen wij natuurlijk betrekken bij onze afweging. U kent mij echter ook als volgt. U weet dat ik bij de zeer levendige discussie die wij bijvoorbeeld voerden over Vliegveld Twente, voorop heb gelopen om mensen die waren weggelopen – dat was een kleine minderheid, maar die was weggelopen – terug te krijgen bij de discussie. Dat wil dus niet zeggen dat organisaties aan een tafel gaan zitten, maar wel dat organisaties erbij worden betrokken en dat hun deskundigheid het werk van de leden van de tafel kan "voeden". Dat bedoel ik daarmee. Dat vind ik prima.

Dan zijn wij aanbeland bij de motie van de heer Vendrik. Daarin staat: "overwegende dat lokale geluidsmaxima cruciaal zijn" en verder "verzoekt de regering te onderzoeken hoe een stelsel met lokale handhavingpunten kan worden toegevoegd" et cetera. De aanneming van deze motie moet ik ontraden, gezien de discussie die ik zojuist met de heer Cramer voerde en waar ik met hem goed uit kwam. Dit zou echt buiten de contouren van het Aldersakkoord zijn. Daardoor gaan twee stelsels echt door elkaar heen werken en dat zou tot een schier onwerkbaar situatie leiden.

Ik kom te spreken over de motie-Vendrik op stuk nr. 127. Daarin wordt de regering verzocht, de heer Alders mee te geven dat handhaving van het geldende nachtregime voor Eindhoven Airport als randvoorwaarde geldt bij de besprekingen met belanghebbenden. De heer Roemer had zojuist het inhoudelijke statement dat hij vindt dat dit het moet zijn. Ik heb aan hem voorgesteld, de motie aan te houden totdat de Alderstafel klaar is. Daarna kan hij het totaal overzien. Als de heer Vendrik het als randvoorwaardelijk begin meegeeft, dan moet ik de aanneming van de motie ontraden. Dit zou de heer Alders namelijk onnodig beperken in zijn open gedachtewisseling met de regio.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vreesde al voor de

consequentie hiervan. De consequentie is namelijk dat de uitkomst van de al gevoerde onderhandelingen tussen Eindhoven Airport en de omwonenden niet door de heer Alders hoeft te worden gerespecteerd. Dat vind ik nogal wat! Wij kunnen toch op zijn minst respect opbrengen voor de afspraken die daarbij in het belang van de bewoners zijn gemaakt? Wat is er mis mee om de heer Alders te vragen, die afspraken te respecteren, en vervolgens te bekijken hoe ver hij kan komen?

Minister **Eurlings**: In dit proces gaat het erom dat je gezamenlijk verschillende opties verkent. Net als bij de beurzen is er geen sprake van dat resultaten uit het verleden een garantie zouden moeten zijn voor de toekomst. Als dit hier zou gelden en als de vroegere lijn van Defensie de huidige zou zijn, dan konden wij bij Eindhoven sowieso elke exercitie grotendeels doorstrepen. Defensie heeft zich weinig defensief getoond; alhoewel het haar core business pleegt te zijn. Zij heeft meegedacht over de vraag hoe wij meer ruimte voor burgerluchtvaart kunnen krijgen. Laat de heer Alders nu gewoon open het gesprek ingaan! Als de regio koste wat kost wil wat toen is afgesproken, dan blijft en is het een belangrijk gegeven. Maar geef de heer Alders nu gewoon de ruimte om met die mensen open het gesprek aan te gaan en te kijken wat in de regio leeft. Er zijn ook veel wensen voor de brainport, zoals kansen grijpen en nieuwe verbindingen creëren. De heer Vendrik weet dat dit in de regio heel verschillend wordt beleefd. Ik zou een vooraf gestelde keiharde randvoorwaarde niet goed vinden. Daarom moet ik de aanneming van de motie ontraden.

De heer **Roemer** (SP): De minister stelt ook vooraf een keiharde randvoorwaarde. Het advies van de commissie-Alders dat op tafel ligt, is ondeelbaar. Het gaat om 70.000 vluchten, waarvan 30.000 voor Eindhoven.

Minister **Eurlings**: Dat valt wel mee. "Ondeelbaar" buigt natuurlijk naar twee kanten. Lukt het een en lukt het ander, dan is de kubus helemaal heel. Dan werkt het. Werkt een van de twee onderdelen niet, dan staat alles weer ter discussie, maar ook het eerste onderdeel, de begrenzing van het aantal vluchten op Schiphol. Dan hebben wij immers allemaal een probleem!

De **voorzitter**: Wij gaan het tempo een beetje opvoeren.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik doe mijn best.

