

Vergaderjaar 2008–2009

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 114

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 december 2008

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), Kamp (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 5 november 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 maart 2008 over de Verkenning lange termijn Schiphol (29 665, nr. 85);**
- **de brief van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 1 april 2008 over de reservering parallelle Kaagbaan (29 665, nr. 96);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 mei 2008 over de samenstelling, de aanpak en het tijdspad van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens (26 959, nr. 128);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 juni 2008 over de situatie rond de planologische reservering van de parallelle Kaagbaan (29 665, nr. 101);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juli 2008 over de stand van zaken en voortgang van het Aldersproces (29 665, nr. 104);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 september 2008 over de brief van de heer Alders over deelname VGP aan de Alderstafel (29 665, nr. 106);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 oktober 2008 over het advies van de Alderstafel (29 665, nr. 108);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 oktober 2008 over het plan van aanpak Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de mainport (29 665, nr. 109);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 oktober 2008 over de reactie op advies van de Alderstafel voor de ontwikkeling van Schiphol tot 2020.**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Jager
Griffier: Sneep

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Voordat ik begin met mijn feitelijke inbreng, wil ik de heer Alders en zijn tafel een compliment maken voor het advies dat zij ons verstrekt hebben over de toekomst van Schiphol en de regio voor de lange termijn. Laat ik beginnen met een algemene opmerking. Mijn fractie zet in op ontwikkeling van alle modaliteiten: auto's, treinen, schepen én vliegtuigen. Verdere ontwikkeling van al deze modaliteiten biedt enorme kansen voor de ontplooiing van mensen en voor een versterking van de economie en het milieu. Ontwikkeling is in onze ogen niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief. Kortom, deze ontwikkeling moet duurzaam zijn. Infrastructuur voor vervoer is hierbij geen doel op zich en dit geldt ook voor Schiphol. Schiphol is een belangrijk middel om ons doel, een sterke economie en een duurzame samenleving, te realiseren. Dit is tevens het kader waarbinnen wij kijken naar het advies. De totstandkoming van het advies is niet gemakkelijk geweest. Er waren grote verschillen in de belangen en in de achtergronden van mensen. Vertrouwen was hierbij niet altijd vanzelfsprekend. Uiteindelijk hebben alle deelnemers, inclusief de bewoners en de sector, kunnen instemmen met dit advies. Het zou wel van heel grote politieke onwil getuigen als je dit advies niet serieus neemt. Mijn fractie neemt het wel serieus, maar heeft uiteraard nog wel een paar vragen.

Kernpunt van het advies is de keuze voor een selectieve ontwikkeling van mainport Schiphol en een duurzame ontwikkeling van de omgeving. In het rapport wordt met betrekking tot mainports verwezen naar hub-gebonden verkeer. Is de minister van Verkeer en Waterstaat het met ons eens dat het hierbij niet alleen moet gaan om hub-gebonden verkeer, maar om mainportgebonden verkeer? Wat ons betreft moet het hierbij zeker gaan om de hub-functie, maar ook om point-to-point business verkeer dat in opkomst is. Dit verkeer met verbindingen met Londen en andere plaatsen is van essentieel belang voor onze economie en dus ook voor de toekomst van Schiphol.

Gekozen wordt voor een scherpe prioritering tussen enerzijds hub-gebonden verkeer op Schiphol en anderzijds het uitplaatsen van leisure verkeer. Is een dergelijk scherpe scheiding realistisch als je bedenkt dat bijvoorbeeld EasyJet voor meer dan 50% zakelijke reizigers vervoert?

De selectieve groei wordt mede mogelijk gemaakt door binnen de milieugrens te blijven om omwonenden te laten meeprofiteren van nieuwe geluidsbeperkende ontwikkelingen. Als voor dit laatste niet wordt gekozen, zouden er 540 000 bewegingen kunnen plaatsvinden. Nu wordt omwille van de omwonenden gekozen voor 510 000 bewegingen in 2020, zodat de combinatie van groei enerzijds en vermindering van overlast anderzijds mogelijk blijft. Hiervoor is wel uitplaatsing nodig omdat de markt vraagt om 580 000 bewegingen. Over de uitplaatsing kom ik dadelijk te spreken; eerst nog een vraag over de prioriteitsstelling. Welke ruimte is er in de toekomst om prioriteitsstelling bij selectieve groei te wijzigen ten behoeve van de mainport? De markt is geen statisch begrip en Schiphol moet dan ook de ruimte krijgen om hierop te kunnen inspelen ten behoeve van zijn mainportfunctie.

De heer **Roemer** (SP): Welke garantie wil de woordvoerder van de CDA-fractie geven dat wij de boel niet weer, net als in het verleden, alsnog gaan oprekken als wij voortijdig, dus voor 2020, aan 510 000 vluchten komen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zal hier straks nader op ingaan, maar ik zal eerst een kort antwoord proberen te schetsen. Voor mijn fractie staat vast dat dit aantal van 510 000 onderdeel is van een compromis dat gesloten wordt. Dit betekent dat de extra marktvaart die er is en blijft, namelijk 580 000 bewegingen, ofwel een verschil van 70 000, elders gerealiseerd moet worden. Dit betekent dat mijn fractie akkoord gaat met het aantal van 510 000. Tegelijkertijd benadrukken wij dat het aantal van 70 000 wel degelijk gerealiseerd moet worden, omdat wij van mening zijn dat voldaan moet worden aan de marktvaart.

Het gevolg van selectiviteit is dat bepaalde vliegbewegingen niet meer welkom zijn. Het CDA is voorstander van uitfasering en van financiële instrumenten waarbij de luchthaven met betrokken partijen zo veel mogelijk zelf de ruimte krijgt om dit door middel van afspraken te regelen. Het Aldersadvies spreekt in dit kader over local rules. Kan de minister enkele voorbeelden van elders in de wereld geven waarin deze succesvol worden gebruikt? Omgekeerd moet het ook mogelijk zijn om vliegbewegingen niet alleen te verjagen maar ook aan te trekken. Zo zou ingeval van leisurregelingen voor een veel lagere prijs dan op Schiphol van en naar luchthavens elders in Nederland gevlogen kunnen worden; verjagen en verleiden dus.

Dan de verplaatsing. Prominent punt in het Aldersakkoord is de uitplaatsing van 70 000 vliegbewegingen op Schiphol. Mijn fractie is altijd voorstander geweest van een groei binnen de milieugrenzen. Dit had volgens Alders ook gekund en dan was het maximum bereikt bij ongeveer 540 000 bewegingen. Met dit akkoord komen echter 510 000 bewegingen op Schiphol in 2020. Aan de cap van 510 000 bewegingen zijn twee voorwaarden verbonden. De eerste is dat dit gebeurt binnen de gelijkheidscriteria, het beginsel milieuruimte. De tweede is dat hiervoor uitplaatsing nodig is. Alles afwegende, begrijpen wij dat en gaan wij ermee akkoord. Mijn fractie heeft eerder aangegeven dat wij voor groei zijn. Dat betekent dus dat dit aantal van 510 000 hiervan onderdeel is, zolang een en ander maar in samenhang wordt gezien met de 70 000 uitplaatsingen.

Nu er 510 000 vliegbewegingen op Schiphol gepland zijn, moeten deze conform de marktvaart in 2020 zorg dragen voor uitplaatsing van deze vliegbewegingen. Deze groei horen wij te faciliteren. Dit is een voorwaarde van het Aldersadvies en van mijn fractie. Zoals gezegd, gaat het hierbij om één en ondeelbaar advies. Wij zijn content met de kabinetsreactie op dit punt. Vraag is hoe en wanneer begonnen zal worden met de voorbereiding van uitplaatsing.

De heer **Tang** (PvdA): Ik begrijp dat de CDA-fractie uitgaat van de markt. Een deel komt terecht op Schiphol en een deel komt terecht bij andere luchthavens. Luchthavens als Lelystad, Eindhoven en mogelijk Twente in de toekomst, moeten nog gecreëerd worden. Het CDA heeft ook altijd gepleit voor draagvlak in de regio. Het heeft zijn steun gegeven aan het Aldersadvies en het wetsvoorstel RBML, waarin het draagvlak in de regio centraal staat. Hoe verhoudt deze eis van 70 000 zich tot het draagvlak in de regio? Kan het Aldersadvies leidend zijn, zodat omwonenden van Schiphol bepalen hoeveel overlast er in Lelystad plaatsvindt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind dit ook een belangrijk punt en daarom heb ik er een apart hoofdstukje aan gewijd. Ik denk dan ook dat het goed is om deze vraag daarbij te betrekken, anders herhaal ik mijzelf.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij uitstekend.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zou graag van beide ministers willen horen hoe zij de uitplaatsing gaan invullen. Wat ons betreft gaan zij, voor zover zij dat nog niet gedaan hebben, voortvarend beginnen met een zorgvuldig besluitvormingsproces. Wat gebeurt er als het kabinet de benodigde

capaciteit in de regio niet op orde heeft? Klopt het dat dit betekent dat de grens aan de groei van Schiphol van 510 000 bewegingen niet zal gelden als de afgesproken capaciteit op de regionale luchthavens er onverhoopt niet komt?

Mijn fractie is een groot voorstander van een sterke regionale ontwikkeling. Op dit vlak gebeurt veel en kan nog veel meer ontstaan. Wij hebben begrepen dat het kabinet niet alleen focust op Eindhoven en Lelystad, en terecht. Immers, ook elders in Nederland moet de luchtvaart een kans kunnen krijgen. Ik denk bijvoorbeeld aan Twente, maar ook aan Maastricht en aan Eelde. De verplaatsing van vluchten naar de regio biedt hiervoor grote kansen. Niet voor niets hebben de vakbonden FNV en CNV en de werkgevers in Flevoland al grote plannen voor de versterking van Lelystad. Niet alleen in de Randstad, maar ook in de regio verdienen mensen een kans op arbeid en mobiliteit. Hiervoor is het wel nodig dat er echt geïnvesteerd gaat worden. Het CDA dringt hierop aan. Is deze investeringsbereidheid ook aanwezig bij de Schipholgroep, bijvoorbeeld ten aanzien van investeren in Eindhoven en Lelystad?

Voor de uitplaatsing van vluchten wordt gesteld dat deze op Lelystad tot 2015 binnen de volumes conform de huidige aanwijzingsprocedure zal moeten kunnen blijven. Kan de minister nog eens aangeven voor hoeveel vliegbewegingen momenteel ruimte beschikbaar is op Lelystad? Welke maatregelen zijn nodig om de gewenste aantallen na 2015 te realiseren? Dan de beschikbare capaciteit van Eindhoven. De combinatie brainport-catchment area is voor ons een goed teken om daar te gaan ontwikkelen. Welke kans ziet de minister om deze combinatie te versterken? Het CDA wil dat hiernaar uitdrukkelijk wordt gekeken. Echter, een verplaatsing naar de regio kent niet alleen voordelen. Ik kom nu tevens op het punt van de heer Tang. Van omwonenden, maar ook van regionale bestuurders vraagt dit nogal wat. Ik kan mij heel goed voorstellen dat zij verbaasd waren over het feit dat de Alderstafel wel over, maar niet met hen sprak. Wat is de reactie van beide ministers hierop? Het draagvlak bij, en dus de betrokkenheid van, de regio en haar bewoners is van groot belang. Mijn fractie dringt er nogmaals op aan om zo spoedig mogelijk, maar wel zorgvuldig het besluitvormingsproces te starten.

In Eindhoven hebben wij in 2000 gezien dat de bewoners, de BOW, de bestuurders en de sector gezamenlijk de verantwoordelijkheid hebben genomen door een akkoord te sluiten. Zou de minister deze «Eindhovense tafel» opnieuw willen inzetten om nieuwe keuzen te maken? In het verlengde hiervan: hoe kijkt de minister hier tegenaan ingeval van een nieuwe regionale overeenkomst?

De heer **Tang** (PvdA): Ik begrijp dat de heer De Rouwe deze vraag stelt. Ik vroeg hem naar het standpunt van de CDA-fractie. Zij zegt: niet over hen, maar door hen moet worden beslist. Prima, dat is een uitgangspunt. Tegelijkertijd zegt de CDA-fractie: het moeten er wel 70 000 zijn. Hoe moet ik deze twee punten met elkaar verenigen?

De heer **De Rouwe** (CDA): In dit geval betekent de vraag stellen ook de vraag beantwoorden. Mijn fractie dringt erop aan dat juist in samenspraak met de omgeving gewerkt gaat worden aan nieuwe plannen. Dit betekent dat ik deze eis van 70 000 wel neerleg bij het kabinet. Later ga ik het kabinet bevragen over hoe en waar het dit gaat regelen. De bewonersorganisatie in Eindhoven wees op de nachttijden. Ik begreep dat men er bang voor is dat er 's nachts gevlogen gaat worden. Als de minister hierover nu al iets kan zeggen, vind ik dat fijn. Ik vind het echter belangrijk dat het kabinet hierover gaat spreken met de partners in de regio.

De heer **Tang** (PvdA): Als ik het goed begrijp betreft het dus een inspanningsverplichting van het Rijk, maar heeft de regio wel degelijk

zeggenschap. Daardoor kunnen het wel eens 69 000 in plaats van 70 000 vliegbewegingen zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee, ik zal het kabinet gaan controleren op deze 70 000. Op de vraag hoe en waar dit in de regio geregeld gaat worden, ga ik nu nog niet vooruit lopen; dat wil ik niet en volgens mij kan de heer Tang dit ook niet. Ik heb er begrip voor dat in de regio gesproken wordt over het hoe, wat en waar. Ik zou het niet netjes vinden om vanuit politiek centraal Den Haag dan maar te bepalen hoe het moet. Ik leg de verantwoordelijkheid neer bij de ministers en zal hen afrekenen op de resultaten die zij zullen boeken.

Dan de hinderbeperkende maatregelen. Deze moeten plaatsvinden binnen het gelijkwaardigheids criterium. Dat dit een belangrijk punt is, moge duidelijk zijn; ik zal hier dan verder ook niets over zeggen.

Over het normen- en handhavingstelsel is heel wat te doen geweest. Ook het CDA vond dat een en ander anders moest. Het huidige systeem van handhavingpunten bood misschien wel een gevoel van zekerheid, maar geen echt voordeel. Een nieuw stelsel moet beter bestuurbaar zijn, gelijkwaardige bescherming bieden en handhaafbaar, transparant en uitlegbaar zijn. Ook moet het een prikkel tot innovatie bieden. Dit zijn punten uit het Aldersadvies. Dat is nogal wat. Hoe gaat het kabinet dit evalueren? In ieder geval moet het geëvalueerd worden. Vervolgens dient de Kamer hierover geïnformeerd te worden.

Groot voordeel van vliegen volgens afspraak is in onze ogen de proefperiode van twee jaar. Hoe vaak is het in het verleden niet misgegaan, terwijl op de tekentafel duidelijk bleek dat bij een nieuw model verbetering zichtbaar was? Met de nieuwe Experimenteerwet kunnen wij in de praktijk zien wat het effect is. Pas na de evaluatie gaan wij verder. Stel dat blijkt dat vliegen volgens afspraak niet goed werkt, hoe ziet de situatie er dan uit? Ik denk dat voor de Kamer duidelijk zal zijn dat wij niet verder gaan met een stelsel dat niet werkt; klopt dat?

Mijn fractie mist eigenlijk één punt, dat wellicht niet direct met het Aldersadvies te maken heeft. De afgelopen jaren hebben dertien maatschappijen één keer of vaker aantoonbaar en onnodig te laag gevlogen, dan wel zijn ze afgeweken van de luchtroute. Dit heeft zijn weerslag op de omgeving en op de veiligheid. Het gevolg is dat de betreffende maatschappij een boze brief krijgt met een waarschuwing voor de volgende keer. Het CDA wil af van dit softe briefjesbeleid. Wij vinden en willen dat Schiphol verder kan groeien, maar wel binnen de grenzen die gesteld zijn. Een strenger repressiebeleid is hierbij niet alleen wenselijk, maar ook noodzakelijk voor een geloofwaardig luchtvaartbeleid.

Tot slot. Uit het Aldersadvies bleek dat geen van de betrokken partijen haar volledige zin heeft gekregen. Toch hebben ze allemaal ingezien dat de beste, althans minst slechte, oplossing was. Ook vandaag zal er geen politieke partij zijn die helemaal tevreden is met alle punten uit het Aldersakkoord. Dat geldt dus ook voor mijn partij. Desalniettemin kan het CDA instemmen met het Aldersadvies. Ik hoop dan ook dat andere politieke partijen vandaag hetzelfde lef en vermogen tonen om, net als de deelnemers aan de Alderstafel, hun eigenbelang opzij te zetten en te kiezen voor het gemeenschappelijk gedeelde en algemene belang.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb één punt gemist. Wellicht zat dit bij de punten die de heer De Rouwe omwille van de tijd moest overslaan. Afgelopen maandag hadden wij een debat met de minister van VROM over het klimaatbeleid. Tot mijn vreugde trof ik daar een woordvoerder van de CDA-fractie die een aantal pittige vragen aan de minister voorlegde. Het kabinet zet in op min 30% in 2020. De CDA-fractie was zeer geïnteresseerd in de vraag hoe de minister dat ging halen. Ik was het met de CDA-fractie eens. Nu beluister ik ineens een andere CDA-fractie die feitelijk zegt: de luchtvaart in Nederland wil tot 2020 30% groeien en dat is

goed, dat doen wij; tekenen bij het kruisje. Mijnheer De Rouwe, dit moet u mij echt uitleggen. Ik snap hier helemaal niets van.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is precies de reden dat ik sommige delen oversla. Ze zijn immers deze week wellicht al aan de orde geweest. Ik ken de inbreng van afgelopen maandag ook. Een en ander staat niet los van elkaar. Mijn fractie zegt over Schiphol en over de groei van deze luchthaven dat wij gaan voor een duurzame groei. Dit betekent niet dat wij Schiphol op slot willen zetten of er desnoods een bushalte van willen maken, zoals de heer Vendrik wil. Het CDA zegt dat Schiphol moet kunnen groeien, maar wel binnen randvoorwaarden, zoals gelijkheidscriteria en milieumaatregelen. Als men mij vandaag had horen pleiten voor verruiming van milieuwetgeving en voor wijziging van de gelijkheidscriteria zoals wij deze in het verleden hebben afgesproken, dan zou de heer Vendrik terecht opmerken dat het CDA nu een ander verhaal houdt. Ik heb dit echter niet gezegd. Met de mogelijkheden die wij hebben om anders te vliegen, om te doen aan bronbeleid en om met elkaar op deze wereld samen op te trekken voor een schonere luchtvaart, ontstaat ruimte voor groei die wij mijns inziens moeten kunnen gebruiken. Tegen de heer Vendrik en zijn fractie wil ik het volgende opmerken. De luchtvaartmaatschappijen die in Nederland actief zijn, behoren tot de meest duurzame luchtvaartmaatschappijen in de wereld. Hoe meer luchtvaart in Nederland, hoe beter voor het milieu. Immers, juist in Nederland is de focus sterk gericht op duurzame groei en op ontwikkeling en innovatie. Ik wil deze steunen en de luchtvaart niet over de grens zetten, zoals de heer Vendrik wellicht wil. Immers, dan weten wij één ding zeker: dan wordt een en ander er per saldo alleen maar minder op.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik hoor heel veel goed ingestudeerde antwoorden, maar geen antwoord op mijn vraag. Het CDA steunt dit kabinet. Het steunt de minister van VROM: min 30% CO₂-uitstoot in 2020. Het zijn niet mijn afspraken, maar de afspraken van de CDA-fractie. Afgelopen maandag was mevrouw Spies kritisch over de minister: wordt het doel wel gehaald? Ik zou dan denken dat wij, als wij het Aldersadvies bespreken -strikt genomen gaat dit vooral over geluidshinder – ook naar dit punt kijken en zeker gesteld willen hebben dat ook de Nederlandse luchtvaartsector, Schiphol voorop, meewerkt aan die reductie van CO₂-uitstoot in 2020. Of moeten wij dit als burgers oplossen door extra spaarlampen in te draaien; is dat het idee? Immers, dat gebeurt hier. Als wij niets afspreken over CO₂-uitstoot, dan wordt het aandeel van de luchtvaartsector hierin in 2020 20%, in plaats van 10% nu. Dat zal gebeuren. Ik hoor de heer De Rouwe geen enkele grens stellen. Als hij de milieugrenzen serieus neemt – het gaat hierbij om de eigen afspraken van de CDA-fractie – dan moet hij tegen de minister zeggen dat het Aldersverhaal, de groei, pas aan de orde komt als de 30% reductie van CO₂-uitstoot op rekening van de luchtvaart zeker gesteld is; anders gaat het feest niet door.

De heer **De Rouwe** (CDA): Net als het Aldersadvies, is ook het coalitieakkoord één en ondeelbaar. Ik hoef u, mijnheer Vendrik, toch niet te vertellen welke maatregelen dit kabinet met steun van de CDA-fractie neemt om de CO₂-uitstoot aan te pakken? Ik hoef hierover toch niet een debat met u aan te gaan? Laat ik een en ander beperken tot de luchtvaart.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mevrouw Spies was hier heel kritisch over. Het was uw eigen collega...

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, het woord is aan de heer De Rouwe en niet aan u.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Vendrik vraagt naar de inbreng van mevrouw Spies en naar mijn inbreng. De CDA-fractie draagt een duidelijk standpunt uit dat door de hele partij wordt gedragen. Ten aanzien van luchtvaart en CO₂-uitstoot hoef ik de heer Vendrik toch niet te wijzen op de maatregelen die dit kabinet heeft genomen en waar veel kritiek op is, ook ten aanzien van het ETS, om in breder, Europees verband met elkaar ervoor te zorgen dat wij echt iets doen en niet alleen iets doen in Nederland, met als gevolg dat er in de rest van de wereld niets gebeurt? De heer Vendrik zet misschien in op microniveau, in Nederland, maar de CDA-fractie kiest met betrekking tot de luchtvaart voor ETS. Dit is altijd haar standpunt geweest en zo heeft mevrouw Spies het ook naar voren gebracht afgelopen maandag.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Wij hebben vandaag een debat op hoofdlijnen. Voordat ik hieraan begin, wil ik mijn waardering uitspreken voor de mensen die zo hard gewerkt hebben aan de Alderstafel. Ik weet dat zij dit hebben gedaan met persoonlijke inzet, maar ook met persoonlijke frustratie; ik heb daar alle waardering voor. Ik denk ook dat al die inzet en frustratie uiteindelijk niet voor niets is geweest; er ligt een advies dat een breuk kan betekenen met het verleden van Schiphol. Immers, partijen blijken bij elkaar te kunnen zitten en door het wantrouwen heen te kunnen breken. Het dossier-Schiphol is gekenmerkt door wederzijds wantrouwen tussen sector en omwonenden. Het is absoluut winst dat partijen bij elkaar zijn gaan zitten en voorlopig bij elkaar blijven zitten. Er is ook winst in termen van geluidshinder. De heer Vendrik heeft gelijk dat het voorname probleem geluid betreft. Ik zie bijvoorbeeld het uitgangspunt van een pondsgewijze benadering na 2020 met minder hinder en meer verkeer. Dit spreekt de PvdA-fractie aan. Voor de omgeving is dit overtuigender. Bovendien is het innoverend voor de sector. Er komen beperkingen op nachtvluchten: 32 000 in een uitgerekte nacht van 23.00 uur tot 7.00 uur. Voor het binnengebied komt er hopelijk minder overlast door geluidspreferent vliegen. Het buitengebied profiteert van glijvluchten. De PvdA-fractie ziet in dat dit winstpunten zijn en dat omarmt zij ook. Uit de stukken die wij hebben ontvangen, heb ik niet kunnen opmaken hoeveel minder hinder in termen van ernstige hinder en hoogbelaste bewoningen er in het buitengebied is door bijvoorbeeld glijvluchten aan het einde van de avond. Om hoeveel vluchten gaat het? Het is ook winst dat de mainport overeind blijft, ondanks dat gekozen wordt voor een beperking van een aantal vluchten. Het blijkt dus best wel mogelijk te zijn om iets minder te doen op Schiphol zonder de mainport in gevaar te brengen. Dat de mainport van belang is voor de economie, staat buiten kijf. De PvdA-fractie is er dus positief over dat er een advies ligt. Ook is het positief dat er een advies ligt over beperking van de groei. In dit debat zijn wij op zoek naar de borging van die winst. Wij hebben nog vragen die wij goed beantwoord willen zien.

Laat ik beginnen bij de eerste waarborg die wij graag willen zien. Dit heeft te maken met de nieuwe normen die in het advies geïntroduceerd worden. Er wordt gesproken over een pondsgewijze benadering van 50-50: de ene helft van de winst voor de omgeving, de andere voor de sector. Er wordt gesproken over een maximum van 510 000 tot 2020. Dit lijken ons belangrijke grenzen. Het verhaal van selectieve groei begint met een plafond. Het lijkt ons belangrijk dat dit wettelijk verankerd wordt. Wat ons betreft kan dat niet snel genoeg gebeuren. Juist in een omgeving waar het vertrouwen broos is, moet het kabinet een vertrouwenwekkend signaal afgeven dat het dit punt serieus neemt, belangrijk genoeg om al volgend jaar bij wet te regelen. Geen woorden dus, maar daden.

