

Vergaderjaar 2008–2009

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 135

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (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: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppérus (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 De Krom (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Kant (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Ferrier (CDA), ondervoorzitter, Joldersma (CDA), Jan de Vries (CDA), Smeets (PvdA), voorzitter, Van Miltenburg (VVD), Schippers (VVD), Smilde (CDA), Koşer Kaya (D66), Willemse-van der Ploeg (CDA), Van der Veen (PvdA), Schermers (CDA), Van Gerven (SP), Wolbert (PvdA), Heerts (PvdA), Zijlstra (VVD), Ouwehand (PvdD), Agema (PVV), Leijten (SP), Bouwmeester (PvdA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie) en Sap (GroenLinks).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van Velzen (SP), Neppérus (VVD), Atsma (CDA), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Ormel (CDA), Van Dijken (PvdA), Verdonk (Verdonk), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Vietsch (CDA), Van der Ham (D66), Uitslag (CDA), Gill'ard (PvdA), Omtzigt (CDA), Langkamp (SP), Vermeij (PvdA), Arib (PvdA), De Krom (VVD), Thieme (PvdD), Bosma (PVV), Luijben (SP), Tichelaar (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Halsema (GroenLinks) en De Wit (SP).

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 februari 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 5 februari 2009 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. 1 oktober 2008 over het advies van de Alderstafel (29 665, nr. 108);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 september 2008 met een reactie op de brief van de heer Alders over deelname van de VGP aan de Alderstafel (29 665, nr. 106);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juli 2008 met een stand van zaken en de voortgang van het Aldersproces (29 665, nr. 104);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 oktober 2008 met een reactie op het advies van de Alderstafel voor de ontwikkeling van Schiphol tot 2020 (29 665, nr. 119);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 november 2008 met het verslag van een schriftelijk overleg inzake de kabinetsreactie op het Aldersadvies (29 665, nr. 112);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 december 2008 inzake de convenanten Aldersadvies over de toekomst van Schiphol en de regio (29 665, nr. 115);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 maart 2008 inzake de Handhavingsrapportage Schiphol 2007 (29 665, nr. 86);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 april 2008 inzake de zevende voortgangsrapportage over het project Geluidsisolatie Schiphol (26 959, nr. 127);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 mei 2008 inzake de eindrapportage van het onderzoek benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2007 (29 665, nr. 98);**

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 mei 2008 inzake het themaonderzoek Runway Incursions op regionale luchthavens (24 804, nr. 55);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 juni 2008 bij de aanbieding van het jaarverslag 2007 van Luchtverkeersleiding Nederland (29 665, nr. 100);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 september 2009 met de ministeriële regeling werk- en rusttijden in de luchtvaart (31 200 XII, nr. 99);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 september 2008 ter aanbieding van de Handhavingsrapportage Schiphol 2008 (29 665, nr. 105);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 september 2008 inzake de evaluatie experimenten Schiphol (29 665, nr. 107);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 juni 2008 inzake passagiersrechten luchtvaart (2008Z014190);
- het artikel «Eurlings houdt KLM hand boven het hoofd» van Tweede Kamerlid Roemer (SP) d.d. 5 augustus 2008 (2007Z05135);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 2008 inzake het Werkprogramma 2008 van het adviescollege voor de burgerluchtvaartveiligheid DEGAS (24 804, nr. 58);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juli 2008 inzake overschrijding van grenswaarden (29 665, nr. 103);
- de brief van de minister van VROM d.d. 3 juli 2008 inzake de effecten van vliegtuiglawaai op leerprestaties van kinderen (26 959, nr. 129);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 oktober 2008 met de achtste voortgangsrapportage over het project Geluidsisolatie Schiphol (26 959, nr. 130);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 oktober 2008 inzake passagiersrechten luchtvaart: totstandkoming geschillencommissie (31 232, nr. 16);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 oktober 2008 met het plan van aanpak Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de mainport (29 665, nr. 109);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat 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. 25 maart 2008 met de verkenning lange termijn Schiphol (29 665, nr. 85);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 mei 2008 inzake de samenstelling, de aanpak en het tijdpad 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. 24 november 2008 met het antwoord op een vraag van de heer Haverkamp, gesteld tijdens het AO Schiphol inzake verlaagde vliegroutes voor zweefvliegers (29 665, nr. 113);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 november 2008 over de Geschillencommissie Luchtvaart (31 232, nr. 17);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 januari 2009 met een rectificatie op de brief over het

onjuist gebruik van de afkorting van het naderingsluchtverkeersleidingsgebied (29 665, nr. 117).

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

Voorzitter: Neppérus

Griffier: Sneep

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg en heet in het bijzonder welkom de ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat. Dit algemeen overleg wordt in twee delen geknipt. Allereerst gaan wij spreken over het Aldersadvies en daarna over Schiphol en luchtvaart.

Aldersadvies

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Met het Aldersadvies lijken wij er niet echt uit te komen. Eigenlijk geldt dat ook voor de minister van Verkeer en Waterstaat, aangezien hij zichzelf namelijk tegenspreekt. Hij geeft aan dat het Aldersadvies één en ondeelbaar is, maar de eerste die er wat aan veranderde was de minister zelf, namelijk door luchthaven Twente er in te fietsen, tegen, wat ons betreft, elk gezond verstand in. Maar wellicht was dat om de VVD en het CDA te vriend te houden. Ik neem aan dat als alles doorgaat, wat ik niet hoop, de minister kan garanderen dat wij geen luchthavens gaan subsidiëren. Ook hoop ik dat de overlast in Twente niet gepaard gaat met nog meer overlast in de regio, waar de mensen zeker niet op zoiets zitten te wachten omdat er veel betere alternatieven voorhanden zijn. Kan de minister de mensen in Twente geruststellen? Afgelopen tijd ontvangen ze namelijk wel erg veel verontrustende berichten. Een tweede onderdeel waarbij de samenhang ten aanzien van het Aldersadvies naar onze mening niet deugt, is de uitplaatsing. Het verplaatsen van vluchten is onlosmakelijk verbonden met de toekomst van Schiphol, maar over dat uitplaatsen is er allesbehalve tevredenheid in de regio's. Het Aldersadvies dreigt daarmee dan ook een weggegooid advies te gaan worden: €100 000 en veel onrust voor niets. De minister geeft namelijk aan dat de regio's de ruimte krijgen om tot een advies te komen. Mag ik daarbij aannemen dat zij ook de mogelijkheid houden om geen extra vluchten te accepteren? Zeker voor de regio Eindhoven is dit wel aannemelijk. Geheel in lijn met het gepolder dat de minister wil, is de regio Eindhoven al eensgezind over de groei van de luchtvaart en de hinder. Waarom wil de minister dat dit op de schop gaat?

Ik heb ook nog een opmerking over de toekomst van het overleg. Democratie en overleg betekenen dat er ook respect is voor verschillen van mening en dat die mogelijk moeten zijn. De toekomst van het Aldersadvies heeft geen respect voor andere meningen, zo is mijn indruk. De mensen die tevreden zijn en het ermee eens zijn, mogen blijven en degenen die kritisch zijn, zijn nu uitgesloten. Het overleg wordt hierdoor zinloos gemaakt, want als men niet tegen kritiek kan moet men ook niet willen overleggen.

Dan het in de toekomst ontbreken van handhavings- of garantiepunten. Deze hebben als doel om in relatief rustige woonwijken de rust te waarborgen en het verkeer te stimuleren zo veel mogelijk afstand te bewaren tot de woonkernen opzij van de drukke route. Tegelijkertijd zijn de punten bedoeld om achteraf jaarlijks in geval van overschrijding het nieuwe operationele plan te kunnen aanpassen zodat overschrijding dan niet meer plaatsvindt.

De prognoses over het aantal vluchten kloppen niet. Er is de komende jaren al sprake van een krimp. Bovendien zal de nieuwe, fors gesubsidieerde luchthaven in Dubai een groot deel van de hubfunctie van Schiphol

overnemen, of wij dat nu leuk vinden of niet. Dus de 580 000 in 2020 is volledig uit de lucht gegrepen en ook niet te onderbouwen. Bovendien is er geen enkele garantie dat als het wel wordt gehaald, er wordt gehandhaafd wanneer het desbetreffende aantal vluchten eerder dan 2020 wordt gehaald. Dus het risico waar wij de afgelopen jaren steeds tegen aanliepen, blijft nog steeds bestaan. Kortom, de kritische bewonersgroepen zijn genegeerd en zijn niet meer betrokken bij het vervolg. Dat is voor ons onacceptabel. Alders heeft 70 000 vluchten over de schutting gegooid naar Lelystad en Eindhoven, terwijl daarover nooit met de regio's en de bewoners is gesproken. Het gegeven van de handhavings- of garantiepunten maakt een eind aan de zekerheid die mensen kunnen hebben wat betreft geluidsoverlast en handhaving. Bovendien is er geen enkele garantie dat, mocht het aantal vliegbewegingen voor 2020 toch de 510 000 overstijgen, er ingegrepen gaat worden. Het oude probleem van het steeds maar oprekken blijft daardoor dus gewoon boven de markt hangen. Wat de SP betreft gaat dit Aldersadvies zoals het nu op tafel ligt, v n tafel en moeten er eerst nieuwe realistische prognoses komen, berekend door een onafhankelijke instantie. Pas daarna kunnen wij overgaan tot de orde van de dag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb goed naar de heer Roemer geluisterd. Ik hoor hem, misschien traditiegetrouw, zeggen wat er allemaal niet moet. Ik hoor ook zijn roep om nieuwe, goede prognoses. Wij allen hier weten echter hoe moeilijk het is om wat betreft de luchtvaartsector prognoses te maken. De afgelopen jaren hebben wij kunnen constateren dat dit nooit goed lukt, omdat er sprake is van een grote afhankelijkheid van de ontwikkeling van de economie. En die kunnen wij hier met z'n allen nu eenmaal niet voorspellen. Mijn vraag aan de heer Roemer is dan ook hoe hij denkt dit wel te kunnen. Wat wil hij dan wel met de luchtvaart? Stel dat er wel groei komt over twee of drie jaar, wat moeten wij volgens hem dan doen? Tot nu toe is zijn verhaal alleen maar «nee, nee, nee». Het is wellicht een prachtig verhaal voor sommige omwonenden, maar je moet in de politiek ook aangeven wat je wel wilt. En daar gaat de heer Roemer volledig aan voorbij.

De heer **Roemer** (SP): U begon zo leuk door te zeggen dat u naar mij geluisterd heeft. Had u dat maar altijd gedaan, want dan had u uw vraag helemaal niet behoeven te stellen. Ik heb het namelijk al voortdurend geroepen. Ik wil dat wij eerlijk zijn naar de bevolking, in de zin dat als wij een afspraak maken wij ons daaraan houden. De afgelopen dertig jaar is de praktijk steeds geweest: wij stellen een grens en als die grens bereikt is, gaan wij vervolgens niet handhaven maar gaan wij die grens gewoon verleggen. Welnu, daar wil ik gewoon paal en perk aan stellen. En dat doe je alleen maar als je wat betreft de toekomst van de luchtvaart in Nederland keuzes durft te maken. Waar wil de luchtvaart zich de komende jaren in specialiseren? Die discussie moeten wij eerst met elkaar gaan voeren. Wij kunnen niet als een rupsje-nooit-genoeg alles maar binnenhalen door op Schiphol alle transfervluchten, alle vrachtluchten etc. te willen uitvoeren. Wij zullen ons moeten specialiseren. Wat is voor ons economisch gezien van groot belang? Wat is daarbij de groeipotentie? Wat willen wij met regionale luchthavens, zoals Eindhoven en Lelystad? Daarover zullen wij met elkaar de discussie moeten aangaan. Dan zullen wij ook met elkaar moeten aangeven tot hoe ver die groei mag gaan, waarnaar wij dan ook moeten handelen. Zorg dan ook dat de bedrijfsplannen erop gericht zijn dat wij die grens niet overschrijden. Anders blijven wij alleen maar doormodderen zoals wij de afgelopen dertig jaar hebben gedaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik stel vast dat de heer Roemer niet aangeeft welke keuzes hij wil maken. Hij geeft alleen aan dat wij moeten speciali-

seren. Volgens mij doet het kabinet dit al met dit voorstel. Je kunt mijns inziens ook niet zoals in het geval van een snelweg zeggen: rond september moet het autorijden stoppen. Het is de taak van de overheid om te faciliteren. Maar om nu te roepen dat er geen keuzes gemaakt worden, gaat volgens mij volstrekt voorbij aan de waarheid.

De heer **Roemer** (SP): Er worden geen keuzes gemaakt. Het is gewoon alles binnenhalen wat er maar binnen te halen valt. Er is dus geen sprake van specialisatie. Met uw opmerking dat wij in september ook niet kunnen stoppen met autorijden, bevestigt u mijn bezwaar dat als de grens eerder bereikt wordt, er niet gehandhaafd wordt. Dan moet je het mensen dus ook niet voorspiegelen. Bovendien ga ik ook niet voor Unilever bepalen welke specialisaties zij moet plegen en welke bedrijfsonderdelen zij moet gaan verkopen. Dus u moet hier geen flauwekulverhaal vertellen.

De heer **Tang** (PvdA): Het verhaal van de heer Roemer is heel bekend, dus in dat opzicht ook wel wat vertrouwd. Er is echter de afgelopen periode wel het een en ander gebeurd. Zo is afgesproken om regionale Alderstafels te maken, juist om de regionale luchthavens de ruimte te geven om hun voorkeur uit te spreken. Dus de heer Roemer kan niet doen alsof dit over de regio's wordt uitgestort. In het vorige AO is juist afgesproken dat dit niet het geval zou mogen zijn. Wat is nu overigens de voornaamste zorg van de heer Roemer? Hij zegt dat het aantal van 510 000 nog voor 2020 bereikt zou kunnen worden en tegelijkertijd vraagt hij om een aanpassing van de prognoses, naar ik aanneem, omdat de groei minder is dan verwacht. Dus het is een beetje tegenstrijdig wat de heer Roemer zegt.

De heer **Roemer** (SP): Mijn voornaamste zorg is dat wij op dezelfde manier doorgaan, in de zin dat wij normen blijven oprekken en jaartallen blijven uitstellen om de ongebreidelde groei mogelijk te maken, en dat regionale luchthavens het afvalputje zullen worden van Schiphol. Wat betreft uw eerste opmerking nog het volgende. Inderdaad hebben wij er eerder over gesproken. Meerdere fracties hebben terecht hun zorgen erover naar voren gebracht dat het over de schutting is gegooid alvorens er met de regio's is gesproken. Daarom heb ik er ook een vraag over gesteld. Wat gebeurt er nu als Eindhoven niet meer dan 5000 vluchten accepteert? Dan is het Aldersadvies dat volgens deze minister ondeelbaar is, daarmee dus van tafel. Als je dat nu dus niet hardop zegt, heeft zo'n overleg met Eindhoven geen enkele zin. Dan heeft men daar geen ruimte en moet men accepteren wat Alders zegt. Ik ga ervan uit dat men daar zijn eigen ruimte heeft en men zijn eigen afspraken kan maken en dat er dus veel minder uit gaat komen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Op 4 november 2008 heeft deze commissie al uitgebreid gesproken over het Aldersadvies. Mijn fractie heeft toen uiteindelijk na wikken en wegen steun uitgesproken voor dit advies. Ik ga mijn inbreng van destijds niet herhalen. In de commissie waren er echter nog wel een aantal aanvullende vragen, waarvan de beantwoording op de agenda staat. Daar wil ik dan ook graag nog op terugkomen. Met het verschijnen van het advies zit het werk er voor de Alderstafel wat ons betreft niet op. Wel zal de rol van de tafel van Alders veranderen. De overlegtafel kan wat het CDA betreft omgeruild worden voor een werkbank, waarbij de eerdere deelnemers nu uitvoerders gaan worden. De plannen staan nu vast en de uitvoering kan gaan beginnen ten aanzien van de omgeving Schiphol. Het spreekt voor zich dat de bouwlieden achter het bouwwerk staan en ook gezamenlijk verder optrekken. In de beantwoording bevestigt het kabinet dat dit advies één en ondeelbaar is. Zo zit het CDA er ook in en daarom moet de komende jaren alles in het werk gesteld worden om de vliegvelden in de regio geschikt te

maken voor eventuele uitplaatsing. Als deze accommodatie niet tijdig gerealiseerd is, is er sprake van een situatie waarvoor nieuwe politieke besluitvorming nodig is. Doorgroei op Schiphol is dan wel een optie voor het CDA en is ook nadrukkelijk in beeld. Ik zou graag van beide ministers willen weten of zij in een dergelijk geval, wanneer de regionale ontwikkeling niet van de grond komt, net als het CDA doorgroei op Schiphol niet uitsluiten. Kan de minister van Verkeer en Waterstaat een actuele stand van zaken geven over de regionale Alderstafel? Kan hij tevens ingaan op de vraag of het regionale advies nodig is voor de totstandkoming van de Luchtvaartnota? Wanneer kan de Kamer het advies van de heer Alders verwachten?

Het is verleidelijk om de gehele luchtvaartontwikkeling tot 2020 door de ogen van vandaag of morgen te bezien. Dit is echter kortetermijnpolitiek, terwijl wij vandaag juist over de lange termijn spreken. Wij moeten deze jaren dan ook gebruiken om van Schiphol gebruik te maken voor het moment dat de economie weer aantrekt. Wij weten ook hoe snel het kan gaan. Bijvoorbeeld toen het na 11 september 2001 zo slecht ging, is er vervolgens een enorme groeispurt ontstaan. Ook toen waren er veel mensen die het einde van de luchtvaartsector verklaarden; zij hebben geen gelijk gekregen. Het is dus nu tijd om alles gereed te hebben voor het moment dat de groei weer aantrekt. Wij sluiten ons dan ook aan bij de VGP die pleit voor een voortvarende aanpak van de uitwerking van het Aldersadvies.

Zorgen zijn er wel om de LVNL. Deze staat onder druk nu de inkomsten door het aantal vliegbewegingen teruglopen. Tegelijkertijd heeft zij een stevige opgave op basis van het Aldersakkoord en is zij medeverantwoordelijk voor het welslagen van bijvoorbeeld experimenten. Tevens zien wij dat de transparantie rond de kostenstructuur bij de LVNL nog altijd niet heel groot is. Onlangs is aangekondigd dat de tarieven omhooggaan. Dit baart ons zorgen, omdat daarmee de concurrentiepositie van Schiphol aangetast kan worden. Wat kan de minister van Verkeer en Waterstaat doen aan de teruglopende inkomsten en aan kostentransparantie en wat kan hij doen om de LVNL goed in het zadel te houden ten behoeve van de Alderstafel?

Ik rond af. Het CDA heeft al meerdere keren opgemerkt dat huidige en nieuwe bewoners nabij Schiphol goed op de hoogte moeten zijn van eventuele vliegoverlast. De praktijk is echter weerbarstig en nog steeds verschijnen er in de directe nabijheid van Schiphol prachtige verkoopbrochures die heerlijk rustig wonen beloven. Er staat daarin echter niets vermeld over geluidszones. Sterker nog, ze beloven een oase van rust. Dit neigt naar oplichting. Hier is op z'n minst sprake van onvolledige informatie aan toekomstige bewoners. Het kan nog erger. Het Bewoners-aanspreekpunt Schiphol (BAS) meldt dat het regelmatig door makelaars wordt gebeld met de vraag of er op een bepaald tijdstip ook vliegtuigen te verwachten zijn boven een bepaalde woning die zij toevallig net in de aanbieding hebben. Je hebt er geen fantasie voor nodig om te beseffen wat deze vragen met zich brengen. Wij vinden dit dan ook ontoelaatbaar gedrag. Laat hier vooropstaan dat de kopers primair een eigen verantwoordelijkheid hebben voor een goede woonoriëntatie, zeker waar het gaat om locaties nabij een luchthaven. Echter, makelaars dienen potentiële kopers eerlijk en objectief te informeren over het huis en de daarbij horende woonomstandigheden. Daarom zou ik van de minister van VROM graag willen weten of zij de uitspraken van het BAS kent en, zo ja, welke acties zij op dit punt gaat ondernemen. Wellicht kan zij het gesprek met de Nederlandse Vereniging van Makelaars aangaan om dit probleem te bespreken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Wij praten hier over het Aldersadvies en het past mijns inziens om een compliment uit te spreken voor het voorliggende resultaat, gelet ook op de complexiteit van de

discussie. Ik wil vervolgens een aantal onderwerpen aansnijden teneinde tot een goede beoordeling van het advies te kunnen komen. Mijn eerste vraag is hoe selectiviteit en uitplaatsing kunnen worden gerealiseerd. In het vorige algemeen overleg heb ik de minister van Verkeer en Waterstaat alleen bestaande maatregelen horen noemen. Het convenant selectiviteit noemt ook geen concrete nieuwe mogelijkheden. Hoe groot zijn de mogelijkheden echter en kunnen wij wel spreken over uitplaatsing? Er is in opdracht van het ministerie door SEO een uitgebreid onderzoek gedaan naar selectiviteit. Zou de Kamer het desbetreffende onderzoeksrapport kunnen krijgen met een reactie van de minister? Verder vraag ik met het oog op de Luchtvaartnota om een uitwerking van de mogelijkheden die het HSL-net in Europa en het sturen via slots bieden voor selectiviteit.