Ik kom op de motie-De Rouwe c.s. op stuk nr. 128. Ik zie deze motie als ondersteuning van het beleid. Wij zullen de implementatie van het Aldersadvies voortvarend ter hand nemen. Wij zijn net als de heer De Rouwe ervan overtuigd dat de geloofwaardigheid en het vertrouwen met het Aldersadvies zijn gewaarborgd, en er ook recht wordt gedaan aan de rechtszekerheid van de omgeving. Nogmaals, ik vind het een huzarenstukje van de heer Alders.

Voorts de motie-Van der Ham op stuk nr. 129. Ik vind het zeer terecht dat de heer Van der Ham met deze motie zijn zorgen uitspreekt over het level playing field. Ik heb het al eerder in het debat over Schiphol gezegd. Ik vind het goed dat het probleem wordt geconstateerd. Ik vind het tevens goed dat er een milieuo component in zit, omdat voor de vervuiling wel moet worden betaald. Wij kijken naar selectiviteit: hoe beloon je het goede en

Eurlings

belast je het slechte? Stuur de goede ontwikkelingen in de sector. Dat vind ik ook een goed element van deze motie. In de motie wordt verzocht, een onderzoek naar die kosten te doen en in overleg te treden met Schiphol om te bekijken op welke wijze wij Schiphol weer concurrerend maken. Wij moeten voorkomen dat wij in deze moeilijke tijden zo veel duurder zijn dan de rest en bovengemiddeld worden geraakt, waardoor wij structureel een probleem hebben. De motie vind ik daarom een ondersteuning van het beleid. Ik had dit al aangekondigd, en ik zal dus gaarne in lijn met het verzoek in deze motie opereren.

Dan kom ik te spreken op de motie van de heer Tang. Ik snap de bedoeling van deze motie. De heer Tang roept mij op te bezien wat ik bij Eindhoven eruit kan halen. Dat is ook wat de heer Alders aan het doen is. Ik wil de heer Tang er alleen op wijzen dat de tekst die er nu ligt, ondanks de goede bedoeling die hij heeft – kijk eens hoe je daar met vijven en zessen extra ruimte kunt krijgen – ten formele een probleem in zich draagt. Defensie komt de facto vanuit het landelijke op de lijn van wat wel kan en wat niet kan. Defensie gaat niet regionaal nog eens onderhandelen. Via de landelijke lijn zal men aangeven wat de ruimte is en of er meer of minder kan. Ik moet namens mijn ambtsgenoot van Defensie zeggen dat dit formeel de procedure is, maar dat hoeft geen probleem te zijn. Defensie heeft al ruimte gegeven. Als er een probleem is kun je altijd kijken hoe wij daar weer mee omgaan. De motie zoals die er nu ligt, kan ik niet ondersteunen. Dat zeg ik ook namens Defensie. Ik wil de heer Tang vragen of hij tussen nu en de stemmingen straks wil bezien of hij het dictum dusdanig kan aanpassen dat er wel degelijk afstemming is met alle partijen rondom Defensie. Dat er rekening wordt gehouden met het feit dat de afspraken niet regionaal worden gemaakt, maar landelijk. Dat is even een probleem. Misschien dat hij naar het dictum kan kijken. Als dat enigszins wordt aangepast, zouden wij de motie wellicht kunnen omarmen.

De heer **Roemer** (SP): Heeft dat ook te maken met de mogelijkheid dat er 160 EWACS-vluchten naar Eindhoven zouden moeten?

Minister **Eurlings**: Nee. Dat heeft te maken met het formele punt dat Defensie landelijk aangeeft welke ruimte men kan geven om de militaire functie te kunnen handhaven. Posities of positieveranderingen worden via de landelijke lijn aangegeven. Daarmee zijn zij een gedeelte van de opdracht van Alders. Dan kom je niet regionaal ineens weer met andere punten. Dat formele punt is de reden. Ik denk echt dat daar uit te komen zou moeten zijn. Met het huidige dictum moet ik de aanneming van deze motie ontraden, maar ik denk dat het dictum met enige goede wil wat anders geformuleerd kan worden en dan kunnen wij er wellicht in mee gaan.

De **voorzitter**: Wij gaan door naar de volgende motie.

Minister **Eurlings**: De motie op stuk nr. 131 die is ingediend door de heren Tang en Cramer zal door minister Cramer worden beantwoord.