Wij beschikken nog niet over alle informatie; er moeten nog convenanten gesloten worden. Ik wil graag dat het kabinet aangeeft hoe het zich het vervolg voorstelt. Krijgen wij de convenanten te zien? Komt er ook een tussentijdse evaluatie van de uitwerking van de hinderbeperkende maat-

regelen, al is het maar bij de eerstvolgende aanpassing van het LVB? Dan kan een mooi evaluatiemoment voor de Tweede Kamer zijn. Hoe zit het bij de evaluatie van de sector? Ik geloof dat er vierjaarlijks wordt gesproken. Mag de sector niet verder groeien als er geen hinderbeperkende maatregelen zijn geweest; is dat de afspraak? Hoe werkt een en ander precies? Dan de verankering van het plafond. Het plafond is voorwaarde voor selectieve groei. Het gaat hierbij om twee vragen: wat en waarheen? Ten aanzien van het wat hebben wij de nodige vragen. Het Aldersadvies bevat een lijstje van wat verkeer is, van intercontinentale vluchten tot leisure en charters. Het is echter onduidelijk hoe dit lijstje precies gevolgd gaat worden. Wij hebben een en ander wel geprioriteerd, maar hoe brengen wij deze prioriteiten in de praktijk aan? Ik hoorde de heer De Rouwe hier ook al naar vragen. Het is geen academische kwestie, zoals de reactie van EasyJet liet zien. Deze maatschappij zei niet weg te willen van Schiphol. Ook in dit geval geldt: geen woorden, maar daden. Wij kunnen het wel hebben over selectieve groei, maar wat zijn nu eigenlijk de instrumenten om te selecteren? Deze, mijns inziens volstrekt logische vraag moet goed beantwoord worden.

Dan de vraag waarheen. Wij hebben het er net al even over gehad. Er wordt in het advies gesproken over Lelystad en Eindhoven. De PvdA is zeer voor draagvlak in de regio, zoals dat nu georganiseerd is rondom Schiphol. Wij zijn dus positief over het advies, ook al omdat partijen bij elkaar zitten. Vergelijkbaar overleg heeft plaatsgevonden ingeval van Eindhoven. Dat was ook de inspiratie voor de amendementen die wij samen met de fracties van het CDA en de ChristenUnie hebben ingediend bij de behandeling van het wetsvoorstel RBML. Hierin hebben wij het draagvlak voorop gesteld. Ik kan mij dan ook niet voorstellen dat niet naar draagvlak wordt gestreefd bij Lelystad en Eindhoven, dat dit niet voorop staat en leidend is en dat de consequenties daarvan gewoon volgend zijn. Iemand uit Castricum mag namelijk niet de overlast in Lelystad bepalen. Wij moeten bovendien constateren dat de 70 000 vluchten die worden uitgeplaatst, niet-mainportgebonden zijn. Wij kunnen dan ook moeilijk volhouden dat dit punt van groot nationaal belang is. Het nationale belang schuilt immers in het feit dat Schiphol een mainport is.

De heer **Roemer** (SP): De heer Tang zegt een paar interessante dingen, onder andere dat het draagvlak ontzettend belangrijk is. Ik steun dit van harte. Tevens zegt hij terecht dat iemand uit Castricum niet zomaar iets over de schutting kan gooien en bij een ander kan neerleggen als een voldongen feit. Aan de andere kant staat of valt alles met deze 70 000 en met de 40 000 naar Eindhoven. De heer De Rouwe zei het al, net als de minister. Als ik de heer Tang goed beluister zou het kunnen gebeuren dat iemand uit de regio Eindhoven dit te veel van het goede vindt en zich niet achter het advies schaaft, omdat hij dit onacceptabel hoog vindt. Daarmee valt het hele plan in de visie van de heer Tang in duigen en kunnen wij opnieuw naar de Alderstafel en de minister. Overigens zou ik dit logisch vinden, want hiervoor is volop tijd. De luchtvaart krimpt momenteel immers. Wij hebben hiervoor dus alle tijd. Ik hoor graag een reactie van de PvdA-fractie.

De heer **Tang** (PvdA): Dit suggereert dat wij bij de uitwerking moeten beginnen bij de luchthavens waar de uitbreiding zal moeten plaatsvinden. Als ik kijk naar het draagvlak kan volgens mijn inschatting in principe snel worden begonnen in Lelystad. De uitbreiding in Eindhoven kan echter wellicht op wat meer problemen stuiten, omdat het overleg daar al begonnen is, maar inmiddels ook al weer onderbroken is. Men probeert nu weer bij elkaar te komen. Ik denk dat de heer De Rouwe terecht opmerkte dat je van het Rijk kunt vragen om een inspanning te leveren om het aantal van 70 000 te realiseren. Dit kan bijvoorbeeld door meer ruimte te maken op Eindhoven. Ik zal echter niet op de zaken vooruit

lopen. Laten wij beginnen bij het begin. Wij plaatsen het draagvlak in de regio voorop. Dit hebben wij consequent gedaan, zowel ten aanzien van het RBML als bij het Aldersadvies. Deze lijn trekken wij door.

De heer **Roemer** (SP): In de regio Eindhoven ligt er nu een privaatrechtelijke overeenkomst, getekend door vele partners. De heer Tang zal hiermee ongetwijfeld bekend zijn. Ik neem aan dat hij niet zegt dat deze overeenkomst maar eenzijdig vanuit de overheid opgezegd moet worden, dat er een nieuwe overeenkomst moet komen en dat wij niet verder gaan met dit verhaal als deze er niet is.

De heer **Tang** (PvdA): Ik ben niet voldoende op de hoogte. Het gaat mij om het draagvlak. Er moet dus een overeenkomst komen. In de regio Eindhoven kent men het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven. Je zou denken dat dit GLOBE-overleg moet leiden tot een overeenkomst vergelijkbaar met het Aldersadvies. Dat lijkt mij een volstrekt logische lijn. De heer De Rouwe heeft gelijk dat er nog tijd is voor overleg. Gezien de ontwikkelingen in de wereld lijken wij immers niet tegen de grens aan te lopen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik steun collega Tang ten aanzien van deze 510 000 vliegbewegingen. Wij moeten deze concessie doen. Ik steun hem ook op het punt van draagvlak bij de regio; ik sprak er al over. Ik begrijp dat hij zegt dat de regio de ruimte moet krijgen om te bezien wat en waar. Ik ben dat met hem eens. Echter, als de heer Alders zegt dat het advies één en ondeelbaar is en hij koppelt de politieke wens van 510 000 vliegbewegingen nadrukkelijk aan de noodzaak van uitplaatsing van 70 000 vliegbewegingen, steunt de heer Tang het advies dan nog?

De heer **Tang** (PvdA): Men moet niet het onmogelijke van mij vragen. Enerzijds zegt de heer De Rouwe dat hij voor draagvlak is, maar anderzijds houdt hij vast aan die 70 000. Volgens mij staat een en ander op gespannen voet met elkaar. Deze spanning valt mijns inziens alleen op te lossen als je zegt dat het Rijk een inspanningsverplichting heeft. Dat zou ik nog begrijpen. Dat is immers iets waar wij over gaan en waarin ik de heer De Rouwe zou kunnen steunen. Als ik zeg dat iemand in Castricum of, laat ik zeggen, iemand in Heiloo niet kan bepalen wat er in Zeewolde gebeurt ... Nu noem ik Zeewolde en dat is weer ... Je kunt in de Kamer ook nooit zomaar iets zeggen! Als ik dat dus zeg, dan staat dat voorop. Het kan ook niet de bedoeling van het Aldersadvies zijn. Immers, als dat de implicatie zou zijn, zou de reikwijdte ervan te groot zijn. Dit kan nooit de bedoeling van het Aldersadvies zijn geweest.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij zijn er allebei van overtuigd dat de Alderstafel heel realistisch en nuchter naar de plannen heeft gekeken. Men heeft gekeken naar de ontwikkeling die gaande is en naar wat maximaal mogelijk is op en rond Schiphol. De Alderstafel constateert: 510 000 is wat wij bereiken. Ik zeg er direct bij dat dit betekent dat wij moeten willen blijven voldoen aan de marktvrage zoals wij deze in Nederland kennen. Stel dat het kabinet door middel van akkoorden met de regio erin slaagt die 70 000 te realiseren, steunt de heer Tang het kabinet dan? Zal hij, samen met mij, het kabinet ook aanspreken op realisatie van 70 000?

De heer **Tang** (PvdA): Ik zal het kabinet aanspreken op het sluiten van akkoorden die leiden tot die 70 000. Ik vind ook dat het kabinet een inspanningsverplichting heeft, maar wij kunnen niet het resultaat verplichten. Volgens mij is dit logisch. Als ik eerst zeg dat er in de regio draagvlak moet bestaan en vervolgens blijkt er draagvlak te zijn voor 69 000, dan is dat zo. Je kunt van het Rijk vragen om de inspannings-

verplichting aan te gaan teneinde in de regio een akkoord te bereiken en die 70 000 mogelijk te maken, voor zover dat binnen het draagvlak past. Ik heb tot nu toe twee punten behandeld: verankering van de nieuwe normen en selectieve groei, dus het wat en het waarheen. Mijn derde punt betreft normen en handhaving. Wij begrijpen de keuze van de Alderstafel: niet sturen op de output, maar op de input, dus niet op het resultaat maar op de inspanning die tot het resultaat moet leiden. Dat is te begrijpen als het weer een heel belangrijke factor is. Er is de nodige voorzichtigheid betracht. Zo komt er een onafhankelijk juridisch advies over de lokale bescherming. Verder is sprake van een experiment van twee jaar. Wij hebben echter wel twee maren. In de eerste plaats gaat het eigenlijk om een keuze uit twee alternatieven. Het probleem bij dit experiment en de keuze uit twee alternatieven is het gegeven dat één alternatief door de Kamer al failliet is verklaard. Rest dus eigenlijk nog de keuze uit één en daar voel ik mij niet gemakkelijk bij. Daarnaast is er een discussie geweest over actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria. Hierbij belandden wij in een discussie over optie 1 en optie 2 en andere ongelukken. Ik vraag het kabinet of een dergelijke discussie in het vervolg is uit te sluiten. Ik zou een dergelijke discussie niet meer willen hebben.

Hoe ziet het vervolg eruit? Is er nog een ander alternatief denkbaar dan het huidige stelsel? Er is bijvoorbeeld een mengvorm van beide stelsels mogelijk, waarbij de handhavingspunten min of meer ijkpunten worden aan de hand waarvan de lokale gevolgen van veranderingen duidelijk worden. Ook horen wij graag een reactie op het voorstel van de Stichting Natuur en Milieu.

Dit onderdeel gaat mijns inziens over wettelijke bescherming en ligt daarmee bij het parlement. Het advies hierover is dan ook een advies; het is niet aan de deelnemers aan de Alderstafel om te bepalen hoe het wetsvoorstel eruit ziet. Het advies is voor ons een samenhangend geheel. Deze samenhang willen wij heel graag respecteren. Er is winst en wij willen deze geborgd hebben. Dit betekent dat er goede wetgeving dient te komen en dat is de verantwoordelijkheid van dit parlement. Wij zullen hierbij goed kijken naar de bestaande alternatieven voor het stelsel van vliegen volgens afspraak, hoewel wij ons best kunnen voorstellen dat dit stelsel het beste alternatief lijkt.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het lijkt alweer een eeuwigheid geleden dat de Alderstafel met een advies kwam. In die tijd konden wij nog spreken van onze luchthaven, de nationale trots in handen van onze eigen overheden. Nu blijkt Schiphol echter een beetje te zijn vreemd gegaan. Bij 8% van dit bedrijf staat Frankrijk of de aandeelhouder centraal in plaats van ons publiek belang. Het Aldersadvies is alweer ingehaald door de nieuwe realiteit. Schiphol zal nu nog meer gedwongen worden tot groei. De heviger geworden concurrentie met onder andere Heathrow en Frankrijk zal gevolgen hebben voor de groeiambities. Het feit dat de aandelen opeens nog centraler komen te staan, baart ons zorgen. Schiphol zal hoe dan ook ongebreideld verder groeien als wij hier geen stokje voor steken. Wij weten allemaal wat groei van Schiphol voor de leefomgeving en het milieu betekent.

Ondanks de enorme inzet van velen – laat ik mijn respect en bewondering uitspreken – heeft de Alderstafel op een belangrijk onderdeel gefaald. Dit overleg moest komen met een voorstel dat door alle partijen gedragen werd, en dat is helaas niet gelukt. Een fors deel van de verenigde omwonenden ziet het niet zitten. Ook de milieubeweging maakt er in no time gehakt van. Dat het Aldersadvies nu gekomen is, is bovendien onnodig; ik zei het al in mijn interruptie. Immers, op dit moment is er geen haast. Schiphol krimpt momenteel. Waarom dan toch dit advies? Sterker nog, waarom nam de minister dit advies zo snel over?

Bij de onderhandelingen bleken de omwonenden en de sector tegenover elkaar te staan. In onze ogen hebben de omwonenden deze strijd verloren.

Zij accepteren een groei van de luchthaven en daarmee ook meer overlast, terwijl de sector nauwelijks iets teruggeeft. Overigens goede maatregelen als stil aanvliegen, het optimaliseren van vliegroutes en beter baan-gebruik waren namelijk al in gang gezet. Dit zijn dus geen nieuwe toezeggingen. Wat heeft Schiphol dan wel gegeven?

Ik ben ervan overtuigd dat de omwonenden van Schiphol op termijn niet de winnaars zullen zijn. Wij hebben het gevoel dat de omwonenden momenteel vreselijk tegen elkaar worden uitgespeeld en dat zit ons misschien wel het meest dwars. Dit is des te meer vervelend, omdat wij met elkaar geprobeerd hebben om vertrouwen te winnen.

Het ontgaat mij enigszins wat de toekomst van het Aldersadvies is. Kennelijk blijft het voortbestaan. Indien dit juist is, heb ik twee vragen. Hoe verhoudt de toekomst van het Aldersoverleg zich tot het bestaan van de Commissie Regionaal Overleg (CROS)? Zou het niet beter zijn om niet telkens nieuwe overlegorganen te starten, maar ook eens iets samen te voegen? Verder ben ik erg benieuwd naar de rol van de platforms die niet achter het advies staan in het verdere proces. Het lijkt erop dat platforms onder druk zijn gezet om zich achter het akkoord te scharen teneinde in overleg te kunnen blijven. Echter, wij willen toch juist de kritische geluiden meenemen in de verdere overleggen? Oftewel, hoe zorgen wij ervoor dat de critici die niet achter het akkoord staan, wel betrokken blijven bij het proces, kunnen beschikken over alle informatie en kunnen meepraten over de toekomst van Schiphol? Immers, indien zij geen verdere rol kunnen krijgen, is het overleg failliet. De Alderstafel had juist tot doel om voor- en tegenstanders samen rond de tafel te krijgen.

Het valt op dat de milieubeweging veel beargumenteerde bezwaren heeft bij het akkoord. Deze geluiden zijn door de onderhandelaars duidelijk niet grondig genoeg meegenomen. Zou het voor de toekomst van een dergelijk overleg dan ook niet veel beter zijn om ook de milieubeweging erbij te betrekken?

Ik heb begrepen dat de inwoners en de vertegenwoordigers van Haarlemmermeer in meerderheid akkoord zijn met het Aldersadvies. Er wordt onder andere verwezen naar een poll. Als wij iets verder kijken, ontstaat op andere plekken een ander beeld. Zo hebben de inwoners van Noord-Holland in een poll aangegeven in meerderheid niet akkoord te gaan. Volgens mij is het niet de bedoeling dat wij op deze wijze met elkaar omgaan. De ene poll kan gemakkelijk tegenover de andere worden gezet. Ook in Amsterdam wijzen de meeste platforms het advies af. Kan de minister zijn visie hierop geven? Is de steun wel overal voldoende om door te gaan of moeten wij verder gaan met overleggen? Wij willen toch niet dat iedereen selectief gaat shoppen?

Voor het milieu is een goed akkoord voor de toekomst van groot belang. De ambitie van de regering om broeikasgassen met 30% te beperken, is zeer ambitieus. De uitstoot van broeikasgassen stijgt met dit advies echter met maar liefst circa 14%. Hoe valt dit met elkaar te rijmen? Het nieuwe stelsel van vliegen volgens afspraak is, in vergelijking tot het huidige, niet transparanter of eenvoudiger en bovendien niet controleerbaar. Evenmin biedt het betere bescherming. Zonder lokale normen zal een afdoende bescherming voor de omwonenden ontbreken. Waarom worden deze lokale normen voor geluidsbescherming losgelaten? Juist deze handhavingpunten met bijbehorende normen gaven omwonenden enige zekerheid. Als er minder geluidsbelastend gevlogen kan worden door goede afspraken, is er ook geen enkel probleem met gelijktijdig handhaven van deze normen.

In het Aldersadvies wordt voorgesteld om de komende twee jaar proef te draaien met het nieuwe stelsel. Echter, wat is de meerwaarde ervan? Welke knelpunten zijn de komende jaren te verwachten bij dit stelsel dan wel bij het oude, nu de luchtvaart krimpt? Juist als Schiphol zijn grenzen bereikt, gaat het knellen. Ofwel, hoe werkzaam het nieuwe systeem is, weten wij pas later. Omwonenden van Schiphol hebben nu een houvast

nodig om zekerheden te hebben. Veel mensen kunnen niet verhuizen om van Schiphol af te komen, maar moeten de overlast over zich heen laten komen. Dit houvast ontbreekt nu. Juist daarom is het behoud van de normen de komende tijd van belang. Het lijkt mij van belang om eerst zeker te weten in hoeverre de nieuwe systematiek voldoende bescherming biedt, alvorens ermee te gaan werken. Is de minister bereid tot een onafhankelijk juridisch onderzoek naar de vraag in hoeverre het nieuwe stelsel de omwonenden een tenminste vergelijkbare rechtszekerheid en bescherming biedt als het bestaande op grond van de huidige 35 handhavingpunten met grenswaarden?

De totale verwachte groei in vliegbewegingen mag doorgang vinden. De luchthaven wordt niets in de weg gelegd om ongebreideld door te groeien. Een deel van de vluchten gaat daarom naar andere locaties. De groei kent echter nauwelijks grenzen. Mochten de astronomisch hoge grenzen bereikt worden, welke garanties zijn er dan dat de wet niet veranderd wordt en Schiphol weer verder mag groeien dan 580 000 vliegbewegingen? Tot nu toe moest altijd alles wijken voor verdere groei en helaas lijkt daar geen einde aan te komen.

De heer **Tang** (PvdA): Ik vermoed dat een onafhankelijke juridische toets wel zal worden toegezegd. Immers, dit is al opgenomen in het Aldersadvies. Deze toezegging heeft de heer Roemer dus alvast binnen. Hij zegt dat de luchthaven niets in de weg wordt gelegd. Dat verbaast mij nu weer. Volgens mij is dit een enigszins vreemde voorstelling van zaken. De vluchten in de nacht worden wel degelijk beperkt. De nacht is wat langer geworden, namelijk van 23.00 tot 07.00 uur. Er zijn minder vluchten in de nacht: van 34 000 nu naar 32 000 in het advies. Dit zijn toch in ieder geval beperkingen. De heer Roemer kan niet volhouden dan er geen sprake van beperking is. Hoe kijkt hij bovendien aan tegen de pondsgewijze benadering van 50–50? Er is misschien wel meer verkeer, maar zeker minder hinder voor de omgeving.

De heer **Roemer** (SP): Men gaat ervan uit dat de luchtvaart de komende jaren zal doorgroeien tot 580 000 bewegingen in, naar ik meen, 2020. Ieder getal dat je invult, is per definitie discutabel. Als ik zie hoe het er nu voorstaat, kunnen het er minder zijn. Er is immers om tal van redenen sprake van een krimp. Echter, als ik de groei van de afgelopen jaren in één lijn zou doortrekken – dit is overigens net zo discutabel – zou ik op 680 000 of misschien wel 750 000 vluchten uitkomen. Als wij geen afspraken maken over wat wij in Nederland met onze luchtvaart willen, dan heb ik geen enkele garantie dat wij bij de luchthaven een bordje met de tekst «vol» plaatsen, als de luchtvaart omvangrijker wordt dan 580 000 bewegingen in bijvoorbeeld 2017. Uiteraard ben ik blij met de verbetering die het advies biedt. Het is natuurlijk nooit een zwart-witverhaal. Je maakt altijd een afweging tussen de dingen die beter en de dingen die slechter zijn. Dit leg je op een weegschaal. Blijkbaar slaat deze bij mij iets verder door naar het negatieve dan bij een ander.

Dan Eindhoven en Lelystad. Voor de bewoners van deze steden is het heerlijk dat het advies een aantal economisch oninteressante vluchten mogelijk over de schutting werpt richting Eindhoven en Lelystad. De bestuurders en omwonenden van deze luchthavens zaten niet bij het overleg. Nu lijken de regio's tegen elkaar te worden uitgespeeld. Hoe wil de minister regelen dat maatschappijen vertrekken van Schiphol; hij kan dit toch niet afdwingen? Wat gebeurt er als deze uitplaatsing niet lukt? Komt er dan weer een discussie over de milieuruimte op Schiphol? Of is het maximum van 510 000 bewegingen ook echt het maximum? De gemeenten en regio's rondom deze luchthavens maken zich grote zorgen. Volgens Son en Breugel is het Aldersakkoord zelfs onacceptabel. Hoe ziet de minister dit? In de regio Eindhoven – het is al gezegd – zijn afspraken gemaakt tot 2015 tussen de omgeving, de milieubeweging, het vliegveld

en de overheden. Dit akkoord lijkt hier doorheen te fietsen. Kan de minister garanderen dat deze afspraken worden nagekomen? Wat ons betreft dienen ze gerespecteerd te worden.

Over de positie van de regionale luchthavens heeft de SP veel twijfels, ook los van het gegeven dat hun vertegenwoordigers ontbraken aan de Alderstafel. Waarom zijn ze nog in handen van de Schiphol Groep, en daarmee in handen van Amsterdam, Rotterdam en nu ook Parijs? Zou het Rijk deze aandelen niet beter zelf in handen kunnen nemen? Hoe kunnen deze luchthavens zichzelf redden binnen de Schipholgroep waarin de regio rondom Amsterdam Airport domineert? Nu wordt over deze regio's heengewalst en lijken ze nieuwe overlastgebieden te worden, het afvalputje voor economisch minder aantrekkelijke vluchten. Volgens mij moeten wij dit niet willen.

Het moge duidelijk zijn dat de SP het Aldersadvies niet steunt. Ik had nog een opmerking over de Kaagbaan, maar ik zal dit punt meenemen in een volgend overleg. In de Telegraaf van vandaag stond een stuk over het beboeten van vliegtuigen die afwijken van de toegewezen aanvliegroutes. Ik ben blij dat de CDA-fractie zich nu ook aangesloten bij de partijen die hiervan voorstander zijn. Tegen de heer De Rouwe zeg ik: welkom bij de club, ik ben er heel blij mee.

De heer **De Krom** (VVD): Wij weten wat de SP allemaal niet wil, maar ik zou nu eens zo graag willen weten wat de SP wél wil. Wil de SP een halvering van de vluchten? Zo ja, wees dan een man en zeg dat dan ook. Ik vind immers dat u, mijnheer Roemer, een beetje gemakkelijk weg komt met een heel betoog waarin overigens heel veel onwaarheden zitten. Ik neem aan dat de minister ze straks nog even langsloopt. U moet een beetje lef tonen en gewoon zeggen: wij willen terug naar een kleine regionale luchthaven, het Zaventem-scenario. Wat wilt u nu eigenlijk? Stel dat dit gebeurt met Schiphol. 110 000 mensen verdienen daar hun boterham. Als Schiphol krimpt leidt dit ongetwijfeld tot verlies van werkgelegenheid. Gaat u met de FNV in de bus zitten om hiertegen te demonstreren?

De heer **Roemer** (SP): De afgelopen jaren hebben wij Schiphol steeds onvoorwaardelijk laten doorgroeien, iedere keer weer met dezelfde argumenten van economische groei, werkgelegenheid en noem maar op. Ik denk dat wij het punt bereikt hebben waarop wij in Nederland moeten kiezen of wij de complete luchtvaart inderdaad ongebreideld willen laten doorgroeien. Als wij dit wensen, moeten wij dat gewoon zeggen en ons alleen maar beperken tot het zo veel mogelijk beperken van de overlast. Wij kunnen ook zeggen dat wij niet achter de ongebreidelde groei van de luchtvaart staan. Ik heb de minister dit ook regelmatig horen zeggen. In dat geval zullen wij keuzen moeten maken. Net als iedere multinational zal Schiphol moeten kiezen waarin men zich wil specialiseren om vervolgens op dat terrein de economische groei binnen te halen. Deze discussie ga ik graag aan; ik ben deze al aangegaan en wil deze ook in de toekomst aangaan. Ik denk dat wij een einde moeten maken aan de situatie waarin wij alles maar laten doorgroeien in Nederland. Wij kunnen dat immers niet aan.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is geen antwoord op mijn vraag. De heer Roemer kletst erom heen. Ik vind dit eigenlijk heel beledigend ten opzichte van al die mensen – sommigen zullen vandaag hier aanwezig zijn – die hun best hebben gedaan om er voor alle partijen weliswaar niet optimaal, maar wel bevredigend resultaat uit te halen. U schuift dit opzij, mijnheer Roemer, met een tomeloze arrogantie, zonder zelf te zeggen wat u wil. Ik vind dit niet acceptabel. U kunt niet zeggen dat Schiphol maar niet meer moet groeien. U moet lef hebben en zeggen: nu wil ik bij wet vastleggen dat Schiphol moet halveren. Dan, mijnheer Roemer, levert u boter bij de

vis. Met zo'n verhaal kunt u niet weggelopen. Ik vind dat echt een schande voor de mensen die zo hun best hebben gedaan.

De heer **Roemer** (SP): Ik moet zeggen dat ik deze opmerking van de heer De Krom erg laag vind. Wij zijn altijd consequent geweest. Wij hebben van het begin af aan steeds gezegd dat wij keuzen willen maken en dat er van een ongebreidelde groei in Nederland geen sprake kan zijn, omdat wij de overlast ervan niet aankunnen. Wij hebben steeds aangegeven dat wij paal en perk moeten stellen aan de groei van de luchtvaart in Nederland. Hiertoe dien je inderdaad met keuzen te komen: wat wil je wel voor Schiphol binnenhalen en wat niet? En niet: meer, meer en meer. De heer De Krom heeft zo veel geroepen, dat ik de helft al bijna vergeten ben. Tot op de dag van vandaag hebben wij de discussie gevoerd. Wij vertellen geen onwaarheden. Wij willen, in tegenstelling tot wat jarenlang gebeurd is, bij mensen niet de schijn wekken dat er een grens is aan de groei en de overlast van Schiphol. Het verleden heeft dit steeds aangetoond. Steeds als de parlementair afgesproken grenzen bereikt waren, moest een en ander opgerekt worden. Ofwel zeggen wij dat wij dit in de toekomst blijven doen. In dat geval moeten wij de mensen geen worst voorhouden dat er een grens is. Ofwel vinden wij dat er wel grenzen gesteld moeten worden. In dat geval zullen wij samen met de sector in een langetermijnvisie op de luchtvaart in Nederland keuzen moeten maken.