Er wordt een cap voorgesteld van 510 000 vluchten, die echter nadrukkelijk wordt gekoppeld aan de 580 000 vluchten en de veronderstelde groei. Natuurlijk weet ik wel dat dit het uitgangspunt is geweest voor Schiphol, maar uitplaatsing is afhankelijk van de medewerking van de regio's. Dat laatste is mogelijk een probleem. Het is opvallend dat alleen het kabinet en Schiphol rechten kunnen ontleenen aan het convenant en niet de bewoners. Voor het geval uitplaatsing niet lukt, vraag ik mij af of het niet logischer zou zijn om eerst te werken in de richting van die 510 000 vluchten. Wat is overigens de stand van zaken rond het overleg in het kader van de regionale Alderstafels in relatie tot de zekerheid van uitplaatsing van 70 000 vluchten? Mijn vraag over die 510 000 vluchten heeft te maken met de groei. Al een aantal jaren zitten wij op 430 000 vluchten. Recent is het vervoer naar Schiphol gedaald. Dat moet je natuurlijk wel plaatsen in het licht van de economische recessie, maar dan mis ik nog wel de onderbouwing van de noodzaak om te werken richting 580 000 vluchten. De ChristenUnie zou graag bij de Luchtvaartnota een geactualiseerde onderbouwing krijgen. Er is een aantal aannames dat tot nu toe niet meegevoerd is bij die veronderstelde groei. Ik vraag mij af of, als de groei boven 510 000 voorlopig niet aan de orde is, het economisch niet onverstandig is om al te gaan praten over uitplaatsing, dit ook in relatie met de zorgen die Schiphol in onze richting heeft geuit als het gaat om de haalbaarheid voor die luchthaven.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Omdat dit een tweede ronde is in het debat die zich dus ook leent om wat meer conclusies te trekken heb ik een vraag aan u over dat maximum van 510 000. Ik snap uw vragen daarover op zichzelf heel goed en, naar ik aanneem, zullen wij daar straks ook een antwoord op krijgen. Is het nu echter de positie van de ChristenUnie dat Schiphol tot 2020 wordt gemaximeerd op 510 000, ongeacht wat het overleg in de regio oplevert over wel of niet uitplaatsing van vluchten?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij is dat het resultaat van de Alderstafel. Dus in die zin vind ik dat dit een goed uitgangspunt is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat klopt niet helemaal. De minister geeft in zijn beantwoording een en ander ook helder aan. Mocht de uitplaatsing lukken, dan is de deal rond. Dan weet Schiphol dat het tot 2020 maximaal 510 000 vluchten per jaar mag accommoderen. Als die uitplaatsing niet lukt, dan is er, zoals de minister ook aangeeft, een nieuw politiek moment. Dan staat die 510 000 weer ter discussie. Dan zou op grond van eerdergenoemde afspraak Schiphol kunnen eisen dat er 580 000 vluchten moeten worden geaccommodeerd en dat er dus meer vluchten op Schiphol komen. Is de heer Cramer het eens met de minister dat het zo zal gaan? Of is het aantal van 510 000 echt het maximum voor de ChristenUnie?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij is dat nu net de kern van mijn vraag die ik de minister stelde over de middellange termijn. Het is namelijk nog maar de vraag of wij over die 510 000 heen gaan, gelet op het feit dat wij al een fors aantal jaren op 430 000 vluchten per jaar zitten. Ik sluit niet uit dat, mocht een groei zich gaan voordoen, wij ook de discussie daarover gaan voeren. Dat valt volgens mij ook onder goed bestuur. Ik heb aangegeven dat het mijn voorkeur heeft om na te denken over die 510 000 tot 2020 en om daar de aandacht op te richten. Daarnaast is er de discussie met de regio's over de mogelijkheid van uitplaatsen. Dan zijn wij helder over wat wij voor elke regio afspreken en dan zijn wij ook helder richting Schiphol als het gaat om het maximale aantal van 580 000 vluchten dat aldaar geaccommodeerd kan worden.

Mijn volgende punt betreft de lokale bescherming en het vliegen volgens afspraak. In het Aldersadvies zijn alleen aantalsnormen opgenomen en geen lokale normen. Ik heb dat in het vorige algemeen overleg ook al opgemerkt maar ik ben na de schriftelijke ronde nog niet helemaal gerust op dit punt. In genoemd overleg hebben wij ervoor gepleit om naast vliegen volgens afspraak, een set lokale garantiepunten te introduceren. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan afspraken in het regeerakkoord over de gewenste bescherming van het buitengebied en wordt innovatie gestimuleerd. De minister stelt dat alternatieven moeten passen binnen de contouren van Alders en dat dit bij dit voorstel niet het geval is omdat er sprake zou zijn van lokale normen. Dat is volgens mij geen goed argument. De punten liggen op een andere plek dan de oude handhavingspunten en het gaat slechts om garantiepunten. Wat is er op tegen om dit voorstel mee te nemen in de testperiode waarin het oude en het nieuwe stelsel naast elkaar zullen staan? Hoe gaan wij vliegen volgens afspraak in de proefperiode toetsen aan het huidige stelsel? De ChristenUnie pleit ervoor de normen in het handhavingspunt in deze periode constant te houden en deze dus niet meer aan te passen voor experimenten. Anders heeft toetsen geen zin meer.

De ChristenUnie is buitengewoon teleurgesteld als het gaat over de nachtsluiting. Er ligt een aangehouden motie van mijn hand die ertoe strekt de regionale luchthavens tussen 23.00 uur en 07.00 uur te sluiten. Het Aldersadvies snoept hier twee uur van af voor Eindhoven en Lelystad en de minister hecht hier zeer aan omdat het advies een totaalpakket is. Alders gaat hierover in gesprek met de regio's. De motie lijkt mij klip-en-klaar en was al bekend voordat de heer Alders met zijn advies kwam. Ik heb geen onderbouwing gezien van de noodzaak van dit deel van het Aldersadvies.

Over de beperking van de geluidsbelasting in de nacht bij Schiphol liggen er de aangenomen motie-Cramer/Tang en de aangenomen motie-Tang/Cramer. De minister heeft toegezegd om daarop terug te komen via het Aldersadvies maar dat is niet gebeurd. De ChristenUnie pleit voor meer tariefsdifferentiatie tussen zes en zeven uur 's ochtends en vraagt de minister in hoeverre hij hierop kan sturen.

De minister spreekt zowel over actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria als over actualisatie van gelijkwaardigheidsnormen en actualisatie van normen in handhavingspunten. Ik zou hem willen vragen waarvoor het op te stellen spelregelkader geldt en hoe hij methodologisch verkeerde spelregels wil voorkomen. De minister sluit opnieuw een complexe discussie niet uit, maar wat de ChristenUnie betreft moet het spelregelkader voor de lange termijn klip-en-klaar zijn. Dat was namelijk het probleem met het oude stelsel. De bewoners hechten hier ook zeer aan. Worden die regels ook opgenomen in de Luchtvaartwet? Aantalsnormen kunnen rekenen houden met extreme meteorologische jaren maar zullen dan in de meeste andere jaren niet voldoende begrenzend werken. Aangezien ook operationeel plannen worden gemaakt uitgaande van een normaal meteorologisch jaar geeft de ChristenUnie de voorkeur aan een ontheffingssysteem bij extreme meteo.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Wij hechten zeer aan het Aldersadvies omdat het tot stand gekomen is op basis van een brede betrokkenheid. Het is voor het eerst dat omwonenden niet alleen praten over een route hier en een route daar, maar ook en vooral over een brede visie op de toekomst van de luchthaven. Dat is winst. In het vorige debat hebben wij wel waarborgen gezocht. Er is mijns inziens wat dat betreft nog wel een probleem. Er is het verslag van het vorige AO en er is het verslag van de schriftelijke overleggronde. En ik moet constateren dat die verslagen elkaar tegenspreken. Dat is erg ongelukkig en de oorzaak ervan is ook gelegen in onze werkwijze. Gelukkig is er wel een eenvoudige oplossing. Als ik het verslag van het mondeling overleg als leidend mag beschouwen, is er voor mij geen enkel probleem. Het verslag van het schriftelijk overleg geeft af en toe toch een andere uitleg. Als dit niet leidend is, zijn er twee punten waarvoor ik aandacht vraag. Volgens mij is de vorige keer door minister Cramer toegezegd dat het plafond en de 50/50-verdeling van de geluidswinst al in 2009 in de Luchtvaartwet worden verankerd. Dat staat op pagina 56 van het conceptverslag. Verder wijs ik op de toezegging van minister Eurlings dat bij de uitwerking van een nieuw stelsel van geluidsnormen en de handhaving ervan, experts van buiten de tafel, waaronder de Stichting Natuur en Milieu, worden betrokken en dat bij de uitwerking van het stelsel open wordt gestaan voor de inbreng van die experts. Dat is belangrijk, want nu hebben wij alleen vliegen op afspraak en het oude stelsel. In feite hebben wij het oude stelsel al failliet verklaard, zodat wij nog de keuze hebben uit één. Dat vind ik ongelukkig.

In het vorige AO is gesproken over een situatie waarin een van de partijen zich niet aan de afspraken houdt, bijvoorbeeld over het doorvoeren van hinderbeperkende maatregelen. Minister Eurlings gaf daarbij aan vertrouwen te hebben dat dit geen probleem zou zijn. Het is ten onrechte dat hij dat vertrouwen had. Wij krijgen nu al signalen dat de niet al te beste huidige economische situatie wordt aangegrepen om te temporiseren, bijvoorbeeld waar het gaat om informatievoorziening richting omwonenden. Temporisering van de uitwerking van hinderbeperkende maatregelen is niet te tolereren. Ik hoor graag van de ministers of zij deze mening delen en welke acties zij gaan ondernemen. Het mag niet zo zijn dat afspraken worden gemaakt en dat, wanneer de omstandigheden iets veranderen, die afspraken niet meer worden nageleefd. Dat zou het opgebouwde vertrouwen weer tenietdoen. Verder wil ik weten of en wanneer er momenten zijn om vast te stellen dat de verschillende partijen zich houden aan de afspraken.

Een andere zorg betreft de selectiviteit waardoor het verkeer op Schiphol wordt behouden en aangetrokken wat in het belang is van de functie van Schiphol als mainport en als knooppunt. Selectiviteit en mainport, het zijn twee woorden die vaak worden gebezigd maar die even vaak geen concrete invulling krijgen waardoor ze in feite verworden tot holle frases. Dat kunnen wij ons niet langer veroorloven als wij zeggen dat Schiphol niet ongebreideld mag groeien. Het Aldersadvies betekent dat niet elk vliegtuig welkom is op Schiphol. Dat is selectieve groei maar nog zonder een instrument om te selecteren. Dus is het Aldersadvies op dit punt hol zolang er geen instrument is om te selecteren. Het convenant selectiviteit zou daaraan invulling moeten geven maar doet dat niet. Erger nog, het wordt aan de sector overgelaten. Dat is onacceptabel. Het advies mag niet hol zijn maar moet invulling aan selectieve groei geven. Het is te gevaarlijk, de sector kan ooit in de verleiding komen om zonder instrument tegen de grens aan te lopen, waarbij de ervaring leert dat de grens dan wordt opgerekt; in ieder geval bestaat daarvoor dan de angst. Dus, minister Eurlings, ik heb alle vertrouwen in u. Aan u de schone taak om aan die selectiviteit en daarmee ook aan het Aldersadvies invulling te geven. In die zin sluit ik mij ook aan bij de zorg die de heer Cramer op dit punt naar voren heeft gebracht. Wat mij betreft stuurt de minister snel naar de

Kamer een verkenning van de mogelijkheden voor selectiviteit inclusief een tijdpad voor implementatie van instrumenten om te kunnen selecteren.

De heer **Nicolai** (VVD): Voorzitter. Ik moet mij op voorhand verontschuldigen voor het feit dat ik niet aanwezig kan zijn bij het tweede deel van dit algemeen overleg vanwege mijn aanwezigheid bij een ander algemeen overleg.

Ik maak mij zorgen over de discussie over Schiphol, niet zozeer als ik naar het Aldersadvies kijkt als wel wanneer ik luister naar de inbrengen van een aantal collega's hier en bij andere gelegenheden. Zij wekken de indruk dat het bij Schiphol gaat om gewone bedrijven die niet ongebreideld moeten willen groeien. Luchthavens zijn infrastructuur en moeten derhalve wel mee kunnen bewegen met de ontwikkelingen in de markt, ook als die markt weer aantrekt. Ik vind dat een wezenlijk andere visie op Schiphol dan die welke ik hoor van onder anderen de heer Tang. De keuzes die ten principale door Alders en de regering worden gemaakt ten aanzien van de mainportnetwerkfunctie van Schiphol deel ik, omdat op die manier de infrastructurele rol van Schiphol het beste vervuld kan worden en ook het belang van het mee kunnen bewegen met de economie het beste kan worden gegarandeerd.

Met name met één punt van het Aldersadvies heb ik wel grote moeite en dat is het in de wet vastleggen van het aantal vliegbewegingen, omdat ik het ten principale de verkeerde benadering vind. Wij willen niet minder vliegen, wij willen minder overlast. En dat is een kwalitatieve benadering. Als VVD hebben wij er evenwel toch voor gekozen om de ondeelbaarheid van het Aldersadvies te accepteren, dus inclusief die vermaledijde wettelijke verankering van het aantal vliegbewegingen.

Een onderdeel van het advies betreft de regionale ontwikkelingen, met name Eindhoven en Lelystad. Hetgeen daarover in het vooruitzicht wordt gesteld, moet wat ons betreft ook lukken. Gelet op genoemde ondeelbaarheid van het advies moet de regering dus ook kunnen toezeggen dat het zal lukken binnen de afgesproken termijn. Ik maak mij op dit punt overigens wel zorgen over het draagvlak en de feitelijke situatie als zodanig. Een jaar geleden heb ik ten aanzien van Lelystad al geroepen dat daar de schop de grond in moet. Toen riep minister Eurlings dat dit ook zijn benadering was. Punt is echter dat die schop nog steeds de grond niet in is. Hoe snel wordt de desbetreffende baan verlengd? Voor Lelystad is ook belangrijk het punt van de verkeersleiding evenals de bereikbaarheid. Lelystad kan pas echt de beoogde rol vervullen als de landzijdige bereikbaarheid beter is geregeld.

Over Eindhoven hoor ik ook nog steeds te weinig. Het betreft hier een verantwoordelijkheid die wel degelijk bij de minister ligt en niet bij de regio zelf. Wij weten allemaal dat daar het grote probleem is gelegen in de overcapaciteit voor Defensie en dat dit de grote beperking is voor de uitbreiding. Wat doen deze ministers om dit probleem zo spoedig mogelijk op te lossen?

De belangrijkste reden waarom ik het principiële fout vind om vliegbewegingen in de wet vast te leggen is gelegen in het uitgangspunt dat wij schonere, geluidsarmere luchtvaart willen. En dat bevordert je niet door er met regels en afspraken iets over vast te leggen. Dat bevordert je door de industrie dit op een slimme manier voor haar rekening te laten nemen. Zelfs in de huidige economische dramatische situatie worden nog steeds ongelofelijk grote bedragen gestoken in innovatie. Dat is uiteindelijk de enige goede weg om dit hele probleem aan te pakken. Dat moet je slim stimuleren. Dan moet je de sector de duimschroeven ook niet te zeer aandraaien, wat dit kabinet echter wel doet. Het is eigenlijk penny wise, pound foolish bezig, aangezien de echte structurele oplossing in die hoek gevonden moet worden. Ik denk daarbij ook aan internationale afspraken, het CESAR-project en de opzet rond de single European sky etc. Dat kan je

dus niet los zien van de bijna regionale discussie die wij rond Alders voeren. En ik vind dat dit nog te veel gebeurt. Grote zorgen maak ik mij over de concurrentiepositie van Schiphol. Ik vind dat het kabinet en een aantal van mijn collega's in de Kamer daarover veel te laconiek doen. Die concurrentiepositie verslechtert. Wij zien Schiphol zakken op de internationale ranglijst. Dubai werd al even genoemd door de heer Roemer, die vond dat het niet helemaal deugde dat er met zo veel subsidie luchthavens werden bevorderd; het is overigens interessant om dat van een SP'er te horen. Ik vind in ieder geval dat dit kabinet zich onvoldoende bewust is van het belang van een goede concurrentiepositie. Het is namelijk niet zo dat je straks bij een economisch beter tij die achterstand razendsnel kunt inlopen. Als je nu terugzakt, zak je waarschijnlijk onherstelbaar terug. En Schiphol dreigt terug te zakken. Het is inmiddels een van de duurste luchthavens en dit kabinet doet eigenlijk niets anders dan de positie van deze luchthaven nog onmogelijker te maken. Zo is er sprake van een superdividend dat wordt afgeroomd. Ook hebben wij te maken met die vermaledijde vliegtaks. Het allereerste dat het kabinet dan ook zou moeten doen, is het afschaffen van die taks. Dan gaan de mensen in ieder geval weer vanaf Schiphol vliegen in plaats van vanaf Weeze en Charleroi.

De heer **Tang** (PvdA): Moeten wij Schiphol wel vergelijken met Weeze? Het antwoord is natuurlijk nee. Schiphol is een hub en kun je vergelijken met andere hubs, zoals Dubai, Charles de Gaulle en Heathrow. Dat Weeze goedkoper is dan Schiphol en dat daardoor de positie van Schiphol wordt ondermijnd, lijkt mij een redenering die valt in de categorie flauwekul. Bent u het met mij eens dat als het gaat om de concurrentiepositie van Schiphol een vergelijking moet worden gemaakt met andere hubs? Bent u het ook met mij eens dat het Aldersadvies zegt dat om een hub te handhaven, wij niet elke vlucht behoeven te verwelkomen? Blijkbaar is Schiphol in staat om een hub te zijn met 510 000 vluchten of minder. Dat is eigenlijk wat het Aldersadvies ook zegt.

De heer **Nicolaï** (VVD): Ik ben nooit voor ongebreidelde groei geweest. Ik ben juist erg voor die selectieve benadering wat betreft de mainportfunctie van Schiphol. Dus daarover zijn wij het ten principale niet oneens. Wat ik echter steeds mis, is die zorg voor de concurrentiepositie en het conceptuele besef dat een luchthaven niet een bedrijf is maar een infrastructuur die mee moet kunnen bewegen met de economie. Het gaat dus om selectieve en duurzame groei, waarbij ervoor gezorgd moet worden dat Schiphol zijn hubfunctie kan behouden. Weeze is niet de concurrent, maar het is wel krankzinnig om die dramatische terugloop op Schiphol te zien. Dat is voor een deel te wijten aan de economische recessie maar voor een deel zeker ook aan de vliegtaks. Onmiddellijk na de invoering van die taks is een dramatische terugval opgetreden van het aantal vliegbewegingen op Schiphol en is een spectaculaire toename opgetreden van het aantal vliegbewegingen op de luchthavens net buiten de grens van Nederland. De taks helpt niet voor het milieu, maar bedreigt wel de positie van Schiphol.

De heer **Tang** (PvdA): U zegt dat wij Schiphol niet moeten vergelijken met Weeze maar vervolgens zegt u wel dat er passagiers naartoe gaan. Welnu, als het gaat om de mainportfunctie is dat niet het grootste probleem van Schiphol. Ik wijs er overigens op dat de vliegtaks alleen geldt voor passagiers en dus niet ook voor vracht, terwijl de terugval qua vracht op dit moment dramatisch is te noemen. De vliegtaks heeft natuurlijk een beperkend effect op de groei – dat wisten wij vooraf – maar de grootste klap komt door de crisis en dat is op dit moment af te meten aan vracht.

De heer **Nicolai** (VVD): Jammer, dat ik de sheet die ik hier voor mij heb niet even kan projecteren. Die laat namelijk zien dat vrijwel onmiddellijk na invoering van de vliegtaks het aantal vliegbewegingen is afgenomen met 10%. Daarna is er ook nog de terugval door de economische recessie. Het allereerste wat het kabinet dus moet doen is die vliegtaks afschaffen. Op z'n minst verwacht ik van de minister van Verkeer en Waterstaat dat hij zijn woorden bevestigt dat zodra er sprake is van emissiehandel, er niet gestapeld gaat worden. Zijn bewoordingen wijken overigens af van de uitspraak van staatssecretaris De Jager in zijn brief dat een en ander tegen die tijd nog wel zal worden bekeken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik geloof niet dat ik een geheim verklap als ik zeg dat de fractie van GroenLinks tamelijk ongelukkig was -dan druk ik mij mild uit - met het Aldersadvies en dat de eerste ronde van het debat hierover het er niet veel beter op maakte. Maar laten wij eens even kijken of minister Eurlings en wij gezamenlijk de boel een beetje kunnen opknappen zodat wij er toch nog iets van kunnen maken. Allereerst vraag ik de minister een reactie op de uitlatingen van de nieuwe baas van Schiphol, de heer Jos Nijhuis. Op 6 januari jl. zei hij in de NRC, reagerend op de forse dip die Schiphol op dit moment doormaakt, dat er niet moet worden gespreid over te veel locaties aangezien er voldoende volume moet zijn om van de kleine luchthavens een succesvol alternatief te maken. Hoe beoordeelt de minister deze visie van de Schipholbaas die kennelijk nogal sceptisch is over het uitplaatsingsscenario, dat toch een van de hoekstenen is van het Aldersadvies? Dat raakt ten dele ook aan het vraagstuk van het maximum van 510 000 vluchten. Is de visie van het kabinet op dit punt inmiddels veranderd? In de antwoorden op de vragen die kwamen op 16 november zei het kabinet niet te willen reageren op een eventueel economisch dipje. Nu zijn wij ruim twee maanden verder en blijkt het een heel forse dip te zijn geworden. Wat heet, het is een klassieke keynesiaanse vraagcrisis geworden van ongekende historische omvang die ongetwijfeld ook de luchtvaart diep zal raken. Dan verandert het speelveld toch wel, zou ik denken. Wat is daarop de reactie van de minister?

De heer **Tang** (PvdA): Ik begrijp deze discussie niet zo. Er is dan minder groei, hetgeen iets is wat GroenLinks in zekere zin toch voorstaat. En dan is het wat haar betreft weer niet goed. Dan mag er niet worden gesproken over een maximum. Het Aldersadvies poogt na te denken over de situatie waarin de groei er wel is en wat er dan te doen staat. Het zou kunnen dat de grenzen aan de groei wat later bereikt worden, maar ik begrijp het probleem dat GroenLinks hierbij heeft niet zo. Ik ga er namelijk van uit dat zij het juist mooi vindt als de luchtvaart wat minder hard groeit.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Maar dat is nu even mijn punt niet. Mijn punt is een ander, namelijk dat het Aldersadvies natuurlijk maar om één reden is ontstaan. Schiphol heeft een paar goede jaren achter de rug. Het heeft een mooie groei gerealiseerd en het ziet nu aankomen dat het met het huidige handhavingstelsel tegen de grenzen aan gaat lopen. Dat is een klassieker in de luchtvaart in Nederland. Dat zien wij ook in andere landen. U had er ook angst voor, mijnheer Tang, en dat is ook terecht. En dan krijgen wij weer een discussie over de normen. Zo gaat dat. Daar is het met die Alderstafel om begonnen, dus de veronderstelling dat je vrij snel tegen grenzen aanloopt en dat die grenzen dus moeten worden opge-rekt. Dat gehele perspectief, de start dus van de Alderstafel, is nu radicaal anders. Het lijkt mij dan vrij logisch om dat aan elkaar te verbinden en om het kabinet de vraag voor te leggen of onderhand niet sprake is van een illusoire discussie over de Alderstafel. Dat vond het kabinet op 16 november nog niet maar wij zijn inmiddels, ruim twee maanden later, in een historisch unieke crisis terechtgekomen, hetgeen toch wel conse-

quenties zou moeten hebben. Het zou in ieder geval betekenen dat de prognoses voor de luchtvaart serieus tegen het licht gehouden moeten worden. Daar hebben wij ook mooie planbureaus voor. Ook op weg naar de Luchtvaartnota zou het dienstig zijn dat dit kabinet er aan de hand van de laatste actuele gegevens nog eens goed naar laat kijken. Ik krijg hierop graag een toezegging.