De motie op stuk nr. 132 is de laatste waar ik nog op antwoord. Laat ik daar het volgende over zeggen. Wij nemen het effect van het buitenland mee in onze

analyses. Dat doen wij. Wij zullen dus ook verantwoorden waarom wij denken dat uitplaatsing van 70.000 vluchten naar Eindhoven en Lelystad nodig is. Er is nu al heel veel grenseffect. Ik heb eerder het nogal wrange feit genoemd dat op Schiphol duizenden banen op de tocht staan, terwijl het vliegveld Weeze vlak over de grens 70% gegroeid is. Dat zijn nogal verschillende beelden, zo vlak bij elkaar. Daar knalt de werkgelegenheid naar boven en hier zakt die diep weg. Stel dat wij er niet in slagen om die 70.000 vluchten uit te plaatsen. Dan moeten wij opnieuw bezien wat wij doen, maar dan ligt wel alles op tafel. Andere luchthavens in Nederland en Schiphol. Hoe gaan wij dan met Schiphol om met die begrenzing? Ook dat hoort bij Alders. Alders zegt: je kunt de cap aanleggen als je 70.000 kunt uitplaatsen. Wat ik het moeilijke vind aan deze motie, is dat zij wat te veel uitstraalt dat wij actief beleid zouden gaan voeren om vliegtuigen over de grens te krijgen. Daar zit ik een beetje mee. Ik vind dat dit ook echt vooruitloopt op het niet-halen van het uitplaatsen van 70.000 vluchten binnen Nederland zelf. Wij hebben echt gekeken naar het buitenlandse effect. Dat hebben wij gedaan en wij zijn tot de conclusie gekomen dat wij Alders de opdracht moesten geven om 70.000 vluchten in Nederland uit te plaatsen. Misschien kunt u deze motie gewoon aanhouden totdat Alders met zijn advies terugkomt. Dan bezien wij wat ons te doen staat. Ik doe dat voorstel voor het geval dat wij er niet uit komen. Met de motie loopt de indiener te veel vooruit op het niet behalen van de doelstelling die inhoudt het uitplaatsen van 70.000 vluchten naar Eindhoven en Lelystad. Bovendien wordt daarmee heel snel de stap gezet naar het voeren van een actief beleid om die vluchten over de grens te plaatsen. Juist in deze tijd zou ik dat een enigszins wrang signaal vinden.

De heer **Tang** (PvdA): Het gaat dus niet om deze tijd, want wij zitten nog niet aan de grens van 510.000. Ik heb dat gezegd in een interruptiedebatje met de heer De Rouwe. Het probleem waarover de minister met veel sympathie spreekt en waarvoor ook ik sympathie heb, is juist dat Schiphol niet groeit. Wij praten over een situatie ver in de toekomst. De minister zei dat die er niet heel anders uit zal zien, maar dat moet nog blijken. Het gaat mij erom dat wij niet alles op alles zetten om die laatste vluchten ook in Nederland te plaatsen. Dat ligt niet in onze traditie. Dat is het enige wat deze motie behelst. Als de minister praktisch zegt dat wij eerst moeten afwachten wat de uitkomst is voor Lelystad en Eindhoven, geef ik hem gelijk. Dan ben ik bereid om mijn motie aan te houden.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Tang en de heer Cramer stel ik voor, hun motie (nr. 29665, nr. 132) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Eurlings**: Daarvoor dank ik de heer Tang. Wij zijn niet blind voor de effecten over de grens. Sterker nog, op dit moment is de situatie dermate scheef dat het voor onze luchtvaart echt een probleem wordt. Laat Alders zijn werk doen. Wij zullen er later op terugkomen. Mocht het uitplaatsen van 70.000 vluchten naar Eindhoven en Lelystad niet lukken, dan is de vraag of niet een deel naar Maastricht, Eelde of een andere plaats kan gaan. Wij zullen in ieder geval alles op alles zetten

Eurlings

om die 70.000 vluchten in Nederland te accommoderen. Mocht dat onverhoopt niet lukken, dan spreken wij elkaar weer.

Minister **Cramer**: Voorzitter. In de motie van de heren Tang en Cramer wordt de regering verzocht om Schiphol met name te wijzen op de motie-Tang/Cramer en in overleg te treden over de aard van de tariefdifferentiatie tussen 6.00 uur en 7.00 uur. Ik beschouw deze motie als ondersteuning van het beleid en zeg toe dat ik het overleg waarop de indieners doelen, zal voeren. Dat zal ik doen, samen met de minister van V en W. In principe ben ik voorstander van tariefdifferentiatie met als doel om de geluidsoverlast te beperken. Er is echter nog een belang, namelijk dat het kabinet eveneens tot taak heeft om het mainportgebonden verkeer van Schiphol te behouden. Daarvoor is het belangrijk om tussen 6.00 uur en 7.00 uur te kunnen vliegen. In de Luchtvaartnota zullen wij daarop nader ingaan, alsmede op het instrumentarium dat beschikbaar is en de wijze waarop wij dat voor dat doel kunnen inzetten. Dan zullen wij ook de vraag van de heren Tang en Cramer beantwoorden.