De heer **De Krom** (VVD): Ik constateer dat de SP-fractie, inderdaad consequent, heel hard belletje trekt en vervolgens hard weggelopen. Dat doet de SP-fractie, en al jaren consequent. De heer Roemer heeft het over keuzen maken, maar welke keuze maakt hij nu zelf? Ik heb dit verhaal al heel vaak van de SP-fractie gehoord en ik moet zeggen dat het me ... Enfin, de SP-fractie moet zeggen: wij willen niet meer dan 250 000 vluchten of 100 000. Wat wilt u? Maakt u nu eens een keuze, mijnheer Roemer. U komt echt niet verder dan belletje trekken.

De heer **Roemer** (SP): Het wordt een herhaling van zetten van mijnheer De Krom. Wij proberen de discussie eindelijk eens een andere wending te geven. Tot nu toe wordt mensen steeds een worst voorgehouden als zou de luchtvaart in Nederland niet ongebreideld kunnen groeien. Dit wordt voortdurend gezegd. Steeds worden in termijnen grenzen gesteld. Als de grenzen eerder bereikt worden dan eigenlijk was afgesproken, dan zijn het niet de bewoners die in het gelijk gesteld worden, maar continu Schiphol. Voortdurend worden de grenzen opgerekt. Ik heb er daarom ook totaal geen vertrouwen dat nieuwe grenzen, hoe ze verder ook worden ingevuld, hard zijn. Natuurlijk wordt er door de sector ook heel veel geïnvesteerd in betere vliegtuigen en dergelijke. Ik zie dat ook en ik ben er blij mee. Wij moeten nu echter eerlijk zijn: ofwel ongebreidelde groei ofwel specialisatie.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben ook een beetje teleurgesteld in de SP. Ik vind dat wij als politieke partijen duidelijkheid moeten geven aan de kiezers over waar wij voor staan. Ik heb het verhaal van de SP al vaak gehoord; de partij is hierin consequent. Ik vind dat de heer Roemer in dit gezelschap wel kan zeggen waar de groei voor de SP ophoudt. De omwonenden van Schiphol hebben hier recht op en ik denk dat wij als collega's ook het recht hebben om te weten waarvoor de SP kiest.

De heer **Roemer** (SP): Het is heel helder. Op dit moment is er volgens mij alle ruimte. Een exact aantal aangeven is lastig. Wij kunnen heel gemakkelijk zeggen dat wij bij 480 000 vluchten blijven of meegaan met fifty-fifty, zodat je links en rechts nog ruimte kunt winnen. Echter, nu al wordt uitgegaan van 580 000 vluchten. Laat helder zijn dat ik dit al veel te veel vind. Het is lastig om aan te geven of het aantal van 510 000 heilig is of dat het

480 000 moet worden. Echter, dat het aantal eerder in die buurt zal liggen dan in de buurt van 580 000, is voor mij wel helder.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. In het vorige debat over Schiphol hebben wij ons lot min of meer in handen gelegd van de commissie-Alders. Ik ben wel blij met het advies; complimenten dus voor de Alderstafel. Ik ben op hoofdlijnen blij. Er zijn natuurlijk nog wel wat vragen te stellen, maar ik vind, gezien deze buitengewoon ingewikkelde discussie, een compliment op zijn plaats voor het feit dat men dit advies heeft opgesteld en ermee naar buiten heeft durven komen. Dit geldt voor alle deelnemers aan de Alderstafel.

De voorstellen van, laat ik maar zeggen Alders – ik bedoel dit niet onbeleefd, maar het praat wat gemakkelijker – draaien voornamelijk om drie zaken: het mogelijk maken van de groei van Schiphol, het hiertoe uitplaatsen van niet-mainportgebonden vluchten en het nieuwe normenstelsel van vliegen volgens afspraak. In dit nieuwe normenstelsel wordt uitgelegd hoe wij het doel zullen bereiken. Ik denk dat dit uitgebreid wordt toegelicht. Ik mis enigszins een antwoord op de vraag hoe de garanties geregeld zijn voor met name de bewoners. Op een aantal punten zal ik nader ingaan.

In het vorige debat heeft de fractie van de ChristenUnie aangegeven een onderzoek naar een nieuw normenstelsel te willen, dit vanwege de constante discussie over de gelijkwaardigheid van de geactualiseerde criteria. De Alderstafel komt met vliegen volgens afspraak. In de kern komt dit erop neer dat bewoners dan weten waar zij aan toe zijn. Echter, hoe zit het dan met de gelijkwaardigheid? Aan de gemaakte keuze van de actualisatie op basis van 12 300 woningen wordt, voor zover ik heb kunnen vaststellen, geen woord gewijd. Er is alleen gekeken naar de gevolgen op een beperkt aantal, namelijk tien, zwaarbelaste gebieden. Ik vraag zowel minister Eurlings als minister Cramer hoe het zit met de gelijkwaardigheid bij toekomstige wijzigingen van bijvoorbeeld vliegroutes als er geen handhavingpunten meer zijn. Hoe worden dan eventueel aangepaste aantalsnormen getoetst?

Over de nieuwe normen heb ik drie vragen. Hoe worden de aantalsnormen berekend en gehandhaafd? De berekeningen van de nieuwe aantalsnormen zijn nog niet bekend, terwijl de routes en het routegebruik al wel zijn vastgesteld. Hoe kan dat? Om technische discussies over de aantalsnormen te voorkomen, pleit de ChristenUnie voor een langjarig gemiddelde met normale meteo. Bij uitzonderlijke meteo-jaren mag bij toetsing achteraf worden afgeweken, zoals vastgelegd in het LVB. Hoe zit het met bijvoorbeeld groot onderhoud? Je weet dat toch ook van tevoren? Welke invloed heeft dat op het vaststellen van de afwijkingen?

Dan een tweede punt. Bewoners hebben gevraagd om nauwkeuriger vliegen van routes. Ik zou wel eens een toelichting willen hebben over wat er op dat vlak gaat gebeuren. In de stukken mis ik welke concrete afspraken hierbij horen, terwijl door het verdwijnen van de lokale normen veel minder wordt getoetst op deze nauwkeurigheid.

Dan een derde punt. Vliegen volgens afspraak is mooi en ik ben er ook blij mee. Echter, straks zijn er wel aantalsnormen, maar geen lokale normen. Dit is begrijpelijk vanuit het perspectief dat de huidige handhavingpunten leiden tot veel discussies, omdat ze bij overschrijdingen aansturen op meer overlast elders. Deze punten sturen echter niet alleen de routes. Ze bieden de bewoners momenteel ook bescherming. Wat komt daarvoor in de plaats? Graag ontvang ik zowel van minister Eurlings als van minister Cramer een reactie op het voorstel van de Stichting Natuur en Milieu om een vorm van lokale garantie in te bouwen door het schrappen van handhavingpunten buiten woongebieden en op knelpuntlocaties en door het toevoegen van punten in verderop gelegen woongebieden. Nogmaals, ik denk dat het goed is dat in het rapport wordt neergezet hoe wij het doel bereiken. Mij gaat het echter om het verkrijgen van helderheid over de

garantie die dit biedt voor de bewoners. Dit is geen diskwalificatie van het rapport, maar ik denk dat regering en Kamer de verantwoordelijkheid hebben om daadwerkelijk garanties te regelen voor de omwonenden. Ik vind het prima dat er lokaal afspraken gemaakt worden, maar wij hebben de taak om een en ander met het oog op de toekomst rechtszeker vast te leggen.

Het resultaat is een beperkt aantal garantiepunten bij woonwijken met alleen toetsing achteraf, wat kan leiden tot aanpassing van een operationeel plan in een volgend jaar. Dit komt tegemoet aan de gewenste bescherming van het buitengebied uit het regeerakkoord. Het stimuleert naar mijn overtuiging de innovatie en biedt makers van ruimtelijke plannen meer zekerheid.

De ruimte voor groei voor Schiphol zal moeten ontstaan door technologische oplossingen. De ChristenUnie is blij met de afspraak dat de hinderbeperking iedere vier jaar wordt geëvalueerd. Wel wil ik weten of dit ook zal gebeuren voorafgaand aan het besluit tot definitieve overgang naar vliegen volgens afspraak. Zijn er voor de hinderbeperkende maatregelen tussendoelen voor de effecten hiervan geformuleerd? Het huidige uitgangspunt is een groei naar 580 000 vliegbewegingen, inclusief uitplaatsing. De ChristenUnie hoopt dat wij door nieuw klimaatbeleid en het stimuleren van het gebruik van de trein op een lager aantal uitkomen; daar maak ik geen geheim van.

De minister heeft toegezegd de milieuwinst tussen de bewoners en de sector te delen en dat is gelukt. Ik ben daar eigenlijk heel tevreden over. Samen met andere partijen heeft de ChristenUnie hiervoor gepleit in een vorig AO. Ik ben blij dat een en ander werkelijkheid is geworden. Echter, wel moet gezegd worden dat de ruimte die de sector bij Schiphol inlevert, voor een deel weer wordt gebruikt bij Lelystad en Eindhoven, inclusief de verdere benodigde groei. Zou het niet goed zijn als de benodigde groei, alsmede de relatie met het klimaatbeleid, onbepaald wordt?

Verder moet je je afvragen of er voor Lelystad en Eindhoven ook niet een soort Alderstafel moet komen die onderzoekt welke gevolgen de uitplaatsing voor deze regio's heeft. De heer Alders hoeft hier niet per se bij betrokken te worden, al heeft hij het wel goed gedaan. Ik denk dat ook in die regio's volop discussies spelen die om een oplossing vragen. Deze discussies rechtvaardigen een oplossing zoals deze gekozen is voor Schiphol. Ik denk bijvoorbeeld aan de discussie over nachtvluchten. De fractie van de ChristenUnie heeft een motie ingediend over de sluiting van de regionale luchthavens tussen 23.00 uur en 07.00 uur. Deze is aangehouden op basis van een toezegging van de minister. Ik lees nu echter dat Lelystad en Eindhoven toch tussen 24.00 uur en 06.00 uur open zouden moeten. Mijn fractie vindt het moeilijk om dit besluit zomaar over te nemen. Wat zijn dan precies de plannen voor de hinderbeperking in de randen van de nacht bij Schiphol? Ik heb begrepen dat gisteren nog een convenant hinderbeperking is vastgesteld. Wanneer ontvangt de Kamer dit? Zo'n convenant kan toch niet in de plaats komen voor generiek vast te stellen eisen?

Er zijn twee modellen onderzocht voor de 50-regel: een cap op het aantal vliegtuigen en berekening van de milieuwinst. Op verzoek van bewoners is gekozen voor de cap. Na 2020 wordt gezien of ook gewerkt kan worden met milieuwinst in het buitengebied als er geen milieuwinst in het binnengebied is. Ik denk dat dit heel ingewikkeld is en dat er een groot risico bestaat dat de winst dubbel geteld wordt. De ChristenUnie zou het fijn vinden als er een onderbouwing plaatsvindt en getoetst wordt hoe een en ander er precies uit gaat zien voordat het wordt opgenomen in een wettelijke regeling.

Wil het akkoord succes hebben, dan moet vanaf dag één sprake zijn van selectiviteit en uitplaatsing. Ik maak mij hierover zorgen, want ik heb hierover niets van garantie kunnen terugvinden in de stukken. Bovendien is het huidige aantal vliegbewegingen ver verwijderd van de in de stukken

vermelde 510 000. Het is lastig afdwingbaar, maar wie zegt dat Lelystad en/of Eindhoven hieraan zullen meewerken?

Een laatste punt. Ik maak mij zorgen over het draagvlak. De bewoners zijn inmiddels verdeeld over twee kampen. Ik wil graag de toezegging van de minister hebben dat alle platforms, ongeacht hun standpunt over het Aldersadvies, kunnen blijven beschikken over dezelfde informatie. Draagvlak is volgens mij namelijk ook werken aan herstel van vrouwen. Bewoners van de Haarlemmermeer zouden achter het advies staan, maar hoe zit het met de bewoners van de buitengebieden? Ik wil graag dat de minister toezegt dat hij ruimhartig wil omgaan met deelname. En ja, dan moeten wij ook eerlijk met elkaar durven spreken. Wij moeten elkaar echter niet negeren, omdat een bepaalde uitkomst niet uitkomt.

De **voorzitter**: Ik heb nog een vraag, mijnheer Cramer. Op enig moment zei u dat de vliegvelden volgens de Alderstafel geopend moesten zijn tussen 24.00 uur en 06.00 uur. Bedoelde u ook «geopend zijn»?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, voorzitter, ik bedoelde: gesloten zijn. U hebt briljant geluisterd; knap hoor.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De polder heeft zijn werk weer gedaan. Er ligt een advies van de Alderstafel na een proces dat, naar wij hebben begrepen, voor alle deelnemers soms slikken was. Toch ligt er een advies waarop wij verder kunnen bouwen. Als D66 zijn wij over het algemeen positief over de instemming over het belang van Schiphol voor de Nederlandse economie, wat verder strekt dan de primaire internationale netwerkverbindingen. Denk bijvoorbeeld ook aan het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid. Om dit voortvarend te bewaken is het proces van groot belang en daarmee ook de wijze waarop wordt omgegaan met milieuwaarden. Geluidsoverlast en vervuiling hebben namelijk ook een effect op het vestigingsklimaat en op het welzijn.

Het advies van de Alderstafel is de uitkomst van onderhandelingen. Een en ander hangt allemaal sterk samen. Dit maakt het natuurlijk moeilijk om in het advies te gaan shoppen. Deze neiging hebben sommigen natuurlijk wel. Dit zagen wij ook bij het rapport van de commissie-Bakker, bij het rapport van de commissie-Elverding en het rapport van de commissie-Terlouw. Er is altijd de neiging om te gaan shoppen. De vraag is of dit wel kan bij dit delicate dossier. Zal de minister dit zelf nalaten? Immers, ook dit kabinet kan nogal shoppen in adviezen. Wij vragen deze minister of hij het advies in zijn geheel, dus voor de volle honderd procent, zal overnemen. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de Luchtvaartnota. Deze nota wordt, naar wij aannemen, het raamwerk waarbinnen de adviezen van Alders zullen worden uitgevoerd. Zal dan ook een begin worden gemaakt met de uitvoering van het Aldersadvies en, zo ja, wanneer wordt daarmee begonnen?

Ik heb nog enkele vragen over de andere luchthavens. In het Aldersadvies wordt gesproken van andere luchthavens dan Schiphol. Welke rol ziet de minister voor deze luchthavens weggelegd? Benoemt hij dit of zullen marktpartijen gaan bepalen op welke wijze de andere luchthavens een rol gaan spelen? Bij de Kamer of bij de regering bestaat natuurlijk altijd de neiging om te bepalen waarop bijvoorbeeld EasyJet zou moeten gaan vliegen. Mijn fractie geeft er de voorkeur aan om dit aan de markt over te laten. Bij Schiphol zelf zegt men dit ook. De marktpartijen kunnen het beste bepalen waar het beste op gevlogen kan worden. Ik wil dat de regering dit bevestigt. Wij moeten hier niet in treden. Waar wij wél in moeten treden, is hoe wij omgaan met de andere luchthavens. Er zijn veel van deze luchthavens: Eindhoven, Lelystad, Twente en Maastricht Aachen. D66 is in het verleden nooit zo positief geweest over deze wildgroei aan regionale luchthavens. De regering mag hier natuurlijk wel regie over voeren, sterker nog, dat zou zij moeten doen. Wij zien deze wildgroei niet positief

tegemoet. Hierop zal de regering wel degelijk moeten sturen. Ingeval van bestemming Schiphol of welke bestemming dan ook, is het van belang dat de ministers samenwerken om het gewenste publiek te verkrijgen: bestemmingsverkeer en niet alleen maar vrachtverkeer. Ik denk dan aan de staatssecretaris van Economische Zaken, die zich moet inspannen voor toerisme. Ik denk aan de minister van VROM die over woningbouw gaat: waar worden zaken wel of niet gebouwd? De regering zal keuzen moeten maken op basis van deze integrale afweging. Waar geven wij wel ruimte geven voor de luchtvaart, en dan ook fors, en waar kiezen wij er nadrukkelijk voor om dat niet te doen? Deze keuzen ontbreken nog. Op dit moment is enigszins sprake van laissez faire. Mijn fractie is er een voorstander van om Schiphol verder te laten groeien, van mijn part met een uitloop naar Lelystad of een andere luchthaven. Echter, dan moeten wij ons daar dan ook op concentreren, en niet overal alles willen doen.

De groei op Schiphol wordt begrensd tot 510 000 bewegingen per jaar in 2020. Is daarmee de internationale concurrentiepositie van Schiphol gewaarborgd voor de lange termijn? Welke ambities heeft de minister met Schiphol op de langere termijn; kan hij hierover iets zeggen?

Dan de rechtszekerheid voor de bewoners. De Alderstafel geeft vorm aan het proces, maar heeft geen juridische zeggenschap in conflicten tussen de verschillende betrokken partijen. Met het oog hierop heeft een klein deel van de vertegenwoordigers van de bewoners een probleem met het op termijn stoppen van de handhavingspunten. Ik zeg er wel bij dat het dus een kleine groep betreft. Er zullen altijd groepen zijn die zich niet kunnen vereenzelvigen met een bepaald compromis. Mijn fractie kiest ervoor om deze kleine minderheid niet leidend te laten zijn in het debat, in tegenstelling tot wat ik bij de SP waarneem. De SP is blijkbaar niet uit op een goede uitkomst, op een stap verder in het Schiphol-dossier. Mijn fractie kiest er uitdrukkelijk voor om met de meerderheid van de bewonersorganisaties mee te gaan, die zich kan vinden in het Alderscompromis. Desondanks vind ik de vragen op sommige punten wel terecht. Een paar vertegenwoordigers van bewonersorganisaties vragen zich af naar wie een individuele bewoner, die denkt te maken te hebben met geluidsoverlast, kan stappen op het moment dat deze bestrijdt dat de afspraken worden nageleefd? Is de gang naar de rechter voor deze bewoner nog open? Op welke basis wordt deze bewoner geacht zijn gelijk te bewijzen als er geen handhavingspunten zijn? Ik vind wel dat de bewonersorganisaties hiermee een punt hebben. Ik hoop hierop een tot tevredenheid stellend antwoord te ontvangen van de regering. Hoe zullen de afspraken over beteugeling van geluidsoverlast worden gevolgd? Over het algemeen is de fractie van D66 dus blij met het Aldersadvies. Wij zien de groei van Schiphol binnen de gestelde kaders zitten. Wel zien wij enkele tekortkomingen. Waar moet de klager heen; wat is de juridische verankering? Daarnaast missen wij een bredere visie op de luchtvaart in Nederland. Onze fractie wil ruim baan willen geven aan Schiphol en elders de ruimte beperken.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. In de regel is mijn collega Nicolai woordvoerder op het dossier-Schiphol. Vanwege verblijf in het buitenland kon hij vandaag niet aanwezig zijn. Ik merk hierbij zonder gêne op dat hij naar het buitenland vertrokken is met het vliegtuig, net zoals een heleboel mensen in Nederland doen.

Ik wil eerst even terug in de geschiedenis om te bezien waarom wij in dit debat praten over het Aldersadvies. Dit is voortgekomen uit een algemeen, breed gevoelde ontevredenheid over het wettelijk systeem dat wij hebben, een systeem dat ergens in de jaren negentig in elkaar is getimmerd. Het is niet flexibel, niet transparant en moeilijk uit te leggen. Bovendien is de handhaving onduidelijk. Met andere woorden, ik had niet het gevoel dat wij een stap vooruit hadden gezet. Veel mensen dachten er net zo over. Toen hebben wij in de Kamer gezegd: zouden wij het niet eens op

een andere manier proberen? Vervolgens hebben wij de bal neergelegd waar hij ook thuishoort, namelijk in de relatie tussen burens. Wij vroegen ons af of wij het niet eens anders moesten doen en het vertrouwen moesten geven aan de omwonenden om er met hun burens uit te komen. Dat was de achtergrond en tevens de ontstaansgeschiedenis van de commissie-Alders. De meerderheid in de Kamer heeft destijds gezegd: deze weg slaan wij in en wij zijn bereid om het vertrouwen te geven. Wij besloten hiertoe, ook al omdat het een illusie bleek dat wij in Den Haag een en ander tot volle tevredenheid van iedereen konden regelen. Het resultaat ligt nu op tafel. De VVD-fractie was er destijds voor en het zou nu wel heel raar zijn als zij nu zou zeggen: dit bevalt mij niet en dat bevalt mij niet. Mijns inziens is terecht afgesproken dat het pakket één en ondeelbaar moet zijn. Dat er aan het advies dat nu integraal op tafel ligt, misschien aspecten zitten die niet voor iedereen even leuk zijn, hoort er allemaal bij. Ik spreek nadrukkelijk mijn waardering uit voor degenen die in het proces hun nek hebben durven uitsteken. Immers, ook voor de vertegenwoordigers was het op de korte termijn veel gemakkelijker om tegen hun burens te zeggen dat zij dat allemaal niet wilden, dan te zeggen: wij proberen serieus nog een stap vooruit te komen. Dat is hier gebeurd. Ik vind dit getuigen van lef en van moed; dit verdient waardering. Er is geen haar op mijn hoofd die eraan denkt om er ook maar één bouwsteentje uit te trekken. Immers, anders maken wij ons in Den Haag weer ongeloofwaardig. Nogmaals mijn waardering voor degenen die hun nek hebben durven uitsteken in plaats van belletje trekken en hard wegrennen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb een vraag aan de VVD-fractie. Het gaat hierbij om een nationale luchthaven en niet om een regionale. Bij een nationale luchthaven, waar een nationaal belang te verdedigen is, is het de vraag of de burens een goede gesprekspartner zijn. Je kunt ze erbij betrekken, maar om nu te zeggen dat de representativiteit van de Alderstafel zo groot is, dat heel ons land aan tafel heeft gezeten, dat lijkt mij toch iets te ver gaan.

De heer **De Krom** (VVD): De VVD heeft altijd gezegd dat de positie van Schiphol als belangrijke internationale mainport, als hub, niet in gevaar mag komen. Dat was voor ons ook de conditie waaronder wij met dit proces hebben ingestemd. Mijn conclusie is dat het advies dat nu op tafel ligt, dat ook niet doet. Dit betekent dat aan de conditie wat mijn fractie betreft is voldaan. Ik vind dus dat de partijen die erbij zijn betrokken, in die zin hun verantwoordelijkheid hebben genomen. Ik kan dit niet anders zien. Wij kunnen wel weer gaan liggen emmeren dat wij dit niet zo leuk vinden en dat niet. Ik vind echter dat wij, nu het advies er ligt, moeten zeggen dat wij hiervoor respect en waardering hebben en dat wij het dus ook zo gaan doen. Het komt natuurlijk nog wel op de uitvoering aan, want daar zitten nogal wat haken en ogen aan. Wat mij betreft gaat het dus niet aan om te zeggen dat die grens van 510 000 mij niet past of dat ik het gelijkwaardigheids criterium niet zo prettig vind. Dat kan niet. Je kunt niet zeggen dat je het vertrouwen geeft om er vervolgens weer stukjes uit te halen. Het is een van beide.

De heer **Madlener** (PVV): Dan bent u in ieder geval consequent, mijnheer De Krom. U zegt dat u een Alderstafel wilt die ook met de burens overlegt over de toekomst van Schiphol. Wij hebben dat niet gedaan. Wij zijn in dit geval niet voor dit soort overleggen. Deze burens doen echter exact wat de meeste burens doen, namelijk: not in my backyard, wel groei, maar niet hier. Dat ligt nu op tafel. Ik vind toch dat u geneigd bent iets te veel naar de burens in dit proces te kijken. Ik vind dat u de andere belanghebbenden die zich misschien niet vertegenwoordigd voelen in het advies, vergeet. Neem bijvoorbeeld de werknemers.

De heer **De Krom** (VVD): Dit is een pleidooi om de verantwoordelijkheid die de maatschappelijke partijen in deze zaak hebben genomen, te erkennen. Dat is het. Ik ken het standpunt van mijn collega over het niet praten met de mensen over wie het gaat. Ik kan mij herinneren dat hij in een ander debat een referendum in Friesland wilde houden over een weg in Rotterdam. Daar ben ik dus niet voor. Ik vind dat je wel degelijk draagvlak moet hebben. Als dat op deze manier gaat, dan juich ik dat toe.

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoor nu iets over een referendum. Inderdaad zouden daarbij alle belanghebbenden gehoord kunnen worden. Stelt de VVD-fractie dit voor: een referendum onder alle belanghebbenden in Nederland?

De heer **De Krom** (VVD): Nee, wij zijn tegen een referendum, zoals u weet. Ik ben al helemaal tegen een referendum in Friesland over een weg in Rotterdam.

De heer **Madlener** (PVV): Het klinkt heel grappig, maar ik kan mij niet herinneren wanneer ik hiervoor gepleit zou hebben.