Dan de bewonersparticipatie. In de schriftelijke beantwoording loopt de minister om één cruciaal punt heen. Laten wij er geen doekjes om winden, tegen bewonersgroepen is gezegd: als je niet instemt, mag je niet verder meepraten. Dat is de reden waarom een deel van de achterban van de VGP uiteindelijk toch maar voor heeft gestemd. Dus de unanimiteit die iedere keer wordt uitgevent door deze minister als het gaat om de steun van de bewonersorganisaties is tot stand gekomen onder deze druk en niet anders. Dat was wat mij betreft eens maar nooit meer. Laat deze minister niet opnieuw roepen dat iedereen in de regio het ermee eens is omdat het zo'n fantastische afspraak is die aan de Alderstafel tot stand is gekomen, want zo is het niet.

De minister heeft verder bij brief aangegeven dat alle betrokkenen – dat geldt ook voor de kritische bewonersgroepen – goed geïnformeerd dienen te blijven. Ik wil graag horen wat dit concreet betekent en hoe de vlag er vandaag de dag bij staat. Ik zou ook denken dat het logisch is dat gelet op de wijze waarop kritische bewonersgroepen zijn bejegend bij het tot stand komen van het Aldersadvies, er wel eens iets rechtgezet mag worden. Dat zou het proces goed doen. Ik vind ook dat de minister zich daarvoor moet inspannen.

Dan het overleg met de regio's. Er wordt gesteld dat de overheid en Schiphol en de afspraken die bijvoorbeeld in Eindhoven zijn gemaakt twee separate trajecten zijn. Echter, het meerderheidsbelang van Airport Eindhoven is in handen van Schiphol. Er ligt een afspraak tussen de bewonersgroepen en Airport Eindhoven over vliegen in de nacht. Ik vraag de minister ervoor te zorgen dat die afspraak wordt gerespecteerd en dat dit het uitgangspunt is dat ook aan de heer Alders voor de Eindhovenafdeling moet worden meegegeven.

Op het punt van het normenstelsel vind ik de minister onduidelijk. Hij zegt dat vliegen volgens afspraak qua bescherming gelijkwaardig moet zijn aan het huidige stelsel, maar dat de lokale handhavingpunten die een wettelijke basis geven voor de rechtsbescherming van burgers, weg moeten. Dat kan niet. Ik vraag de minister om opnieuw te reageren op het voorstel van de Stichting Natuur en Milieu. Dat is niet een combinatie van optie 1 en optie 2, maar is uitgebreider en beter dan dat. Ik zou zeggen: voeg dat toe aan de Alderstafel. Dan weet men wat het experiment oplevert en is de rechtsbescherming van burgers ook tijdens deze periode gegarandeerd. Dat lijkt mij de goede volgorde der dingen. Ik overweeg op dit punt een motie in te dienen.

Tot slot het superdividend. Ik dacht dat het in de boeken stond van een of andere begroting 2009. Er zou iets uit gefinancierd worden. Maar als het zo slecht gaat met Schiphol, hetgeen ik wel wil aannemen op grond van de berichten van de nieuwe baas van Schiphol, dan heeft dat mijns inziens consequenties voor dat superdividend. Toch? Hoe zit dat? Is dat een wakje in de begroting? Gaat er dan een asfaltprojectje niet door? Waar landt dat, minister?

De heer **De Rouwe** (CDA): U begon uw betoog met een artikel uit de NRC. Ik zou graag uw betoog willen afronden met een artikel uit Trouw van 13 januari 2009, waarin naar voren komt dat het Wereld Natuur Fonds een heel andere strategie gaat voeren en gaat samenwerken met KLM. De directeur van het WNF zegt in dat artikel: alleen roepen dat het minder moet, heeft geen zin. Toen moest ik aan u denken. Dat betreden van nieuwe paden zou mijns inziens ook voor u kunnen gelden. Wat vindt u van zo'n actie van het WNF om in plaats van steeds te roepen tegen te zijn

– dat is wat u altijd doet -nu met KLM om de tafel te gaan zitten om gezamenlijk te bekijken hoe er iets kan worden gedaan aan het milieu? Ziet u die mogelijkheid ook? Alleen roepen dat het minder moet, heeft geen zin. Volgens mij zit u dan nog op de ouderwetse toer.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als er iemand hier aan tafel zit die het predicaat ouderwets verdient dan is het echt de woordvoerder van de CDA-fractie, de heer De Rouwe. Wij hebben het de afgelopen decennia keer op keer meegemaakt. Als Schiphol tegen een grens aanloopt, worden normen niet gehandhaafd. Het CDA is de partij van normen en waarden maar is dat kennelijk niet voor Schiphol; dan mogen de normen overschreden worden en dan wordt dat gedoogd. Vervolgens worden de normen opgerekt omdat er uiteindelijk maar één ding belangrijk is, namelijk dat Schiphol de ruimte krijgt om te groeien. Voorzitter, ik ben niet van die afdeling. Ik vind inderdaad dat je afspraken die bijvoorbeeld suggereren dat je bewoners beschermt, gewoon moet nakomen. Ik kan ook een mooi citaat uit 2000 van toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat Tineke Netelenbos tevoorschijn halen...

De heer **De Rouwe** (CDA): Die was niet van het CDA.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Inderdaad, maar het CDA zou er wel goed kennis van kunnen nemen, zeker de opvolger van mevrouw Netelenbos. Zij zei over de normen voor Schiphol: afspraak is afspraak, normen zijn normen, als Schiphol zich inspant kan er meer en als dat niet gebeurt, kan er weer minder, hetgeen bij andere vergunningplichtige bedrijven ook gebeurt. Met andere woorden: die normen zijn ook in het belang van Schiphol zelf en voor een meer duurzame luchtvaartsector, wat nog een heel ingewikkelde opgave is aangezien je de techniek niet zomaar van de plank kunt trekken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het zou fijn zijn als u inging op mijn vraag over de gezamenlijke actie van WNF en KLM. Alleen roepen dat het minder moet, heeft geen zin.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het antwoord ligt besloten in het betoog dat ik zo-even hield. Ik snap heel goed dat het Wereld Natuur Fonds kijkt naar de politieke realiteit. En die realiteit is dat Schiphol wil groeien en dat het daar per definitie altijd de ruimte voor krijgt. Zo is het geweest en zo dreigt het nu ook weer te gebeuren. Met andere woorden: de overheid grijpt niet in, de overheid gedooft en geeft ruimte. De bewoners, het milieu en het klimaat moeten daarvoor de prijs betalen. Dat het Wereld Natuur Fonds, geconfronteerd met die politieke realiteit die u mede mogelijk maakt, voor een andere strategie kiest door met Schiphol om de tafel te gaan zitten, snap ik heel erg goed. Dat is overigens niet nieuw; dat doen natuur- en milieubewegingen al met allerlei bedrijven omdat ze zien dat de overheid steken laat vallen. Ik snap dat dus heel goed van het Wereld Natuur Fonds. De overheid zou een betere rol kunnen spelen door ervoor te zorgen dat dit soort acties niet nodig is en door te streven naar een stevig klimaatbeleid en daadwerkelijke bescherming van bewoners. Dat gebeurt tot op heden echter niet, maar misschien kan dat in de tweede ronde nog komen, maar dat hangt dan toch echt af van deze minister van Verkeer en Waterstaat.

Antwoord van de bewindslieden

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun vragen. Dit is in feite een soort vervolgdiscussie. In november hebben wij al uitgebreid met elkaar gesproken over het Aldersadvies en de toekomst van Schiphol tot en met 2020. Ik denk dat het goed is om vandaag het gesprek over de

algemene visie met elkaar af te ronden, zodat alle partijen ook weten waar ze aan toe zijn. Daarmee doen wij ook recht aan al die mensen die zo hard hebben gewerkt aan het tot stand komen van het akkoord.

Een aantal woordvoerders heeft terecht aangegeven dat de luchtvaartsector zwaar wordt getroffen door de economische recessie. De concurrentie neemt toe, de vervoersvraag daalt en de kosten zijn gestegen. En dat is zorgelijk. Vanuit mijn verantwoordelijkheid maak ik mij er ook zorgen over en die zorgen zijn aanwezig bij het gehele kabinet. Wij zijn niet voor ongebreidelde groei maar wij zijn wel voor een duurzame groei, omdat wij het belang van een goede positie in de luchtvaartwereld, het belang van goede verbindingen door de lucht vanuit Nederland over de gehele wereld, heel nadrukkelijk zien. De luchtvaart is geen bedrijvigheid op zich, maar is een belangrijke randvoorwaarde voor de bredere economische ontwikkeling. Om de groei in de toekomst voor ons land weer te kunnen realiseren, zullen wij een gezonde luchtvaart nodig hebben. De heer Nicolaï heeft gelijk met zijn opmerking over innovatie, het Functional Airspace Block en SESAR. Het betreft hier zeer belangrijke ontwikkelingen die in de toekomst moeten zorgen voor meer efficiency, minder emissies en meer luchtzijdige capaciteit. Het zijn ontwikkelingen waar de Nederlandse regering hard aan sjort en ten aanzien waarvan wij, in goede samenspraak met de sector, ook in Europa als het moet met de vuist op tafel slaan. Na jarenlang praten is het van belang om die ontwikkelingen nu eindelijk in de praktijk om te zetten. Als Nederland lopen wij hierin voorop met een aantal landen om ons heen. Het mooie is dat je met deze ontwikkelingen raakt aan de dubbeldoelstelling van de Alderstafel, namelijk groei ten behoeve van de economie en de sector en tegelijkertijd duurzaamheid. Efficiënter vliegen is niet alleen winst voor de sector maar is ook winst voor het milieu. 10% minder kilometers is ook een procentje of tien minder CO₂.

Velen hebben opmerkingen gemaakt over het al dan niet doorzetten van de afspraken in het Aldersakkoord in deze tijd van krimp. Ik zou willen benadrukken dat het Aldersakkoord echt gericht is op de middellange termijn. De doelstelling van Alders is nu juist om verder vooruit te kijken, teneinde ervoor te zorgen dat tot 2020 de balans tussen economie en bescherming van bewoners duurzaam is geborgd. Ik ga ervan uit dat na deze tijden van regen, ook weer tijden van zonneschijn voor de sector zullen aanbreken. Dat is ook hard nodig, niet alleen voor de luchtvaartsector maar voor onze gehele economie en dus ook de betaalbaarheid van sociale voorzieningen. Wij hebben het nodig dat die sector toekomst krijgt. Het is dus van belang dat wij de randvoorwaarden scheppen zodat als de economie weer aantrekt, de sector weer kan groeien. Daarbij zeg ik dat wij willen dat de hinderbeperkende maatregelen gewoon worden uitgevoerd en selectiviteitsmaatregelen gaan zorgen voor een optimale verdeling van het luchtverkeer. Ik wil wel een onderscheid maken tussen het creëren van de mogelijkheid om selectief gebruik van Schiphol toe te passen enerzijds en de daadwerkelijke uitplaatsing anderzijds. Het is nu van belang om in lijn met het Aldersakkoord mogelijkheden te creëren voor het beschikbaar maken en benutten van voldoende capaciteit op regionale luchthavens, zodat straks als de marktpositie er aanleiding toe geeft, die mogelijkheden ook kunnen worden geëffectueerd. Ik zeg dit ook in het licht van de uitspraak van de nieuwe president-directeur van Schiphol NV, de heer Nijhuis. Als een bedrijf als Schiphol het heel moeilijk heeft en het honderden mensen moet ontslaan hetgeen niet alleen economisch maar ook sociaal een drama is, kan ik heel goed begrijpen dat het er eerst voor zorgt dat het deze winter goed doorkomt onder het motto «first things first». Dat wil echter niet zeggen dat je niet nu al de mogelijkheid moet creëren dat als de groei weer terugkomt je ook echt vooruit kunt zonder weer te vervallen in de systematiek dat je tegen de grenzen aanklotst, je geen uitwijkmogelijkheden hebt en je weer met de handen in het haar zit.

De heer **Roemer** (SP): Tijdens de presentatie van het advies en bij de reactie van de minister erop, had hij zo'n prachtige kubus bij zich. Wanneer je aan een zijde van die kubus gaat draaien, is die kubus helemaal door de war en krijg je die niet meer goed. Ik houd dat beeld steeds voor ogen, omdat de minister het steeds wel zo zegt maar er elke keer toch tal van redenen zijn waarom hij er zelf aan gaat twijfelen. Bovendien kan de minister niet ontkennen dat het Aldersadvies nog niet klaar is. Er zijn nog steeds forse discussies over de prognoses, de handhavingssystematiek en de uitplaatsing, dit nog los van de kritische groeperingen die al dan niet optimaal betrokken worden bij het geheel. Waarom neemt de minister in deze periode van krimp niet alle tijd om hierover met alle betrokkenen zorgvuldiger en beter te overleggen, teneinde ervoor te zorgen dat wij straks de juiste uitgangspunten en prognoses hebben voor zover ze al te bepalen zijn? Als de minister dit toch doordrukt, is dat een verloren kans.

Minister **Eurlings**: Regeren is vooruitzien en niet vooruitschuiven. Ik zal later in mijn verhaal met kracht van argumenten aangeven dat ook in deze tijden van economische crisis de prognoses zoals die in de Alderstafel voor de verdere groei zijn aangeduid, realistisch zijn. Nu het even tegenzit, moet je niet ineens de langeretermijnontwikkeling ontkennen. Als je dat wel doet, zit je later op de blaren. Dat treft dan ook de bewoners zelf, aangezien ze dan niet de duurzame bescherming krijgen die ze verdienen. Ik vind ook dat in deze tijden van crisis wij niet minder moeten gaan doen maar wellicht juist meer, zoals de spoedaanpak van wegen. Kijkend naar de heer Vendrik, noem in dit verband ook de planstudie spoor. Het is je land gereed maken voor de groei van de toekomst.

De heer **Roemer** (SP): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Ik heb erop gewezen dat er een aantal punten is die nog ter discussie staan. Waarom neemt de minister niet meer tijd, nu het kan, om die zorgvuldigheid te betrachten? De noodzaak om het nu door te zetten, is er namelijk op dit moment niet.

Minister **Eurlings**: Ik vind dat die noodzaak er wel is. Ik houd niet zo van vooruitschuiven en treuzelen. U heeft gelijk dat sommige dingen nog uitgewerkt moeten worden. Dat betreft dan het handhavingstelsel en de vraag hoeveel er naar andere luchthavens uitgeplaatst kan worden. Dat zal allemaal nog in beeld moeten komen. Dat wil overigens niet zeggen dat wij daar jaren voor gaan uittrekken. Middels de Luchtvaartnota probeer je toch op een gegeven moment een beeld te krijgen of het mogelijk is om de balans die Alders met zijn tafel heeft bedacht, in beleid te vertalen. Ook de bewoners hebben recht op duidelijkheid. Dat kan je niet jaren laten voortduren. Wil dat zeggen dat wij nu de uitwerking van alles gereed hebben? Nee, absoluut niet. Er wordt in ieder geval hard gewerkt. Er is een opdracht naar de heer Alders gegaan. Het is dus «work in progress» maar dat wil niet zeggen dat wij niet duidelijk onze keuze hebben gemaakt met het onderlijnen van het Aldersakkoord. Bovendien zijn wij positief over het feit dat er zo veel bewoners bij betrokken zijn en dat ze op die manier samen met de sector tot een goed compromis zijn gekomen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij is het niet zinvol om te bekvechten met de minister over wat nu de juiste prognoses zijn. Daar heb je gewoon goede instituten voor die je daarbij kunnen helpen. Dat is een kwestie van goed nadenken en gegevens met elkaar combineren. Zou de minister bereid zijn om bijvoorbeeld SEO te vragen om op weg naar de Luchtvaartnota een goede prognose te maken van de ontwikkelingen in de luchtvaartsector in Nederland tot 2020? Vergeten mag namelijk niet worden dat de afgelopen tien jaar het aantal passagiers op Schiphol

weliswaar is gegroeid maar het aantal vluchten niet en dat de crisis nu wel heel fors is. Bovendien gaan wij toe naar een tijd van buitengewoon hoge brandstofprijzen, waardoor in de wereld van het vervoer echt wel iets gaat veranderen. Daar moeten wij zicht op krijgen. Dat zou je allemaal aan SEO kunnen vragen.

Minister **Eurlings**: Maar dat is al gevraagd. Ik denk echt dat onze prognose vrij realistisch is ondanks de crisis van dit kortstondige moment. Wat wij hier doen, is niet het dwingen van een markt of het creëren van een markt. Wel zijn wij bezig, ons voor te bereiden op een scenario dat heel realistisch is waarbij de balans tussen bewonersbescherming en de belangen van de economie goed blijft. Destijds heb ikzelf ook deelgenomen aan dat debat met mevrouw Netelenbos. Toen waren de voorspellingen totaal anders. Mevrouw Netelenbos vond dat 600 000 vluchten mogelijk zouden moeten zijn ingevolge de wet. Het bleek echter niet te kunnen. Wij waren daarmee niet voorbereid op de groei in de praktijk. Dan krijg je het probleem dat het tegen de dijken op klotst en de bewoners hun vertrouwen verliezen. In het geval dat straks de economie weer aantrekt en de prognoses uitkomen en de groei er dus komt, kunnen wij genoemde balans in stand houden. Wat wij doen is dus niets meer dan ons daarop voorbereiden, zodat ook de bewoners weten waar ze in de praktijk aan toe zijn.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De minister zei zojuist over dat onderzoek: dat is al gevraagd. Kan hij dat nader toelichten?

Minister **Eurlings**: Met uw toestemming, voorzitter, wil ik daar nader op terugkomen als ik straks specifieker kom te spreken over de prognose.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): U hoeft niet zozeer op de inhoudelijke prognose in te gaan. Dat mag overigens wel, maar daar gaat mijn vraag niet over. Mijn vraag is of een onafhankelijk bureau ons ter voorbereiding van de Luchtvaartnota een actueel beeld kan geven van wat wij tot 2020 kunnen verwachten met betrekking tot de luchtvaart in Nederland.

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat wij ons al op dat soort onderzoeken hebben gebaseerd. Wij zitten nu een paar maanden in die crisis. Ik zou er voor willen waken om in een tijd waarin het even tegenzit, nu ineens van totaal andere verwachtingen voor de verdere toekomst uit te gaan. De verwachting is dat wij over een aantal jaren weer een goed draaiende economie hebben. Onze drive zou moeten zijn om er alles aan te doen via verschillende maatregelen om de groei weer zo snel mogelijk te realiseren.

Wat waren nu de verwachtingen tot 2020? Ik doel dan op de geschatte markt vraag in relatie tot de beschikbare capaciteit op Schiphol en de WLO-scenario's. Er zijn eigenlijk vier scenario's. Het eerste betreft regional communities waarbij wij te maken hebben met een vraag van 376 000 in 2020. Als de ontwikkeling de richting opgaat van meer blokvorming in Europa dan kom je uit op ongeveer 495 000 in 2020. Als de ontwikkeling is een sterke trans-Atlantische markt dan kom je uit op 672 000 in 2020. Als wij gaan naar een echte global economy en de globalisering verder steviger doorzet dan die twee blokken, dan kom je uit op 804 000 in 2020. Alders gaat uit van 580 000 in 2020 met een grens voor Schiphol van 510 000 en zit daarmee mooi tussen die vier scenario's in. Ik vind het dan ook realistisch om daarop je beleid en je beschermingsniveau af te stemmen. Kijkend naar de global economy en de trans-Atlantische markt kan, zelfs als je het Aldersakkoord helemaal kunt uitvoeren en je 70 000 vluchten uit kunt plaatsen naar Eindhoven en Lelystad, in de praktijk alsnog blijken dat je te weinig capaciteit hebt. Maar dat is all in the game; de afspraken zijn in ieder geval helder. Volgens de WLO-scenario's is dit

een mooie middenweg ten aanzien van wat wij verwachten. Dat is reden temeer om in een tijd van crisis een en ander niet direct weer te vertalen in een doemdenken tot 2020.

De heer **Roemer** (SP): Met excuus voor het feit dat ik blijkbaar niet goed heb opgelet of niet goed heb gelezen, maar wat gaat er dan helder gebeuren op 1 juli 2019 als alle grenzen bereikt zijn?

Minister **Eurlings**: Wat er dan vanaf 2020 gaat gebeuren, zal afhangen van onze langetermijndiscussie. Dat gaat dan onder meer over de vraag of er op Schiphol al dan niet gekomen moet worden tot een andere baanconfiguratie. Gaan wij landings- en startbanen creëren of sluiten? Daar zal het van afhangen om te kijken wat je na 2020 kunt doen. Als het allemaal lukt -daar ga ik van uit – gaan wij onze capaciteit en begrenzing inrichten op basis van het Aldersakkoord. Dat betekent dus 510.00 vluchten voor Schiphol met een duidelijke grens en 70 000 vluchten samsam uitplaatsen naar Eindhoven en Lelystad.

De heer **Roemer** (SP): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Laat ik die scherper stellen. Wat gaat de minister doen als op 1 januari 2018 alle grenzen zijn bereikt, dus als die 510 000 voor Schiphol en die 70 000 uitgeplaatste vluchten zijn bereikt?

Minister **Eurlings**: Wat ik op dat moment ga doen, weet ik niet. De kans dat ik dan minister ben is weliswaar theoretisch aanwezig maar is praktisch gezien veel minder groot. De wet is de wet en dan is er gewoon geen ruimte. Denkt u dat een minister dan ineens gaat zeggen: die afspraak over die 510 000 en die 70 000 gooi ik in de prullenbak?