De heer **Tang** (PvdA): Het is mij niet helemaal duidelijk. Volgens mij zei de minister dat zij de eerdere motie zal uitvoeren, dat zij in overleg zal treden en de Kamer over de uitkomst zal rapporteren. Ik neem dan ook aan dat de minister deze motie overneemt en trek die in.

Minister **Cramer**: Ik heb inderdaad gezegd dat ik die motie beschouw als ondersteuning van het beleid. Ik licht dat toe, omdat wij uiteraard rekening moeten houden met het mainportgebonden karakter van Schiphol. Daarop moeten wij blijven letten.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Tang/Cramer (29665, nr. 131) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Cramer**: Ik kom op de motie-Tang/Cramer met het verzoek aan de regering om met een voorstel te komen voor uitplaatsing van 70.000 vluchten en datgene wat daarbij komt kijken. Ik verzoek de indieners om deze motie aan te houden tot op het moment dat de Luchtvaartnota verschijnt. Dan kan het kabinet namelijk met beargumenteerde voorstellen komen over de wijze waarop het dit plafond in wet- en regelgeving kan vastleggen. Ik doel op die 510.000 en op de verdeling 50/50 na 2020. Onze inzet is erop gericht om dat te doen, maar dat is niet direct mogelijk. Het is immers nogal complex. Wij moeten daarover dus niet te snel beslissen. Zonder debat hierover, kunnen wij dat niet zomaar even op een achternamiddag regelen. Wij moeten een goede afweging maken over wat er in de wet komt en niet, en over wat er in het onderliggende besluit komt en niet. Dat is de reden dat ik de indieners verzoek om deze motie nog even aan te houden zodat wij daar bij de behandeling van de Luchtvaartnota over van gedachten kunnen wisselen.

De heer **Tang** (PvdA): Regelt u dat alstublieft niet op een achternamiddag, minister. Neemt u daar even de tijd voor. Mocht de Luchtvaartnota vertraging oplopen – dat is al eens eerder gebeurd – zou ik in elk geval in april

graag een brief ontvangen over de wijze waarop de minister denkt dit plafond en de 50/50-geluidsverdeling wettelijk te verankeren. Dat zou ik op prijs stellen. Dat hoeft uiteraard alleen in het uiterst onwaarschijnlijke geval dat de Luchtvaartnota toch nog een keer vertraging oploopt.

Minister **Cramer**: Wij zijn er nog steeds van overtuigd dat de Luchtvaartnota geen vertraging oploopt en dus op tijd beschikbaar komt. In het geval dat er toch sprake is van vertraging, zal ik ervoor zorgen rond dat de Kamer rond april of mei een schriftelijke reactie op deze motie ontvangt.

De heer **Tang** (PvdA): In dat geval verzoek ik om deze motie aan te houden.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Tang en de heer Cramer stel ik voor, hun motie (29665, nr. 133) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over de ingediende moties wordt later deze avond gestemd.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 19 februari 2009 over **de Milieuraad**.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Er is de laatste dagen veel te doen over de vrijheid van Europese lidstaten om zelf te bepalen of zij de teelt van gewassen willen toestaan in hun land. Landen als Frankrijk, Oostenrijk, Griekenland en Hongarije weten al een poosje dat zij geen gewassen op hun akkers willen. De kwestie die voorligt, is of Europa de wens van deze landen mag negeren en hen mag dwingen de teelt van een genetisch gemanipuleerde maïssoort, MON810, toe te laten.

De PvdD-fractie vindt dat lidstaten zelf moeten kunnen beslissen of zij de teelt van gewassen in eigen land willen toestaan en dat Europa hen hierin vrij moet laten. Het goede nieuws is dat het kabinet dat ook vindt. Het slechte nieuws is dat als er binnen Europa wordt gestemd over die vrijheid, het Nederlandse kabinet consequent tegen de nationale verboden stemt. De minister heeft de Kamer vanmiddag het kabinetsstandpunt nog eens meegedeeld. Wij zijn voor de vrijheid van lidstaten om zelf te beslissen over genteelt, maar op dit moment bieden de regels daar volgens de minister daar geen ruimte voor. Dat van die regels is merkwaardig. Ik heb ze er nog even bij gezocht. Er is wel degelijk ruimte voor individuele lidstaten om te blijven beslissen over de teelt van gewassen. Het lijkt eerder een interpretatieverschil dan een onmogelijkheid.

Het belangrijkste is dat de minister heeft gezegd dat zij de regels wil veranderen en dat zij ook wil dat het onderwerp van de agenda blijft. Dat is prachtig, maar het staat er toch op. De minister heeft ook aangegeven dat zij consistent wil zijn. Dat betekent dat Nederland andere