De heer **De Krom** (VVD): De overheid in Den Haag moet dus vertrouwen en waardering geven aan het maatschappelijke proces waarin mensen hun nek hebben uitgestoken. Ik vind dit zeer te waarderen. Wij kunnen ons dus vinden in het advies. Nog steeds staat centraal dat Schiphol moet functioneren als hub in een intercontinentaal netwerk voor de zakelijke markt. Ik lees dat ook in het advies. Dan wordt er gesproken over leisure bestemmingen. Wat verstaat de regering precies onder «leisure», ofwel vertaald in het Nederlands: «ontspanning»? EasyJet en Ryanair vervoeren immers ook zakenmensen. Het is al een paar keer gezegd: het komt op de uitvoering aan. Ik heb het dan over de uitplaatsing. Een en ander is gemakkelijk op papier gezet, maar volgens mij wat moeilijker te realiseren. EasyJet heeft al gezegd helemaal niet van Schiphol weg te willen. Naar mijn stellige overtuiging kun je de maatschappijen ook niet dwingen, maar ik hoor graag hoe de minister hier tegenaan kijkt. Wel kun je ze lokken om ergens anders heen te gaan. Dan moet je wel zorgen voor incentives. Dan moet de infrastructuur rond een ander vliegveld in orde zijn, moeten de kosten acceptabel en de technische faciliteiten in orde zijn. Ik vraag mij af hoe de minister ervoor gaat zorgen dat dit ook inderdaad gebeurt. Overigens noemde collega De Rouwe heel kort vliegveld Twente. Als de regering nog even wacht met het nemen van een besluit hierover, hoeft het niet meer, want dan is vliegveld Twente straks dicht. Dit betreft ook weer zo'n regionaal vliegveld waar wij prima gebruik van zouden kunnen maken, maar dat door geleuter en gepolder dreigt te verzakken. De realiteit is dat om Nederland heen een ring van vliegvelden is ontstaan, omdat wij in Nederland aan belachelijke dingen doen als een vliegtaks. Het is een beetje een kinderachtige opmerking, maar het is wel waar. Ik herinner mij de discussie over vliegveld Beek, nu Maastricht Aachen Airport, en wel over het draaien van de start- en landingsbaan. Dat mocht geen oost-westbaan worden. Toen ik de kaart zag dacht ik: het is toch prachtig, want alles vliegt over Duitsland en België heen en wij hebben nog een mooi vliegveld ook. Een en ander is toen niet doorgegaan. Wat gebeurt er vervolgens? 30 km over de grens ontwikkelt zich zo'n beetje de grootste transportluchthaven van Europa. Waar komen de vliegtuigen over heen? Over Limburg! Ik kan het allemaal niet begrijpen. Nu hebben wij weer Airport Weeze. De landingsbaan grenst aan Nederland, maar alle opbrengsten liggen in Duitsland. Ik vraag mij weleens af hoe gek wij bezig zijn. Immers, er wordt niet minder gevlogen. Mensen gaan gewoon ergens anders naartoe. Ze reizen er eerst per auto heen en gaan dan vliegen: goed voor het milieu, mijnheer Vendrik!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer De Krom heeft een uitgebreid verhaal over de vliegtaks. Hij zei zelf al dat zijn opmerking een beetje kinderachtig was. Ik zou mijn interruptie hierbij kunnen laten; immers, de opmerking was kinderachtig. De mensen die ervoor kiezen om naar het buitenland te rijden om zo de vliegtaks op Schiphol te voorkomen, verrijden €40 aan benzine naar Düsseldorf of waarheen dan ook. Dit betreft dus toch een flauwekuldiscussie?

De heer **De Krom** (VVD): Ik weet niet op welke microkosmos de heer Cramer leeft...

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij in Nederland; dat staat in mijn paspoort.

De heer **De Krom** (VVD): Kijk gewoon naar wat er gebeurt. Kijk gewoon naar de groei van de kring van luchthavens om Nederland heen. Luister naar de mensen die gebruik maken van luchthavens waarvan zij voorheen geen gebruik maakten. Ik zou zeggen: gewoon uw ogen en oren openzetten, mijnheer Cramer. De wereld waarin u verkeert, is naïef. Ik zou nog heel veel willen zeggen, maar laat ik mij beperken tot de volgende hoofdvraag: hoe gaat de minister dit uitvoeren? Volgens welk tijdschema, welk stappenplan en welke wettelijke verankering? Kunnen wij inderdaad beginnen met experimenteren, voordat wij alles in beton gieten? Ik wil hierop graag een duidelijk antwoord.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik moet namens de fractie van GroenLinks de vrienden van Schiphol weer een mooi compliment maken. Het is toch weer gelukt. Zo één keer in de twaalf à dertien jaar is er een pittige discussie over de groei van Schiphol. In 1995 speelde dit ook rondom de Polderbaan. Er was veel gedoe en commotie over geluidshinder. Destijds werd ook nog gesproken van «milieubaan». Schiphol moest zowel groeien als minder overlast veroorzaken. Alle getallen van toen zijn hop, overboord gegaan. Dezelfde discussie hebben wij in 2008. Ik denk dat wij in 2020 weer exact dezelfde discussie hebben, als er een volgende generatie politici is aangetreden met een volgende generatie Schipholbestuurders. Het aantal van 510 000 dat al dan niet hard als maximum cap in de wet wordt opgenomen, zal naar ik vrees straks weer een zachte norm blijken te zijn. Uit een strategische notie vind ik dat knap; Schiphol heeft het allemaal weer handig gedaan. Als je de heer De Krom hoort, gooi je je politieke primaat gewoon het raam uit onder het mom: jongens, hier heb je het, wij zeggen wat jullie denken. Mooier kun je het toch niet hebben in dit land? Gelukkig is het nog niet helemaal zover en is de heer De Krom niet de enige in het parlement: twee keer winst. Het kabinet, alsmede sommige woordvoerders, benadrukt dat het advies zo mooi en sterk is, want unaniem. Zullen wij maar gewoon tegen elkaar zeggen dat het dat niet is? Er is ontzettend veel gedoe en verschil van mening onder de bewonersorganisatie. Er is een heel debat mogelijk over wie waar op welk moment namens wie heeft ingestemd aan de Alderstafel of nee heeft gezegd en is weggelopen, omdat er geen perspectief was op voortzetting van een zinvol gesprek. Wij kunnen het hierover eindeloos hebben. Laten wij elkaar niet voor de gek houden: dit advies is niet unaniem. Je kunt het evenmin beschouwen als een advies dat door de grootst mogelijke meerderheid van de bewoners in de omgeving van Schiphol gedragen wordt; dat is het gewoon niet. Ik vind dit eerlijk gezegd een punt dat om een nadere verklaring vraag van de kant van het kabinet, als je zo sterk stelt dat het advies unaniem is en dat je dus verder kunt omdat er draagvlak is. Voor een groot deel blijkt dat er echter niet te zijn. Ik vraag het kabinet dan ook om een reactie.

De heer **De Krom** (VVD): Stel nu eens dat de heer Vendrik – dit is natuurlijk een nachtmerriescenario – namens GroenLinks minister van Verkeer zou zijn. Je moet er niet aan denken en ik zou het liever ook niet zeggen, maar stel. Denkt de heer Vendrik dat hij over zijn beleid ten aanzien van Schiphol volstreekte unanimiteit en overeenstemming zou bereiken in de regio? Denkt hij dat dit een reële optie is?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het eerste goede nieuws is dat ik samen met de VVD kan stellen dat er geen sprake is van een unaniem advies en dat er wel degelijk een meningsverschil is met een grote groep bewoners. Dat is alvast gewonnen. Ik vermoed dat mijn GroenLinkse vriend ook vragen wil stellen over de toekomst van de luchtvaart. Wij zullen eerst eens even orde op zaken stellen. Wij maken eerst een einde aan het belastingparadijs dat luchtvaart heet. Alle modaliteiten worden normaal belast. Neem accijns en btw. Het is heel vreemd dat de luchtvaart tot op de dag van vandaag onbelast door het leven gaat. Het is dus niet: de vervuiler betaalt, maar: de vervuiler wordt gesubsidieerd. Dan is men vervolgens nog boos dat men een minimale vliegtaks moet betalen op de Nederlandse luchthavens, wat een bescheiden, maar noodzakelijke eerste stap is. Zullen wij vervolgens eerst eens even afspraken maken met de luchtvaart in Nederland, in Europa en wereldwijd over de uitstoot van CO₂? Als wij de boodschap van Al Gore echt serieus willen nemen – de minister van VROM weet dat beter dan ik – moeten wij de komende tien jaar grote stappen maken om hieraan iets te doen. Er is in Nederland, in Europa en wereldwijd één sector bij uitstek die niet levert, die geen belasting betaalt en niets doet aan de uitstoot van CO₂. Deze sector is op niets aanspreekbaar. Ik heb het over de luchtvaartsector. Zullen wij hier eerst even orde op zaken stellen? Vervolgens is er nog een heel mooi gesprek mogelijk over wat er binnen de streng te handhaven milieugrenzen nog wel mogelijk is aan luchtvaart. Zullen wij de status aparte van de luchtvaart in Nederland, in Europa en elders in de wereld gewoon een keer beëindigen? Inderdaad moet de luchtvaart zo snel mogelijk onder het ETS gebracht worden – ik zeg het de collega van de CDA-fractie na – en wel zonder de nadere conditionaliteiten die de minister van Verkeer en Waterstaat zich liet ontglippen bij de laatste Transportraad, namelijk dat wij het misschien maar niet moeten doen, als het elders niet gebeurt. Vervolgens kwam hierover een hele brief met uitleg. Zo wandelen wij van uitstel naar uitstel. Het eindresultaat is iedere keer hetzelfde: wij in Nederland kunnen besparen wat wij willen, in onze huishoudens, in onze bedrijven, in onze industrieën en in ons autogebruik, maar al deze milieuwinst wordt vervolgens weer weggeblazen door een ongelimiteerd groeiende luchtvaartsector. Dat lijkt mij ook niet voor een «GroenRechtse» collega het toekomstbeeld waar wij voor zouden moeten staan. Als u, collega van «GroenRechts», het milieu serieus neemt en de boodschap van Al Gore hebt begrepen, dan wil ik graag van u eens horen hoe u deze uitzonderingspositie van de luchtvaart een keer zou willen beëindigen, zodat ik burgers in Nederland kan uitleggen dat het logisch is dat wij van hen vragen om meer te betalen voor fossiele brandstof, omdat wij ook iets vragen van de luchtvaart, net als van de industrie, de energiesector et cetera. Mijn verhaal richting burgers droogt echter op, omdat in de luchtvaartsector niets gebeurt van enige betekenis. Er wordt geen enkele limiet en geen enkele eis gesteld die een echt klimaatbeleid dienstig is.

De heer **De Krom** (VVD): Het verhaal richting burgers droogt op, omdat diezelfde burgers zelf massaal in het vliegtuig zitten. Bij minder vliegen gaat het altijd over de buurman die minder moet vliegen. Hetzelfde verhaal geldt bij auto's. Het gaat ook altijd over de auto van de buurman. Daar droogt uw verhaal op, mijnheer Vendrik.

De **voorzitter**: Een kort antwoord, mijnheer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ja, zeker.

De heer **Van der Ham** (D66): Al deze dingen die de heer Vendrik over de luchtvaart zegt en het ETS zijn allemaal waar. Ik ben het ermee eens; wij moeten daar allemaal wat aan doen. Tegelijkertijd gaat hij voorbij aan hetgeen vandaag voorligt. Ik geloof dat GroenLinks deel uitmaakt van het college van burgemeester en wethouders in Amsterdam. Volgens mij was men helemaal niet zo negatief over de Alderstafel. Hoe probeert de heer Vendrik deze zaken met elkaar te rijmen: zijn GroenLinks'ers in het college van B en W en zijn eigen opstelling in de Kamer rond dit voorliggende punt?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij kennen hiervoor een heel goede procedure. Ik ga hier donderdag met mijn Amsterdamse vrienden over praten, nadat wij dit overleg hebben gehad en niet voordat wij dit overleg hebben gehad. Ik zal luisteren naar wat mijn goede vrienden in Amsterdam nu precies vinden van het Aldersadvies en hoe zij denken hiermee verder te kunnen of niet. Ik zal vernemen wat de inbreng van Amsterdam is.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is toch een beetje gemakkelijk. Immers, het college is hierover heel duidelijk. Marijke Vos, oud-milieuwoordvoerder van de fractie van GroenLinks in de Tweede Kamer, maakt hiervan deel uit. Een en ander kan te maken hebben met het feit dat heel veel Amsterdammers werken op Schiphol en dat het van groot belang is dat Schiphol sterk is, ook voor de ontwikkeling van de Zuidas. Wij strijden samen voor een schone luchtvaart, natuurlijk. Als wij het hebben over het praktische punt van de Alderstafel en het overleg, dan moeten wij toch blij zijn dat er een compromis is bereikt, net als de GroenLinks-wethouders in Amsterdam? De heer Vendrik zou dat dus ook moeten zijn als vertegenwoordiger van GroenLinks in de Kamer. Het compromis is voor iedereen pijnlijk. Deze omtrekkende bewegingen via het ETS en Kyoto – wij zijn het daar allemaal over eens – betekenen wel weglopen voor de verantwoordelijkheid, zowel nationaal als lokaal.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit is enorm grote onzin. Wat de verdeling van pijn betreft moet iemand mij eens uitleggen wat precies de pijn is die door Schiphol geleden wordt. Ik zie dat de pijn bij bewonersgroepen heel ongelijk verdeeld is. Sommigen zullen er misschien baat bij hebben. Een en ander hangt sterk af van het systeem van vliegen volgens afspraak. Over complex gesproken: daar begrijp ik niets van. Maar goed, wij zullen nog wel horen hoe dit er precies uitziet. Inderdaad is klimaat een nationale aangelegenheid. Mijn collega's in Amsterdam snaptten ook niet dat je de luchtvaartsector, die nog niet aan het begin staat van het leveren aan een gezamenlijke bijdrage aan de bestrijding van het klimaatprobleem, via een mandaat van de Alderstafel – strikt genomen gaat deze niet over klimaat – verder laat groeien. Als deze Alderstafel via wetgeving verheven wordt tot praktijk en politiek wordt geaccordeerd, moeten wij over twee jaar niet gaan zeuren over een effectiever klimaatbeleid in Nederland. Dan gaan wij dat allemaal op de internationale agenda gooien en weten wij precies wat er gebeurt: dan kunnen wij er nog heel lang op wachten. Ik hoor graag van Amsterdam zelf, en niet van de heer Van der Ham, hoe men er precies in staat.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind het verhaal van de heer Vendrik ongehoorlijk naïef. Hij geeft aan dat hij donderdag nog een gesprekje zal hebben met zijn Amsterdamse collega's. Hij gaat zelf over zijn eigen tijdsplanning, maar hoe is het mogelijk dat ik persberichten voor mij heb liggen van de gemeente Amsterdam en van de gemeente Haarlemmermeer, waarin onder anderen GroenLinks-wethouder Tuning zegt blij te zijn

met het Aldersakkoord en ermee in te stemmen? Ik snap deze politici wel. Zij staan lokaal met hun poten in de drek. Zij staan er direct bij. Zij hebben een raad die gekozen is door de bevolking. Deze mensen wonen in de ellende. De heer Vendrik zegt heel gemakkelijk vanuit centraal Den Haag, vanuit de oppositie: ach, het is allemaal niets en niemand steunt het. Kan de heer Vendrik mij eens vertellen waarom zijn eigen ex-collega uit de Tweede Kamer, mevrouw Marijke Vos, wel instemt met dit verhaal? Hij moet niet aankomen met het antwoord dat hij donderdag met haar gaat praten om te vernemen wat zij ervan vindt. Zij heeft dat immers allang kenbaar gemaakt. Sterker nog, de GroenLinks-fractie in Amsterdam heeft allang aangegeven wat zij ervan vindt. Zij zegt: steun dit advies. Kan de heer Vendrik mij nu eens uitleggen hoe hij vanuit centraal Den Haag durft te zeggen dat hij het allemaal maar bagger vindt, terwijl zijn eigen mensen in de regio die ervaring hebben, zeggen dat het een goed akkoord is?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik woon zelf in die regio, dus laat dat niet het verschil zijn. Ik weet precies wat het betekent om in de buurt van een luchthaven te wonen. Kennelijk is het bij het CDA gebruikelijk om dit soort zaken onderling af te stemmen. Daar doe ik niet aan. Ik kijk zelf naar het Aldersadvies. Tot nu toe heb ik twee dingen gezegd. Allereerst moet het kabinet niet gaan beweren dat dit een unaniem advies is, want dat is het niet. Ik heb niet gezegd dat het bagger is. Ik heb gezegd dat het advies niet unaniem is op het punt van steun van bewonersorganisaties. Laten wij de boel niet gaan witwassen. Als wij deze bewoners werkelijk zo belangrijk vinden, zullen wij dan gewoon eens even in alle omliggende gemeenten een referendum uitschrijven over de vraag hoe het verder moet met Schiphol? Dat is de ultieme toets om zeker te weten wat bewoners vinden van de toekomstplannen van Schiphol.

De heer **Tang** (PvdA): De steun van de gekozen GroenLinks-fractie in Amsterdam noemt de heer Vendrik dus «witwassen»?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Aan de Alderstafel, mijnheer Tang, u hoort goed wat ik zeg.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter...

De **voorzitter**: De heer Vendrik heeft het woord. Ik laat zijn betoog eerst afmaken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik neem aan dat ik de heer Van der Ham niet hoeft uit te leggen hoe je een vraagstelling bij een referendum organiseert?

De heer **Van der Ham** (D66): Bij zo'n complex vraagstuk vraag ik mij af hoe je dat doet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Is dit dan niet referendabel?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter, ik heb een punt van orde. Ik stel voor dat wij het niet over het referendum hebben, maar over Schiphol; dat lijkt mij iets spannender in dit debat.

De **voorzitter**: Dat wilde ik ook al opmerken, vandaar dat ik ingreep. De heer Vendrik beantwoordt de laatste opmerking. De heer De Rouwe heeft aangegeven dat hij nog een korte vraag wil stellen. Daarna rondt de heer Vendrik zijn bijdrage af.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik herhaal dat ik twee dingen heb gezegd: ga niet beweren dat dit advies gebaseerd is op unanimitéit van alle

betrokkenen. Dat is namelijk niet zo en dit vind ik een teken aan de wand. Tegenover mij zie ik de minister van VROM zitten die hoofdverantwoordelijk is voor een CO₂-vermindering van 30% ten opzichte van 1990. Het zou leuk zijn om voor de luchtvaart bij de reductie van 30% tot 2020 van dat jaartal van 1990 uit te gaan. Ik snap niet dat het kabinet de hoofdlijn van het Aldersadvies kan overnemen – zo lees ik de brief van beide bewindslieden – zonder concreet te kunnen aangeven wat de luchtvaart hiervoor terug doet in termen van bestrijding van klimaatverandering. De groei wordt, zo lees ik, gewoon geaccommodeerd. Het kabinet neemt een en ander gewoon over. De luchtvaart in Nederland, Schiphol voorop, plus uitplaatsing naar Lelystad en Eindhoven mag groeien tot 580 000 vluchten. Tenzij ik iets heel fundamenteels gemist heb, leidt dit tot een forse stijging van CO₂-uitstoot en niet tot een daling van 30% ten opzichte van het niveau van 1990 in 2020. Ik vraag de minister van VROM, mij uit te leggen hoe zij achter deze brief kan staan, als een en ander nog niet helder is.

Het belangrijkste punt in het advies betreft het afschaffen van de handhavingpunten en de geluidsmaxima. In zijn brief zegt het kabinet dat dit een buitengewoon complex systeem is. Ik kan mij dat nog voorstellen van de oude wet die vervangen is. Ik geloof dat wij toen 350 geluidspunten overdag kenden en 250 's nachts. Dit leverde een buitengewoon complex geheel op. Je moest er echt behoorlijk voor hebben doorgestuurd om dat helemaal te vatten. Ik dacht dat de huidige Luchtvaartwet op dit punt een aanzienlijke versimpeling met zich mee had gebracht en dat het eigenlijk vrij duidelijk is. Je hebt 35 punten met een aantal geluidsmaxima en that's it. Je kunt best spreken over de vraag of in een weiland een geluidspunt 100 m naar links of naar rechts wordt geplaatst, maar dat is niet van wezenlijk belang. Kennelijk heeft het kabinet de analyse overgenomen dat dit een onhandhaafbaar, niet te doen systeem is. Ik vraag om uitleg, zeker omdat hiervan een bescherming uitgaat voor de lokale bevolking die per wet verankerd is. Dat is nogal wat; wij doen dat niet voor niets. Destijds heeft de Kamer hiertoe in grote meerderheid besloten. Dit wordt nu ineens losgelaten. Zo lees ik het Aldersadvies althans. Klopt het dat het kabinet dit overneemt? Volgens mij komt de wetgever er niet meer aan te pas bij vliegen volgens afspraak. Het wordt een soort regionale afspraak tussen Schiphol en bewoners. Wie gaat deze afspraak precies invullen en wie controleert dit? Leidt dit niet tot een tamelijke verzwakking van de wettelijke bescherming? Nogmaals, volgens mij zijn er zeer goede redenen om bewoners een maximale bescherming te bieden, zeker ingeval van een luchthaven met een diepe wens om te groeien. Dit doe je via wetgeving en besteed je niet uit aan een regionale tafel.

Het lijkt erop dat de bewoners één ding hebben teruggekregen, namelijk dat er een soort maximum is van 510 000 vluchten in 2020. Eerlijk gezegd ben ik nog steeds in twijfel over de status van deze afspraak en over wat het kabinet hiermee wil. Is sprake van een harde grens? Ik zou dit eigenlijk vreemd vinden, want volgens mij is in het verleden al eens besloten om niet te gaan sturen op het aantal vluchten, maar op bijvoorbeeld klimaat of geluidshinder voor bewoners. Vandaar dat de vorige wet tot stand is gekomen. Gaan wij nu weer terug naar af en dit aantal van 510 000 vluchten in de wet opnemen, ongeclausuleerd en niet nader gekwalificeerd? Wordt dit het maximum? Wordt het gebonden aan een jaartal en, zo ja, wordt dat 2020? Of vertrouwen wij nu iets aan papier toe wat geen status heeft? Wat is het plan van het kabinet op dit punt?

Het kabinet zegt nu de ruimte te willen gaan bieden om te gaan experimenteren met het nieuwe systeem voor een periode van twee jaar. Vervolgens zegt het ook nog wel wat marge en flexibiliteit te willen bieden met betrekking tot de bestaande geluidsbescherming. Ik snap deze formule niet. Moet ik wel of niet gealarmeerd zijn door de betreffende zinsnede?

Wat betreft het uitplaatsen naar Eindhoven en Lelystad, snap ik heel goed dat Eindhoven not amused is. Volgens mij ligt er namelijk al een afspraak om met name de nachtrust van de Eindhovenaren te respecteren. De consequentie van het uitplaatsen van 70 000 vluchten ten dele richting vliegveld Eindhoven, is dat de afspraken over de nachtrust teniet worden gedaan. Hoe kan dat? Met bewoners die zich buitengewoon coöperatief hebben opgesteld komen afspraken tot stand over het respecteren van de nachtrust van de Eindhovenaren en vanuit de Alderstafel vliegt er ineens een Boeing 747 binnen met een andere afspraak die de eerdere afspraken en het bijbehorende commitment van de bewoners teniet doet. Als je spreekt over draagvlak, zou je dit type procedure moeten afkeuren. Je kunt dit niet maken als draagvlak zo belangrijk is. Deze praktijk verdient herstel en niet navolging. Ook in dit geval is dus geen sprake van draagvlak.

Tot slot de parallelle Kaagbaan. Ik begreep van de provincie Noord-Holland dat zij geen zin meer heeft om dit gebied te reserveren. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft gezegd: ho, ho, dat mag zo maar niet, want ik ga er weer overheen; vasthouden die grond voor een mooi baantje. Dus het is én 510 000 plus 70 000 én een extra baan plus afscheid van de wettelijke geluidsniveaus? Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat of het misschien op één punt ook een tandje minder mag? Of is het overal zoeken naar groei en nog eens groei, zonder dat wij er echt iets voor terugkrijgen?

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Vendrik begon en eindigde zijn betoog met opmerkingen over het draagvlak. Als er voor één advies draagvlak bestaat, dan is het wel voor dit advies. Ik vind het prima dat de heer Vendrik het draagvlak bij de bewonersorganisaties ter discussie stelt, al denk ik er anders over. Als er ergens brede draagvlak voor bestond en bestaat, dan is dat in de gemeenteraden in de betreffende regio's. De raadsleden van GroenLinks hebben daar zitting in. De heer Vendrik heeft het over een referendum, maar één keer in de vier jaar worden in Nederland mensen gekozen die besluiten moeten nemen. Zijn fractie van GroenLinks heeft ingestemd. Ik wil van de heer Vendrik weten wat hij vindt van het feit dat de lokale politici kennelijk wel het licht zien en hij niet. Ik kan hierbij maar één conclusie trekken: de Tweede Kamerfractie laat heel gemakkelijk vanuit de oppositie al haar mensen die lokaal wel hun verantwoordelijkheid durven nemen, keihard vallen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit is een absurde gang van zaken. Het lijkt mij volstrekt helder dat ik namens mijn partij mag spreken over de problemen die deze groei van Schiphol met zich meebrengt voor het klimaat. Niet de gemeente Amsterdam, maar wij en de verantwoordelijke bewindspersoon gaan hierover. Ik heb heel veel vragen over wat het Aldersadvies nu precies behelst in lokale bescherming; precies dezelfde vragen die de bewoners hebben. Mijn collega's in Amsterdam vinden het geen probleem om voor een periode van twee jaar te experimenteren om het Aldersadvies maar eens uit te proberen. Zij verbinden zich echter op geen enkele manier aan de conclusie die nu al op tafel lijkt te liggen, namelijk dat wij het dus ook gaan doen en de wettelijke bescherming gaan afbouwen. Ik snap deze positie. Zij hebben deze Alderstafel niet verzonnen; dat is verzonnen door dit kabinet. Wij hebben het ook niet verzonnen. De collega's in Amsterdam worden geconfronteerd met het resultaat en proberen er het beste van te maken; dat snap ik heel goed. Wij lopen hierin gelijk op. Voor mij is een bijzonder punt het klimaat. Ik hamer hier keihard op omdat de andere sprekers dat niet doen. Op dit punt ben ik het meer met mevrouw Spies eens dan de meeste andere aanwezigen. Het is absurd dat dit onderwerp hier niet aan de orde is. Ik vind het echt belachelijk; zo komt een effectief klimaatbeleid nooit van de grond.