De heer **Roemer** (SP): Waarom moet ik geloven dat, in tegenstelling tot alle andere keren in de geschiedenis dat wij grenzen hebben bereikt, er op 1 januari 2018 wel ingegrepen wordt en alle vluchten boven die grenzen verboden worden? U houdt hier een praatje waarvan in het verleden is bewezen dat het gewoon niet klopt. U weet heel goed dat wij dan gewoon de grenzen weer gaan oprekken en nieuwe normen stellen zodat er toch verder gegroeid kan worden. Zeg dan gewoon tegen de bewoners dat die afspraak gewoon een wassen neus is, omdat Schiphol toch niet op slot gaat.

Minister **Eurlings**: Ik ben dat fundamenteel met u oneens, en niet alleen omdat onze waardering van «geloven» misschien iets verschilt. Het gaat mij vooral om de aard van de afspraken van Alders. Als woordvoerder heb ik indertijd deelgenomen aan de behandeling van de Schipholwet. Het was een heel complexe discussie. Het was zo technisch, er zaten zo veel technische veronderstellingen in, dat het zelfs voor een specialist nauwelijks te begrijpen was. En dan kom je op de discussie over de uitwerking. En dan krijg je het wantrouwen van mensen over hun bescherming. Ik snap datgene wat de heer Nicolai zegt. Stel je voor dat vliegtuigen door innovatie veel stiller worden. Dan wordt dat niet beloond met extra vluchten. Het goede van Alders is echter dat het keiharde aantallen zijn. Er staat gewoon: 510 000. Het is gewoon clear cut. Dat geldt ook voor dat uitplaatsen. Men kan er vertrouwen in hebben. Dat het advies één en ondeelbaar is, betekent dat de uitplaatsing moet kunnen worden geëffectueerd. Anders komt er een moment van heroverweging. Ik heb er echter vertrouwen in dat het kan. Aantallen zijn duidelijk. Tellen kan bijna iedereen.

De heer **Nicolai** (VVD): Over het algemeen kan een minister makkelijk iets beloven voor de situatie over tien jaar. Dan zit er namelijk vaak een andere minister. In dit geval, zo fluisterde de heer Vendrik mij in, zullen wij te

zijner tijd met premier Eurlings te maken hebben. Dan loopt hij zichzelf met deze uitspraak dus aardig voor de voeten. Het is echt heel reëel denkbaar dat er tegen die tijd zo veel innovatie heeft plaatsgevonden, dat wij een heel andere situatie hebben qua geluid en CO₂. Wij zouden wel gek zijn als wij daar helemaal geen rekening mee zouden houden. Met andere woorden, is de minister het niet ten principale met mij eens dat het de verkeerde lijn is om een aantal vliegbewegingen in de wet vast te leggen? Ik ga niet zeggen dat het eruit moet, want ik heb al gezegd dat ik instem met de ondeelbaarheid. Maar ten principale is het fout om die kwantitatieve maat te nemen in plaats van de kwalitatieve.

Minister Eurlings: Ik probeer realistisch te zijn in de toekomstvoorspelling. Ik stel voor dat de heer Nicolaï zijn visioenen ook wat realistisch houdt. Wat het zakelijke onderdeel van de interruptie betreft, heeft de heer Nicolaï principieel een punt. Het mooie van het systeem-Netelenbos was dat innovatie beloond werd. Bij de bepaling van het aantal is echter wel degelijk ook een inschatting gemaakt van mogelijke innovatie. Wij hebben in het kader van de continuïtdiscussie afgesproken dat de helft van de winst structureel richting de bewoners gaat. De helft vertaal je dus niet in extra vliegruimte. Dat is in de berekening meegenomen. Anders zouden wij op 540 000 zijn uitgekomen. Dat is dus dikke winst voor de bewoners. In mijn contacten met bewoners en bewonersvertegenwoordigers heb ik gemerkt dat het wantrouwen door de onhelderheid van regels erg groot is. Dat kunnen wij wegnemen door het nu zo realistisch mogelijk in te schatten. Wij verdisconteren de winst en trekken er 50% vanaf. En dan houden wij een aantal over. Punt. Vroeger hadden wij systemen, verrekeningen enz. Zelfs specialisten vonden het te complex.

De heer **Roemer** (SP): De heer Nicolaï heeft natuurlijk een punt met die innovatie. De minister probeert de Kamer en de bewoners nu wijs te maken dat als wij eerder aan die grens zitten, aan de cijfers wordt vastgehouden. Dat staat er gewoon. Dan gaat Schiphol op slot. Ik weet 100% zeker dat de minister die er dan zit, dat niet gaat doen. Hang dat praatje dan ook niet boven de markt.

Minister Eurlings: Dat gaan wij wél doen. Daar hoort wel bij dat wij met vereende kracht proberen om die 70 000 uitplaatsingen in de komende tijd te realiseren. Dat is onderdeel van het verhaal. Als het ons lukt en die ondeelbare advisering op alle vlakken realistisch in beleid kan worden vertaald, dan is dat gewoon de grens. Over de situatie na 2020 gaan wij nog discussiëren. Wellicht kan door andere routing voorkomen worden dat groei na 2020 leidt tot meer overlast etc. Die discussie moeten wij in alle openheid voeren. Als het ons lukt om dit in het beleid vast te zetten, is de grens tot 2020 gewoon gemarkeerd. Nogmaals, de aantallen zijn helder.

De heer **Tang** (PvdA): Er zitten twee kanten aan selectiviteit. Het gaat om wat en waarheen. De minister zegt: voor de geloofwaardigheid van de grens moeten 70 000 vluchten kunnen worden uitgeplaatst. Ik ben het daarmee eens. Is de minister het met mij eens dat het er ook om gaat wát wordt uitgeplaatst? Voor de geloofwaardigheid van de grens is het nodig dat gekozen kan worden. Ik denk aan het lijstje in het Aldersadvies: eerst de charters eruit en dan de low cost carriers. Dat moet echt tanden krijgen. Anders blijft het advies op dit punt hol.

Minister Eurlings: Ja, dit is een heel belangrijk onderdeel. Wij moeten wel voorkomen dat wij beginnen te bijten in de hals van de toch al zo verzwakte sector. Wij creëren de randvoorwaarden. Op het moment dat dat gebeurd is en de markt weer aantrekt, zal dit krachtig worden gestimu-

leerd en zal de sector het zelf oppakken. Wij moeten niet dwingen vanaf welke dag welke maatschappij daar en daar naartoe moet. Daar hebben wij de instrumenten ook niet voor. Nogmaals, ik heb er echt vertrouwen in, ook omdat het in het belang van de sector zelf is dat er wordt uitgeplaatst. Vanuit het belang van Schiphol voor de bredere economie staan de hubvluchten voorop. Die moeten blijven en de rest gaat stap voor stap steeds meer naar andere luchthavens.

De heer **Tang** (PvdA): Voor de geloofwaardigheid van de grens van 510 000 is het noodzakelijk dat wij instrumenten hebben om te selecteren welke vliegtuigen wel of niet op Schiphol terecht moeten kunnen.

Minister **Eurlings**: Ik kom op de selectiviteitsmaatregelen. Ik ben het met u eens, maar het is even de vraag hoe wij dat gaan bereiken. Welke instrumenten hebben wij? Wij menen dat de sector het beste in staat is om dit te doen. Als overheid hebben wij niet meer zo heel veel instrumenten. De sector heeft ze wel; de commissie-Van der Zee heeft de Alderstafel daar nadrukkelijk over geadviseerd. Bij het convenant selectiviteit gaat het om een samenspel van stimuleringsmaatregelen en operationele beperkingen waardoor het voor de niet-mainportgebonden vluchten aantrekkelijker wordt om gebruik te maken van de regionale luchthavens. Dat gaat via slotregels, het bevorderen van mainportgebonden verkeer, het ontmoedigen van vluchten met «onderkant hoofdstuk 3»-vliegtuigen, operationele beperkingen voor «onderkant hoofdstuk 3»-vliegtuigen en tariefmaatregelen. Stel dat Schiphol op een gegeven moment besluit om de H-pier te sluiten. Dan is er geen faciliteit meer voor low cost carriers. Als je die faciliteit wel in Lelystad en/of Eindhoven hebt, dan zal de markt zich vanzelf in die richting ontwikkelen, zeker als wij daar voorwaarden creëren voor goede bereikbaarheid. Dat gesprek zullen wij moeten blijven voeren. Het moet zich in de praktijk bewijzen. De sector heeft een belangrijke rol. Als men die rol niet oppakt, loopt men tegen de grens aan. Die grens is spijkerhard.

De heer **Tang** (PvdA): Dan zitten wij in de politieke problemen en daar wil ik niet in terechtkomen. Ik vind het prima dat de sector nadenkt over geschikte instrumenten, maar wij moeten het kunnen afdwingen. Anders zijn wij niet geloofwaardig. Als sluiting van de H-pier de enige mogelijkheid is, dan moeten wij dat desnoods vanuit Den Haag doen. Ik hoop dat er andere instrumenten zijn, zoals slots en tariefdifferentiatie, waarover wij in Den Haag kunnen beslissen. Daarmee kunnen wij de grens geloofwaardig maken en het wantrouwen te lijf gaan.

Minister **Eurlings**: Je kunt natuurlijk altijd tot draconische maatregelen overgaan, maar laten wij erop vertrouwen dat het gaat gebeuren. Laten wij kijken hoe het zich ontwikkelt. Laten wij het in de gaten houden. Nogmaals, ik heb er vertrouwen in dat de sector het oppikt. Ik heb vanochtend een artikel gelezen over de beweegredenen voor KLM om over te gaan tot integratie van Martinair en Transavia. Dat zijn geen positieve beweegredenen. Men zit echt in een moeilijke tijd. Ik heb er heel veel begrip voor hoe men probeert hier doorheen te komen en hoe men knokt. Ik kan begrijpen dat het niet de eerste prioriteit heeft om nu al gedwongen dit of dat te doen. Als die groei er dadelijk komt, dan zal het wel moeten gebeuren. Wij zullen het bijhouden. Wij gaan geen capaciteit op regionale luchthavens creëren als er vervolgens niets gebeurt. Wij kunnen altijd aan de noodrem trekken als wij zien dat het niet gebeurt en dat wij in een noodvaart op die 510 000 afstevenen.

De heer **Nicolai** (VVD): Volgens mij vergissen de minister en de heer Tang zich. Die draconische maatregelen kunnen niet altijd sowieso worden genomen. Wij hebben te maken met discriminatie. Het gaat om infrastruc-

tuur. Wij kunnen in Den Haag helemaal niet bepalen dat bepaalde vliegtuigen alleen maar daar mogen landen. Het is niet zomaar een bedrijf, het is infrastructuur. Wij kunnen niet zeggen: over dit kruispunt willen wij geen SUV's meer hebben.

Minister Eurlings: Er zijn wel degelijk maatregelen, maar het arsenaal is niet onbeperkt. Schiphol heeft al een flinke differentiatie in tarieven. Lawaaiige vliegtuigen betalen overdag 140% van het basistarief. De stilste vliegtuigen betalen overdag maar 85% van het basistarief. Het tarief voor starts in de nacht bedraagt 150% van het dagtarief. Het tarief voor landingen in de nacht is 127% van het dagtarief. Het start- en landingsgeld voor «onderkant hoofdstuk 3»-vliegtuigen is voor de nacht extra verhoogd met 50%. De commissie-Van der Zee heeft aangegeven dat dit verder kan worden verscherpt. Er is dus ruimte om dit verder te stimuleren, maar wel binnen de door de wet gestelde grenzen van redelijkheid en non-discriminatie. Juist daarom is het zo van belang dat je met de sector in gesprek blijft. Als de economie dadelijk aantrekt, moet je de sector zelf bewegen om gemotiveerd te zijn om een gedeelte uit te plaatsen. Ik heb geen reden om te denken dat dat op termijn niet gaat gebeuren. Ik heb wel begrip voor de situatie van nu, waarin de eerste zorg gewoon overleven en de crisis doorkomen is. Je zult ervoor staan om je mensen voor een deel naar huis te moeten sturen. Dat zijn heel moeilijke momenten.

De heer Cramer (ChristenUnie): De minister zei: het klotst tegen de dijken aan. Al een jaar of tien zit het aantal vluchten op Schiphol rond de 430 000. De vraag is of dat nu ineens zal veranderen. De minister zegt dat de sector het moeilijk heeft, maar wij praten over regels «for better and for worse». Wij hebben een set maatregelen nodig die ook handhaafbaar en houdbaar is in goede tijden. Ja, de sector heeft het moeilijk, maar wij moeten goed nadenken over die koppeling. Moet je dan nu ingrijpen? Er is de economische noodzaak dat Schiphol niet leegloopt door uitplaatsing naar andere velden als het bedrijf die 510 000 makkelijk kan accommoderen. Dan zouden wij het ook niet goed doen met het oog op de mainportfunctie van Schiphol. Moet je die selectiviteit aan de sector overlaten? Of moeten wij dat in samenspraak met Schiphol beter sturen, juist met het oog op de belangen die de minister zelf ook aanhaalt?

Minister Eurlings: De heer Cramer heeft een punt. Selectiviteit moet je niet pas toepassen als je vlak voor de 510 000 zit. Je moet het niet doen als het beeld is dat je onder die 510 000 blijft. Wij gaan ook niet investeren om vervolgens geen vluchten te zien komen. De sector zelf heeft de beste instrumenten. In het convenant is nadrukkelijk afgesproken dat er minstens twee maal per jaar overleg plaatsvindt onder voorzitterschap van de Schiphol Group over de daaraan verbonden afspraken in het convenant over marktontwikkeling, capaciteitsontwikkeling en de procedures zullen worden besproken. Twee keer per jaar wordt een overzicht gegeven van de groei van het aantal vliegbewegingen in relatie tot de in overweging genomen volumebeperkingen, en van de ontwikkeling van het aandeel mainportgebonden verkeer in verhouding tot de ontwikkeling van het aandeel niet-mainportgebonden verkeer. Laten wij de sector de verantwoordelijkheid geven, maar zelf scherp in de gaten houden of de gewenste ontwikkeling plaatsvindt. Dit moet een terugkerend onderwerp in ons overleg zijn.

De heer Cramer (ChristenUnie): Ik snap wat de minister zegt. Ik waardeer zijn inspanningen om samen met de sector het convenant af te sluiten. Uiteindelijk moeten wij echter ook nadenken over de rechtsbescherming van burgers. Daarvoor hebben wij iets handhaafbaars nodig. Wij kunnen dus niet alles bij convenant regelen. Wij zullen uiteindelijk naar een wettelijk kader moeten om dit te kunnen afdekken.

Minister **Eurlings**: Daar hebt u absoluut gelijk in. Op redelijk korte termijn zullen wij aangeven hoe wij het willen verankeren. Dat betekent een haak in de wetgeving en vervolgens een uitwerking in het LVB. Wij moeten bekijken hoe dat het beste kan. Nogmaals, wij gaan het verankeren. Iedereen moet gewoon weten wat men aan het aantal heeft. Dat is een positieve stok achter de deur richting die uitplaatsing.

Ik kom op het handhavingstelsel as such. In het Aldersadvies zijn duidelijke afspraken gemaakt. Het huidige normen- en handhavingstelsel wordt vervangen door een stelsel dat minder complex, meer inzichtelijk en operationeel beter uitvoerbaar is en dat afdoende bescherming biedt aan bewoners in het binnen- en buitengebied. De kaders van het nieuwe stelsel zijn duidelijk in het Aldersadvies opgenomen.

Hoe staan wij tegenover de voorstellen van de Stichting Natuur en Milieu? De collega van VROM en ikzelf hebben met de Kamer afgesproken om te komen tot een nieuw stelsel dat navolgbaar en transparant is. Wij willen het gebruik van de luchthaven laten leiden tot zo weinig mogelijk hinder. Wij hebben het nadrukkelijk gehad over de perversiteit van het huidige stelsel waarin je, om juridisch niet in de problemen te komen, vaak een vluchtrouthering gebruikt die tot veel meer overlast leidt. Dat vind ik pervers.

Garantiepunten hebben twee doelen: sturing en monitoring. Het belang van monitoring deel ik volkomen. Ik zie dat als een manier om iets in de goede zin van het woord met het advies te doen. Wat de sturing betreft is het voorstel een wezenlijk andere benadering dan het Aldersadvies. Als je gaat sturen, keer je terug naar de oude systematiek. Dan ga je op twee juridische paarden wedden. Het is een verandering buiten de scope van het Aldersakkoord. Het zou gaan om twee sturingsmechanismen, hetgeen niet werkbaar is. Wij willen niet sturen op de punten, wij willen vliegen volgens afspraak om de perversiteit te voorkomen.

Monitoring is: hoe voorkom je dat op bepaalde kwetsbare punten het in de praktijk uit de hand gaat lopen? Grosso modo is het veel efficiënter en beter voor de bewoners, maar wat doe je als het op sommige punten gierend uit de klauwen loopt en het bovenproportioneel mis gaat? Het monitoren van de geluidsbelasting, zoals de stichting voorstelt, steun ik. Daarmee wil ik in de verdere voorstellen nadrukkelijk rekening houden. Ik kan de heer Tang toezeggen dat ik een uitnodiging aan de experts voor de uitwerking van het nieuwe handhavingstelsel zal laten uitgaan. Mijn toezegging aan de Stichting Natuur en Milieu kom ik gewoon na. Er zijn al contacten geweest. Ik hoop dat er volop van de expertise gebruikgemaakt kan worden.

Minister Cramer zal ingaan op de spelregels voor het nieuwe stelsel. Ik verwacht voor de zomer het voorstel klaar te hebben voor de aantalsnormen en voor de actualisatie.

Hoe gaan wij het vliegen volgens afspraak in de proefperiode aan het huidige stelsel toetsen? De komende periode wordt detailonderzoek gedaan naar de precieze effecten van het nieuwe stelsel. Zijn vervangende grenswaarden nodig en, zo ja, voor welke handhavingpunten? De uitkomsten worden verwerkt in de conceptexperimenterregeling die de Kamer dit najaar zal ontvangen. Juist omdat het van evident belang is dat er geen enkele twijfel bestaat over het eerlijk vergelijken van beide situaties moeten wij de randvoorwaarden in de experimenterregeling creëren. Dat vergt het nodige denkwerk.

Er is het nodige gezegd over bewonersvertegenwoordigers en het draagvlak. In de laatste brieven wordt duidelijk uiteengezet dat de Vereniging Gezamenlijke Platforms het Aldersadvies wel degelijk steunt. Ik kan daarom niet anders dan constateren dat er draagvlak is bij de CROS, bij de wijken buurtberaden en bij de VGP. De VGP heeft aangegeven klaar te staan om het vervolg van Alders handen en voeten te geven. Zij wil graag als een betrouwbare gesprekspartner de dialoog met de overheid en de sector voortzetten. Ik heb de brief van 26 november 2008 er nog eens bij

gepakt en citeer er één zin uit: «De instemmers met het advies hebben zich nooit onder druk gezet gevoeld en behouden het volledige vertrouwen in de persoon van de heer Alders.» Wij hebben een moment gehad waarop de meest betrokken partijen van de Alderstafel hebben teruggeblikt. Ik heb daar mijn zeer grote waardering uitgesproken voor de bewoners en voor de sector. Het onverenigbare is verenigd. Als mensen het beeld creëren dat er niet heel veel draagvlak is of dat mensen onder druk gezet zijn, dan doet men het harde werk dat is gedaan onrecht aan. Ik heb nooit willen beweren dat er 100% met iedereen overeenstemming is. Dat gebeurt alleen in landen waar ik mij niet aan wil spiegelen. Noord-Korea haalt dit soort scores nog wel. In een democratie hoor je nu eenmaal mensen die het er niet mee eens zijn. De overgrote meerderheid is het eens met het Aldersadvies; chapeau voor de tafel!

Hoe gaan wij verder? Minister Cramer en ik hebben de heer Alders gevraagd om ook in de implementatiefase de tafel te blijven voorzitten. Hiervoor is nu de fase van uitvoeren aangebroken. De heer Alders is gevraagd hierbij nadrukkelijk op twee punten te letten. Ten eerste de gezamenlijke uitvoering, de betrokkenheid van de omgeving en de informatievoorziening. Ten tweede de adviserende rol van de Alderstafel bij de voorbereiding van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Ook daar gaat het om een brede betrokkenheid, ook daar komen de bewoners nadrukkelijk mede aan de bal. Minister Cramer en ik hebben met de heer Alders gesproken, nadat hij het werkprogramma in het overleg naar tevredenheid had uitgevoerd. De partijen willen nu voortvarend starten met die uitvoering. Niet alles kan tegelijkertijd worden uitgevoerd. Het is een enorm werkprogramma dat tot en met 2020 loopt. Daarbij hoort een verstandige aanpak en een verstandig tempo met als kernwoorden «zorgvuldigheid», «zichtbaarheid», «effectiviteit» en «ruimte voor betrokkenheid van belanghebbenden». Daarbij moet de organisatie opzet lean and mean zijn. Van de heer Alders heb ik begrepen dat de uitvoeringsafspraken en de fasering van de werkzaamheden in januari uitgebreid besproken zijn. Het programma kan bij alle delegaties op ondersteuning rekenen.

Voor het accommoderen van 70 000 vluchten op regionale luchthavens is net als bij Schiphol een zorgvuldig proces nodig. Voor het proces rond Eindhoven en Lelystad hebben de collega's van VROM, Defensie en ik de heer Alders gevraagd om met belanghebbenden te spreken over de ontwikkeling van de luchthavens. Het kabinet heeft daarvoor uitgangspunten meegegeven en verwacht voor de zomer een advies van de heer Alders over de manier waarop aan de ambities van het kabinet invulling kan worden gegeven. Wij hebben een duidelijk kader meegegeven, ook over de verdeling van de 70 000 vluchten over de luchthavens. Binnen dat kader gaat de heer Alders in de regio's aan de slag. Allereerst zal hij rapporteren of de regio's bereid zijn om binnen het gegeven kader de besprekingen te voeren. Deze uitkomst zal ik opnemen in de Luchtvaartnota. Kan het binnen de kaders? Mogen wij er vertrouwen in hebben dat het goed komt?

Vervolgens zal de heer Alders gezamenlijk met de partijen tot een economische visie per regio komen. Die visie zal de basis zijn voor de invulling. Ik wil niet op de uitkomsten vooruitlopen. Ik zal ook niet ingaan op de diverse brieven uit de regio's. Ik wil het proces de ruimte geven en de conclusies afwachten. Zodra ik de beelden heb ontvangen, zal ik daarover met de Kamer van gedachten wisselen.

De opdrachtbrief aan de heer Alders is verstuurd. Daarin staat duidelijk dat de focus is gericht op Lelystad en Eindhoven. Voor Twente hebben wij een ander traject afgesproken. De twee plannen daar worden verder vervolmaakt. Omdat wij minder tijd hebben vanwege de onmogelijkheid van tijdelijke openstelling, zullen wij met versterkte energie de gegevens voor de luchthavenoptie in beeld moeten brengen. In de kabinetsreactie op het Aldersadvies hebben wij meerdere luchthavens genoemd, omdat

wij in lijn met Elverding breed wilden kijken. Voor Lelystad en Eindhoven wordt uitgegaan van een samsam-benadering tot 2020. Defensie is voor Eindhoven corebusiness. De collega's van Defensie zitten niet defensief in dit dossier. Men kijkt naar de eigen defensieve rol: het leger moet vooruit kunnen. Maar men is wel degelijk bereid om toch ook te bekijken wat extra kan voor de burgerluchtvaart. De heer Nicolaï heeft gewezen op het belang van bereikbaarheid. In het advies van de commissie ROL is dit punt ook gemaakt. Samen met de collega van VROM zal ik komen met een integrale inhoudelijke reactie. Er zal een zeer sterke koppeling worden gemaakt tussen airside en landside. In de opdrachtbrief aan Alders vraag ik nadrukkelijk aandacht voor die ruimtelijk economische context van de luchthavenontwikkeling. Ik vind het zo belangrijk dat ik het in de Luchtvaartnota van een eerste reactie wil voorzien. Het is mogelijk dat de nota pas begin april het daglicht ziet, maar ik wil dit echt meenemen.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Vanaf 2010 gaan wij twee jaar proefdraaien met het nieuwe normenstelsel. Een cruciaal onderdeel ervan is de handhaving op basis van criteria voor gelijkwaardigheid. Dat is het uitgangspunt. Wij zijn volop bezig met de voorbereidingen. De spelregels zijn een zeer belangrijk onderdeel van de uitwerking van het stelsel. Dit doen wij in samenwerking met de overige Alderspartijen en externe partijen, zoals de Stichting Natuur en Milieu. Voor de zomer zullen wij de Kamer een eerste rapportage doen toekomen waarin de opzet van het experiment staat. Vanzelfsprekend zullen de spelregels daarin naar voren komen.

Hoe wordt het aantal vliegbewegingen begrensd? Na een vorig overleg heeft de voorzitter geconcludeerd dat de Kamer uiterlijk in februari 2009 de Luchtvaartnota zal ontvangen. Daarbij zal de regering terugkomen op de juridische verankering van de afspraken. In de nota zal een eerste outline van de juridische verankering zijn opgenomen. Als dat duidelijk is, gaan wij onmiddellijk door met het verder tot ontwikkeling brengen van de juridische verankering.

De heer De Rouwe heeft gevraagd wat het betekent als de regionale ontwikkeling niet op gang komt. Wij hebben vertrouwen in het lopende proces. Indien de selectiviteit niet slaagt en wij niet tot draagvlak komen voor de regionale afspraken, staat het Rijk voor een nieuwe fundamentele discussie. Uitgangspunt voor mij is dat wij blijven handelen binnen de milieugrenzen. De discussie over gelijkwaardigheid is daarvan een belangrijk onderdeel.

De heer De Rouwe sprak over het gedrag van bepaalde makelaars, die foutieve voorlichting aan kopers geven. Verkeerde informatie verstrekken is laakbaar gedrag. In het convenant omgevingskwaliteit hebben wij met de provincie en gemeenten afspraken gemaakt over de informatie die aan de lokale bevolking wordt verstrekt. Het gaat dan om informatie bij reclame-uitingen, bij de afgifte van bouwvergunningen en bij de aankoop van woningen. Ik ga ervan uit dat dat convenant wordt nageleefd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als de regionale ontwikkeling niet van de grond komt, dan sluit u dus net als het CDA niet uit dat Schiphol opnieuw in beeld komt? Er is dan een nieuw wegingsmoment. Wij sluiten op voorhand een verdere groei van Schiphol niet uit.

Ik ben blij dat de minister het gedrag van sommige makelaars laakbaar noemt. De informatieverstrekking via het BAS moet worden gestopt. Wil de minister hierover een gesprek voeren met de NVM?

Minister **Cramer**: Ik heb gezegd dat wij opnieuw een fundamentele discussie moeten voeren als de regionale ontwikkeling niet van de grond komt.

Samen met de medeoverheden zullen wij ervoor zorgen dat de makelaars zich aan het convenant houden. Dat is gekoppeld aan bouwvergunningen enz.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik begrijp dat de minister niet uitsluit dat Schiphol eventueel niet verder kan groeien.

Minister **Cramer**: Dan hebben wij opnieuw een fundamentele discussie te voeren. U weet: milieugrenzen en gelijkwaardigheid blijven uitgangspunten.

De heer Vendrik vindt dat wij de nachtsluiting op Eindhoven moeten respecteren. Wij geven dit punt mee aan Alders, in die zin dat het punt moet worden voorgelegd aan de Alderstafel Eindhoven. Het is een punt dat wij eerst met de regio moeten bespreken.

De heer **Nicolaï** (VVD): Hoe moet het verder met de tickettaks? Waar staat de minister van VROM? Voor het milieu helpt de maatregel niets, want iedereen gaat de grens over en vliegt vanaf daar. Emissiehandel kan helpen als je het Europees of breder regelt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft verklaard dat er geen stapeling van maatregelen mag komen. Staatssecretaris De Jager sprak met een andere mond: het zijn twee verschillende instrumenten die in principe naast elkaar kunnen worden gebruikt. Ik ben heel benieuwd naar het derde geluid, dat van de minister van VROM.

Minister **Cramer**: De heer Nicolaï luistert precies «met een lampje» naar de bewoordingen van de diverse kabinetsleden. Wij spreken zoals altijd met één mond. Ik zal de formulering nog eens voorlezen. Een onnodige stapeling van kosten bij de invoering van het ETS in 2012 kan niet de bedoeling zijn. De invoering van ETS mag per saldo niet leiden tot een stapeling van kosten en nationale belastingen voor de luchtvaart die niet in verhouding staan tot ons omringende landen.

De heer **Nicolaï** (VVD): Ik vind het prachtig, want daarmee kan ik de opmerkingen van de ook met één mond sprekende staatssecretaris De Jager van Financiën ter zijde schuiven.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ben de heer Cramer nog een antwoord verschuldigd. Er is wel degelijk iets gedaan met de moties over tariefdifferentiatie en minder nachtvluchten. In de strategische milieuverkenning zijn de effecten van een alternatief met minder nachtvluchten nadrukkelijk onderzocht. Door de commissie-Van der Zee is uitdrukkelijk gekeken naar verdere tariefdifferentiatie. Dit heeft in het Aldersadvies geleid tot afspraken over een volumeplafond in de nacht van 32 000. Dat betekent een reductie ten opzichte van het huidige volume.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik zal de Kamer om uitspraken vragen over de verschillende onderwerpen waarover ik het oneens blijf met het kabinet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik sluit mij daarbij aan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb nog een aantal opmerkingen over de berekeningen, maar die maak ik wel in het tweede deel van dit overleg. Voor het overige biedt de beantwoording mij voldoende houvast om in vervolgdiscussies scherp te zijn. De bewindslieden mogen van mij een kritische noot blijven verwachten.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de ministers voor hun antwoorden. De opmerking over onnodige stapeling betekent voor mij niet dat het ETS en de vliegtaks niet naast elkaar kunnen bestaan.

De heer **Nicolai** (VVD): Voorzitter. Hadden wij eindelijk wat meer helderheid op dit punt en dan brengt de heer Tang de hele luchtvaartsector weer in het nauw.

Mijn zorgen over de concurrentiepositie zijn niet weggenomen. Het onderdeel van de uitplaatsing blijft zorgelijk. Minister Cramer zegt met erg veel enthousiasme dat alles weer fundamenteel zal worden bekeken als het niet lukt. Het kabinet heeft dit voor een deel zelf in de hand, want Eindhoven is primair een kwestie voor Defensie. Is het nu wel of niet de bedoeling dat die uitplaatsing lukt?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over het superdividend Schiphol 2009. Mag ik ervan uitgaan dat in de Luchtvaartnota de kwestie van de selectiviteit terugkomt? Kan ook de HSL daarbij worden betrokken? Mijn vraag aan minister Cramer is niet of de heer Alders de bestaande afspraak tussen Eindhoven Airport en de bewonersorganisaties meeneemt, maar of de heer Alders de opdracht heeft meegekregen dat deze afspraak, waarvoor bewoners behoorlijk hebben ingeleverd, moet worden gerespecteerd.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank voor de waarderende woorden van veel kanten voor het Aldersadvies. Het blijft een work in progress. Wij gaan met elkaar nog scherp bekijken hoe het zich verder ontwikkelt. Defensie is niet defensief. Maar men moet natuurlijk wel de eigen taak kunnen blijven uitvoeren. En in Eindhoven wonen ook mensen. Ook daar zul je moeten kijken wat wel en niet kan. In de opdracht aan de heer Alders staat dat als richtgetal wordt ingezet op een gelijkwaardige verdeling over Eindhoven en Lelystad, waarbij uitgegaan wordt van een gefaseerde aanpak die past bij de marktontwikkeling. Dat staat in een brief die door de ambtgenoot van Defensie wordt onderschreven. Dat geeft aan dat Defensie wel degelijk behoorlijk meedenkt over het creëren van extra ruimte in Eindhoven.

Het superdividend staat buiten de orde van dit debat. Het zou heerlijk zijn als ik daar van alles over zou kunnen zeggen en beslissen, maar er is ook nog een minister van Financiën. De heer Vendrik beheerst vele disciplines en neemt aan veel debatten deel. Hij zal het punt in een andere setting aan de orde kunnen stellen.

Wij werken met de sector door aan de selectiviteit. Als de HSL uiteindelijk dan toch nog een keer gaat rijden – laten wij het debat positief afsluiten – dan zal ook daar een gedeeltelijke substitutie plaatsvinden. Dat is te zien tussen Brussel en Parijs. Met een ticket van Air France reis je tussen beide steden met de trein. De meeste mensen reizen dit stuk met de trein en niet met de auto of per vliegtuig. Dat effect gaan wij wel degelijk zien als de trein dan toch een keer gaat rijden.

Iedereen heeft gegeven en genomen. Het is een proces geweest waarin uiteindelijk iedereen een stuk gewonnen heeft, want er is een goede balans bereikt. Het advies is één en ondeelbaar. De komende maanden komt het erop aan dat wij de andere kant van het verhaal, de uitplaatsing, in de steigers kunnen zetten. Ik heb er vertrouwen in dat het op een goede manier kan. Wij moeten afwachten welke signalen er vanuit de regio's terugkomen.

Minister **Cramer**: Voorzitter. De laatste woorden van minister Eurlings zijn een mooie brug naar een vraag die aan mij gesteld is: hoe respecteren wij de wens van bewoners rond Eindhoven? De heer Alders gaat daar een belangrijke rol in spelen. Wij leggen de vraag bij hem neer. Ik ga ervan uit

dat hij ook regionaal in staat is om de stem van de bewoners te respecteren. Ik heb alle vertrouwen in dat proces.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het gaat niet om de stem van bewoners, het gaat om het feit dat een regionale overeenkomst is afgesloten tussen de bewoners en Eindhoven Airport. Alders moet die overeenkomst respecteren. Dat moet het uitgangspunt van het gesprek zijn.

Minister **Cramer**: Wij geven het mee, maar het is geen hard kader waarbinnen wij de opdracht verstrekken. Ik verwacht dat Alders het serieus meeneemt, maar niet als een *conditio sine qua non*.

Overige luchtvaartonderwerpen

Vragen en opmerkingen uit de commissies

Voorzitter: Cramer

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Wij hebben wel eens gekscherend van een klike-overleg gesproken als er zo veel onderwerpen op de agenda staan. Dat maakt dat je een keuze moet maken. Ik vond dat deze keer heel spijtig, want veel onderwerpen waren enkele opmerkingen waard. Mogelijk kan dat op een ander moment worden opgelost.

Na jarenlang treuzelen en het niet nakomen van de rechten van passagiers, is de minister nu bezig met een wetsvoorstel dat tot een geschillencommissie moet leiden. Wij zijn daar uiteraard blij mee. In het verleden hebben wij er een motie over ingediend, die op verzoek van de minister is aangehouden. De datum van 1 oktober is helaas niet gehaald. Eerder had de minister aangegeven dat voor 1 januari 2009 een wetsvoorstel in procedure zou worden gebracht. Dat is helaas ook niet gelukt. Waarom heeft de minister deze vertraging geaccepteerd? De stok van een wetsvoorstel achter de deur zou je als het nodig is moeten gebruiken.

Er liggen enorm grote kansen. Nederland kan een Europese geschillencommissie krijgen die recht doet aan de belangen van reizigers en voldoet aan de Europese verordening. Bovendien zou een zetel in Den Haag niet misstaan. Een mooiere uitvoering van mijn motie kan ik mij niet voorstellen. De voorliggende intentieverklaring holt alle rechten compleet uit. Pakketreizen worden eruit gelaten. 90% van de terechte klachten zal dadelijk niet ontvankelijk worden verklaard. Het gaat dan om alle vakantievluchten. Bovendien verkopen luchtvaartmaatschappijen als de KLM ook vluchten met als vertrekhaven Düsseldorf of Brussel. Ook deze vluchten zullen niet onder de geschillencommissie komen te vallen. Families mogen niet als familie claimen. Wat is dit allemaal voor waanzin? Dit is niet wat wij willen en moeten hebben. Als minister Eurlings hiermee teruggaat naar de heer Tajani, dan gaat Nederland af als een gieter. Natuurlijk moet er een open en transparante geschillencommissie komen, zonder deze uitzonderingen, die aan de gegevens en bewijslast kan komen om te oordelen. De consument heeft namelijk geen enkele manier om zijn gelijk te halen. Hij kan nooit over de informatie beschikken om zijn gelijk te bewijzen. Daarom moet een commissie over de gegevens kunnen beschikken. Dat is niet moeilijk te organiseren. De geschillencommissie moet oordelen op basis van feiten over de vraag of al of niet sprake is van overmacht. De vergoedingen moeten in de Europese verordening zijn vastgelegd. De uitspraken moeten openbaar zijn, want anders heeft het geen enkel effect. De voorbeelden van wangedrag van luchtvaartmaatschappijen zijn er. Het is erg spijtig dat de minister er niet in is geslaagd om zijn ArkeFly-onderzoek te presenteren.

Waarom onderhandelt de minister enkel met de Consumentenbond? Hij heeft toch een consumentenoverleg luchtvaart opgericht, met daarin onder andere ook de ANWB, de Vereniging Van Reizigers en de ANVR? Dit

consumentenoverleg is uitermate geschikt voor overleg met luchtvaartmaatschappijen. Als de minister zo iets in het leven roept, moet hij het ook gebruiken.

De intentieverklaring is wat mij betreft een afgang, zeg maar gerust een gedrocht dat van tafel moet. Gaat de minister daarvoor zorgen of zet hij zichzelf te kijk bij de heer Tajani? Ik vraag hem of hij wil meehelpen een geschillencommissie luchtvaart te krijgen die voldoet aan de Europese verordening.

De brandstof toeslag moet snel worden aangepakt. Terwijl de brandstofprijzen flink zijn gekelderde, zijn de toeslagen er nog steeds. Dit hoort bij bedrijfsvoering. Is de minister bereid om hier echt paal en perk aan te stellen door de toeslag af te schaffen? Het is echt iets waar de mensen totaal niet op zitten te wachten.

Wat gaat de minister doen met het luchtvaartverdrag tussen Suriname en Nederland? Een gedeeltelijke open sky heeft niet geleid tot nieuwe vervoerders. Uit SP-onderzoek blijkt dat de tarieven nog steeds exorbitant hoog zijn en prijsverschillen enorm, ook vergeleken met vluchten van dezelfde afstand. Een gehele open sky lijkt het meest voor de hand te liggen. De voorganger van de minister had er wel oren naar, maar wilde eerst een gedeeltelijke open sky proberen. Helaas is dat nu zonder gewenst resultaat. Luchtvaartmaatschappijen die deze verbinding graag goedkoper willen vliegen zijn er. Is de minister bereid om het huidige luchtvaartverdrag te vervangen door een open sky? Suriname, Indonesië en de Antillen zijn belangrijke historische gebieden voor veel Nederlanders. Voor deze landen is het goed als veel mensen uit Nederland er naartoe gaan en terugkomen. Betere ontwikkelingshulp kun je niet geven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. In de handavingsrapportages 2007 en 2008 komen verschillende incidenten ter sprake. Ik heb vertrouwen in een goede afhandeling; zo ken ik de luchthavensector. Bij één onderdeel plaats ik vraagtekens: de verwijtbare afwijkingen van een luchtverkeersweg of een vlieghoogte. Elf maatschappijen hebben hiervoor een waarschuwingsbrief gekregen. Dit soort fouten levert overlast op en voor een deel gevaar. Mijn fractie heeft al vaker gevraagd of hiertegen kan worden opgetreden. Een excuusbrief is niet genoeg. Wat ons betreft moet niet in tweede, maar al in eerste instantie een boete worden opgelegd. In 2007 was London Heathrow de duurste luchthaven. Schiphol neemt de vijfde plaats in. Een heel groot deel van de kosten komt voor rekening van security. Kan de minister aangeven of sprake is van een Europees level playing field? Is Schiphol duurder door extra nationale koppen en, zo ja, welke? De kosten voor security worden in Nederland doorberekend aan gebruikers. Gebeurt dit in andere landen niet waardoor luchthavens daar een betere concurrentiepositie hebben?

Het mag duidelijk zijn dat de concurrentiepositie van Schiphol onder druk staat. De Nederlandse economie wordt daarmee aangetast, omdat Schiphol van vitaal belang is voor onze verbindingen. Is de minister bereid om de totale kosten van de luchtvaart nog eens kritisch tegen het licht te houden? Wat kan hij doen om de concurrentiepositie van Schiphol niet verder te laten verslechteren? Ik heb de LVNL genoemd. Ook daar zien wij de druk toenemen, terwijl er ook een druk is om de kosten te verhogen. Dat laatste is ook weer niet goed voor de concurrentiepositie. Het onderzoek naar het effect van vliegtuiglawaai op de leerprestaties van kinderen kent twee kanten. Het is positief om te lezen dat sinds 1990 een reductie van het aantal ernstig gehinderden is gerealiseerd van maar liefst 40%. Ook het aantal zwaarbelaste woningen is afgenomen, terwijl het aantal starts en landingen is verdubbeld. Het onderzoek laat ook zien dat kinderen soms ernstig gehinderd kunnen worden door het vliegtuiglawaai op school. Het gaat om 2,9% ernstige hinder. Minister Cramer wil aanvullend onderzoek, maar ik hoor graag welke maatregelen eventueel kunnen worden genomen om dit percentage verder omlaag te brengen.

De heer Roemer is al ingegaan op de geschillencommissie. Volgens mij klopt zijn betoog niet. Hij lijkt te beschikken over verouderde informatie. Pakket- en familiereizen vallen nu wel degelijk onder de commissie. De nieuwe ontwikkelingen komen voor een heel groot deel tegemoet aan de bezwaren van de heer Roemer. De geschillencommissie moet een groeimodel zijn. Wij zijn er nog lang niet. Ik zou de heer Roemer plagerig willen vragen om één land te noemen dat verder is met een geschillencommissie.

Mijn collega Haverkamp heeft herhaalde malen gesproken over de verlaagde vliegroutes van zweefvliegers. Mijn fractie is niet gerust op een goede afwikkeling met de sector, de KNVvL, waar ook zweefvliegers en parachutisten onder vallen. De minister moet met deze club om de tafel gaan zitten. Iedereen moet wat inschikken, opdat er ruimte blijft voor recreatie in de lucht.

De heer **Roemer** (SP): Er ligt maar één intentieverklaring inzake de geschillencommissie. Mijn conclusies kloppen. Wij kunnen roepen wat wij willen, maar er is een keiharde Europese verordening waar wij aan moeten voldoen. Gedogen past volgens mij niet zo bij het CDA. Ik heb gesproken van een enorme kans voor de reizigers, maar ook voor deze minister en voor Nederland. Hij heeft publiekelijk een heel mooie afspraak willen maken met de heer Tajani. Een Europese geschillencommissie zou heel mooi zijn, zeker als de zetel in Den Haag zou zijn. Wij moeten dan wel zorgen voor een geschillencommissie die aan de verordening voldoet.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Consumentenbond is blij met de geschillencommissie. Dat ben ik ook. Het is een groeimodel. In uw betoog zat onjuiste informatie. Ik vraag de minister om aan te geven wat de reikwijdte is.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik begin met de positie van de consument. Een geschillencommissie is een verbetering; het is een goede start. Er is onduidelijkheid over de brandstof toeslagen. De olieprijs is het afgelopen jaar als een jojo op en neer gegaan. Wantrouwen is misshapen zelf. Volgens RTL Z was de kerosineprijs op 1 januari 2009 slechts 5% hoger dan een jaar eerder, terwijl de toeslag bijna vier keer zo hoog was. Als zo'n bericht niet klopt, moet de sector dat duidelijk maken. Ik vraag de minister om met de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen en de Consumentenbond in overleg te treden om manieren te vinden om meer duidelijkheid te verschaffen.

EUclaim stelt gegevens over vertragingen en annuleringen beschikbaar. Zijn deze gegevens niet interessant voor consumenten om te weten hoe goed of slecht een vliegmaatschappij is?

Tijdens een algemeen overleg over Suriname is ook gesproken over de vliegtarieven. De PvdA heeft toen het verzoek gedaan om consumentenautoriteiten te laten kijken naar de vliegtarieven. Wat gaat er met dat verzoek gebeuren?

Er ligt een rapport met een benchmark van de tarieven. Het geeft een goed inzicht in de kosten van Schiphol ten opzichte van de kosten van andere hubs. Schiphol moet zich niet willen vergelijken met bijvoorbeeld Zaventem. Wat Schiphol betreft zou het wel eens te laat kunnen zijn. Er is beperkte differentiatie naar dag en nacht. Met het Aldersadvies kan het wél. Waarom heeft Schiphol dit niet eerder gedaan? Er is ook geen onderscheid naar bestemming, terwijl dat op andere luchthavens wél gebeurt. Voor een mainport is de ene verbinding belangrijker dan de andere. In het versterken van de mainport ligt een differentiatie naar bestemming dus voor de hand.