De **voorzitter**: Dit lijkt mij voldoende. Wij komen namelijk weer terug bij het punt waar u begonnen bent, mijnheer Vendrik. Het woord is aan de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Schiphol krimpt inmiddels. De recessie hangt boven ons hoofd. Banen gaan verloren. En waar spreken wij over? Over het verder beperken van de groei. De PVV is hier niet gelukkig mee. Mijn buurman, de heer Vendrik, zegt dat de luchtvaart niets betaalt. Ik wil hem erop wijzen dat er net een negatieve dividenduitkering is gedaan door Schiphol aan de regering. Dat komt dus gewoon terecht in de staatskas. Het is allemaal geld dat is opgebracht door de luchtvaart-reiziger: u en ik die met het vliegtuig gaan. De reiziger moet dokken. De vliegticketbelasting heeft inmiddels ook al weer een aanslag op ons vakantiegeld gedaan. Er wordt dus wel degelijk zeer veel betaald door de reiziger en dit wordt steeds meer. Als het aan sommige partijen ligt, wordt dit zelfs nog meer. Dit, terwijl er geen alternatief is voor het vliegtuig. Als je naar een verre bestemming wilt, kun je alleen met het vliegtuig reizen. Op korte termijn of middellange termijn hebben wij de HSL. Als wij het dan hebben over de kosten en de opbrengsten van dit soort modaliteiten, dan zie ik dat het vliegen misschien weinig of niets betaalt, maar ook niets kost, terwijl een HSL ons miljarden kost. Miljarden subsidie voor ieder kaartje dat zwaar gesponsord wordt om mensen toch vooral met de HSL te laten reizen. Als wij dus een vergelijking maken tussen modaliteiten, zeg ik dat het vliegtuig wint, op de middellange afstand met vlag en wimpel. Het levert immers geld op en kost niets. De trein verliest zwaar en op de lange afstand is er geen alternatief en moeten wij mensen niet beperken. Hun vakantiegeld wordt immers al genoeg belast en moet niet nog extra belast worden door allerlei beperkende maatregelen. Schiphol zorgt voor welvaart in de regio. Ook indirect wordt veel verdiend en betaald door alles wat het vliegveld brengt. Wonen bij Schiphol brengt natuurlijk lusten en lasten met zich mee. Je woont in de rijkste regio van Nederland en dat komt mede door het vliegveld. Wij zouden er niet aan moeten denken dat het verdwijnt. De gang van vele reizigers naar het buitenland, mede door de vliegtaks, vinden wij dan ook jammer. Banen gaan verloren. Reizigers gaan over de grens. Dat is toch zonde, zeker in deze tijd waarin banen wat kostbaarder gaan worden? Ik hoop dan ook dat wij het vaker kunnen hebben over de vraag hoe wij lekker kunnen doorgaan met vliegen en groeien in plaats van het beteugelen van de ongebreidelde groei die er zogenaamd zou zijn. Immers, ongebreidelde groei bestaat helemaal niet. Wat zou er gebeuren als je het helemaal vrij laat? Wat zou er gebeuren als je zegt: met betrekking tot de nacht beperken wij wat, maar verder ga je gang maar, Schiphol? Schiphol zal dan nog steeds luisteren naar bewoners. De luchthaven is er niet om de mensen te pesten. Schiphol is er om de luchtvaart mogelijk te maken en wel op een zo veilig mogelijke manier. Wij bemoeien ons dermate met hoe daar gevlogen wordt, dat zelfs de baankeuze in dit soort beleid prominent is. Ik heb daar problemen mee. Immers, hoe staat het met de veiligheid? Het is niet handig om een minder goede aanvliegeroute te kiezen, omdat de wind uit een bepaalde hoek komt, terwijl wij zeggen: er is ook nog een belang van slots en geluidsbelasting. Dat gaat natuurlijk knellen. Nu bestaat er niet zoiets als absolute veiligheid of onveiligheid. Je moet altijd de afweging maken of iets veilig genoeg is om een keuze te kunnen maken, al is het misschien iets minder goed voor het geluid of voor de locatie. Daar zit een spanning in. Ik vind dat wij dit ook voor ogen moeten houden. De PVV wil niet zo ver gaan om te polderen tot je erbij neervalt. Wij hebben al gehoord dat binnen de bewonersorganisaties ruzie is. Immers, wat ik niet krijg komt op jouw dak. Dat gehalte zit er stevig in. Als niet gekozen wordt voor die ene baan, dan gaat het luchtverkeer niet over mijn huis, maar over jouw huis. Een deel van het advies is not in my backyard: groeien mag, maar niet hier.

De PVV is voor een verdergaande groei van Schiphol, voor het behoud van welvaart voor onze regio en voor het behoud van de concurrentiepositie van Schiphol. Wij willen Schiphol als mainport behouden en sterker maken en niet afzwakken door middel van dit soort afspraken. Ik kan dan ook nu al zeggen dat wij het Aldersadvies niet steunen. Wij vinden het geen goed idee om nu al te zeggen dat wij in de toekomst beperkingen gaan opleggen. Wij weten helemaal niet hoe de toekomst eruit ziet. Er wordt winst geboekt; er komen stillere en zuinigere vliegtuigen. Dit gaat door en dat is prima.

De heer Alders zegt: wij adviseren de groei niet op Schiphol te laten plaatsvinden maar elders in het land en daar ga ik niet over. Ik vind dit op zijn zachtst gezegd vreemd. Het is een riskante exercitie. Je verplaatst het probleem namelijk naar elders zonder hiervoor een oplossing te bieden. Dit is dus eigenlijk een onmogelijk advies. De PvdA-fractie accepteert dit gewoon. Zij zegt: wij gaan de groei beperken en de overloop elders gaan wij niet hard regelen. Dat heb ik althans zo begrepen. Zij erkent dat er ergens een behoefte ontstaat, maar wil geen harde afspraken maken. Dit schept het risico dat wij straks met een megagroot probleem zitten en dat eenieder die afhankelijk is van en direct of indirect zijn brood verdient met Schiphol straks in de kou komt te staan. Wij vinden dit onbegrijpelijk. De PVV wil een verdere groei van Schiphol mogelijk maken. Een extra baan is wat ons betreft een prima optie. Dit moet natuurlijk wel worden gedaan op een zo verantwoord mogelijke manier. Uiteraard zullen wij hiermee niet iedereen tevreden stellen, maar wij vinden het nationale belang te groot om te verkwanselen door een dergelijk advies. Overigens vinden wij dat ook regionale groei tot de mogelijkheden moet kunnen behoren. Wij zullen die lijn dan ook steunen. Je zou dit ongebreidelde groei kunnen noemen. Ongebreidelde groei zegt mij echter niets. Wij moeten keihard werken om groei nog mogelijk te maken. Ik vind de typering van ongebreidelde groei door sommige partijen dan ook zeer misplaatst ten opzichte van al die mensen die iedere dag keihard werken om het de reiziger naar de zin te maken en hem niet over de grens te jagen. Immers, dat is op dit moment aan de hand.

Ik sluit af. De PVV steunt het advies niet. Zij wil verdere groei van Schiphol ter plaatse. De PVV vindt bovendien dat de reiziger al meer dan genoeg betaalt door de vliegtaks. Laten wij het vakantiegeld van mensen sparen en reizigers niet op kosten jagen. Ieder kaartje voor het vliegtuig is altijd nog een stuk beter voor de staatskas dan een kaartje voor de HSL.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zie een opmerkelijke overeenkomst met de SP. De SP zegt dat het allemaal niet ver genoeg gaat en dat het Aldersadvies dus de prullenbak in kan. De heer Madlener zegt dat het veel te ver gaat en dus dezelfde prullenbak in kan. Ik beluister in het betoog van de heer Madlener evenmin waar dan wel grenzen liggen en wat hij wil gaan doen met de huidige grenzen die in de wet zijn opgenomen. Ik ben op zoek naar zijn concrete invulling van wat er zou moeten gaan gebeuren. Anders is de heer Madlener zelf ook vrijblijvend aan het roepen, een verwijt dat hij de SP zo-even maakte.

De heer **Madlener** (PVV): Ik dank de heer Van der Ham voor zijn vraag. Dit geeft mij de gelegenheid om nog duidelijker te zeggen wat ik zo-even bedoelde te zeggen. Wij vinden reeds de huidige grens nog niet ver genoeg gaan. Wij willen deze oprekken en meer vluchten mogelijk maken. De fysieke beperkingen van Schiphol zijn er. Er is een maximum aan wat je kunt herbergen. Een extra baan lijkt ons een goed idee. Laten wij daarover gaan nadenken. Het is goed dat de minister de grondreservering handhaaft. Wij willen gewoon meer groei. Weg dus met al dit geleuter en vliegen met die hap. Is dit duidelijk genoeg?

De heer **Van der Ham** (D66): Nee, dit is helemaal niet zo duidelijk, want uw tongval verraadt dat u uit het Rijnmondgebied komt, mijnheer Madlener. Stelt u zich voor dat diezelfde luchthaven naast uw woning zou komen, dan zou u toch ook enige begrenzings willen en een paar afspraken met de bewoners, los van het feit dat u dan nog steeds graag met het vliegtuig wilt reizen en voor luchtvaart bent, net zoals ik? Nu is er op zich een akkoord voor groei met inachtneming van de belangen van de bewoners en dan gooit u dit zomaar in de prullenbak. Ik denk dat als u zelf bij zo'n grote luchthaven zou wonen, graag zou willen dat uw belangen ook een beetje geborgd zouden worden, opdat u ook wat kunt slapen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik krijg ook vliegtuigen over mij heen en ik hoor ook treinen vertrekken, namelijk de Betuwelijn. Ik woon vlakbij de Maasvlakte. Er zijn natuurlijk woningen waar het erg is, zoals de luchthaven in Limburg. Ik heb mij in dat geval sterk gemaakt voor geluidswerende maatregelen voor de Awacs-vliegtuigen. Schiphol ligt er al lang. Je kiest voor die regio en dan weet je dat je ook hinder hebt van vliegtuigen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik constateer dat het in Limburg dus wel een probleem is, omdat Geert Wilders daar woont en er blijkbaar last van heeft. Als u er zelf niet woont, dan kan het dus gewoon lekker doorgaan? Ik vind het nogal inconsequent, eerlijk gezegd.

De heer **Madlener** (PVV): Voor mij is daar niets consequents aan.

De heer **Van der Ham** (D66): Uw wereld...

De **voorzitter**: De heer Madlener maakt zijn zin af.

De heer **Madlener** (PVV): Het maximumgeluid dat je ervaart, is ongeveer vergelijkbaar met Limburg. Wij hebben een enorme verbetering gezien in de herrie die vliegtuigen maken. De herriebakken zijn weg van Schiphol en ook van Rotterdam, maar ze zijn niet weg uit Limburg. Daar maken wij ons zorgen over. Dat is dus een heel andere situatie. Als je woont bij Schiphol en je woont er al jaren, dan is dit akkoord volgens mij niet eens merkbaar. Ik denk dat je niet eens merkt of er nu 385 of 388 vliegtuigen over je dak heengaan. Ik denk dat dit inderdaad toch een beetje een doekje voor het bloeden is en dat een en ander eigenlijk niet merkbaar is. Dat zie je ook aan het draagvlak voor dit akkoord; ik hecht er niet zo veel waarde aan, eerlijk gezegd.

Antwoord van de bewindslieden

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Er zijn stevige bijdrages geleverd door de woordvoerders in eerste termijn. Ik zal proberen de vragen zo goed mogelijk te beantwoorden.

Wij hebben het hier vandaag over een belangrijk onderwerp, de toekomst van Schiphol voor de middellange termijn, vanaf 2010. Vorig jaar juni hebben wij met elkaar gesproken over het Aldersadvies over de toekomst van Schiphol tot 2010, waarvan dit het logische gevolg is. De aanleiding toen was het acute probleem dat Schiphol niet verder kon groeien. Er was destijds sprake van de overschrijding van een aantal handhavingspunten op verschillende plaatsen. De geluidsbelasting op deze punten was te groot, en onder leiding van de heer Alders is toen in korte tijd een oplossing voor de korte termijn gevonden, waarin alle partijen zich konden vinden. Voorwaarden van de partijen aan de Alderstafel was dat het advies van de korte termijn uitdrukkelijk moest dienen als een overbrugging richting de middellange termijn. De Kamer heeft toen aangegeven, er groot belang aan te hechten dat er ook voor de middellange termijn een breed gedragen advies zou komen over de ontwikkeling van Schiphol en

haar regio. Ik herinner mij nog de woorden van veel van de woordvoerders zoals hier aanwezig. De heer Tang zei terecht, grote waarde te hechten aan de Alderstafel als middel om vertrouwen te kweken tussen omwonenden en Schiphol, en het advies van de Alderstafel, dat er toen nog niet was, zwaar te laten wegen. De heer Cramer gaf nadrukkelijk aan dat overeenstemming aan de Alderstafel leidend kan zijn voor mogelijke vervolgstappen.

Er is veel vertrouwen gegeven aan Hans Alders en zijn tafel. Dames en heren, ik ben er ronduit trots op dat op 1 oktober een advies van de Alderstafel is uitgebracht voor de periode tot en met 2020, een advies dat door alle delegaties wordt gesteund, ook door bewoners. De totstandkoming daarvan was niet gemakkelijk, en ik wil mijn bijdrage beginnen met een groot en onverholven compliment te geven aan Hans Alders, hier aanwezig. Hans, wat jij hebt gedaan, is heel erg groots. Voorzitter, via u: ik denk dat dit een win/win-situatie is voor iedereen die bij dit dossier is betrokken. Ik vind dat echt een compliment waard. Ik heb het van dichtbij kunnen zien, mijn mensen hebben vaak aan de vergaderingen deel genomen, het was niet gemakkelijk, maar dit resultaat verdient echt een grote pluim.

De **voorzitter**: Bij wijze van hoge uitzondering sta ik het uiten van deze complimenten toe.

Minister **Eurlings**: Dank daarvoor.

Beste mensen. Wat is de stand van zaken van Alders-korte termijn? Van het convenant hinderbeperkende maatregelen op de korte termijn is nu al 75% ingevoerd. Ook procedureel is alles goed verlopen en afgerond. Het LVB is op 8 oktober jl. in werking getreden. Inmiddels ligt ook het Aldersadvies voor de middellange termijn er. Ik zeg daarbij: vanzelfsprekend krijgt u als Kamerleden zo snel mogelijk de convenanten toegestuurd. Het gaat daarbij om de convenanten selectiviteit tussen Rijk en Schiphol, het convenant hinderbeperving en het convenant omgevingskwaliteit. Deze kan de Kamer binnen één maand tegemoet zien. De uitvoering van deze convenanten zal vervolgens twee keer per jaar worden besproken. Wij houden dus de vinger aan de pols.

Het advies van de Alderstafel is een samenhangend geheel: één en ondeelbaar. De heer Alders gebruikte op Schiphol deze kubus (de minister toont een «Hongaarse kubus») en zei: ga er niet aan draaien, want je krijgt het bouwwerk nooit meer zoals het nu is. Zo is het maar net. Het kabinet is zich hier terdege van bewust, en heeft het advies daarom in zijn geheel omarmd. Het akkoord is bereikt met instemming van alle belanghebbende partijen, en met breed draagvlak in de regio. Alle partijen hebben moeten inleveren, en niemand zal helemaal tevreden zijn. Tegelijkertijd zien alle partijen wel belangrijke punten terug in dit akkoord. Met het advies zijn wij er nog niet, want er zal vanaf nu een hoop moeten gebeuren om de positie van Schiphol, het netwerk faciliteren middels duurzame groei, te behouden. Dit zal ook voor het vervolgtraject grote betrokkenheid vergen van alle partijen, creativiteit en de voortgezette wil tot echte samenwerking op basis van de feiten.

In het kort de hoofdlijnen van het Aldersadvies. Tot 2020 wordt een plafond ingesteld van 510 000 voor het maximum aantal toegestane vliegbewegingen per jaar. 's Nachts geldt een maximum van 32 000 vliegbewegingen tussen 2012 en 2020, dit wordt teruggebracht van de huidige 34 700. Verder specialiseert Schiphol zich in hub- en mainportgebonden verkeer, en de niet-mainportgebonden vliegbewegingen zullen elders moeten worden geaccommodeerd. Volgens «Alders» gaat het om zo'n 70 000 vluchten. Tot 2020 wordt gewerkt met een operationeel concept dat uitgaat van strikt preferentieel baangebruik en van een slotuitgifte, gebaseerd op 2 + 1. Er komt een nieuw normen- en handhavingstelsel, waarop de Kamer heeft aangedrongen. Deze Kamer heeft, volgens mij

terecht, het huidige stelsel failliet verklaard, en wel in het AO van 6 februari 2008. Er wordt geïnvesteerd in hinderbeperkende maatregelen en in verbetering van de leefomgeving.

Het accommoderen van het niet-mainportgebonden verkeer is een onderdeel van de één en ondeelbare advisering. Voor een selectieve groei van Schiphol is het belangrijk dat ruimte wordt gecreëerd op regionale luchthavens. Daarin ligt volgens het advies van Hans Alders een belangrijke taak voor het Rijk. Focus is daarbij Eindhoven en Lelystad, maar in de kabinetsreactie zijn ook de andere luchthavens meegenomen, dus Maastricht-Aachen, Eelde, Rotterdam en Twente. Bij de analyse van de kosten en baten wordt ook gekeken naar het optredend weglekeffect net over de grens. Voor het accommoderen van 70 000 vluchten op regionale luchthavens is net als bij Schiphol een zorgvuldig proces nodig, waarin alle belangen in goed perspectief en met de regio zelf worden gezien. Als ik mijn complimenten uitspreek voor wat Hans Alders bij Schiphol heeft bereikt, is het logisch dat wij ook een zorgvuldige benadering bij die andere luchthavens willen. Het doet mij daarom groot plezier, de Kamer te kunnen melden dat de heer Alders niet alleen bij de voorbereiding van zijn advies de regionale bestuurders van Eindhoven en Lelystad nadrukkelijk heeft geïnformeerd en daarmee overleg heeft gepleegd, maar dat ik de heer Alders heb gevraagd of hij niet ook een proces wil leiden richting de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad, en eventueel ook richting andere luchthavens. De heer Alders heeft daar positief op gereageerd: hij is bereid, ook richting de regionale luchthavens met de regio te gaan praten om te zien hoe wij aan deze uitdaging tegemoet kunnen komen. Ik ben daar dankbaar voor, en ik wil de heer Alders vanuit zijn ervaring en zijn kracht in het samenbrengen van partijen dan ook de ruimte geven om te bepalen, op welke wijze hij het proces met Eindhoven en Lelystad vorm wil geven. Punten die zijn genoemd -nachtenstelling, civiel militair luchtgebruik enzovoorts – laat ik ter invulling aan hem.

De heer **Madlener** (PVV): Ik stel vast dat het nu voorliggende advies onvolledig is, zodat ik voorstel dat terzijde te schuiven en een volledig advies af te wachten, inclusief de ruimte op regionale luchthavens. Dan pas hebben wij de kubus compleet. Ik neem aan dat wij dit overleg kunnen staken.

Minister **Eurlings**: Dat ziet u verkeerd, dit debat moet allerm minst worden gestaakt. Met hetgeen ik hier zojuist aankondig, wordt een vervolg gegeven aan de verdere invulling van dat wat de Alderstafel heeft geadviseerd. De Alderstafel gaat vooral over Schiphol. Onlosmakelijk hiermee samenhangend is de uitplaatsingsvraag, die wij op dezelfde zorgvuldige manier zullen behandelen. Samen hebben wij aangekondigd dat wij in de Luchtvaartnota de resultaten van dat proces, in samenhang met dit advies, zullen bezien, daarmee onze keuzes definitief aan de Kamer voorleggend. Ik heb gezegd dat ik een en ander bij de heer Alders leg om het zo zorgvuldig mogelijk te doen. Het kan zijn dat de zorgvuldigheid gebiedt dat er iets meer tijd voor wordt genomen dan nu is voorzien. Zoals bekend heb ik gezegd dat ik die nota nog voor de kerstkalkoen bij de Kamer wil hebben. Het kan dat wij over de jaarwisseling gaan, en begin volgend jaar uitkomen. Zorgvuldigheid is op dit vlak veel belangrijker dan de vraag wat exact de datum is waarop het advies-Alders voor Eindhoven en Lelystad naar ons toekomt. Ik wil die ruimte geven.

De heer **Roemer** (SP): Hoe ziet u die zorgvuldigheid als de uitkomst allang vaststaat? De regionale vliegvelden moeten minimaal 70 000 vluchten gaan herbergen. Bestaat de zorgvuldigheid daaruit dat de omwonenden mogen kiezen wat voor kleur vliegtuigen zij willen?

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist een behoorlijk aantal luchthavens genoemd, en ik wil het proces gewoon de ruimte geven. Er wordt vaak over omwonenden gesproken, ik ben zelf ook omwonende van één van die luchthavens die zijn genoemd, Maastricht-Aachen. Als omwonende kan ik zeggen dat ik mij best wat meer vluchten op die luchthaven kan voorstellen. Laat dat proces gewoon plaatsvinden, en laten wij dan recapitulerend kijken wat het algemene beeld is. Ik heb er vertrouwen in, als ik zie hoe mensen uit de regio groei van de luchtvaart ziet als een kans voor verbreding van de economie elders, en dan niet alleen leisure. De Brainport Eindhoven heeft de vluchten inderdaad hard nodig voor de zakenmensen aldaar. Ik heb er vertrouwen in dat de heer Alders dat op een goede manier aanpakt.

De heer **Roemer** (SP): Ik krijg geen antwoord op mijn vraag. Het is helder: zonder dat met de omgeving van Eindhoven en Lelystad is gesproken, ligt er al een uitkomst vast. Er zal daar forse groei moeten plaatsvinden, anders valt uw kubus uit elkaar. U zegt ook niet: als het daar niet lukt, houden wij het wel bij die 510 000 van Schiphol, dat is één verhaal. Je kunt wel hard roepen dat het zorgvuldig gebeurt, maar als de praktijk dat niet is, klopt dat niet. Het enige wat u zegt is dat u die 70 000 vlieg-bewegingen over meer regionale luchthavens wilt verdelen, zodat er misschien wel vijf lawaaigebieden komen. Dit is allesbehalve zorgvuldig! Minister **Eurlings**: Ik ben dat niet met u eens. Wij gaan naar verschillende luchthavens kijken. De heer Alders heeft in zijn advies 35 000 voor 2015 en 70 000 voor 2020 genoemd. Wij kijken nu naar Eindhoven, Lelystad en andere luchthavens. In de kosten- en batenanalyse worden zelfs de luchthavens vlak over de grens meegenomen. Er is flexibiliteit zat, en op tal van manieren kun je kijken of het mogelijk is om daar tot een goede deal te komen. Misschien ben ik van nature wat optimistisch ingesteld, maar de manier waarop Hans Alders met de discussie rond Schiphol is omgegaan, geeft mij vertrouwen en optimisme. Nogmaals, vanuit de regio zelf wordt vaak aangegeven dat men best een stukje groei wil, zij het natuurlijk niet ongebreideld.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De bewoners van Eindhoven hadden al een afspraak gemaakt dat zij tussen kwart voor elf 's avonds en kwart voor zeven 's ochtends met rust willen worden gelaten. Dat was een paar jaar geleden een deal. Nu lezen zij ineens in het Aldersadvies dat die deal van tafel is, want om die 40 000 vluchten bij Eindhoven kwijt te kunnen, wordt de bescherming verengd tussen twaalf uur 's nachts en zes uur 's ochtends. Daar zijn ze in Eindhoven razend over, wat ik heel goed snap. Dan heb je een deal gemaakt, je hebt veel weggegeven, en dan wordt aan een andere tafel, waar jij als bewonersorganisatie niet bent uitgenodigd, de afspraak die jij met de sector hebt gemaakt overruled. Kunnen wij misschien met deze minister afspreken dat, wat de nadere missie van Alders ook moge brengen, deze oude afspraak, dat er tussen kwart voor elf 's avonds en kwart voor zeven 's ochtends niet wordt gevlogen op Eindhoven Airport, hoe dan ook gestand wordt gedaan?

Minister **Eurlings**: U spreekt met razende mensen, dan spreekt u, denk ik, met een bepaald gedeelte van de samenleving. Ik heb ook met veel mensen uit de door u genoemde regio gesproken, en nog niemand razend gezien. Dat zaken gevoelig zijn, is evident, maar ik geef de heer Alders de volle ruimte om gewoon met die regio het gesprek met open vizier aan te gaan, met alle plussen en minnen en alle keerzijdes. Ik ga van tevoren niets inkaderen, wij zullen achteraf van de heer Alders vernemen, wat de conclusies zijn. Als wij alles van tevoren hadden moeten inkaderen, hadden wij ook het advies rond Schiphol wel op een hele rare manier «aangevlogen». U sprak eerder over vorige generaties politici, maar soms is het gewoon dezelfde generatie. Ik was woordvoerder toen minister

Netelenbos de wetgeving rond Schiphol door de Kamer loodste. Weet u wat zij toen zei? 600 000 vluchten! Als wij dat soort uitgangspunten nu in beton gieten, hadden wij de heer Alders met een heel andere opdracht op pad gestuurd. Ik wil hem gewoon de ruimte geven. Ik heb er bewondering voor hoe hij met de bewoners omgaat, en hoe hij ook naar mij toe die belangen heeft gecommuniceerd. Ik wil hem gewoon het vertrouwen geven om die gesprekken open aan te gaan, dan horen wij achteraf wel wat in de regio kan en wat niet kan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit is een gekke reactie van de minister, want toen het ging over die 510 000 vluchten, of over die maximumgrens van 580 000, stuurde hij snel een briefje, omdat dat nooit de uitkomst kon zijn van het Aldersproces. Als het hem uitkomt, intervenueert hij dus wel degelijk. Maar hij kan ook op een andere manier redeneren, namelijk dat aan de Alderstafel mede wordt besloten over de toekomst van vliegveld Eindhoven, en dus ook over de belangen van de bewoners, en hij heeft niet geborgd dat die bewoners aan de Alderstafel kunnen meepraten, dan is er in het proces iets fout gegaan. Hij is toch minimaal proces-verantwoordelijke? Hij is degene die de opdracht verstrekt, hij staat borg voor de kwaliteit van het proces en het ontstaan van draagvlak. Dat is hier mis gegaan. Dan verdient dit minimaal een correctie van de kant van de minister, en wat niet kan is dat in het Aldersadvies uitspraken worden gedaan over de nachtrust van Eindhovenaren waarmee eerder afspraken waarbij bewoners betrokken waren, worden geschonden. Dan is het toch minimaal fatsoenlijk, ook in termen van draagvlak, dat het uitgangspunt van deze minister in de richting van de heer Alders voor een vervolgoordracht moet zijn: respecteer de afspraak kwart voor elf-kwart voor zeven, en ga op basis daarvan praten? Niet op basis van wat in het laatste advies staat, namelijk tussen twaalf uur 's nachts en zes uur 's ochtends mag niet worden gevlogen. Respecteer dan minimaal die oude afspraken, neem die als vertrekpunt voor de nadere dialoog. Dan neemt de minister zijn verantwoordelijkheid voor het proces dat op dit punt niet goed is gegaan, en dan werkt hij ook aan draagvlak in de regio Eindhoven, want ik geloof dat hij dat prettig vindt.

Minister **Eurlings**: Ik ben het fundamenteel met u oneens dat dit proces niet goed is gegaan. Ik vind het proces heel goed gegaan. Het feit dat niet alleen het CROS de bewoners vertegenwoordigde, maar dat zelfs op aangeven van de Kamer nog de platforms zijn toegetreden en het overgrote deel daarvan de eindstreep heeft gehaald, bewijst dat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Waar waren de Eindhovenaren?

Minister **Eurlings**: Ik vind dat wij de heer Alders de ruimte moeten geven om daar in de regio een op de regio toegesneden manier te vinden om iedereen goed tot zijn recht te laten komen. Ik ga hier niet zeggen dat er nachtvluchten moeten zijn in Eindhoven, ik ga ook niets uitsluiten, zo doe ik dat ook niet rond het aantal vluchten, laat dat proces zijn gang gaan. Zo worden de verschillende belangen zo goed mogelijk met elkaar verenigd. U bent er zelf bij om bij de behandeling van de Luchtvaartnota of zoveel eerder harde noten te kraken over de resultaten van dat proces. Ik vind dat het proces ermee gediend is om niet vooraf vanuit Den Haag allerlei dingen te zeggen. Laat de heer Alders aan de slag gaan, en laat de bewoners daar zelf verkondigen wat zij goed en niet goed vinden, dan kunnen wij op het einde oordelen of wij de resultaten goed vinden. First things first: de regio lijkt mij het allereerst aan zet.

De heer **Van der Ham** (D66): U gaat nu de heer Alders op weg sturen, en u overlaadt hem met complimenten. Ik vroeg mij af en toe af waar de bosbloemen en het gouden horloge blijven, maar hij moet nog even door,

dus die krijgt hij misschien aan het eind van de rit. Ik hoor graag uw schets voor de toekomst over het volgende. Stel je voor dat die regionale uitplaatsing niet lukt of heel lastig wordt, omdat het in andere regio's heel lastig kan liggen. De deal met Schiphol en de bewonersorganisaties over die 510 000 vluchten is dan over. Wat is dan uw plan B? Geef eens wat schetsen.

Minister **Eurlings**: Ik snap wat u bedoelt, maar ik wil niet in de casuïstiek treden. Ik heb er namelijk vertrouwen in dat het goed gaat. Ik heb zojuist gezegd dat het een één en ondeelbaar advies is. Mocht nu een van de twee belangrijke polen van het advies niet worden bewaarheid, dan is het aan ons om te kijken hoe verder. Maar ik ga ervan uit dat het wel lukt, daar heb ik echt vertrouwen in, en ik wil niet vervallen in doemdenkerij. Als het niet lukt, komen wij daarover hier te spreken.

De heer **Van der Ham** (D66): Natuurlijk zijn «wat als»-scenario's lastig te beantwoorden, maar in dit geval is dat wel belangrijk. U zegt dat u de heer Alders daarvoor flink de tijd gaat geven, wat ik begrijp, want het moet allemaal zorgvuldig gebeuren. Maar intussen gaan de ontwikkelingen gewoon door. Op een gegeven moment moeten wij, ook in tijd, misschien wel een begrenzing aanbrengen. Wat is dan uw plan B en wat doen wij in de tussentijd? Ik neem aan dat u op uw ministerie werkt aan alternatieve scenario's. In welke richting denkt u dan, welke mensen zitten om tafel? Het parlement heeft daar toch wel recht op, want dit dossier loopt nogal lang.

Minister **Eurlings**: U heeft gelijk dat processen verder moeten. Vandaar mijn opmerking over zorgvuldigheid, maar dat moet u niet opvatten als een lang uitstel van de totstandkoming van de Luchtvaartnota. Begin volgend jaar, uiterlijk februari, komt die nota naar de Kamer. Dan zullen wij keuzes moeten maken. Ik wil dat proces optimistisch benaderen, maar als het niet lukt – ik ga daar niet van uit – zie ik mij genoodzaakt een hernieuwde discussie te beginnen over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Maar op dit moment is er nog geen plan B. Wij zullen elkaar dan opnieuw de vraag moeten stellen, hoe wij een duurzame groei kunnen accommoderen. Omdat ik duidelijke keuzes in het advies zo belangrijk vind, hoop ik dat wij eruit komen, en ik heb daar echt vertrouwen in.

De heer **Van der Ham** (D66): Het meest logische plan B is dat wij zeggen: Schiphol mag gewoon veel meer groeien. Welke consequenties heeft dat voor de klimaatafspraken? Daar zal dan immers extra moeten worden geïntensiveerd. Die consequenties wil ik van de regering hebben, zodat wij ook de druk op zo'n Alderstafel misschien wat kunnen vergroten. Maar de stelling van «wij zien wel weer in maart» vind ik iets te makkelijk voor een regering die wordt gevraagd vooruit te denken.

Minister **Eurlings**: Wij doen niets anders dan vooruit denken, daar is juist het hele Aldersproces om begonnen. Wij hebben het hier over zoiets fundamenteels als het op een verantwoorde manier accommoderen van de groei van de luchtvaart, voor de middellange termijn. Dat is over heel veel jaren, met heel grote belangen, die vaak tegenstrijdig blijken. Wat vragen wij nu? Het vertrouwen dat in maximaal een paar maanden dat proces met de regio zich in vrijheid kan afspelen. Ik weet niet wat de conclusies daarvan zijn, dat moet ik ook afwachten. Als ik dat nu al wist, zou ik de kluit belazeren. Wij geven dat proces de ruimte en wij komen erop terug, maar ik vind wel dat u, met de vragen die u stelt, een belangrijk antwoord geeft: als het ons niet lukt, komen wij in een veel moeilijker situatie terecht, waarin je misschien veel pijnlijker keuzes maakt. Laat dat

een extra signaal aan ons allen zijn om vol in te zetten op de tweede fase van dit proces.

De heer **De Krom** (VVD): Het probleem van dit kabinet is niet te weinig vooruitdenken, het denkt veel te veel vooruit. Olympische ambities voor het jaar 2028, mevrouw Cramer voor het jaar 2020, dat is het probleem. Wanneer gaat van de zijde van het kabinet het licht op groen voor vliegveld Twente? Er zijn allerlei ontwikkelingen gaande, en als wij nog langer wachten, hoeven wij dat niet meer te doen, dan zijn die kansen over. Heel concrete vraag: wanneer gaat het licht voor vliegveld Twente op groen?

Minister **Eurlings**: Het signaal is duidelijk: daar wordt op dit moment intensief over gepraat. De Kamer zal daar snel over horen. Eerst zal het kabinet een besluit moeten nemen.

De heer **De Krom** (VVD): Vóór de kalkoen?

Minister **Eurlings**: Ja.

Het Aldersadvies spreekt in concrete van een beperking van het aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven Schiphol tot 510 000, en 32 000 voor respectievelijk het totale jaarvolume en het jaarvolume tussen elf uur 's avonds en zeven uur 's ochtends. Deze afspraak maakt het mogelijk om echt iets te doen aan de nacht, namelijk het terugbrengen van het aantal vliegbewegingen met 1700 bewegingen ten opzichte van 2007. Een echt duidelijke keuze, een herkenbaar selectiviteitsbeleid. Hetzelfde geldt voor de afspraken die eerder zijn gemaakt voor de korte termijn. Daar is afgesproken dat Schiphol vanaf 1 november 2007 voor de onderkant-hoofdstuk-3-vliegtuigen een sterk gedifferentieerd tarief hanteert, een beslissing die onder andere heeft geleid tot het vertrek van de oude klant El Al. Voor de middellange termijn is geconcludeerd dat de huidige tarievenstructuur al sterk gedifferentieerd is. Verdere differentiatie is minder effectief dan het voorstel van Schiphol zelf om via een lokale regeling de onderkant-hoofdstuk-3-vliegtuigen in zijn geheel uit te bannen. Zij komen er per 31 december 2012 niet meer in. Ook dat is weer een duidelijke keuze.

De heer De Rouwe vroeg of mainportgebonden verkeer niet ook zakelijk point-to-pointverkeer is. Ja, daarin heeft hij gelijk. Ook een EasyJet op en neer naar Londen zou daaronder kunnen vallen. Local rules worden onder andere succesvol toegepast in Engeland en Frankrijk. De exacte toepassing luistert zeer nauw, onder andere vanuit EU-perspectief en regelgeving. De genoemde doelen van het selectiviteitsbeleid kunnen worden bereikt met onder andere de volgende middelen. Om te beginnen is dat het tarievensysteem, waarmee schone en stille vliegtuigen op gunstige tijdstippen worden gestimuleerd. Verder noem ik regelgeving om vliegtuigen die niet aan minimumeisen voldoen te weren, een slotsysteem, maar ook het bieden van specifieke faciliteiten op verschillende luchthavens. Een H-pier op Schiphol, of niet? Bied je heel lage tarieven aan met minder service, of doe je dat bij voorkeur op een andere luchthaven? Dat is een behoorlijk sturend element. De heer De Rouwe vroeg of een scherpe scheiding tussen hub-gebonden en leaseverkeer realistisch is. Door sectorpartijen is aan de Alderstafel een netwerkanalyse gemaakt die nadrukkelijk in een kader invult wat het mainportgebonden verkeer is. Dat zijn de hub-operatie, de ICA-carriers en het overige zakelijk verkeer. Op basis hiervan zal Schiphol een voorstel maken voor een lokaal richtsnoer voor slotallocatie, met inachtneming van de Europese regelgeving. Het moge duidelijk zijn dat de laatste categorie, het vakantieverkeer, point to point, als eerste in aanmerking komt voor verplaatsing naar andere luchthavens. De scheiding is natuurlijk niet altijd vlijmscherp te maken. Een point to point zonder netwerkconnectie op en neer naar Gran Canaria, aan dat soort vluchten moet worden gedacht.

In februari 2008 hebben wij over het normen- en handhavingstelsel gesproken. Ik herinner mij heel nadrukkelijk dat het met name van de kant van de Kamer kwam dat het huidige stelsel te complex en te weinig inzichtelijk is. De Kamer heeft ons op 6 februari 2008 verzocht, te komen tot een eenvoudiger, beter uitlegbaar stelsel. Ik ben content dat het Aldersadvies de contouren voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel geeft, en dat alle partijen, dus ook de bewoners, deze contouren onderschrijven. De overstap naar een nieuw stelsel is een grote stap, waarbij nadrukkelijk zorgvuldigheid is en blijft geboden. Uitgangspunt voor ons blijft dat gelijkwaardige bescherming voor de omgeving wordt geboden. De criteria van gelijkwaardigheid zijn het aantal woningen, het aantal slaapverstoorden en ernstig gehinderden, die niet worden losgelaten. Ik benadruk dat, dat is rotsvast. Het huidige stelsel is gericht op een vaste verdeling van het geluid, die is vastgelegd met handhavingpunten. Wij hebben het gehad over de perverse effecten, dat dit in de praktijk vaak oplevert dat meer hinder geschiedt dan strikt noodzakelijk is en de gewenste flexibiliteit niet maximaal is om vermijdbare hinder te voorkomen. De kern van het advies voor een nieuw stelsel is de wens om hinder zoveel mogelijk te beperken door de vliegtuigen zoveel mogelijk gebruik te laten maken van juist die banen die de minste hinder opleveren, ofte wel de geluidpreferente banen. Er is gevraagd hoe ik omga met andere voorstellen. In het kader van de opties van een nieuw stelsel is nadrukkelijk ook gekeken naar andere stelsels, onder andere naar een stelsel gebaseerd op de combinatie van regels over het baan- en routegebruik, en de handhavingpunten. Daarvan is echter door de Alderspartijen geconcludeerd dat afspraken over baan- en routegebruik en handhavingpunten strijdig met elkaar kunnen zijn, waardoor zich het probleem voordoet dat het niet altijd duidelijk is, welk van die twee elementen in een bepaalde situatie leidend zal zijn. Zo kan het zijn dat je het geluidpreferent vliegen los moet laten, en dus meer hinder krijgt. Daarmee kom je weer uit op de perverse effecten. Daarom is in het nieuwe stelsel gekozen voor geen handhavingpunten. Om te kunnen voorzien in de behoefte om te weten waar het geluid dan wel neer zal slaan en hoeveel dat is, wordt hierover nadrukkelijk informatie opgenomen in het operationeel plan. Meetpunten worden in woonkernen geplaatst om de geluidsbelasting daadwerkelijk te monitoren. Het nieuwe stelsel bevat geen vrijblijvende afspraken, het zal bestaan uit wettelijke regels over het gebruik van start- en landingsbanen, vlieghoogtes en vliegroutes, uiteraard gecombineerd met de begrenzing van het totale aantal vliegbewegingen van 510 000 per jaar, waarvan 32 000 in de nacht, en aan de grenzen van de totale milieueffecten. Dit kan en zal in het LVB worden vastgepind. Hiermee beoogt het stelsel zowel lokale bescherming te bieden tegen de negatieve effecten van de luchtvaart, alsook aan te sluiten bij het gebruik van de luchthaven. Om tegemoet te komen aan de zorgen met betrekking tot de lokale bescherming zullen in aanvulling op de regels voor het baan- en routegebruik meetposten in woonkernen worden geplaatst om de geluidsbelasting daadwerkelijk te monitoren. Daarnaast wordt in het operationeel plan vooraf de te verwachten lokale geluidsbelasting op basis van het te verwachten verkeersaanbod en gebruik inzichtelijk gemaakt. De CROS heeft een adviserende rol richting ons met betrekking tot het operationele plan. Na afloop van het gebruiksjaar wordt ten behoeve van de handhaving nagegaan, of aan de aantalsnormen voor de jaarlijks toegestane milieueffecten is voldaan. Er zijn twijfels over de lokale bescherming van omwonenden, de rechtsbescherming en de rechtszekerheid. Zoals de heer Alders heeft aangegeven, is er geen aanleiding hieraan te twifelen. Het is noodzakelijk om deze twee zaken uit elkaar te houden. Lokale bescherming is de hoeveelheid geluidsbelasting waaraan een bewoner kan worden blootgesteld. Rechtsbescherming en rechtszekerheid zijn mogelijkheden die een individuele burger heeft om zijn of haar recht te halen en zich op een wettelijke norm te

beroepen. Ten aanzien van de lokale bescherming is onderzoek uitgevoerd door het NLR. Daaruit blijkt dat het nieuwe stelsel een vergelijkbare bescherming biedt als het huidige stelsel. Ook bij verschuivingen in herkomst en bestemming blijft de verdeling van het geluid stabiel. Ten aanzien van de rechtsbescherming geldt dat die hetzelfde blijft in het nieuwe stelsel. In het huidige stelsel kunnen belanghebbenden bij een overschrijding van de grenswaarde bij de Inspectie verkeer en waterstaat een verzoek tot handhaving indienen. Tegen een afwijzend besluit van de IVW kan de belanghebbende op grond van de Algemene wet bestuursrecht in beroep gaan. Hierin komt in het nieuwe normen- en handhavingstelsel geen verandering. Het blijft mogelijk voor belanghebbenden om bij de IVW een verzoek tot handhaving in te dienen bij schending van de afspraken, of overschrijding van de aantalsnormen, gesteld op basis van de gelijkwaardigheidscriteria en om hiertegen in beroep te gaan. Ten aanzien van de rechtszekerheid geldt dat in het huidige stelsel nu ook veranderingen in de lokale geluidsbelasting kunnen optreden als gevolg van aanpassingen van grenswaarden in de handhavingpunten. Ik geef dit hele overzicht om eens aan te geven dat op die belangrijke punten de bescherming op orde zal blijven. Maar ik zeg dat ook wel vanuit een realistisch beeld van waar wij staan. De contouren zijn aangegeven, het zal verder moeten worden uitgewerkt, dat komt dan ook weer bij ons langs. Als het nader is gespecificeerd, komen wij daarover nog te spreken. De contouren die de Alderstafel heeft aangegeven, bieden dus wel degelijk rechtsbescherming en zekerheid.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dank voor de uitgebreide beantwoording op dit punt. Dit is namelijk wel de kern van de discussie. Als je geen handhavingpunten meer hebt, wat is dan de wettelijke basis waarop ik als burger kan klagen? Er zijn immers geen meetpunten meer, dus ik weet het niet. In het kader van de garantie vraag ik om een toezegging. Er is gepoogd op een inzichtelijke manier ervoor te zorgen dat bewoners/belanghebbenden iets hebben om rechten aan te ontleiden, op basis waarvan ze bezwaar kunnen maken. Wij kunnen wel zeggen dat wij een goed stelsel hebben, maar dat staat of valt met de manier waarop ik het kan controleren. Wilt u de toezegging doen dat dat soort dingen wel degelijk wordt meegenomen in de uitwerking, juist om als overheid te laten zien dat je staat voor de burger en dat je de rechtsbescherming serieus neemt?

Minister **Eurlings**: Wij begrijpen over en weer waar het ons om gaat. Over het concrete voorstel van de Stichting natuur en milieu hebben de Alderspartijen geconstateerd dat de kans op perverse effecten nog bestaat. De Kamer heeft aangegeven dat niet te willen, aangezien er dan meer overlast is dan nodig is. In de verdere uitwerking zullen niet alleen de partijen aan de Alderstafel, en dus ook het CROS, nadrukkelijk een rol spelen, maar zullen ook experts breder worden betrokken, waaronder de Stichting natuur en milieu. Zij zullen worden gehoord over de uitwerking van het stelsel, net als het NLR en het Planbureau leefomgeving. Ik denk dat ik daarmee aan de zorgen van de Kamer tegemoetkom, en de punten die van die kant worden ingebracht voldoende tot hun recht zullen komen. Dat zeg ik de Kamer bij dezen toe. Verder gaan wij sowieso het oude en het nieuwe systeem naast elkaar laten functioneren, zodat wij ook in de praktijk zien dat de gelijkwaardigheid op geen enkele manier in het geding komt. Er wordt niet getornd aan de onwrikbare afspraken rond aantal gehinderden, slaapgestoorden et cetera.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik sluit mij aan bij de heer Cramer. Ik begrijp wel dat u met iedereen om de tafel gaat zitten, maar het gaat om de bewijslast voor de rechter. Wat heb je dan nog in handen? U gaat dat

verder uitwerken, en wij zien dat tegemoet. Ik hoop niet dat er stappen worden gezet die dat in de toekomst kunnen verhinderen.

Minister **Eurlings**: Nogmaals, de Kamer zal zelf ook aan het woord komen in het proces, op het moment dat het voorstel verder is uitgewerkt. Ik heb zojuist gezegd over de rechtsbescherming dat daarin ook in de toekomst goed is voorzien, maar voordat wij de uitwerking zien moet de Stichting Natuur en Milieu zijn gehoord. Dat is een extra garantie dat de signalen tot hun recht komen.

De heer **Tang** (PvdA): Ik ben blij dat de minister zoekt naar een manier om andere partijen te betrekken, maar ik probeer het toch even scherp te krijgen. Is er nog de mogelijkheid een alternatief te bekijken, zoals een aanpassing van VVA? Het alternatief voor VVA is het oude stelsel, dat wij al failliet hebben verklaard.

Minister **Eurlings**: Daarmee zegt u ook dat u die perverse effecten niet meer wilt hebben. Daarom vind ik de hoofdcontouren zo belangrijk. Je gaat natuurlijk niet praten over de uitwerking als je niet open staat voor wat partijen inbrengen. Wat daaruit komt, zullen wij aan het proces moeten laten.

De **voorzitter**: Omdat de minister van VROM om uiterlijk 19.30 uur weg moet, geef ik haar eerst het woord. Daarna komt de minister van Verkeer en Waterstaat weer aan het woord.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ook ik spreek mijn grote dank en complimenten uit aan het adres van de heer Alders en de verschillende delegaties aan zijn tafel. Het goede functioneren van deze tafel beschouw ik als een geweldige vooruitgang in de wijze, waarop wij de maatschappelijke dialoog rond Schiphol, maar ook in het land voeren. Wij moeten dat memoreren als een bijzondere prestatie.

Ik ben meer dan tevreden met het advies. Als wij de huidige situatie vergelijken met het voorliggende plan, zien wij dat er verschillende winstpunten zijn. Even vooraf: hierbij spelen zes punten. Om te beginnen is dat meer duidelijkheid en rust tot 2020. Verder groeit Schiphol groeit alleen nog selectief wat het aantal vliegbewegingen en het soort vliegtuigen betreft. Er wordt namelijk ook geselecteerd op vliegtuigen met een bepaalde milieubelasting. Het is ook selectief in verband met de functie «mainport» die door Schiphol wordt vervuld. Inderdaad worden de overige vluchten elders in het land geaccommodeerd of in het buitenland. Het vliegen in de nacht wordt minder. Door handhaving op geluidpreferent vliegen is beperking van hinder de ruggengraat van het nieuwe stelsel. Het nieuwe normenstelsel is beter uitlegbaar en biedt meer ruimte voor hinderbeperkende maatregelen. Er zijn afspraken gemaakt over de ruimtelijke beperkingsgebieden, die worden geactualiseerd, zodat onnodige bouwbeperkingen worden voorkomen en de regering ruimte voor duurzame ruimtelijke ontwikkeling wordt geboden. Een ander punt, dat niet heeft te maken met de periode tot 2020, maar daarna, is de heel duidelijke afspraak over de 50/50-regel. Daarna is groei mogelijk, maar alleen binnen de geluidsgrenzen. Wat meer mogelijk wordt, wordt voor de helft weer teruggebracht naar dat wat aan winst kan worden geboekt in de geluidsbelasting voor de omgeving. Dit is een prikkel om te zorgen dat door de sector stiller, schoner en beter wordt gevlogen.

De heer Madlener vroeg of de balans in evenwicht is. Met dit advies is het kabinet van mening dat er een heel goed evenwicht is gevonden tussen milieu en economische groei. Hij stelde ook de vraag of de veiligheid wordt meegenomen in het nieuwe plan. Ja, dat is wel degelijk het geval. Zoals bekend staat veiligheid altijd voorop bij de LVNL. Het zou erg vreemd zijn als wij daarvan gingen afwijken, iets wat wij zeker niet van

plan zijn. De heer Eurlings is al ingegaan op het normen- en handhavingsstelsel. Er is al geconstateerd in een vorig AO dat het huidige stelsel grote gebreken heeft. De Kamer heeft dat stelsel met ons failliet verklaard. Het nieuwe stelsel maakt niet langer gebruik van grenswaarden in handhavingspunten, die op een ingewikkelde manier modelmatig worden berekend. Wij gaan nu naar een ander stelsel, dat veel beter uitlegbaar is. Er zit een cap op, namelijk 510.000 vliegbewegingen in 2020, en in de nacht maximaal 32 000. De heer Roemer vroeg wat de garantie is dat dat inderdaad een cap is. Tot die periode is dat de cap waarover wij het hebben. Daarna gaat de 50/50-regel in, maar dan met een geluidsbelasting en milieubelasting die niet uitstijgt boven dat wat wij nu hebben. Daarmee moet worden gezorgd dat het binnen de contouren op milieutechnisch gebied blijft die wij nu afspreken. Er wordt dus niet gemorreld aan dat uitgangspunt. In het nieuwe stelsel wordt vastgehouden aan het uitgangspunt van de eisen voor gelijkwaardigheid. Door het stellen van aantalsnormen, in combinatie met de plicht om van de meest geluidpreferente banen gebruik te maken, zal het aantal ernstig gehinderden geminimaliseerd worden, en binnen die gelijkwaardigheid blijven. Hierover zijn heel duidelijke afspraken gemaakt, zowel in een operationeel plan als in een evaluatie. Verder is afgesproken om geen oude schoenen weg te gooien voordat de nieuwe goed zijn getest. Er zal vanaf mei 2010 een twee jaar durend experimenteerperiode zijn, waarin de handhavingspunten blijven gelden, en wij met het nieuwe stelsel volop aan de slag gaan.

De heer **Roemer** (SP): Wat gaat er gebeuren als op 1 januari 2019 de groei is bereikt die wij voorzien hebben tot 2020?

Minister **Cramer**: In het Aldersadvies staat heel duidelijk dat wij een plafond hebben in 2020, dat is gekoppeld aan die 510 000 vliegbewegingen. Meer niet, dat is de afspraak, en daar wordt eenieder aan gehouden.

De heer **Roemer** (SP): Dat is helder, het staat er, maar ik vraag hoe u gaat handhaven als dat eerder dan 2020 wordt bereikt? Zet u een bordje in de tuin bij Schiphol: helaas, u moet twaalf maanden wachten?

Minister **Cramer**: Nee, wij hebben een afspraak gemaakt over dit plafond. Als dat plafond om wat voor reden dan ook wordt overschreden, blijven wij daaraan vasthouden, en zullen er dus andere oplossingen moeten worden gevonden, en zal een strikter beleid moeten worden gevoerd.