In Nederland en Duitsland zijn er initiatieven om vluchten inzichtelijker te maken. Via internet kun je vluchten volgen, inclusief het geproduceerde

geluid. Wat zijn de ervaringen met deze initiatieven? Dragen ze eraan bij dat geluidhinder door burgers als minder storend wordt ervaren? Over de parallelle Kaagbaan is er een wat curieuze briefwisseling. Ik vind het jammer dat zij gestopt is: het was een mooie soap aan het worden. Waarom is de minister gestopt? Waarom sluit een publiek orgaan als een provincie een geheime overeenkomst met een private ontwikkelaar? Zou zo'n overeenkomst niet openbaar moeten zijn? In hoeverre heeft de overeenkomst de besluitvorming van de provincie Noord-Holland beïnvloed? Er zitten daar bestuurders met nogal wat bravoure. Het beeld is al met al niet verbeterd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. In een zo breed overleg als dit past de vraag hoe het staat met het superdividend Schiphol 2009. Er is nogal wat oneigenlijke concurrentie, met name tussen kleinere luchthavens. Ik denk aan sommige Belgische luchthavens die prijsvechters lokken met allerlei financiële voordelen. Daar zou deze minister van level playing field toch echt eens een eind aan moeten maken. Welke Europese actie kunnen wij verwachten? In dit kader moeten wij niet vergeten dat de Europese en Nederlandse luchtvaart een aanzienlijke belastingvrijstelling kennen. Zou in Europa geen kopgroep te vormen zijn, bijvoorbeeld met Engeland, België, Duitsland en Frankrijk, om de onderlinge bestemmingen te belasten met de normale belasting die ook geldt voor andere modaliteiten?

In de regio-Schiphol zijn er 100 basisscholen die te maken hebben met een geluidsbelasting boven de 50 dB(A). Dat is een soort kritische grens waarboven het leervermogen fors afneemt. Nu hebben wij een regeling geluidwerende voorzieningen. De minister schrijft dat slechts één basisschool onder die regeling valt. Hoe zit het met die 99 andere scholen? Het experiment parallel starten heeft voor ongelooflijk veel plezier in de regio gezorgd. Men was er ontzettend blij mee; nu is het weer afgelopen. Wat betekent de zinsnede in de brief van de minister: «Voor het traject parallel starten worden nu de volgende stappen ingezet, waaronder het verder optimaliseren van de route in samenspraak met de omgeving»? Het experiment heeft uitgewezen dat het voor bewoners vrij dramatisch is, dus hoezo optimaliseren? Stoppen is toch veeleer een logische conclusie?

Wat de parallelle Kaagbaan betreft sluit ik mij aan bij de heer Tang. Er is nog een ruimtelijke reservering. Ik snap eerlijk gezegd niet waarom wij hiermee niet stoppen. In de Luchtvaartnota moet hierover definitief uitsluitel worden geboden. Het begint een best wel vreemde affaire te worden.

De heer **Nicolaï** (VVD): Voorzitter. Omdat ik eerder weg moet, beperk ik mij tot een punt dat ik in het hieraan voorafgaande AO ook al maakte, namelijk dat van de concurrentiepositie. De minister van Verkeer en Waterstaat zou daarop iets terugzeggen. Ik maak mij echt grote zorgen over die concurrentiepositie en ik voel totaal geen urgentie bij het kabinet over dat onderwerp. Er is een algemene brede economische teruggang, waarvan ook Schiphol last heeft. Schiphol heeft echter méér last. Het gaat daar slechter. En Schiphol is verbonden met KLM, dus eigenlijk is onze hele luchtvaartsector in ernstiger vaarwater gekomen dan de luchtvaartsectoren in andere landen. Ik zie helemaal niets. Ik zie wel een rij van zaken waarmee het kabinet het juist moeilijker maakt voor onze luchtvaartsector.

Wij hebben de superdividenden. Ik sluit mij, misschien vanuit een andere achterliggende overweging, geheel aan bij de vraag van de heer Vendrik hoe het daarmee staat. Het is een vorm van het aanhalen van de duim-schroeven bij Schiphol. Wij hebben de tickettaks, die dramatische gevolgen heeft, zoals wij zonet bespraken. Wij hebben natuurlijk het algemene economische beleid van deze regering. Daarover hebben wij het

vandaag niet, maar het werkt averechts. Wij hebben de veiligheidskosten, die in andere landen meer voor rekening van de Staat komen dan hier. Dit is een lange rij van maatregelen die averechts werken. Wat gaat het kabinet in vredesnaam wél voor Schiphol doen? Wij hoeven elkaar toch niet steeds uit te leggen waarom dat zo belangrijk is? Het gaat niet om een bedrijf dat wij zo graag winstgevend willen laten zijn. Het gaat om infrastructuur, die cruciaal is voor de ontwikkeling van onze economie, voor onze innovatie en technologie, voor onze internationale positie en ga zo maar door. Wat gaan het kabinet en de minister van Verkeer en Waterstaat eraan doen?

Ik doe de minister alvast één suggestie. Die gaat over de tickettaks. Het aardige is namelijk dat het kabinet met het afschaffen van de tickettaks Schiphol helpt, de Nederlandse luchtvaart helpt, KLM helpt én iets doet aan het economische probleem waarvoor het kabinet zich in allerlei rare bochten wringt, namelijk dat de Nederlandse burger meer moet uitgeven. Wat is er effectiever en beter snijdend aan twee kanten dan daarmee te beginnen? Dat kan de minister zelf morgen doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. In het gebruiksjaar 2007 is op twee punten de grenswaarde overschreden. De inspecteur-generaal heeft echter besloten om niet te handhaven, omdat de overschrijdingen te verklaren waren door het groot onderhoud op de Kaagbaan. Groot onderhoud is echter te voorzien en daarom wil ik van de minister weten hoe hiermee in het nieuwe stelsel wordt omgegaan.

Mijn volgende punt is de Luchtvaartnota. Er wordt nu alweer nagedacht over de verdere groei van Schiphol. De Luchtvaartnota zal hierop verder ingaan. Intussen is het klimaat urgent geworden en is de sector, zoals collega's al zeiden, behoorlijk in beweging. Zo zijn grote hubs in het Midden-Oosten in opkomst. Dat kunnen wij als een bedreiging zien, maar wij kunnen ons er ook op voorbereiden door rekening te houden met alternatieve scenario's. Het valt mij op dat het plan van aanpak van de Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de Mainport vooral uitgaat van de vraag naar luchtvaart. Stel nu dat de vraag naar vliegverkeer afneemt. Wat is dan het plan? Welke visie heeft het kabinet op Schiphol in het kader van de huidige crisis? Ik mis nu zo'n brede, toekomstvaste visie. Dat wordt bevestigd door het advies van de commissie-Vriesman, die aanraadt om de handen ineen te slaan en van Schiphol de nationale trots op duurzaamheidsgebied te maken en om niet meer zozeer te focussen op groei. Dat is althans onze indruk na eerste lezing. Wordt in de Luchtvaartnota ook een scenario bekeken met een kleinere luchthaven, op basis van het huidige volume, die echter toch een motor is voor de economie en die een grote ambitie heeft voor duurzaamheid?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Kan de heer Cramer mij duiden wat in zijn visie moet worden verstaan onder een duurzaam Schiphol?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is een luchthavenbeleid waarbij enerzijds rekening wordt gehouden met de noodzaak om in intercontinentaal verband afstanden te kunnen overbruggen en waarbij anderzijds niet meer wordt gevlogen dan strikt nodig is, om te zorgen dat de CO₂-uitstoot zo veel mogelijk verlaagd wordt. Dat is in mijn ogen een duurzame luchtvaart.

In eerste termijn heb ik gevraagd naar de scenario's. Ik heb toch behoefte om bij de Luchtvaartnota een doorrekening te zien, waarin ook rekening is gehouden met bijvoorbeeld de impact van de hubs, de impact die een hogere olieprijs kan hebben en de CO₂-rechten die verdisconteerd moeten worden. SEO Economisch Onderzoek zou daarvan een prima berekening kunnen maken. Wij hebben begrepen dat dit op korte termijn kan en wij hechten hier erg aan, omdat wij denken dat het een stevige onderbouwing is voor de visie van de regering.

De commissie-Vriesman mocht geen uitspraken doen over de kwestie Chipshol en het Groenenberg-terrein. In de algemene conclusies lijken wij echter te kunnen lezen dat er echt iets moet gebeuren. Schiphol heeft door zijn positie een voorsprong op concurrerende ontwikkelaars en er moet een innovatieve aanpak komen voor de verstoorde verhoudingen. Is de minister bereid om deze handschoen op te pakken?

De regering heeft gekozen voor een ruimtelijke reservering voor de kosten van de parallelle Kaagbaan. Deze baan ligt op een minimale afstand van de Kaagbaan en is behoorlijk duur om aan te leggen. Met de huidige Polderbaan en Zwanenburgbaan lijkt parallel starten en landen al zeer lastig. Is dat wel mogelijk bij beide Kaagbanen, als dat wenselijk is in het licht van hinderbeperking? Waar zouden de routes dan aan de oostkant moeten liggen? De provincie Noord-Holland heeft eerder gesteld: een baan erbij is een baan eraf. Hoe staat de minister hierin? In het plan van aanpak van de Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de Mainport wordt gesproken over het buiten gebruik stellen van een deel van een andere baan. Ik neem aan dat het hierbij gaat om gebruiksbeperkingen. Hoe wil de minister dit hard maken bij de burgers, ook gezien de historie van Schiphol? In hoeverre zijn de voorstellen voor ruimtelijke aanpassingen rond Schiphol en die voor de regionale luchthavens nu gekoppeld? In het advies van de commissie-Alders wordt een directe koppeling gelegd, maar in het genoemde plan van aanpak is uitbreiding van de regionale luchthaven een alternatief voor herconfiguratie of een nieuwe baan bij Schiphol. Voor Lelystad wordt in een van de scenario's gekeken naar verplaatsing naar het noordoosten. Voor de ChristenUnie is dat geen optie.

Antwoord van de bewindslieden

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Wij hebben zojuist een aantal uren gesproken over het brede spectrum aan Aldersonderwerpen. Ik zal proberen om in dit debat zo veel mogelijk vragen ineens te beantwoorden, ook al omdat wij de discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland voor een behoorlijk groot gedeelte al hebben gevoerd in het debat hiervoor, waarin in grote lijnen waardering was voor de punten uit het advies van de commissie-Alders. Er is een diversiteit aan onderwerpen in dit AO, maar dat is het kenmerk van de luchtvaartsector. Daarin speelt ontzettend veel. Het is goed dat wij nu de tijd hebben om de hele berg brieven door te spreken. De kern is altijd het vinden van de balans tussen veiligheid, economie en milieu. Ook bij deze klinko-onderwerpen, zoals de heer Roemer ze noemde, blijft dat het uitgangspunt. Ik wil met de commissie het kostenplaatje voor de luchtvaartsector bespreken en de benchmark 2007. Veel leden hebben daarnaar gevraagd. Ook wil ik aanstippen de brandstoftoeslag, de prijzen voor het vliegen naar Suriname, het zweefvliegen, de geschillencommissie met een opmerking over ArkeFly, de parallelle Kaagbaan en de structuurvisie en alles wat daarbij hoort. Daarna behandel ik enkele restvragen.

In het debat hiervoor heb ik over de concurrentiepositie gezegd dat de regering zich zorgen maakt over de concurrentiepositie van de luchtvaart. Ik heb vrijwel dagelijks contact met de sector. De benchmark geeft aan dat de kostenpositie van Schiphol internationaal ongunstig is. Wij zijn de nummer twee qua hoogte van kosten, waarbij ik Londen Heathrow, dat op nummer 1 staat, niet echt vergelijkbaar vind. Hoewel je met een vliegtuig even gemakkelijk over de zee als over het land vliegt, heb je op een eiland immers een andere positie voor bepaalde trans-Atlantische vluchten waarbij minder uitwisseling is. Ik maak mij grote zorgen over de kostenpositie van de sector, zeker in deze economisch moeilijke tijden. De ontwikkelingen zijn ook bepaald niet rooskleurig. Sinds juli 2008 vermindert het verkeer op Schiphol. De daling gaat steeds sneller. In januari 2009 daalde het aantal passagiers met 9,4%. Het aantal aankomende en vertrek-

kende passagiers, OD genaamd, daalde zelfs met 17,7%. Het transferverkeer bleef gelukkig met 0,2% stijging ongeveer gelijk. Het vrachtvervoer daalde in december 2008 met 24,5%. Die ontwikkeling zie je trouwens ook op de weg. De vrachtsector op de weg heeft het ook zwaar. Schiphol heeft tussen 10% en 25% banenreductie aangekondigd. De eerste 300 mensen zijn in aantallen benoemd. Ik moet zeggen: het doet je wat als je het daar met de mensen over hebt. Schiphol is een prachtbedrijf. Er werken mensen met hart voor de zaak. Als je dan als nieuwe president-directeur hiermee moet beginnen en mensen die jarenlang voor jouw organisatie hebben gewerkt, op straat moet zetten, is dat een heel moeilijk moment, sociaal nog meer dan economisch. KLM heeft het ook heel moeilijk. Het bedrijf heeft een goed product en het knokt om hier goed doorheen te komen. Wat er gebeurt, is echter heel zichtbaar. Ik noem bijvoorbeeld het schrappen van vluchten, bijvoorbeeld naar Aruba. Dat is recent aangekondigd en het valt ook aan de andere kant van het Koninkrijk heel zwaar. Wellicht volgt er meer. Ook rond tal van andere operaties, zoals het samenvoegen van Transavia en Martinair, wordt de broekriem aangehaald. Wij hebben daarover zorgen. Wij kunnen het hebben over het belang van het internationale netwerk, maar het is heel moeilijk om dat weer op te bouwen als het flink misgaat en wij geen grote carrier meer hebben die de kracht heeft om de verbindingen overeind te houden. De zorgen van de sector worden door de regering zeer gevoeld en het concurrerend kostenniveau moet daarbij worden beschouwd. De concurrentie is zeker in deze economisch moeilijke tijd heel stevig. Door sommige leden werd het al genoemd: het is een apart beeld dat Schiphol stevig in de min gaat, maar dat Airport Weeze, vlak over de grens, ook in deze tijd stevig doorgroeit. Wij moeten erop letten dat een en ander niet te ver uit het lood gaat.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik wil een klein gedachte-experiment doen. De minister noemt een belangrijk punt, dat ook voor de Luchtvaartnota van belang zal zijn. De minister refereert aan de recessie. Als de krimp een blijvende krimp blijkt, dan zullen wij vanuit de kracht van de sector moeten redeneren. Ik trek een parallel met de slechte tijden die de scheepsbouw heeft gekend en waaruit een nieuwe dynamiek is ontstaan. Dat kan ook in deze sector gebeuren. Een herrangschikking wereldwijd van luchtvaartstromen kunnen wij in Nederland nooit afdammen. De minister wekt de suggestie dat wij het wel kunnen vasthouden.

Minister **Eurlings**: Ik ben ervan overtuigd dat wij dat wel degelijk kunnen. In het coalitieakkoord staat nadrukkelijk dat wij een duurzame groei van de luchtvaart van belang vinden voor ons land. Waarom is het zo logisch dat mensen straks allemaal vanuit Europa gaan overstappen in Dubai, om vervolgens door te vliegen naar Azië? Schiphol wordt door passagiers als de beste luchthaven van de hele wereld gezien en loopt wereldwijd voorop qua duurzaamheid; ik noem in dat verband ook de KLM. Waarom zouden wij niet trots zijn op dat product? Ik zie geen natuurlijke reden waarom reizigers in de toekomst als van nature naar het Midden-Oosten worden gezogen en daar gaan overstappen. In deze markt gaat het echter heel erg om de kosten en is het vaak een dubbeltjeskwestie. Dan gaat het er wel om of je nog een concurrerende positie hebt. Ik noemde zonet de carrier. Alle maatschappijen op Schiphol zijn mij even lief, maar ik pak KLM er even als voorbeeld uit. De Staat heeft steeds assurances gehad omdat wij vonden dat KLM, ook in de combinatie met Air France, het netwerk overeind moet houden vanaf Schiphol. Dat is tot nu toe perfect gegaan. Chapeau, ook voor de manier waarop de samenwerking verloopt. Maar het zal toch niet zo zijn dat straks tal van verbindingen eruit vliegen omdat Schiphol niet meer concurrerend is? Dat punt van zorg wil ik markeren. Natuurlijk zul je bepaalde ontwikkelingen zien, want vroeger was er geen grote luchthaven in Dubai. Die is er nu wel en er wordt stevig

doorontwikkeld. Daar groeien maatschappijen, die flink investeren en daarbij krachtig worden gesteund door hun overheden. Toch is het voor ons de moeite waard om de luchtvaart in Nederland een goede toekomst te geven, goed te positioneren. Niet ongebreideld, maar wij moeten ook niet alles kapot laten gaan wat voor de nationale economie van belang is. Wij mogen onze ogen niet sluiten voor dat risico. Ik zeg het wat cru, maar het is wel van belang. Ik wil nog één vergelijking maken. Binnen Europa groeit Aéroport Charles De Gaulle nog steeds. Daarvoor moeten wij ook de ogen openhouden. Wij willen dat Schiphol, ook in de alliantie, een belangrijke rol blijft spelen en dat het netwerk vanuit Nederland overeind blijft. Dan mag je niet je ogen sluiten voor de relatieve ontwikkelingen tussen de verschillende mainports en voor het kostenniveau. Ik ben wat lang van stof maar ik moest dit even kwijt, omdat ik niet kan verhelen dat het ook mij persoonlijk veel doet wat er in de sector gebeurt. Ik praat met mensen die voor maatregelen staan die niet alleen economisch maar ook sociaal, heel wat meebrengen. Men staat voor beslissingen die in de bedrijven heel wat teweegbrengen. Wij moeten bekijken hoe wij daarmee verder omgaan. Ik kan de Kamer melden dat het kabinet is gestart met een diepere analyse van de concurrentiepositie en naar het level playing field ten opzichte van de andere luchthavens in Europa. Daarbij zal nadrukkelijk ook worden gekeken naar de kostenverschillen tussen Schiphol en andere luchthavens. Kosten zijn opgebouwd uit vele componenten. Daarbij speelt inderdaad de vraag hoe het hier en in andere landen zit met de security. Ook kun je vragen wat de sector zelf kan. De heer De Rouwe noemde LVNL. Wij willen de analyse nu goed en grondig maken, opdat wij in elk geval bij het uitbrengen van de Luchtvaartnota ook met conclusies kunnen komen naar aanleiding van deze analyse. Wij moeten deze analyse doen. Als wij niets doen levert dat een veel te groot risico op, dus laten wij bekijken wat wij kunnen verbeteren.

De heer **Nicolai** (VVD): Wij hadden hiervoor een goed overleg, waarin ik zeer loyaal oppositie bedreef en het kabinet steunde in de lijn Alders, om het maar zo te zeggen. Dit zijn echter krokodillentranen. De minister gebruikt heel grote woorden voor de enorme zorgen die er zijn, van het leed van de individuele werknemer tot aan de hele mondiale ontwikkeling. Hij zegt precies de goede dingen: de andere luchthavens, ook heel direct bij ons betrokken luchthavens als Charles De Gaulle, groeien wel degelijk, ondanks de economische recessie. Er is een enorme terugloop bij Schiphol. De minister noemt precies de redenen waarom het zo ernstig is wat hier gebeurt. Terecht zegt hij op een vraag van de heer Cramer dat Schiphol geen regulier bedrijf is waarvan je kunt zeggen: het is een nieuwe situatie, de sterken winnen enzovoorts. Nee, dit is infrastructuur; cruciale infrastructuur. De minister zegt: het is zeer ernstig en wij gaan het nu nader bekijken. Het gaat heel hard en als je je positie kwijt bent, krijg je hem niet snel weer terug. De situatie gaat heel snel achteruit en de minister gaat er eens naar kijken. Nou, ik kan hem helpen. Van een paar dingen weten wij al dat ze echt niet goed zijn: de extra belasting, de kosten van Schiphol en de vliegtaks. Die is morgen af te schaffen. Dat helpt meteen en het is een enorme steun voor de ontwikkeling van de sector. Het zou ook enorm helpen om de veiligheidskosten meer voor rekening van het Rijk te laten komen. Zo zijn er meer dingen die dit kabinet onmiddellijk kan doen. En wat gaat het doen? Het kabinet gaat het bekijken. Ik gebruik niet snel grote woorden, maar ik vind dit hypocriet.

Minister **Eurlings**: Dat vind ik jammer. Wij zijn allerminst hypocriet en krokodillentranen zijn mij ook niet echt eigen. Wij nemen het heel serieus. Wij hebben er ook zelf de aanzet toe gegeven. Het wordt echt geen vlucht de ruimte in. De Luchtvaartnota komt over twee maanden uit. Dan liggen de conclusies er. Wij bekijken echt wat wij aan de situatie kunnen doen. Daarnaast moeten wij dieper kijken. Het is vaak moeilijk om echt te verge-

lijken hoe andere landen met bijvoorbeeld security-kosten omgaan. Ik ga hier niet alle maatregelen te vuur en te zwaard verdedigen, maar op Aéroport Charles De Gaulle is ook een soort tickettaks, alleen op een andere manier en met een ander volume. De vraag is hoe wij de delta met vergelijkbare luchthavens wegwerken, zodat Schiphol internationaal weer op een vergelijkbaar kostenniveau staat. Als dat gebeurt, heeft men weer nieuwe kansen, vooral omdat de reizigers het liefst via Schiphol vliegen. Dat is altijd de kracht geweest van Schiphol. Reizigers vinden Schiphol de beste luchthaven van de wereld. Het is aantrekkelijk om daar te zijn. Om die reden zijn wij er zo serieus mee bezig. Binnen twee maanden hoort de Kamer wat wij er verder van vinden en wat wij er verder aan gaan doen. Me dunkt, want het is hard nodig.