De heer **Roemer** (SP): Dat is nog steeds geen antwoord op mijn vraag. Wat voor andere oplossingen gaat u dan vinden? Gaat u een boete uitdelen en laat u het toch toe, zegt u dan: het moet maar naar de regionale vliegvelden, of zegt u: wij gooien de boel op slot? Ik vraag dit zo nadrukkelijk, omdat dit nu datgene is waardoor de bewoners het vertrouwen zijn kwijt geraakt. In alle debatten met uw voorgangers is steeds gezegd: dit is het plafond. Elke keer groeide de luchtvaart net wat harder dan wij konden voorzien, en elke keer werd het plafond dan toch weer opgerekt. Wat gaan wij op 1 januari 2019 doen als de grenzen zijn bereikt? Het antwoord is helaas blijkbaar: niets, dan gaan wij het gewoon weer oprekken. Zeg dat dan gewoon!

Minister **Cramer**: Ik begrijp de zorg van de heer Roemer, gezien de geschiedenis van dit onderwerp, maar wij hebben nu vastgesteld dat op dit thema, dus de cap, wordt gehandhaafd volgens de afspraken die wij daarover hebben vastgelegd. Wij gaan gewoon handhaven.

De heer **Roemer** (SP): Als op 1 januari 2019 de 510 000 is bereikt, wordt Schiphol op slot gezet.

Minister **Cramer**: Tot 2020 hebben wij daar afspraken over, namelijk de cap waaraan wij ons gaan houden. Daarna is er een andere discussie. Als wij eenmaal gaan morrelen aan dat wat wij nu afspreken, vertrouwen de bewoners ons niet, vertrouwt de sector ons niet, dit is de afspraak die wij tot 2020 nu vastleggen.

De heer **Roemer** (SP): Dit is wat de bewoners tot de dag van vandaag altijd hebben gehoord, en dit is wat de bewoners tot de dag van vandaag altijd als sneeuw voor de zon hebben zien verdwijnen. Er wordt niet gehandhaafd als de grenzen van Schiphol bereikt zijn. Laat er dan geen gras over groeien, maar zeg het gewoon eerlijk: wij handhaven niet. Dit is ons streven, daar proberen wij naar toe te leven, dan bent u eerlijk, maar zeg niet: als het eerder vol is gaan wij handhaven, want dat hebben wij nooit gedaan en dat gaan wij in 2019 echt ook niet doen.

Minister **Cramer**: Afspraak is afspraak. Het gaat zowel om de afspraak met de bewoners als om die met de luchtvaartsector dat wij ons hieraan gaan houden en dat wij er niet aan gaan morrelen. Als u daar twijfels over hebt vanwege het verleden, kan ik alleen maar zeggen: wij staan hiervoor als kabinet om dit als uitgangspunt vast te houden en te handhaven. Yes, we can, yes!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als die 70 000 vluchten bij die andere luchthavens niet kunnen worden uitgeparkeerd, begrijp ik dat die 510 000 ineens weer mag worden opgerekt. Er is dus al één ontsnappingsclausule. Verder: als het kabinet zo serieus is – goed om te horen – dat het nu echt is afgelopen met het gedogen van de overtredingen van eerdere afspraken, het dossier-Schiphol ten voeten uit, neem het dan ook in de wet op, zet het gewoon in de wet: 510 000 vluchten tot 2020, that's it. Dan is namelijk de hoogste parlementaire controle op mogelijke wijziging van die afspraak geborgd, maximale openbaarheid, en het is het zwaarste middel dat wij hebben om werkelijk te borgen dat dit soort afspraken werkelijk wordt nagekomen. Dat kunt u toch gewoon in de wet opnemen?

Minister **Cramer**: U bedoelt een AMvB?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee, in de wet. Een AMvB is een initiatief van ministers, en dan moet je weer strijden over voorhang. Gewoon in de wet! Neem in de nieuwe Luchtvaartwet op dat er maximaal 510 000 vliegbewegingen in 2020 mogen zijn, wat er ook gebeurt, punt.

Minister **Cramer**: U vroeg iets wat zojuist door de heer Eurlings is beantwoord, namelijk die uitplaatsing van 70 000 vliegbewegingen. Er staan ook nog duidelijke, wetenswaardige woorden in het Aldersadvies over what, if, als het niet lukt. Wij zijn voor een nieuw systeem, en de verankering daarvan kan wettelijk plaatsvinden, wat wij ook zullen regelen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij worden hier heel veel dingen genoemd die Alders al heel duidelijk heeft besproken. In het Luchtvaartbesluit staat over de 510 000 en de gehinderden een heel duidelijk advies. U zegt dat het advies een en ondeelbaar is, waarmee ik dat advies naar ik aanneem onderschrijft. In het verlengde daarvan kunt u de heer Roemer direct tegemoetkomen. Mijn vraag was of u op dat punt een en ondeelbaar de uitplaatsing van 70 000 vliegbewegingen ziet, die keihard in het Aldersakkoord staat? 510 000 is de cap, waaraan de 70 000 die worden uitgeplaatst naar de regio direct zijn verbonden.

Minister **Cramer**: Daar is de heer Eurlings al op ingegaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): U onderschrijft het dus volledig?

Minister **Cramer**: Ja. Over dit punt staan heel wetenswaardige zaken in het Aldersadvies, dat wij een op een volgen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Met verankering in het Luchtverkeersbesluit, zoals het in het Aldersadvies staat?

Minister **Cramer**: Daar staan wetenswaardige dingen in, die ik kan voorlezen, maar inderdaad, het geheel neem ik over.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag de minister of zij dat overneemt, en niet of er wetenswaardige dingen in staan, dat weten wij hier wel. Neemt u het gewoon over zoals het erin staat, of niet?

Minister **Cramer**: Ja.

De heer **Tang** (PvdA): Ik had dezelfde vraag willen stellen. Wat mij betreft hoeft dat niet te wachten op de uitwerking van VVA. Wij beginnen met de vaststelling van het plafond, en wat mij betreft doet het kabinet dat gewoon volgend jaar, en legt daarbij vast dat wij na 2020 verder gaan met een pondsgewijze benadering, waar het kabinet erg voor is. Dat moet wettelijk verankerd kunnen worden. Ik hoop dat het kabinet dat wil toezeggen.

Minister **Cramer**: Wij hebben gezegd dat het een en ondeelbaar is wat wij overnemen. Als wij «ja» tegen u zeggen, moet ook de rest zijn gegarandeerd, dus hebben wij nog even nodig tot voorjaar 2009 om alles wat wij nu afspreken goed te kunnen regelen. Dan zullen wij het zo vastleggen dat het plafond het plafond is, en dat niet meer dan dat mag worden gevolgen.

De **voorzitter**: Dat is dus een juridische verankering?

Minister **Cramer**: Ja.

De heer **Tang** (PvdA): Dat geldt ook voor de 50/50-benadering, en wel voor de zomer van 2009?

Minister **Cramer**: Ja.

De heer **De Rouwe** (CDA): Tegen de 70 000 van Alders heeft u al «ja» gezegd, dus ik noem het in het rijtje van de 510 000, de gehinderden enzovoorts. Maar mij gaat het erom dat wij het Aldersakkoord integraal overnemen en dat het wordt verankerd. Als wij het een noemen, noemen wij ook het andere: een en ondeelbaar.

Minister **Cramer**: Ja, dat is waar. Ik zei dat er wetenswaardige dingen in het advies staan. De inspanningsverplichting van die 70 000 nemen wij op ons, maar «mocht het Rijk niet in staat of bereid zijn de voorgestelde maatregelen voor herallocatie van vliegverkeer naar Lelystad en Eindhoven na te komen, dan wordt het Rijk dringend verzocht de discussie te starten over de vraag, of de regering bereid is mogelijkheden te creëren om de markt vraag in Nederland te accommoderen». Wij zijn bereid, wij hebben een inspanningsverplichting, daar gaan wij voor. Maar wij houden ook rekening met het draagvlak in de verschillende delen van het land, want wij moeten eerst een ordentelijke procedure hebben. Daarom hebben wij meer tijd genomen om te zorgen dat in het voorjaar van 2009 op een ordentelijke wijze met de regio's is gesproken over wat in tranches nodig is om te accommoderen. Tot 2015 gaat het om 35 000 bewegingen, en daarna als de vraag zich zo ontwikkelt nog eens om 35 000, maar dat is helemaal nog niet zeker. Eerst tot 2015 gaan wij met de regio bespreken

wat 35 000 aan uitplaatsing betekent, en of dat te realiseren is op de mogelijke locaties die zijn genoemd in de brief aan de Kamer, en vervolgens komt de vraag aan de orde waar verdere ontwikkeling nodig is. Wij zullen in de Luchtvaartnota wel een doorkijk geven naar de periode tot 2020, om niet alleen maar ad hoc te reageren. Wij willen ervoor zorgen dat voor de periode tot 2015 en daarna uitspraken worden gedaan over accommoderen van het verkeer wat niet-mainportgebonden is.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vroeg net aan minister Eurlings wat er gebeurt als Alders geen succes heeft met zijn missie. De meest logische optie is dat Schiphol dan gewoon kan doorgroeien, met enige aanpassingen. Een andere mogelijkheid is dat wij het fixeren op 510 000 vliegbewegingen, wat per saldo een krimp van de hoeveelheid vluchten in Nederland inhoudt. Maar acht u die optie mogelijk? Is dit een optie die u serieus overweegt?

Minister **Cramer**: In de Luchtvaartnota komen wij op dit punt terug, en zullen wij aangeven op welke manier wij in Nederland een doorkijkje kunnen geven voor de accommodatie van al het verwachte vliegverkeer in Nederland, of deels ook elders in Europa.

De heer **Van der Ham** (D66): Maar acht u de optie van per saldo krimp een optie? Neemt u dat mee in de afwegingen? Of is dat eigenlijk niet mogelijk en niet wenselijk?

Minister **Cramer**: Er worden twee discussies door elkaar gehaald. De klimaatproblematiek en de luchtvaartsector vormen één discussie, en het binnen de perken houden van geluid en andere milieuverontreiniging in de lokale situatie gaan over de luchthavens. Ik wil die twee zaken graag uit elkaar halen, omdat het twee zaken zijn. Het sturen van de geluidhinder en de lokale milieuverontreiniging, hangt samen met luchthavens. De cap op Schiphol is er gekomen omdat wij lokaal niet meer milieubelasting accepteren dan wat wij nu hebben afgesproken. CO₂-uitstoot en de klimaatproblematiek gaan over de vraag, hoe wij de luchtvaartsector zo kunnen koppelen aan emissie-eisen of een emissiehandelssysteem dat ook deze sector, net als andere sectoren in het bedrijfsleven, hun belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van de CO₂-uitstoot. Die discussie voeren wij in het kader van het klimaat- en energiepakket in Europees verband, waarvoor wij een energiehandelssysteem hebben. Hopelijk hebben wij volgend jaar in Kopenhagen dusdanige mondiale afspraken dat de hele wereld gaat meedoen aan een emissiehandelssysteem. Dat zou wat mij betreft de beste oplossing zijn.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is allemaal prima, maar ik wil toch een schets naar de toekomst hebben. Ik schetste net de meest logische optie van accommodatie van de groei op Schiphol. Een andere optie zou zijn: per saldo minder luchtvaartbewegingen in Nederland, en dan op Schiphol. Ik hoor u niet uitdrukkelijk zeggen dat dat een werkbare optie is. Er is dan maar één smaak: als het Alders niet lukt het elders in het land te accommoderen, moet Schiphol groeien. Klopt dat?

Minister **Cramer**: Nee, dat is niet waar. De kubus geeft de afspraken weer. Voor wat niet wordt geaccommodeerd op Schiphol geldt: wij hebben een inspanningsverplichting voor op dit moment naar verwachting 70 000 vluchten, en de vraag is hoe en waar wij die gaan accommoderen. Dat staat ook in de brief aan de Kamer.

De heer **Madlener** (PVV): Nu begin ik mij echt grote zorgen te maken. Wij zitten in een zeer onzeker proces, er moeten 70 000 vluchten worden uitgeplaatst, die nog niet zijn uitgeplaatst. Ik heb u nu al drie keer horen

zeggen dat ze misschien wel naar het buitenland moeten. Waar zijn wij aan toe? Zitten wij straks, als u allang niet meer in de regering zit, vast aan een soort krimpscenario in Nederland, waarbij veel vluchten naar het buitenland gaan, inclusief de werkgelegenheid?

Minister **Cramer**: Mijnheer Madlener, ik kan u geruststellen. Nee, dat is waar wij op uit zijn. Waar wij natuurlijk wel naar gaan kijken, is het volgende. Als wij willen accommoderen in het dichtbevolkte Nederland, waar gaan wij dat dan doen, onder zulke condities dat het voldoet aan de milieurandvoorwaarden op dezelfde manier als dat het op Schiphol moet voldoen, maar tegelijkertijd ook voldoende maatschappelijk draagvlak op regionaal niveau heeft. Daarover gaan wij nu eerst in gesprek, in nauwe samenwerking met de heer Alders. Daarbij betrekken wij ook de mogelijkheden dat mensen die in de grensstreek wonen vliegen vanaf Schiphol, of vanaf een vliegveld net over de grens. Ik verzeker de Kamer dat het kabinet daar wel degelijk uit zal komen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik stel vast dat die uitplaatsing naar het buitenland al gebeurt door uw maatregelen met de vliegtaks: vreselijk veel Nederlanders gaan naar het buitenland, en de banen ook. Ik vind dat een zorgelijke ontwikkeling. Ik krijg van u niet de zekerheid dat de Nederlandse vraag ook in Nederland wordt geaccommodeerd. Wij zitten met het levensgrote probleem van uitplaatsing van die 70 000, wat nog lang niet lukt, en dat kunnen er ook meer zijn als de groei toeneemt. Ik ben hier zeer ongerust over. Ik krijg graag een keiharde toezegging van u dat alle Nederlandse vraaggroei in Nederland wordt geaccommodeerd, in ieder geval tot 2020.

Minister **Cramer**: Die vraag van u wordt door ons beantwoord via een zorgvuldig proces dat nu in gang wordt gezet, met medewerking van de heer Alders, om te zorgen dat wij eerst in samenspraak met de regionale luchthavens bespreken. Daarna komen wij terug op uw vraag. Dát is de manier waarop wij hier besluiten nemen, en niet door maar eventjes iets op de kaart te prikken. Eerst goed kijken! Schiphol heeft best wel wat concessies gedaan om tot overeenstemming te komen over dit advies. Grenzen aan de groeimogelijkheden – dat is nogal wat – grenzen aan de nachtvluchten – idem – hinderbeperkende maatregelen waarvan enkele ten koste gaan van de capaciteit van de luchthaven, beperkte inzet van een vierde baan en goedkeuring van het operationeel plan, dat nu is bekrachtigd. Met andere woorden: het advies is niet alleen bereikt ten faveure van Schiphol. Hoeveel hinder minder in het buitengebied door bijvoorbeeld glijvluchten? Wij hebben op dit gebied een strategische milieuverkenning uitgezet, waarin onder andere hiervan een berekening wordt gemaakt. Die verkenning wordt binnenkort openbaar, wat een exact inzicht geeft. Als ik daarop nu vooruitloop, geef ik een nattevingerantwoord. Maar ik zal die verkenning onmiddellijk naar de Kamer sturen, aangezien ze heel belangrijk is. In het binnen- en in het buitengebied moet sprake zijn van minder hinder.

Over de gelijkwaardigheid bij toekomstige wijzigingen van vliegroutes het volgende. Evenals in het huidige stelsel kan in het nieuwe stelsel heel precies worden berekend waar de geluidsbelasting neerslaat. Hiervoor zijn geen handhavingspunten nodig, men kan dat eigenlijk beter volgens afspraak naar ons terugkoppelen. Vervolgens wordt geteld hoeveel woningen een bepaalde geluidsbelasting te verduren krijgen. Dit aantal moet altijd gelijkwaardigheid blijven aan hetgeen wij als eis hebben gesteld. Als de Kamer in de diepte wil, naar de meteomarge, kan ik melden dat nog een nadere uitwerking plaatsvindt. Wij moeten wel degelijk met die meteomarge omgaan. Ook daarover wordt de Kamer geïnformeerd; wij nemen geen beslissingen zonder de Kamer. Wij zullen een ordentelijk proces hebben, waarbij regio's ook echt worden meegenomen

in het proces, terwijl niet zomaar vanuit Den Haag wordt besloten. Daarom zullen de Luchthavennota alle regionale luchthavens worden meegenomen, waarna wij onze voorkeur zullen uitspreken, zij het wel na consultatie en betrokkenheid van de regio's. Wat Lelystad betreft, zijn er al afspraken in verband met de MER-procedure die al loopt. De capaciteit op Lelystad wordt vooral bepaald door de geluidscontouren. Zoals de regionale luchthaven er nu bijligt, biedt dat een opvangmogelijkheid voor zo'n 5000 vliegbewegingen. Uitbreiding daar vergt een nieuwe MER-procedure en een andere ligging, waarmee wij het over een ander soort afweging hebben.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wacht nog op een concreet antwoord. Het kabinet stelt zichzelf ten doen, in 2020 de CO₂-uitstoot omlaag te brengen. Ik neem aan dat dat ook voor de luchtvaart geldt, aangezien ik nog geen ander signaal heb gekregen. In dit stuk, waarin Alders wordt omarmd, neemt het aantal vliegbewegingen in Nederland met 30% toe. Hoe haalt u dan nog een doelstelling van min 30% in 2020?

Minister **Cramer**: Ook met de voorganger van de heer Vendrik hebben wij hierover uitgebreid gesproken. Het is van belang om onderscheid te maken tussen dat wat wij hier in Nederland nationaal doen, en wat wij onder het Europese emissiehandelssysteem doen. Als wij het daarover hebben, valt de luchtvaart onder het Europese handelssysteem en blijft dat binnen het plafond dat wij met elkaar Europees afspreken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat emissiehandelssysteem in Europa rammelt nog aan alle kanten, en de luchtvaartsector zal waarschijnlijk de allerlaatste sector zijn die bereid is om onder dat systeem te komen, en zal vervolgens weer allerlei vrijstellingen gaan bepleiten. Dan zijn wij jaren verder. Ondertussen – dat is nieuw vandaag – omarmt het kabinet, zonder enig zicht op welke beperking van CO₂-uitstoot door de luchtvaart dan ook, verdere groei, en wordt selectieve groei nu eens beschouwd als het opknippen in «dat gaat naar Schiphol, en dat gaat naar regionale luchthavens». U hebt eigenlijk alles uit handen gegeven, want dat zijn toch zeker dezelfde vliegtuigen, hoor, die voor geluidhinder of CO₂-uitstoot zorgen. Die 30%-reductie is dus verder weg, zodat wij dat waarschijnlijk met zijn allen zullen moeten compenseren voor de luchtvaart. Of hebt u toch nog maatregelen, waardoor de luchtvaartsector zeker wordt aangesproken op die min 30%?

Minister **Cramer**: Er is een verschil tussen het beleid dat je maakt om de milieubelasting rond luchthavens goed onder controle te houden, en hoe je zorgt voor een klimaatbeleid dat ook de luchtvaartsector mondiaal meeneemt. Over het klimaatbeleid zijn wij hard bezig, om te zorgen dat wij tot een wereldwijd akkoord komen. Het emissiehandelssysteem is daarbij het uitgangspunt, en de luchtvaart is net zo goed een onderdeel van dat emissiehandelssysteem als andere sectoren die daaronder vallen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het beleid zal verschillend zijn, maar dat vind ik eigenlijk niet interessant. De vliegtuigen zijn namelijk hetzelfde, en de groei die u vandaag toestaat, met de omarming van het Aldersadvies, betekent één ding: de luchtvaartsector in Nederland krijgt de ruimte zodanig verder te groeien dat het bereiken van de klimaatdoelstellingen nog moeilijker wordt. U moet dus nog meer inzetten op een heel onzeker traject, namelijk het onderbrengen van de internationale luchtvaart onder ETS, wat al een heidens karwei is. Als u had geweten hoe moeilijk dat is – en dat weet u – had u deze afspraak niet moeten maken. U had tegen de luchtvaart moeten zeggen: wij gaan eerst zeker stellen dat klimaatdoelen worden gehaald, ook door de luchtvaartsector, en dan praten wij verder over de tafel van Alders. Nu heeft u het andersom gedaan, en dan is er

weer een punt weggegeven. De groei wordt mogelijk en het klimaat heeft het nakijken. Ik snap hier helemaal niets van.

Minister Cramer: U haalt twee dingen door elkaar. Wij hebben het hier over het zorgen dat de bewoners rond Schiphol en mogelijk andere regionale luchthavens worden beschermd voor lokale milieuverontreiniging en geluidhinder. Daarover hebben wij duidelijke afspraken. Om te zorgen dat wij het klimaatbeleid goed aanpakken, hebben wij afspraken in Europa en hopelijk in de toekomst ook mondiaal. Dat zorgt voor een beleid waarbij wij ook de luchtvaartsector net zo goed meenemen in een scherper beleid om de CO₂-reductie te realiseren. Daarnaast hebben wij nog andere maatregelen, die ervoor zorgen dat de luchtvaart net zo goed aan de eisen gaat voldoen die nodig zijn om de klimaatproblematiek binnen de perken te houden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister gaat in op het berekenen. Dat is veel zekerder geworden, omdat wij goede modellen hebben. Misschien weet de minister het niet, maar ik ben een techneut: meten is weten. Wij kunnen niet alleen maar toe met een model, de minister zal iets moeten valideren, wil een model ook echt een uitkomst hebben. Ik kom dan bij de British standard ducktest: het waggelt als een eend, het kwaakt als een eend en dan is het waarschijnlijk ook een eend. Het zit hem in het woordje «waarschijnlijk», want het kan ook geen eend zijn. Het moet gewoon glashelder worden dat de garantie die je eraan ontleent, aan een model is dat je kunt valideren.

Minister Cramer: Ik ben het helemaal met u eens dat wij daarvoor moeten zorgen. Wij hebben afgesproken dat het van belang is om naar een nieuw stelsel te gaan. De Alderstafel komt met een voorstel, wat heel veel perspectief biedt. Wij gaan het nu twee jaar experimenteel toepassen, naast het oude systeem. Ik kom er absoluut samen met collega Eurlings bij u terug op dat u nu als zorg uit. Wordt dat bewaarheid, of is het eigenlijk een beter systeem? Wij gaan nu dit systeem testen. Ik zal er zwaar op testen dat wij alles zo goed mogelijk proberen te doen en inzichtelijk proberen te houden voor de bewoners. Wij kunnen technisch alles wonder wel doen, maar als het niet uit te leggen is aan bewoners, schiet je er niets mee op en ben je op de verkeerde weg. Dit is een transparant systeem, dit moet het mogelijk maken voor bewoners om helderheid te verkrijgen, ook vooraf. Wij kunnen immers gewoon een planning maken hoe er wordt gevlogen. Als het niet inzichtelijk is, zitten wij hier weer rond de tafel en moeten wij de vraag beantwoorden wat wij dan gaan doen. Dat is nu niet aan de orde: wij houden beide systemen overeind en zorgen ervoor dat u goed geïnformeerd blijft.

De **voorzitter:** Minister Cramer gaat nu naar China om daar te praten over het wereldwijde klimaatbeleid. Het woord is aan minister Eurlings.

Minister Eurlings: Voorzitter. Hoe ziet de vierjaarlijkse evaluatie eruit? Ik heb al aangegeven hoe wij omgaan met convenanten. Daarbovenop zal in 2012 de hele set van alle afspraken worden geëvalueerd, ook die van de hinderbeperkende maatregelen. Indien afspraken niet zijn nagekomen, zullen de partijen aan de Alderstafel zich daarover nadrukkelijk buigen. Het Aldersakkoord geeft niet voor niets zo duidelijk aan dat groei verdiend dient te worden, doordat de afspraken zullen moeten worden nagekomen. Het is een zekerheid dat die 50% winst die bij de bewoners terecht komt, wordt gematerialiseerd in deze opzet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Daar zit een verschil van inzicht tussen ons. De Alderstafel heeft een buitengewoon belangrijk advies neergelegd, waarmee wij aan de slag gaan. Er zijn toezeggingen gedaan over de

uitwerking daarvan. Polderen is goed, maar besluiten moet! Uiteindelijk zullen wij moeten vastleggen wat aan de Alderstafel wordt besproken. Het kan niet zo zijn dat de gesprekken aan de tafel vervangen wat het juridisch kader is waarop de burgers aanspraak moeten maken. Ik vind dat de minister wat te mager is door te zeggen dat de burgers met de Alderstafel in gesprek gaan, gevolgd door een evaluatie aan het eind. Nee, ik verlang van deze minister dat hij zegt: dit hebben wij nu neergezet, ik kom bij u terug met het kader waaraan iedereen zich moet houden, wat een kader zal zijn voor de evaluatie. Dan alleen hebben wij de afspraken die wij nodig hebben tussen Kamer en minister.

Minister **Eurlings**: Dat kader zal niet onduidelijk zijn, dat zijn de afspraken zoals ze rond hinderbeperkingen zijn gemaakt. Daarin heeft u gelijk, dat kader staat overeind. Bij de bepaling van het maximale aantal vliegbewegingen is al tot 2020 nadrukkelijk de winst voor bewoners meegenomen. Als je lineair had doorgerekend, was je niet op 510 000, maar op 540 000 vluchten gekomen. Dat laat onverlet dat wij in de praktijk moeten zien dat die hinderbeperkende maatregelen ook worden geëffectueerd tussen nu en 2012. Ik zal nog eens nadrukkelijk communiceren over de gemaakte afspraken, en wij zullen erop toezien dat er wordt geëvalueerd. Los van de grote evaluatie kijken wij meerjaarlijks hoe het met de invulling van de hinderbeperkende maatregelen gaat. Dit komt dus continu terug bij de Kamer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben even de weg kwijt als het gaat om waar het wordt vastgelegd. Krijgen wij dan een nieuw Luchtvaartbesluit? Wat is het kader waarbinnen dit nu wordt vastgelegd en op welke termijn praten wij daarover?