De brandstoftoeslag kwam in deze discussie ter sprake. Het is an sich logisch dat een soort brandstoftoeslag wordt doorberekend in tijden van hoge kerosine- en olieprijsen. Ook in andere sectoren, zoals het vrachtverkeer, bestaat vaak een component voor het doorberekenen van energiekosten. De brandstofprijs is erg onderhevig aan fluctuaties. Luchtvaartmaatschappijen proberen om die fluctuaties tegen te gaan door strategisch in te kopen, het «hedgen». Dat is het moeilijke van dit verhaal. De olieprijs kan sterk dalen, maar als je de kerosine langdurig hebt ingekocht voor een prijs die een jaar geleden heel gunstig was, kan dat nu snel een nadeel zijn. Dan zit je aan een prijs vast die intussen ongunstig is geworden. Daarom kan het van maatschappij tot maatschappij variëren hoe snel je de doorvertaling ziet van de olieprijsen in de ticketprijs of in de brandstoftoeslag. Dat is in die zin vervelend, dat het de prijs minder transparant maakt. Als je overigens vluchten van verschillende maatschappijen vergelijkt, is het nog maar de vraag in hoeverre elke maatschappij internationaal dezelfde definitie van de brandstoftoeslag hanteert, en of sommige internationale maatschappijen niet toch een gedeelte van die kosten weer in de standaard ticketprijs onderbrengen. Ik noem bijvoorbeeld de vluchten van een Nederlandse en een buitenlandse maatschappij op dezelfde bestemming. De brandstoftoeslag is bij ons hoger, maar het totaal van de kosten lager. Het is daarbij de vraag of de andere maatschappij de kosten misschien structureel versleutelt in de basisprijs. Dit maakt de prijzen moeilijk vergelijkbaar. Het probleem is vooral het «hedgen». Juist om de fluctuaties tegen te gaan en de bedrijfsoperatie stabiel te maken, koopt men vaak langdurig voor eenzelfde prijs in. Daardoor volgt het kostenplaatje dus niet zo snel als voor de individuele automobilist, die iedere dag aan de pomp merkt wat er op de wereldmarkt gebeurt.

De heer **Roemer** (SP): Dit is toch een beetje onbevredigend. Sinds 2004 zijn bij ons de toeslagen met een factor tussen 10 en 30 toegenomen. Dat is disproportioneel. Natuurlijk hebben meerdere bedrijfstakken te maken met een brandstofprijs die enorm fluctueert. Die bedrijven nemen dat allemaal gewoon in hun prijzen mee, zij houden rekening met dit soort bedrijfsrisico's. In dit geval wordt er een heel apart verhaal van gemaakt. De brandstoftoeslag wordt om andere belangen in stand gehouden. Dat moet de minister eigenlijk niet willen. Komt er een verbod op de brandstoftoeslag? Is de minister op zijn minst bereid om er onderzoek naar te doen hoe het allemaal gelopen is en wat ermee is gedaan? Dan kunnen wij in ieder geval daarna heel snel tot afschaffing komen.

De heer **Tang** (PvdA): Ik ben het volledig met de heer Roemer eens. Het is onbevredigend dat de minister zegt dat de toeslagen complex zijn. Dat is nu juist een van de problemen. Maak dat duidelijk. Ga op zijn minst in gesprek met de luchtvaartmaatschappijen. Vind een manier om duidelijk te maken hoe het in elkaar steekt. En kijk ook naar andere manieren. Is het bijvoorbeeld mogelijk dat een passagier kan kiezen? Bij een energiebedrijf kun je kiezen tussen een vast en een variabel tarief. Dan kies je óf voor

duidelijkheid óf voor de variabele, en daarmee wat onduidelijke, toeslag. Dan heeft de consument er tenminste zelf macht over en veel meer begrip voor.

Minister Eurlings: De consument heeft totale macht, want er is geen enkele overheid in het geciviliseerde deel van de wereld die mensen voorschrijft met welke maatschappij zij moeten vliegen. Ik vind dit een tamelijk theoretische discussie. Het fenomeen brandstoftoeslag is op een bepaald moment geïntroduceerd. De kwaadspreker zou kunnen denken dat daar iets dubbels achter zat. Het ticket blijft optisch heel goedkoop, maar als puntje bij paaltje komt, krijgt men een slag na. De regel is nu echter dat de totale prijs moet worden vermeld. Europa heeft de consument daarmee stevig geholpen. Of het nu in de brandstoftoeslag zit of in het ticket, als je gaat boeken vergelijk je gewoon wat je aan de kassa betaalt. En laten wij ook niet te negatief zijn. De prijzen van tickets zijn stevig gedaald. Ik zie weer aanbiedingen waarmee je voor een paar honderd euro over de oceaan vliegt. Dat was een jaar geleden wel anders. Men zit in deze sector op min-heel-veel-procent passagiers en het is nu één grote slag om de reiziger, met aanbieding na aanbieding. Ik zie geen reden om daarin met regels in te grijpen. Het is toch aan de markt. Of men het nu brandstoftoeslag noemt of ticketprijs, op de internetsite of bij het reisbureau zie je de totale prijs die je moet betalen, dankzij de Europese regelgeving hierover. Ik vind het daarom minder een discussiepunt dan het misschien een paar jaar geleden was. Toen kon je, als je kwaad zou willen denken, nog denken dat men de ticketprijs kunstmatig heel laag en aantrekkelijk hield voor de advertentie, terwijl je bij het boeken nog € 200 of € 300 moest bijbetalen. Dat speelt nu niet meer.

Ik hoop dat de Kamer er begrip voor heeft dat de markt zo werkt, dat maatschappijen vaak meerjarig hun kerosine kopen. Het fluctueert dus niet zo erg.

De heer De Rouwe (CDA): Volgens mij zijn wij het over één ding eens: het prijskaartje moet gelijk zijn aan de kassaprijs. Daarover hebben wij heel goede afspraken gemaakt. Ik kan de heer Roemer en de heer Tang volgen als het gaat om misbruik, in gevallen waarin het prijskaartje dus niet overeenkomt met de kassaprijs. Het kabinet heeft hierover al een aantal keer goede en duidelijke standpunten ingenomen. Het zou goed zijn als de minister nog eens nagaat, bijvoorbeeld bij de Consumentenautoriteit of bij consumentenorganisaties, in hoeverre de afspraken uit het verleden gehandhaafd worden. Ik heb het idee dat het nu vooral een kwestie is van beelden. Ik ben het met de heer Roemer eens dat wij het nu over de feiten moeten hebben. Als opnieuw blijkt dat er misbruik wordt gemaakt, dan moet de minister optreden. Daarover zijn wij het eens.

Minister Eurlings: Laten wij dat met elkaar afspreken. Ik stel voor dat ik dat contact leg en bekijk hoe de Europese regelgeving hierover wordt nageleefd, en dat ik de Kamer daar nader over bericht. Dat lijkt mij een prima lijn.

Op basis van de laatste prognoses loopt de LVNL in 2009 mogelijk tegen een tekort aan door het teruglopende aantal vliegbewegingen. Ook deze organisatie voelt dus de pijn van deze tijd. Vanzelfsprekend ben ik het overleg met de LVNL, maar bijvoorbeeld ook met de KLM, gestart om kostenreductie te realiseren om dit probleem zo klein mogelijk te maken. Verlaging van de tarieven op dit moment kan echter de problemen in de toekomst vergroten. De operatie van die organisatie wordt dan nog moeilijker. Het is nu nog te vroeg om op maatregelen vooruit te lopen, maar in het onderzoek naar de kosten zal ook deze component van het kostenplaatje nadrukkelijk worden bekeken. Tegen de heer Nicolai zeg ik nog dat het hier gaat over heel veel verschillende regelgeving en over heel veel verschillende departementen. Het is een hele kluit om in twee maanden

een beeld te krijgen van wat wij kunnen doen om het in beeld te brengen. Wij gaan er stevig tegenaan. De LVNL zal ook terugkomen in de conclusies van het onderzoek, maar ik vraag de aandacht van de Kamer voor het feit dat deze organisatie nu al tegen een tekort aan lijkt te gaan lopen. Er is een grens aan het verlagen van tarieven, want de continuïteit van de operatie is dan niet optimaal.

De heer Roemer vroeg naar de tarieven op de route Amsterdam-Paramaribo. De luchtverbinding met Suriname is sinds de onafhankelijkheid in 1975 een bron van kritiek en klachten. De tariefhoogte komt vaak ter sprake. Ik moest even terugdenken aan de recente luchtvaartconferentie in Willemstad. Bij dit soort verbindingen bestaat altijd een spanningsveld. Enerzijds is er het grote belang om het hele jaar door een continue lijn te hebben, waardoor bevolkingen die zo veel met elkaar hebben, elkaar het hele jaar door goed kunnen bereiken. Het gaat vaak om familiebanden en economische banden. Anderzijds heb je natuurlijk te maken met de seizoenen. Ook het verkeer tussen Nederland en Suriname heeft een sterk seizoensgebonden karakter. In bepaalde seizoenen is de reizigersstroom veel groter. De afgelopen jaren heeft de NMa op basis van de klachten onderzoek gedaan naar de tarieven voor vluchten naar Suriname. De NMa heeft tot op heden geen reden gezien om in te grijpen. De tarieven zijn hoog, maar worden door de NMa niet als onredelijk gezien. Er kan extra concurrentie komen, maar die ruimte wordt nu niet ingevuld. Je hebt bij zoiets altijd met twee landen te maken waarvoor de twee eerdergenoemde belangen een heel grote rol spelen; ik heb dat ook op de Antillen gemerkt. Een land kan zeggen dat het de zekerheid wil dat het het hele jaar door wordt aangevlogen. Een land als Frankrijk heeft overzeese gebieden waarmee een grote onderlinge afhankelijkheidsrelatie bestaat. Daar bestaat een soort servicecontract, waarmee men probeert om de dienstregeling het hele jaar door te garanderen. Deze situatie is natuurlijk niet helemaal vergelijkbaar, aangezien Suriname een onafhankelijk land is. De NMa heeft dus onderzoek gedaan en ziet geen reden om in te grijpen. Dat is op dit moment de stand van zaken.

De heer **Roemer** (SP): Dat laatste hoeft ook niet, als de minister er gewoon een open sky van maakt. Hij pleit daar nota bene zelf voor bij de Antilliaanse luchtvaart, maar bij Suriname ineens niet. Dat is zo inconsequent als het maar zijn kan. Er is alle reden om het nu te gaan doen. De voorgangster van de minister heeft gezegd dat zij het eerst even wil uitzoeken. Dat is nu gebeurd en de verbeteringen zijn niet of nauwelijks waarneembaar. De logische consequentie is, ook volgens de afspraak met het kabinet uit het voorjaar, dat wij nu een open sky maken. Het kan, want de overeenkomst die wij nu hebben kan binnen een jaar opgezegd worden. Dat is geen enkel probleem; het is allemaal uitgezocht en dat weet de minister ook. Wij kunnen dus een jaar nadat wij opgezegd hebben overgaan tot een volledige open sky.

Minister **Eurlings**: Wat ik hier betoog is extreem consistent met wat ik in Willemstad heb gezegd. Tegen de Antillen heb ik namelijk gezegd dat ik bij het interinsulaire verkeer in de Cariben voorstander ben van zo veel mogelijk openheid. Wij willen niet dat de verbinding tussen Bonaire en Curaçao straks een internationale verbinding wordt die drempels opwerpt voor de maatschappijen. Dan zouden de mensen daar op de blaren zitten van de nieuwe staatkundige verhouding. Ook zijn verschillende maatschappijen, bijvoorbeeld Insel Air en DAE, uit de Antillen zelf een sterke regionale speler aan het worden. Wij willen dat zij die kans kunnen grijpen, om de openheid in de regio zelf optimaal te houden. Ik heb ook gezegd dat het kabinet voor de verbinding tussen de Antillen en Nederland alle voor- en nadelen van een mogelijke open sky op een rij zetten. Dat doen wij, omdat wij voor zo veel mogelijk concurrentie zijn, maar wij ook willen voorkomen dat een paar «cherry pickers» in het topseizoen van

de vakantie de lucratieve markt tot zich nemen en er vervolgens geen maatschappij meer is die het hele jaar door op regelmatige basis vliegt. Ik heb de heer Roemer verteld wat binnen de huidige regeling de situatie is. Wat dus het enige verschil zou zijn in het kader van het stimuleren van concurrentie tussen een open-skysituatie en de huidige situatie, is dat bijvoorbeeld Lufthansa tussen Amsterdam en Paramaribo kan gaan vliegen. Lufthansa kan nu wel van Weeze naar Paramaribo als de maatschappij dat met Suriname afspreekt en Brussels Airlines kan van Brussel naar Paramaribo. In de praktijk blijkt dat de landsgrenzen voor mensen die willen gaan vliegen geen belemmering meer vormen, want mensen vliegen meer en meer vanuit het buitenland. Het is dus eigenlijk een relatief klein verschil, maar ik wil best nog een keer contact opnemen om te bekijken hoe de partners in Suriname hierover denken. Ik zal daarop terugkomen in de Kamer. Ik hecht er echter aan, te zeggen dat het sowieso een discussie is waarin twee landen eenzelfde conclusie zullen moeten trekken. Bij het trekken van die conclusie spelen twee argumenten een rol: er moet zo veel mogelijk concurrentie zijn en de verbinding moet het hele jaar door blijven bestaan. Nogmaals, ik wil nog een keer contact opnemen om te bekijken of de beelden veranderd zijn en ik zal de Kamer berichten naar aanleiding van dat contact.

De heer De Rouwe heeft een vraag gesteld over het effect van het luchtverkeersbeleid op de luchtsport. Volgens hem moet er ruimte blijven voor deze recreatieve benutting van het luchtruim. De regering draagt de zweefvliegers een warm hart toe. Wij betreuren het dat in ieder geval één vliegclub besloten heeft om de activiteiten af te bouwen. Ik kan in alle ernst melden dat wij in goed overleg zijn met alle partijen in de sector, waaronder het KNVvL. Wij zullen de Kamer daarover zo snel mogelijk nader berichten. Wij voeren een constructief overleg, waarin wij samen bekijken hoe de zweefsport kan voortgaan.

De Kamer kent het goede nieuws over de geschillencommissie. De brief van 1 april aan de Kamer was voor BARIN en de Consumentenbond aanleiding om zelf het initiatief te nemen om met elkaar in gesprek te treden. Zij zijn gekomen met een resultaat waarmee ik blij ben. Het is een geschillencommissie op basis van zelfregulering, waar partijen zelf achter staan en zich aan committeren. Ik heb eerder tijdens het plenaire debat gezegd hoe moeilijk de weg via wetgeving is. Je kunt namelijk veel minder afdwingen op een duidelijke manier dan je zou denken. Als mensen meedenken en de sector er zelf voor gaat, kan het sneller. Ik zal wel zeer nauwkeurig kijken naar het plan van aanpak dat BARIN en de Consumentenbond na overleg met de Stichting Geschillencommissie aan mij hebben voorgelegd. Mijn ministerie zal immers helpen bij de opstart en de europeanisering van de geschillencommissie.

Als Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat is mijn eerste overweging dat de Nederlandse consument, de vertrekkende passagier van een Nederlandse luchthaven een snelle, goedkope en eenvoudige procedure wordt geboden om geschillen met luchtvaartmaatschappijen omtrent de naleving van de passagiersrechten op te lossen. Vervolgens moet aan alle consumenten, ongeacht nationaliteit en bestemming, bij vertrek een dergelijke oplossing worden geboden. Dat eerste moet meteen gerealiseerd worden; het laatste zal nog extra inspanningen vergen. Ik ben het daarom eens met de heer De Rouwe en de heer Tang. Dit is een belangrijke eerste stap, maar aangezien ik het een eerste stap noem, hebben wij wel degelijk de ambitie om het verder uit te bouwen. Ik wil benadrukken dat dit een erg belangrijk moment is.

De geschillencommissie zal, juist met het oog op doorgroei tot een volledig systeem, van meet af aan worden klaargestoomd om ook op Europees niveau te kunnen functioneren. Het doel is één loket voor alle burgers in Europa, ongeacht van waar men vertrekt. Al vlieg je dus als Nederlander van Athene naar Düsseldorf, als je vindt dat je in je recht bent geschaad, dan zou je dat in Nederland laagdrempelig kunnen

aankaarten. Daar moeten wij naartoe. Ik heb dat ook met Antonio Tajani besproken. Hij was op 24 oktober al hier. Hij was er erg enthousiast over en heeft niet onder stoelen of banken gestoken dat Nederland hierin vooroploopt. Hij heeft ook gezegd dat het voor hem een geloofwaardigheidskwestie is dat Europese richtlijnen goed kunnen worden afgedwongen door consumenten. Hij heeft dus zijn steun aan de geschillencommissie uitgesproken, maar ook aan onze drive om die te europeaniseren. Het moet een grotendeels zwevende organisatie worden, in die zin dat ik hoop dat het internet een grote rol zal spelen. In Nederland zal dat in elk geval zo zijn. Mensen kunnen de gegevens dan laagdrempelig vanuit huis opsturen. Ik heb de Kamer echter goed gehoord: als er ergens een vestiging moet komen, zullen wij daarvoor ons best doen. Dat spreekt vanzelf.

De heer **Roemer** (SP): Dit is een heel vaag, algemeen verhaal. Ik heb in mijn eerste betoog heel specifiek gezegd wat er volgens de intentieverklaring allemaal niet onder de geschillencommissie valt. Dat is ook bevestigd door het ministerie en door BARIN. Pakketreizen, vakantiereizigers en familiereizen vallen er niet onder. Een heleboel valt er niet onder. Wij kunnen een heel lang interruptiedebat houden, maar ik wil van de minister de bevestiging dat hij ervoor gaat zorgen dat het wél geregeld wordt. Ik stel ook voor om aan dit AO een schriftelijk overleg over dit specifieke onderwerp toe te voegen, zodat wij de minister feitelijke, gerichte vragen kunnen stellen. Dan krijgen wij het heel punctueel op papier en hoeft deze discussie hier niet in haar algemeenheid gevoerd te worden. Ik wil nu in elk geval de garantie van de minister dat de groepen waarvan ik zei dat zij niet onder de geschillencommissie luchtvaart gaan vallen, er wel onder gaan vallen.

Minister **Eurlings**: Laat ik eens proberen om de stemming weer een beetje in het debat te krijgen. In dit soort discussies leven vaak bepaalde beelden, die niet altijd terecht zijn. De geschillencommissie die de partijen zijn overeengekomen, zal geschillen met betrekking tot alle vluchten met als eerste plaats van vertrek een luchthaven in Nederland behandelen. Dus ook als een vlucht onderdeel is van een pakketreis. De Nederlandse consument wordt daarmee goed bediend. Beter nog zelfs dan de verordening van ons vraagt. De Nederlandse consument kan immers ook bij de geschillencommissie terecht over terugvluchten, bijvoorbeeld vanuit de Verenigde Staten naar Nederland, ook als deze vlucht wordt uitgevoerd door een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij. Een dergelijke situatie valt echter niet onder de verordening. Omdat zij dus toch wordt behandeld, vind ik dat er geen sprake is van een uitgekledde geschillencommissie. Integendeel, ik vind het een heel goede aanzet en ik denk dat heel veel reizigers hiervan gaan profiteren. Ik heb een aantal van de discussies meegemaakt. Wij beginnen iets nieuws, waarmee wij in Europa vooroplopen. Dan speelt ook de kwestie van het level playing field: hoe gaat het straks met Brussel, waar dit niet bestaat? Ik heb er heel veel waardering voor dat de sector zelf, samen met BARIN en de KLM, gewoon heeft gezegd: wij gaan het doen. Ik ben er echt enthousiast over en ik kan de zorg van de heer Roemer wegnemen. Ik maak korte metten met de speculaties dat bijvoorbeeld pakketreizen niet onder de geschillencommissie vallen. Die vallen er wel onder.

De heer **Roemer** (SP): Even voor de helderheid. Laten wij dan ook precies zijn: onder de geschillencommissie luchtvaart. En niet onder bijvoorbeeld de Geschillencommissie Reizen.

Minister **Eurlings**: Ik kijk op van de vraag. Ik dacht: welke andere geschillencommissie zullen wij er eens even bij kunnen halen? Ik kan de vraag met ja beantwoorden.

De heer **Roemer** (SP): Ik bedoelde bijvoorbeeld de Geschillencommissie Reizen.

Minister **Eurlings**: Het is de deze geschillencommissie waarover wij het nu hebben. What's in a name, maar ik heb het hier vandaag over één geschillencommissie.

De heer **Roemer** (SP): Ik verzoek bij dezen om op de procedurevergadering een schriftelijk overleg over dit onderwerp te organiseren.

De **voorzitter**: Daar gaan wij zelf over. Het is genoteerd.

Minister **Eurlings**: Ik ga in sneltreinvaart verder. De consument zou niet aan bewijslast kunnen komen, zo vreest de heer Roemer. De bewijslast ligt niet bij de passagier, maar bij de luchtvaartmaatschappij. De geschillencommissie zal de bewijzen van de airline moeten valideren. Bij de analyse kan de geschillencommissie per casus een beroep doen op, ook externe, experts. Ook daarbij is de consument dus weer koning. Hoe gaan wij om met de informatie van EUclaim? Het is de vraag in hoeverre dat nodig zal zijn. Wij zijn ernaar aan het kijken. Zoals ik heb aangegeven in de brief van juni ben ik voornemens om sowieso periodiek te rapporteren omtrent het nalevingsgedrag van de luchtvaartmaatschappijen aangaande de passagiersrechten. Rapportages worden opgesteld aan de hand van bij de inspectie binnengekomen klachten. Dat zal sowieso gebeuren, maar het wordt dus nog verder bekeken. De heer Roemer en anderen vroegen naar de ArkeFly-casus. Ik heb ook de televisie-uitzending erover gezien. Tijdens de begrotingsbehandeling in december 2008 heb ik de Kamer toegezegd, de inspectie bij uitzondering specifiek onderzoek te laten doen naar deze casus. De inspectie heeft een rapportage in basis gereed, maar wil nog nader bekijken hoe er internationaal met de richtlijn wordt omgegaan, om ook dat onderdeel te laten zijn van de rapportage. De inspecteur-generaal, die hier overigens aan tafel zit, heeft herbevestigd dat er op zeer korte termijn conclusies zullen worden getrokken over deze zaak in relatie tot Europese regelgeving. De gang van zaken rond de parallelle Kaagbaan was inderdaad wat apart. Ondanks mijn herhaalde, dringende verzoek en de bestuurlijke afspraak heeft het college van gedeputeerde staten op 18 maart 2008 de procedure voor verlenging toch ingetrokken, waardoor de reservering in het streekplan Noord-Holland Zuid per 1 april 2008 is verlopen. Ik heb de commissaris van de Koningin, de heer Borghouts, aanvullende vragen gesteld over dat besluit, dat voor mij tamelijk onverwacht kwam. Ik heb de Kamer daarover op 23 juni per brief over geïnformeerd. Voor gedeputeerde staten was een verlenging van de streekplanreservering uiteindelijk alleen mogelijk onder de voorgestane benadering van de provincie: één baan erbij, één baan eraf. Ik zeg «uiteindelijk», want wij hadden in het begin afgesproken te verlengen zonder dat dit principe op tafel lag. Het kwam er dus op een gegeven moment bij. Ik zie het principe «één baan erbij, één baan eraf» wel degelijk als een van de opties, maar als wij breed gaan bekijken hoe wij het na 2020 zo goed mogelijk moeten doen, vooral voor de bewoners, kunnen wij ons er nu niet op vastleggen. Misschien komt er helemaal geen baan bij. Misschien gaat er een baan af en komt er een bij. Als wij ons daarop nu vastpinnen, doet dat geen recht aan dit moment, waarop wij in de startblokken staan om de lange termijn in beeld te brengen. Ik kon de garantie dus niet geven. Daarmee was er voor het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland, zoals men zei, onvoldoende zekerheid over de baanaanpassing en wilde men de streekplanreservering niet verlengen. Vervolgens heb ik de heer Borghouts om opheldering gevraagd ten aanzien van de door GS gemaakte risicoafweging, aangezien er in het beraad van het college aanvankelijk een meerderheid was voor verlenging van de reservering, die er daarna niet

meer was. De heer Borghouts heeft daarop laten weten dat ten behoeve van de afweging van de publieke belangen voor de mainportontwikkeling geenszins andere belangen – lees: privaatrechtelijke belangen – een rol zouden hebben gespeeld. Dat is wat mij door de heer Borghouts is gemeld. In deze officiële communicatie is mij het beeld officieel gegeven en is het daarmee duidelijk. Het Rijk heeft diens gevolg op 1 april de toezichtrol overgenomen, zodat wij in elk geval nog wel de afweging rond de parallelle Kaagbaan het komend jaar kunnen maken. Het zou gek zijn als je die jarenlang reserveert en besluitvorming onmogelijk maakt omdat je het laatste stukje reservering niet zou doen op het moment dat je al dan niet tot besluitvorming komt.

De heer **Tang** (PvdA): Misschien is te zien dat ik met enige scepsis op dit verhaal reageer, ook omdat het illustere duo Hooijmaijers en Borghouts erbij betrokken is. Het is altijd een verrassing wat er gebeurt als dat duo aan de gang gaat, maar het is aan de provinciale staten om dat op te pakken. De overeenkomst met Chipshol had toch gewoon openbaar moeten zijn, of niet? Het is toch goed gebruik dat zo'n overeenkomst gewoon openbaar is, als die de besluitvorming hier kan beïnvloeden?

Minister **Eurlings**: De heer Tang zegt het zelf: het is iets voor de provinciale staten. Ik kijk er erg voor uit om over de grenzen van mijn competentie te gaan reageren of regeren. De Kamer weet dat ik zelf erg aan openheid hecht en dus alles op tafel leg, zelfs als het alleen vertrouwelijk kan zoals met de HSL het geval was. Dat is echter zoals ik het hier probeer te doen. Ik kan niet oordelen over wat mensen in de provincie heeft bewogen om bepaalde afspraken niet openbaar te maken. Ik vind het ook een zaak van gedeputeerde staten en provinciale staten onderling. Ik heb wel doorgevraagd naar de overeenkomst waarover de geruchten rondgingen. Toen is mij officieel door de commissaris van de Koningin gezegd dat het echt geen enkele rol heeft gespeeld. Als mij dat wordt gezegd, moet ik dat beeld gewoon overnemen en moet ik accepteren dat dit het uitdrukkelijke beeld is; een uitspraak van het college van GS. Mochten mensen daarover anders denken, dan is dat iets voor de provinciale democratie.

Kan de parallelle Kaagbaan op zich überhaupt wel parallel starten, gelet op de discussie? Bij de nadere inkadering en de positionering van het reserveringsgebied is uitgegaan van de voorschriften voor onafhankelijk baangebruik, dus onafhankelijk van elkaar, waarbij een separatieafstand van 1035 meter tussen beide Kaagbanen is aangehouden. Het antwoord is dus: ja, dat kan. Het experiment parallel starten is stopgezet in de zomer. Wat gebeurt er nu met betrekking tot deze problematiek? De eerste stap in de oplossing van de problematiek van parallel starten, te weten het testen van de routes met extra verkeer vanaf de Zwanenburgbaan, is inderdaad in de zomer stopgezet. Dit vanwege het gunstige technische verloop van de proef en de grote overlast voor de bevolking van Amsterdam en omgeving. Op dit moment is een tweede stap in uitvoering: het toepassen van parallel starten onder strikte zichtcondities, langzaam uitbreidend naar parallel starten onder meer weersomstandigheden. Tegelijkertijd is versneld de optimalisatie van de parallel-startenroute ingezet, waarbij met behulp van de CROS met bewoners en bestuurders uit het gebied wordt gekeken naar optimalisatie van de routes uit het oogpunt van hinderbeperking. Voor de zomer zal meer bekend zijn uit het onderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen ter vermindering van de hinder. Ik heb het met name over de hinder in Zwanenburg, Badhoevedorp en Amsterdam-West. Dit is de stand van zaken. De tweede stap is daarmee nu in uitvoering.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij zullen hierover kennelijk na de zomer een brief krijgen, maar mag ik ervan uitgaan dat de hinder in Amsterdam-

West, Zwanenburg en Badhoevedorp gewoon tot nul wordt teruggebracht ten opzichte van de oude situatie?

Minister **Eurlings**: Ik kan zo niet toezeggen dat die tot nul wordt teruggebracht. Op het moment dat nader in beeld is wat bijvoorbeeld met de routing kan, zal ik de Kamer daarover berichten in een schrijven: wat is mogelijk en wat zijn de te verwachten effecten? Dat lijkt mij de meest zuivere manier.

Uit de vorige handhavingsrapportage blijkt dat er geen boetes aan foutvliegers zijn opgelegd. De heer De Rouwe vroeg daar met name naar. De Inspectie Verkeer en Waterstaat hanteert als procedure dat luchtvaartmaatschappijen eerst een waarschuwingsbrief ontvangen. Zij doet dat omdat de praktijk uitwijst dat zo'n brief tot nu toe voldoende effectief is geweest om herhaling van de overtredingen door de betreffende luchtvaartmaatschappijen te voorkomen. De directeur-generaal bevestigt dat. Men voelt dat dus wel behoorlijk aan. Mocht een van de aangeschreven luchtvaartmaatschappijen binnen een periode van een jaar toch nog een tweede keer in de fout gaan, dan volgt in principe de boete. Kijkend naar de jaarlijkse hoeveelheid vluchten van maatschappijen die Nederland aanvliegen en naar het feit dat de eerste waarschuwing goed werkt, zie je dat maatschappijen zich er bij veel vluchten daarna wel aan houden. Wij vinden de maatregel dus op zich effectief. Tot nu toe heeft zich trouwens nog geen geval van recidive voorgedaan. Het is nog niet één keer voorgekomen dat een maatschappij na een waarschuwing in datzelfde jaar alsnog in de fout ging. Er is één geval bekend rond Maastricht. Aan deze luchtvaartmaatschappij is toen een last onder dwangsom opgelegd. Het was een enigszins afwijkende situatie. Het gewone beeld, ook rondom Schiphol, is echter dat recidive niet voorkomt en dat de waarschuwing dus werkt.

De aanbeveling van de commissie ROL over de integratie van airside en landside. Er wordt hard gewerkt aan een Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de mainport en voor de regio. In het najaar van 2008 is het plan van aanpak aan de Kamer toegezonden. In de structuurvisie zal het kabinet een ruimtelijk-economische visie voor de langere termijn geven op de luchthavenontwikkeling rond Schiphol. Het is onderdeel van het kabinetsprogramma Randstad Urgent, met projecten als OV SAAL, de Schaalsprong Almere 2030 en de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer. De luchthavenontwikkeling is hoe dan ook een belangrijk onderdeel van de bredere gebiedsontwikkeling, waarin ontwikkelingen van de luchtvaart aan de airside, en ontwikkelingen van de regio aan de landside echt gekoppeld moeten gaan worden.

Ik zal overigens de heer Alders bij zijn adviezen voor de rol van de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad in het kader van een nationale capaciteitsvraag nadrukkelijk vragen om aandacht voor de regionale ruimtelijk-economische context, zodat ook daarbinnen breder wordt gekeken dan alleen naar de luchtvaart.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Er is al veel besproken. Ik zal het alleen hebben over de leerprestaties van de kinderen in de omgeving van Schiphol. Daarover zijn mij twee vragen gesteld. De leerprestaties zijn natuurlijk in het kader van de discussie over de luchthaven voor de toekomst van onze kinderen hartstikke belangrijk. Ik heb dat ook in mijn brief van 3 juli 2008 geschreven. In ben daarin ingegaan op de gevolgen van het vliegtuiglawaai op de leerprestaties van kinderen, vooral op basisscholen. Uit een Europees range-onderzoek, waaraan ook het RIVM heeft deelgenomen, blijkt dat rond de luchthaven bij een relatief klein, maar niet te verwaarlozen, deel van de kinderen de leerprestaties worden beïnvloed door geluidshinder, veroorzaakt door vliegverkeer. Wij moeten dat dus serieus nemen. De gevonden relatie is op zich zwak, maar niet te verwaarlozen. Ik heb in mijn brief geschreven dat ik van mening ben dat alle gege-

vens over dit probleem op zich wel bekend zijn. Het is echter wel zinvol om alle onderzoeken nog eens goed bij elkaar te zetten, want het zijn verschillende onderzoeken. De bestaande onderzoeken moeten beter worden gebundeld en inzichtelijk worden gemaakt voor de bevolking, want de mensen willen begrijpen wat er nu precies aan de hand is. Ik kom daarmee bij de vraag van de heer De Rouwe. Onderzoek is mooi, maar de lokale bevolking moet weten dat er ook maatregelen getroffen worden. Wij nemen die maatregelen zeker, maar in het kader van het bredere reguliere programma voor geluidsisolatie.

In antwoord aan de heer Vendrik kan ik melden dat wij reeds één zeer hoog belaste school geïsoleerd hebben. Tot 2011 zullen nog 15 scholen volgen, waaronder een basisschool. Dat zijn scholen waarbij de geluidsbelasting 60 dB(A) of meer is. De heer Vendrik had het over een proefschrift van mevrouw Elise van Kempen. Zij heeft in haar onderzoek 50 dB(A) als basis genomen. Dat is nu de verwarring. Volgens ons beleid gaan wij isoleren bij 60 dB(A) of hoger. De 100 scholen waarover de heer Vendrik spreekt, zitten eigenlijk beneden de norm waarbij wij isoleren. Een geluidsbelasting van 50 dB(A) komt in het land vreselijk veel voor. Dat is dus een beperkte geluidsoverlast. Wij beginnen te isoleren bij 60 dB(A) en wij zullen ervoor zorgen dat alle scholen waarover ik zojuist sprak rond 2011 geïsoleerd zijn, zodat wij in ieder geval de belangrijkste maatregelen hebben genomen om de situatie zo snel mogelijk te verbeteren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Snap ik het nu goed? Als je uitgaat van de norm van 60 dB(A), zijn er in de regio Schiphol 16 scholen die helaas te maken hebben met geluidshinder en in 2011 zijn al deze scholen gesaneerd.

Minister **Cramer**: Correct.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Op de geschillencommissie zal ik verder niet meer ingaan, omdat wij nog een schriftelijk overleg gaan plannen om de details goed af te stemmen. De minister was op een aantal fronten helder in zijn beantwoording, maar die beantwoording was wel strijdig met wat er op papier stond. Ik ga er echter vanuit dat ik uit mag gaan van hetgeen de minister hier uitspreekt. Daarover ben ik tevreden en op de overige details zullen wij in het schriftelijk overleg zeker nog terugkomen. Wat heeft de minister nu precies toegezegd over de brandstoftoeslagen? Heeft hij een bepaalde termijn toegezegd voor een onderzoek? Gaat hij er nog iets mee doen? Kan hij er specifieker over zijn of hij er nog iets mee gaat doen en, zo ja, wanneer de Kamer iets kan verwachten? Ik verschil echt van mening met de minister over de open sky naar Suriname. Ik vind het erg jammer dat juist deze minister op de rem gaat staan. Ik kan niet anders dan de Kamer hierover om een uitspraak te vragen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Allereerst dank ik de ministers voor hun beantwoording. Die vind ik ruim voldoende. Ik ben blij met de urgentie voor de concurrentiepositie. Ik kan mij deels aansluiten bij hetgeen de VVD erover heeft gezegd, maar de minister heeft duidelijk aangekondigd om op korte termijn met een grondige analyse te komen om te bekijken wat er gedaan kan worden om de kosten te beperken. Wat ons betreft heeft hij daarvoor alle ruimte.

De minister heeft gezegd dat hij nog in gesprek is over de KNVvL. Ik wacht dat even af. Ik geef hem mijn vertrouwen en ik reken erop dat hij ons op de hoogte houdt. Datzelfde geldt voor de brandstofprijzen. Ik heb begrepen dat er een inventarisatie komt van wat er klopt aan de denkbeelden en dat de Kamer daarover geïnformeerd wordt. Het is goed om

een termijn af te spreken. De heer Roemer fluistert mij dat heel terecht in. Verder ben ik blij met de beantwoording.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen voor de beantwoording. Ik vind het jammer dat er geen echte duidelijkheid is gekomen over de parallelle Kaagbaan. Ik ga er echter vanuit dat er meer duidelijkheid komt bij de bespreking van de Luchtvaartnota in relatie met de toekomst van de luchtvaart als geheel en Schiphol in het bijzonder.

Ik hecht buitengewoon aan een toezegging van de minister over de scenario's in aanloop naar de Luchtvaartnota. Wij moeten daarop goed zicht hebben, met een geactualiseerd scenario waarin de verschillende door mij genoemde onderdelen terugkomen. Wij moeten er rekening mee houden dat het misschien in de luchtvaart als geheel wel minder zal gaan. Het is noodzakelijk dat de overheid de verschillende scenario's in beeld brengt.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording. Wat betreft de scenario's sluit ik mij aan bij de heer Cramer. Ik ken de scenario's; ik heb ze in een ver verleden zelf opgesteld. Zij zijn intussen wat verouderd, dus het is misschien goed om de nieuwe ontwikkelingen ook mee te nemen. Ook scenario's kunnen verouderen, mijnheer Vendrik.

Ik dank de minister voor de toezeggingen over brandstof toeslagen en over Suriname. Wij zetten de discussie daarover graag voort. De heer De Rouwe maakte een opmerking over de positie van de luchtvaartsector. Ik denk dat er reden is om te kijken naar een situatie waarin de kosten omhooggaan op het moment dat het aantal vliegbewegingen omlaaggaat. Dat is onhandig, omdat in een slechte tijd juist de kosten omhooggaan. De minister mag daar zeker naar kijken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik kom nog even terug op de kwestie van de scholen. In het kader van de crisisbestrijding bekijkt het kabinet of allerlei uitgaven naar voren gehaald kunnen worden. Zou de minister bereid zijn om bijvoorbeeld de bouwsector snel aan de gang te krijgen? Dat lijkt mij nou perfect: zorgen dat in 2009 al die scholen geïsoleerd worden. Bekijk dat eens even. Mag dat mee in het lijstje van de minister van Financiën voor de «Green Deal»? Ik snap dat de regeling geldt vanaf 60 dB(A), maar mevrouw Van Kempen gaf in haar proefschrift aan dat er vanaf 50 dB(A) wel degelijk een probleem is. Dat betreft meerdere situaties dan alleen die in de omgeving van Schiphol, maar wat is dan de conclusie van de regering? Wat voor beleid hoort daarbij? Ik blijf benieuwd naar de kopgroep kerosineaccijns. Misschien heb ik dat onderdeel gemist omdat ik even bij de regeling van werkzaamheden moest zijn. Is het: hup, schop in de grond, ook in Europa, actie! Gaat de minister dat doen? En hoe zat het met dat superdividend? Is daarop al een antwoord gekomen?

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik vind het voorstel van de heer Vendrik over isolatie zeer zinvol. Hij vroeg wat wij kunnen doen om programma's op dat gebied te versnellen. Wij zullen er zeker rekening mee houden. Ik zei al dat 60 dB(A) de grens is waarboven wij isoleren. Zodra wij daaronder gaan zitten, zijn er vele, vele scholen meer die zouden moeten worden geïsoleerd. Dat zou niet alleen zijn vanwege de gevolgen van het vliegverkeer, maar ook vanwege het lawaai van wegen. Ik kan u zeggen dat 40% van de scholen wordt blootgesteld aan 50 dB(A), vooral door het wegverkeer. Dat is dus niet te doen. Bovendien is het een heel lage belasting en daarom niet relevant voor dit programma.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Namens mijn collega van Financiën ... Nee, ik zal het niet doen. De heer Vendrik zal toch echt met minister Bos over het superdividend moeten praten. Het zou mogelijkheden bieden als wij dat hier met z'n tweeën zouden kunnen regelen, maar er zijn duidelijke afspraken over wie eerstverantwoordelijk is.

Ik zal eerst de scenario's voor de groei behandelen. De heer Tang heeft gelijk: ook scenario's kunnen verouderen. Ik heb de grote range gegeven tussen de vier verschillende scenario's. Ook als de situatie iets verandert, is het beeld van Alders tot 2020 nog in het midden van die scenario's. Dat zal niet wezenlijk veranderen. Heel veel hangt af van de marktgroei. Het zou niet voor het eerst in de geschiedenis zijn dat de luchtvaart zal wegzakken. Er zal structureel vraag zijn naar groei, maar die groei zal afhangen van de praktijk. Wij moeten ervoor zorgen dat wij de randvoorwaarden creëren, opdat het nooit zo kan zijn dat de bewoners bij Schiphol niet hun nadrukkelijke grens hebben en houden, ook als de groei zoals verwacht optreedt. Daarom moeten wij ons wel voorbereiden op uitplaatsing.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat was niet helemaal mijn vraag.

Minister **Eurlings**: Nogmaals, een daling van de luchtvaart vind ik niet realistisch. Er is geen enkele studie die dat aantoonst. Het is bovendien geen lijn die wij in het coalitieakkoord als doel hebben gesteld. Het is voor onze economie namelijk van belang dat wij het netwerk overeind houden. Een bepaalde groei zal er moeten zijn en het is de algemene verwachting dat mensen na de economische moeilijkheden, als de economie weer gaat groeien, weer gaan reizen. Ik zie dus geen structureel krimpscenario voor de luchtvaart. De relatieve kostenpositie speelt daarbij natuurlijk wel een rol. Ik was zo verheugd toen de heer Vendrik aan het einde van zijn eerste termijn sprak over het belang van het level playing field. Hij haalde enkele andere sprekers aan. Vervolgens kwam hij echter met het idee om een soort van belastingkopgroep te gaan vormen met een paar Europese landen. Dan is het level playing field natuurlijk helemaal naar de donder, want dan gaan wij de verschillen met andere landen nog groter maken. Het kabinet streeft nu juist, ook in het kader van de ETS, naar een level playing field qua kosten met de ons omringende landen. Dat heeft de minister-president ook uitgesproken bij het Schipholdiner. Als er al sprake zou moeten zijn van extra taxatie in de toekomst, dan zou je dat op zijn minst in heel Europa moeten doen, om te voorkomen dat je het level playing field daar verder gaat verpesten.

Ik vind, net als de heer Roemer, dat de tarieven van vluchten naar Suriname hoog zijn. Ik wil hem echter op het hart drukken dat het geen heel simpele discussie is. Niet alleen omdat «it takes two to tango», maar ook omdat je, als liberalisatie iets toevoegt, «cherrypicking» kunt krijgen. Dat is een risico. Ik heb echter toegezegd dat ik contact opneem met mijn Surinaamse ambtgenoot en dat ik de Kamer naar aanleiding van dat contact nader zal berichten. Ik zal proberen om dat niet al te lang te laten duren. Ik kom daarop vrij snel in de Kamer terug.

Over de brandstof heb ik gezegd dat in verschillende landen nogal verschillend wordt gedacht over wat in brandstoftoeslag wordt gestopt en wat men versleutelt in de ticketprijzen. Ik heb echter ook gezegd dat dit allemaal niet meer zo relevant is als je één prijs ziet, die echt de prijs is die je aan de kassa moet betalen. Het komt er nu inderdaad wel op aan hoe de verordening wordt nageleefd in relatie tot de brandstoftoeslag. Wordt dat inderdaad zo gedaan als Europa vraagt? Ik zal de Consumentenautoriteit vragen om hier nadrukkelijk naar te kijken. Ik weet niet hoe lang de Consumentenautoriteit erover gaat doen, maar ik zeg toe dat ik de Kamer schriftelijk zal laten weten welke termijn ik ongeveer in gedachten heb, als ik het contact heb gelegd en daar een beeld van heb. Het zou nu een slag in de lucht zijn.

Het punt van de parallelle Kaagbaan wordt nu meegenomen in de lange-termijnverkenning. Van de invloed van de commissie ROL proberen wij een beeld te creëren in april, als de Luchtvaartnota naar buiten komt. Aan het eind van het jaar komt de structuurvisie voor de langere termijn. Dan moet in beeld zijn of wij naar een parallelle Kaagbaan gaan of niet.

Toezeggingen

- Over de ontwikkelingen ten aanzien van het parallel starten zal de Kamer te zijner tijd worden geïnformeerd.
- De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar de Arkefly-zaak.
- Over de mogelijkheden tot herziening van het luchtvaartverdrag met Suriname t.b.v. een volledige open sky zal de Kamer nader worden geïnformeerd.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer nader informeren over het gesprek met de sector over de brandstoftoeslagen en de mate waarin die passen binnen de Europese afspraken.
- De Luchtvaartnota komt naar verwachting in april 2009 naar de Kamer (was februari 2009).
- De regering zal de Kamer rond de zomer van 2009 informeren over het advies van de Alderstafel ten aanzien van de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad.
- De Kamer kan in het najaar van 2009 de conceptexperimenterregeling tegemoet zien;
- Vóór het zomerreces van 2009 wordt de Kamer geïnformeerd over de spelregels voor de aantalsnormen en de actualisatie.
- De Kamer zal in de loop van 2009 worden geïnformeerd over de wijze waarop de grenzen wettelijk kunnen worden verankerd. Conform de eerdere toezegging zal een eerste outline van de wettelijke verankering worden opgenomen in de Luchtvaartnota.

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