Minister **Eurlings**: De 510 000 vliegbewegingen, waar 50% winst voor de omwonenden in zit, wordt vastgepind. Dat is een heel nadrukkelijk kader. In de nieuwe wetgeving zullen wij verankeren dat die maximering van het aantal vluchten tot 2020 er gewoon in staat. Dat is iets waarop iedereen zich kan beroepen. Bij de kwalitatieve uitwerking van de hinderbeperkende maatregelen zullen wij continu de vinger aan de pols moeten houden, om te zien of de verwachtingen uitkomen. Dit debat kunnen wij voor mijn part meerdere keren per jaar hebben, op het moment dat daarvoor aanleiding is. Daar zitten wijzelf continu bij.

De heer **Tang** (PvdA): Die 510 000 vliegbewegingen hadden wij al gehad: ze worden wettelijk verankerd. Ik denk dat de heer Cramer een terechte vraag stelt: er is een tussentijdse evaluatie in 2012, terwijl aan de Alderstafel de afspraak is gemaakt dat tegenover de groei hinderbeperkende maatregelen staan. Ik ga een vraag stellen die de deelnemers elkaar nooit kunnen stellen: wat nu als de ene partij niet levert? Binnen welk kader kan dat worden bekeken? Kan er een straf worden uitgedeeld? Het bij de Alderstafel leggen, lijkt mij niet genoeg.

Minister **Eurlings**: Dat heb ik helemaal niet gezegd. Ik heb gezegd dat het convenant u binnen een maand zal toekomen, omdat de heer Alders mij dat heeft gezegd. U kunt daarover dus te zijner tijd spreken. Wij zullen geregeld de vinger aan de pols houden hoe het met de uitvoering zit. Alleen de kracht van het Aldersadvies is nu juist dat het bij de verschillende partijen rondom Schiphol tot stand is gekomen. Twee van de drie convenanten zijn gesloten tussen alle partijen van de Alderstafel. Wij kijken mee. Als wij vinden dat het niet goed gaat met de uitvoering, bent u er zelf bij om dat hier uit te spreken. Ik heb er vertrouwen in dat dit proces van beneden af niet alleen nu in aanzet resultaat oplevert, maar ook in de verdere uitwerking. Wij zijn er zelf bij, zo simpel is het!

De heer **Tang** (PvdA): U geeft hiermee de Tweede Kamer de mogelijkheid om de nieuwe topman van Schiphol met een zweep te slaan. Wel een leuke straf, eigenlijk! Mij is niet helemaal duidelijk, wat u ons aan mogelijkheden geeft. Daar kunt u overigens later op terugkomen. Ik heb al eerder gevraagd dat het beloningsbeleid afhankelijk is van de prestaties, niet alleen op het terrein van de economie, maar ook op dat van het milieu. Dit zou een instrument zijn om op te treden bij niet-levering. Verder is een mogelijkheid dat er grenzen worden gesteld aan de groei, want voor wat hoort wat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik probeer mij het nieuwe transparante stelsel nu praktisch voor te stellen. Stel, ik ben bewoner rondom Schiphol, dan heb ik nu een zeker houvast aan het feit dat de lokale geluidsbelasting gemaximeerd is middels een cap. Dan hoor ik nog wel het een en ander, maar qua rechtsbescherming weet ik redelijk waaraan ik toe ben. Ik zou als fictieve bewoner naast de landingsbaan werkelijk niet weten, wat ik op mijn woonplek in de buurt van Schiphol in dit stelsel aan bescherming heb, waarin zich dat materialiseert en welke norm ik in dat nieuwe systeem kan gebruiken om actie te ondernemen. Hoe zit dat?

Minister **Eurlings**: Ik heb uit-en-te-na aangegeven wat de contouren van de Alderstafel op dat punt schetsen, bijvoorbeeld als het gaat om rechtsbescherming en monitoring in leefgebieden. Daarbij heb ik ook de link gelegd met de huidige wetgeving, waarin ik heb aangegeven dat de contouren van de rechtsbescherming van Alders zeer vergelijkbaar zijn met die van het huidige stelsel. Daarbij heb ik ook aangegeven dat ook bij het huidige stelsel er een politiek besluit kan vallen om grenswaarden op handhavingspunten aan te passen. Vervolgens heb ik gezegd dat in de nadere uitwerking dingen verder zullen worden ingevuld, dat daarbij breed met maatschappelijke partijen zal worden gesproken, van het NLR tot de Stichting Natuur en Milieu en dat wij vervolgens zelf met de Kamer naar de uitwerking zullen kijken. Verder dan dat kan ik op dit moment niet gaan, simpelweg omdat die uitwerking zijn plaats en zijn bespreking hier moet krijgen. Rond de positie van de omwonenden geven de contouren van de nieuwe stelselvorming die bescherming die nodig is. Dit wordt vervolgd.

De **voorzitter**: Door beide ministers is nu toegezegd dat er een volledige juridische verankering komt bij de toezending van de Luchtvaartnota, eind februari. Door de minister van VROM is nadrukkelijk aangegeven dat er een maximale milieubelasting rondom Schiphol is, binnen welke kaders zich een en ander afspeelt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Willen de beide bewindslieden ons op korte termijn een brief schrijven hoe die borging eruit gaat zien en over welk traject wij het hebben? Dan worden de kaders duidelijk.

Minister **Eurlings**: Ik leer hiervan, zeg ik vriendelijk, dat ik niet meer mijn pleidooi moet opsplitsen. Ik heb het net allemaal genoemd, en nu komt het terug. Ik zeg dat in vriendelijkheid, maar toch heel serieus. Ik heb dit namelijk uit-en-te-na benoemd in het eerste gedeelte van mijn betoog. Ik heb aangegeven wat volgens de hoofdlijnen de contouren zijn. Ik vind vervolgens de vraag van de heer Cramer relevant dat wij terug moeten komen naar deze Kamer. Wel heb ik gezegd dat dat pas kan – als u tenminste meer informatie wilt hebben dan hier vandaag is gewisseld – op het moment dat er een voorstel van uitwerking ligt. Dan zullen wij ons, zoals wij hier zitten, daarover moeten buigen of wij die uitwerking en de weg richting juridische verankering voldoende vinden. In de uitwerking zullen de keuzes moeten worden gemaakt. Ik heb vanuit de contouren aangegeven dat daarmee wordt beoogd te voorkomen dat er perverse

effecten optreden waartegen u zich op 6 februari van dit jaar bijna Kamerbreed hebt gekeerd. Hiermee valt de rechtsbescherming van de omwonenden te borgen. Omdat erg veel zijn beslag vindt in de uitwerking, kan ik op dit moment niet meer zeggen dan ik nu vrij uitvoerig heb gedaan. Wij komen erop terug, maar dat kan pas op het moment dat er een uitwerkingsvoorstel ligt. Dan zal deze Kamer zich daarover moeten buigen. In alle breedte is dit voor ons de lijn, waarmee de perversiteit voldoende wordt voorkomen: niet onnodig veel geluidsoverlast, en hiermee zijn de omwonenden voldoende in hun belangen tegemoet gekomen. Ik heb er vertrouwen in dat die uitwerking goed kan plaatsvinden vanuit de contouren, maar die uitwerking is er nog niet.

De heer **Tang** (PvdA): Wat gebeurt er als de deelnemers aan de Alderstafel hun afspraken niet nakomen? Ik zie hier staan dat de voortgang iedere vier jaar wordt geëvalueerd. Wat nu als het pakket hinderbeperkende maatregelen, zoals afgesloten in een convenant, niet wordt doorgevoerd? Als er geen hinderbeperkende maatregelen nodig zijn, is er ook geen groei, en hoe wordt dat nu verankerd? Ik noemde de suggestie van de zweep, of het bonusbeleid, of wat dan ook, maar dat mag u allemaal zelf kiezen.

Minister **Eurlings**: U wilde dat op basis van bereikte hinderbeperking extra ruimte kon worden toegestaan, gevolgd door de door u voorgestelde 50/50-schaaf. Nu is gezegd, om aan omwonenden extra duidelijkheid te geven: 510 000 is de duidelijke lijn, that's it. Maar daarmee moet die hinderbeperking wel worden gehaald. Die druk zal dus heel groot zijn, want als men het niet haalt op de manier waarop het moet, zal men het op een andere manier moeten realiseren. Dat is namelijk onderdeel van de deal, waarop wij scherp zullen toezien. Het is best een aardig idee om een bonus/malus in te bouwen in de beloningssystematiek van de top van Schiphol. Of de malus direct een zweep moet zijn, weet ik niet precies, maar goed. Dit punt moet met de minister van Financiën worden besproken.

De heer Alders zal ervoor zorg dragen iedereen te betrekken bij de uitwerking van het Aldersadvies, net zozeer als dat tot nu toe is gebeurd.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Alders zegt terecht dat mensen die erbij worden betrokken wel de uitgangspunten moeten onderschrijven, zoals neergelegd in het akkoord van Alders. Ik hoop dat u dat daarmee bedoelt en dat u die uitgangspunten ook ondersteunt.

Minister **Eurlings**: Zeer zeker, waarbij ik niet de indruk wil wekken dat heel veel mensen niet constructief zijn. Bij de Alderstafel heb je gezien dat het CROS heel goed werk heeft verricht. De Kamer heeft aangegeven dat de platform er ook bij moeten, welk verzoek wij hebben ingewilligd. Het overgrote merendeel daarvan heeft op een overtuigende manier de eindstreep gehaald. Diegenen die stellen dat je de unanieme steun van alles en iedereen moet hebben om tot een akkoord te komen, kiezen ervoor om nooit een akkoord te hebben. Dat is ook een keuze, maar niet die van deze regering. Wij vinden dat er een zeer overtuigende steun is voor het Aldersakkoord. Ik refereer nog aan de brief van 3 november van de heer Alders zelf aan mijn ambtgenoot van VROM en mijzelf, waarin hij afsluit met; ik hoop met deze brief duidelijk te hebben gemaakt dat een zeer grote meerderheid van de bewoners het Aldersadvies steunt. Ook de sector staat erachter, wat een heel goed resultaat is.

De heer **Roemer** (SP): Een heel groot deel van de mensen die dat niet hebben gesteund, dus waarvan je een kritische noot mag verwachten, worden volledig verstoken van verdere informatievoorziening. Hoe betreft u die groep, die veel groter is dan u hier doet geloven?

Minister **Eurlings**: Nee, dat is een onterechte weergave van de feiten. Wat ik niet accepteer, is dat wij met elkaar een proces afspreken waarin wordt gezegd hoe de bewoners zullen zijn vertegenwoordigd, waarna wij op verzoek van de Kamer het bewonerscontingent sterk verruimen, waarna wij constateren dat het overgrote deel van de verruimde bewonersdelegatie de eindstreep haalt, waarna wij toch weer focussen op het niet-unanieme karakter van een en ander. Vroeger waren er landen waarin unanimitieit het uitgangspunt was bij het uitschrijven van verkiezingen. In een democratie krijg je nooit unanimitieit. De lijn die ik als minister kies, is dat wij stevig investeren in draagvlak. Iedereen heeft wat opgegeven. Mevrouw Netelenbos zei destijds tegen mij als woordvoerder: ik ga uit van een begrenzing van 600 000, terwijl wij nu op 510 000 op Schiphol zitten. Mijnheer Vendrik, u moet zich niet vergissen wat het voor een sector betekent om een behoorlijk deel van de activiteiten niet meer op Schiphol te doen. Dat gaat niet zonder piepen en kraken! Er wordt heel veel gedaan, ook met hinderbeperkingen. Ik vind het gewoon een goed akkoord. Het enige wat je natuurlijk wel van elkaar mag verwachten, is dat je in de verdere uitwerking de uitgangspunten accepteert van de Alderstafel.

De heer **De Krom** (VVD): Een punt van orde: het is nu vijf over acht, wij zouden dit overleg om acht uur afsluiten. Ik ben vast niet de enige die nog verplichtingen heeft na dit overleg, dus ik vraag mij af hoe de procedure verder gaat. Ik heb het gevoel dat wij voor een groot deel aan het herkauwen zijn, zodat wij onze tijd zitten te verdoen. Hoe gaan wij dit afronden, voorzitter?

De **voorzitter**: Het lijkt mij dat wij de eerste termijn afmaken. Ik heb redelijk de gelegenheid gegeven voor interrupties en aanvullende vragen. De beide ministers hebben aangegeven dat er nog een vervolg komt, dat wij eind februari toegezonden zullen krijgen. Dan zal de definitieve afronding van het geheel, plus de juridische verankering, aan de orde komen.

De heer **Roemer** (SP): De minister zegt dat het de eigen keuze van mensen is om zich niet achter het advies te scharen, maar daarbij vergeet hij een paar dingen. Om te beginnen zal een heleboel nog nader uitgewerkt moeten worden. Ik neem aan dat degenen die een kritische noot hebben gekraakt, blijven worden uitgenodigd en de informatie krijgen waarop zij recht hebben. Verder lijkt het mij verstandig dat de minister wat voorzichtiger wordt met de uitspraak dat de overgrote meerderheid van de omwonenden achter het advies van Alders staat. Volgens mij is dat namelijk heel erg discutabel. Ik vraag om de toezegging van de minister dat alle groeperingen, inclusief de mensen die zich nu niet achter het advies hebben geschaard, betrokken blijven worden en alle relevante informatie krijgen die anderen ook krijgen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De minister suggereert nu ineens dat wij een debat hebben over de noodzaak van unanimitieit, wat volstreekte onzin is. Waar het over gaat, is of de claim van de kant van het kabinet dat het hier om een gedragen advies gaat, werkelijkheidswaarde heeft. De Alderstafel heeft richting de bewonerscomités geroepen: als je het er niet mee eens bent, ben je straks niet meer welkom. Dan organiseer je inderdaad behoorlijk wat draagvlak! Voor heel veel bewonersorganisaties is het vrij logisch om daar op de een of andere manier aan tafel te willen zitten. Ik vind dat voorzichtig gezegd een weinig chique gang van zaken, als je op die manier aan een verondersteld breed draagvlak voor een oplossing moet komen. Ik hoop dat wij daarvan in de toekomst verschoond blijven en dat de minister die gang van zaken gewoon open toelicht, in plaats van het misbruikt om te suggereren dat hier een heel groot draagvlak is. Zo groot is dat namelijk niet.

Minister **Eurlings**: Misschien kunt u eens bellen met uw voorganger als woordvoerder, want als ik mij niet vergis was het de heer Duyvendak die bepleitte dat ook de platforms worden toegevoegd aan de bewoners-delegatie. Het kan zijn dat dit een reactie is die u niet zint, maar ik geef gewoon naar eer en geweten antwoord op uw vraag. De heer Duyvendak was een van de mensen die wilden dat er een bredere bewoners-vertegenwoordiging kwam, welke wens wij hebben ingewilligd. In het begin van de Alderstafel was daarvoor overigens niet gekozen. Dat gebeurt, en vervolgens constateren wij feitelijk dat het overgrote merendeel van de bewonersvertegenwoordigers die wijzelf de opdracht hebben gegeven aan te haken, positief de eindstreep haalt. Op basis van de door onszelf ingestelde kaders is dan maar een conclusie mogelijk: het draagvlak is bereikt. Niet voor niets heb ik gezegd dat Hans Alders zelf heeft aangegeven dat bij de uitwerking van het nieuwe stelsel, binnen de contouren van de Alderstafel, met tal van geledingen wordt gesproken. Het enige wat je wel van mensen mag verwachten die aan een tafel heel intensief de uitwerking ter hand nemen, is dat zij de opdracht die de Alderstafel heeft meegekregen ondersteunt.

Op dit moment loopt er voor Lelystad een aanwijzingsprocedure voor een baanverlenging, die 5000 grote vliegbewegingen mogelijk maakt. Dit betreft nadrukkelijk de ontwikkeling tot en met 2015. De collega van VROM zei al: als je verder wilt groeien, is er een extra opgave nodig. Of en zo ja wanneer Lelystad na 2015 zijn extra opgave krijgt, zal worden gezien in het genoemde proces onder leiding van Alders, met de regio's Eindhoven en Lelystad. Daarover zijn wij uitgebreid bezig met de regio's. De heer De Rouwe stelde het lik-op-stukbeleid aan de orde. Er kunnen tal van goede redenen zijn waarom een vliegtuig op een gegeven moment niet volgens de opgegeven baan vliegt, zoals bij noodsituaties. Maar het kan ook slordigheid zijn, dus geen goede reden. Ik begrijp de wens van de heer De Rouwe, en ik zal in het kader van de uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel nadrukkelijk kijken naar het handavings-instrumentarium en de sanctiemiddelen. De heer Tang vroeg hoeveel hinderbeperking als gevolg van de continuous descent approach in het buitengebied kan worden verwacht. De verwachte winst is 5% richting 2020. Hoe zit het met de veiligheid? Veiligheid staat altijd voorop, dat is een niet-onderhandelbare randvoorwaarde, wat ook geldt voor de regels van het baangebruik. Bij het stellen daarvan kan veiligheid nooit een rest-categorie worden.

De heer **Madlener** (PVV): Dat klinkt mooi, maar veiligheid is geen 100% of 0%. Het is geen zwart-witverhouding. Tegen de wind in landen en stijgen is altijd net iets veiliger dan met zijwind landen en stijgen. Stel dat de geluidsruimte op is op de Kaagbaan en er een stevige westenwind, een Hollandse windkracht 7 staat. Wat gaat de minister dan doen? Moet het vliegtuig uitwijken naar een ander vliegveld of laat de minister het met zijwind landen? Dat is wel iets onveiliger, maar anders kan het helemaal niet landen. Wat doet de minister? Dat soort situaties gaat wel voorkomen.

Minister **Eurlings**: In concrete noodweersituaties zal de luchtverkeersleiding op de luchthaven kijken wat nog kan en wat niet kan. Wie zelf veel vliegt, heeft vast wel eens een uitwijk meegemaakt, dat komt af en toe voor. In het algemeen zijn er veel instanties die zich bezighouden met veiligheid: de hele range van de Inspectie Verkeer en Waterstaat tot bijvoorbeeld de recente ICAO-audit, waarin op hoger niveau wordt bekeken of de luchthaven voldoet aan de hele set van voorwaarden voor veiligheid. Veiligheid is altijd een niet-onderhandelbare randvoorwaarde bij de keuzen die wij voor de toekomst van Schiphol moeten maken, zoals bijvoorbeeld wel of geen nieuw banenstelsel. Er kan dus nooit een baan-systeem worden bedacht waarbij de veiligheid niet «up standard» is.

De heer **Madlener** (PVV): Dat is niet mijn vraag. Veiligheid is geen zwart-witrelatie. Het is iets veiliger om met tegenwind te landen dan met zijwind. Ontstaan door dit systeem meer zijwindlandingen of niet?

Minister **Eurlings**: Jan Pelleboer is niet meer, anders zou ik hem bellen om te vragen wat hij van het weer verwacht. Er zijn voorwaarden voor hoe je daarmee omgaat. Ik kan onmogelijk zeggen of wij iets vaker met zijwind dan met wind van voren landen als wij met een nieuw stelsel proberen de perverse effecten te voorkomen. De regels zijn echter duidelijk. Er is duidelijk vastgelegd wat wel en wat niet kan bij landingen. Ik heb dus geen enkele reden om aan te nemen dat wij in een nieuw stelsel in een minder veilige situatie zouden komen dan in het oude.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb daar wel aanwijzingen voor. Kan de minister de Kamer een brief doen toekomen over hoe het precies zit met de veiligheid?

Minister **Eurlings**: Dat is prima. Ik vraag de heer Madlener mij de aanwijzingen die hij heeft, door te geven, dan kan ik er iets mee doen. Ik zeg de Kamer toe dat ik in de luchtvaartnota nog eens nadrukkelijk zal ingaan op de volledige set van garanties op het vlak van veiligheid, variërend van het meso-niveau – hoe functioneert een luchthaven en hoe plan je een nieuw banenstelsel – tot de dagelijkse praktijk: hoe ga je om met specifieke meteo-omstandigheden op het moment zelf? Ik hoop dat de heer Madlener mij de aanwijzingen kan aanleveren die hij wellicht heeft, want dan kan ik er concreet op ingaan.

De heer **Madlener** (PVV): Die aanwijzingen zijn simpel. Ik spreek vele piloten en zij zeggen dat zij liever met tegenwind dan met zijwind landen. Dat is gewoon iets veiliger. Ik zal niet zeggen dat zijwindlandingen onveilig zijn, maar ...

De **voorzitter**: Meneer Madlener, als u de aanwijzingen aan de minister geeft, zal hij daar concreet op ingaan in de luchtvaartnota, dat zegt hij nu toe.

Minister **Eurlings**: Ik zal mijn toezegging gestand doen. Het klopt dat een piloot liever tegen de wind in landt dan met zijwind. Ik was een paar weken geleden op een vakantie-eiland, toen daar een staart van een tropische storm langskwam. Mijn ouders kwamen aan met het vliegtuig en het toestel kwam fladderend naar beneden. Dat kun je dus niet altijd voorkomen. Natuurlijk willen de piloten liever niet in zo'n storm landen. Ik wil een onderscheid maken tussen opmerkingen over landen met tegen- of zijwind en de vraag of de situatie structureel onveiliger wordt. Dat is geloof ik niet het geval. Ik doe mijn toezegging gestand dat ik de Kamer bij de totstandkoming van de luchtvaartnota nader zal informeren over de hele set van veiligheidsvoorwaarden.

Tegen de heer Vendrik zeg ik dat Schiphol wel degelijk zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid neemt. Mevrouw Netelenbos had het over 600 000 vluchten en nu hebben wij het over 510 000 vluchten. Dat verschil is toch niet gering. Schiphol gaat mee met hinderbeperkende maatregelen in het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen en investeert stevig in de leefomgeving. De minister van VROM heeft in den brede gezegd hoe het andere punt rond milieu wordt aangepakt en hoe wij dat proberen internationaal te doen. Het zijn namelijk internationale, zelfs wereldwijde problemen. De Nederlandse sector en ook de Koninklijke sector, de KLM, lopen voorop in het nemen van tal van initiatieven om het milieu te dienen. Dat doen zij niet alleen door het bieden van CO₂-compensatiemogelijkheid aan reizigers; ook de harde afspraak in samenwerking met het Wereldnatuurfonds om de groei CO₂-neutraal te realiseren, is niet

niets. Men gaat voorop met innovaties, variërend van het schoonmaken van motoren, waardoor zij veel efficiënter vliegen en ook minder CO₂ produceren, tot een nieuw soort verf die veel minder weerstand oplevert en veel minder milieuvriendelijk is. Daarin loopt men echt voorop. Er zijn zelfs vliegtuigbouwers die geïnteresseerd zijn in dit soort innovaties en ze breder willen inzetten. Onze sector laat zich dus ook op milieuvlak van haar beste kant zien en ik zeg dat echt niet om de inspanning hier te minimaliseren. Daarmee zijn wij er natuurlijk nog niet, maar af en toe ontstaat er een beeld alsof onze luchtvaartsector op het vlak van maatschappelijke of milieuverantwoordelijkheid niet haar best zou doen.

De luchtvaartnota betreft veel meer de ontwikkeling van Schiphol, ik heb het daar nadrukkelijk over gehad. Over de periode tot en met 2020 hebben wij het vandaag gehad. 2020 lijkt heel ver weg, maar dat is het natuurlijk niet, het komt snel dichterbij. In de sector is altijd een grote dynamiek en daarom is het van belang dat wij het traject voor de lange termijn al in gang hebben gezet. Het kader hiervoor zal u worden geschetst in de luchtvaartnota. Ik ga ervan uit dat de langetermijnverkenning, inclusief het issue rond de parallelle Kaagbaan, daarin aan de orde zal komen.

De **voorzitter**: Er komt nog een vervolg naar aanleiding van het vervolg van de Alderstafel. Dat wordt ons uiterlijk eind februari toegezonden. Bestaat er bij de Kamer op dit moment behoefte aan een tweede termijn?

De heer **Roemer** (SP): Ik vind het prima om een tweede termijn te plannen, want wij zijn nog lang niet uitgesproken. Ik heb er misschien nog wel meer vragen bij gekregen. Ik heb in ieder geval behoefte aan een VAO.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat het goed is als er in een VAO een politieke uitspraak komt vanuit het Aldersadvies. Dan kan het kabinet verder. Ik vraag de voorzitter om het VAO aan te vragen. Een tweede termijn is dan wat mij betreft niet nodig.

De **voorzitter**: Wij zullen morgen een VAO aanvragen tijdens de regeling van werkzaamheden.

De heer **Roemer** (SP): Het is misschien zinvol om in een procedurevergadering te kijken naar de behoeften van de andere fracties. Er blijven nog veel vragen over en wij kunnen daarvoor een tweede termijn afspreken of een feitelijke vragenronde houden.

De **voorzitter**: Ik stel voor om in de volgende, of desnoods een extra, procedurevergadering te bepalen of er een feitelijke vragenronde moet komen, of dat de commissie een schriftelijk overleg wil, mede omdat er nog een aantal ontwikkelingen op de commissie afkomt. Die ontwikkelingen kunnen dan worden meegenomen bij de tweede ronde. Op 20 november hebben wij nog een AO. Wij zullen de tweede ronde plannen naar aanleiding van de overige stukken die binnenkomen. In maart of april hebben wij wederom een overleg, met eventuele andere overleggen daaraan voorafgaand.

Toezeggingen

- Zodra de strategische milieuverkenning gereed is, zal deze aan de Kamer worden toegezonden.
- De Kamer kan vóór het kerstreces 2008 een besluit t.a.v. de luchthaven Twente tegemoet zien (voortouw Financiën).
- Uiterlijk in februari 2009 zal de Kamer de luchtvaartnota ontvangen. Daarbij zal de regering ook terugkomen op de juridische verankering van de gemaakte afspraken, onder andere over de «cap». Ook komt de

minister dan terug op de set van veiligheidsvoorwaarden in relatie tot de uitwerking van het Aldersadvies.

- De Kamer zal de convenanten selectiviteit, hinderbeperking en leefomgeving binnen een maand ontvangen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep