

Vergaderjaar 2009–2010

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 16**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 13 november 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 8 oktober 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. 29 juni 2009 met de Voorhang Ontwerp Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad (31 936, nr. 2);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 september 2009 met de antwoorden op nadere vragen (31 936, nr. 4) van de commissie inzake de Luchtvaartnota (31 936, nr. 7);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 oktober 2009 met het Onderwerp Besluitvorming over aanwijzing Lelystad (31 936, nr. 9).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Cramer, De Rouwe, Roemer, Meeuwis, Boelhouwer, Vendrik en Jager,

en minister Eurlings en minister Cramer, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Hartelijk welkom. Wij hebben één uur voor dit overleg. De spreektijd is dan ook drie minuten per fractie.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De situatie vandaag is wezenlijk anders dan die tijdens het besluit over de verlenging van de startbaan van Lelystad in de PKB (planologische kernbeslissing). De omvang van de luchtvaart is fors gedaald en de heer Alders heeft laten weten, voor een verdere uitbreiding van het aantal vluchten de voorkeur te geven aan Eindhoven. Vanuit dat perspectief beoordeelt de ChristenUnie de plannen voor de uitbreiding van luchthaven Lelystad. De aanwijzing gaat uit van een groot aantal, 2000, nieuwe banen. Nu stelt Ecorys dat dit aantal banen veel lager zal zijn. De minister heeft aangegeven dat het rapport nog niet is afgerond, maar het rapport is al wel openbaar gemaakt door Flevoland. Het is relevant welke conclusie de minister vandaag trekt uit de gegevens die zijn gepresenteerd. Onduidelijk is of de route linksom – ingewijden weten wat wij daarmee bedoelen: de route die niet gaat over de Oostvaardersplassen – nu een keiharde eis of het uitgangspunt wordt. Is de route over de Oostvaardersplassen nu definitief van tafel? Of komt deze toch weer terug als straks blijkt dat er onaanvaardbare overlast ontstaat door de route linksom? Het is ook opvallend dat de minister nu ineens spreekt over de ADC-toets. Waarom heeft hij deze verplichte toets niet uitgevoerd?

Gezien de ervaring met dubbelbesluiten vraag ik de minister waarom de besluiten over de noodzakelijke verruiming van de geluidszone van Lelystad en de verdere verruiming niet aan de Kamer worden voorgelegd op het moment dat wordt besloten over een baanverlenging.

De groeiscenario's voor de luchtvaart zijn bepalend in de discussie over het uitplaatsen van verkeer naar de nationale luchthavens. Ik heb samen met collega Tang een motie ingediend (29 665, nr. 123), waarin wordt gevraagd om onderbouwde geactualiseerde groeiprognoses uit te werken. Er is gevraagd naar geactualiseerde groeiprognoses die rekening houden met de effecten van de crisis en met de effecten voor de groei van ingrijpende factoren die de afgelopen jaren zijn gewijzigd. Op dat punt is deze motie volgens mij niet uitgevoerd. SEO (Stichting Economisch Onderzoek) rekent namelijk alleen met het hoogste groeiscenario, terwijl ik om verschillende scenario's heb gevraagd. In de onderzoeksopdracht stond de vraag centraal of het risico wordt gelopen dat zich in 2020 capaciteitstekorten voordoen. Risico's zijn er echter altijd. De vraag van mij was niet om met het meest extreme scenario te rekenen, maar met het meest realistische. Er is alleen gekeken naar de gewijzigde economische omstandigheden, maar de motie ging ook over de hogere olieprijs, de effecten van het emissiehandelssysteem, nieuwe hubs in het Midden-Oosten en een steeds beter net van hogesnelheidstreinen in Europa. Dat laatste is natuurlijk het allerbelangrijkste.

De minister heeft de heer Alders gevraagd om naar de gevolgen van de crisis te kijken. Ook de heer Alders stelt dat er sinds 2000 geen groei meer is in het aantal vliegbewegingen. Waarom gaat het scenario dan toch uit van zo'n forse groei? Zelfs in het middenscenario duurt het in mijn berekening tot 2022 voordat uitplaatsing aan de orde zou zijn. Alders gebruikt bovendien erg simpele scenario's, zonder een verdere onderbouwing. Ook geeft hij geen enkele analyse van de factoren die worden genoemd in

mijn motie. Hij zegt verder niets over de gevolgen van de te nemen klimaatmaatregelen. Ik krijg dan ook graag een harde toezegging van de minister dat hij mijn motie alsnog uit gaat voeren en dus ook die andere scenario's gaat bekijken. Nogmaals, dank dat dit is uitgevoerd, maar dit voedt wel mijn wens om de andere scenario's ook uitgewerkt te zien.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dat was exact drie minuten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat zal ik ook proberen. Alles wat ik niet kwijt kan, zal ik wel op mijn hyves zetten. Dan kan minister Eurlings dat nog eens nalezen. Ik zie namelijk dat hij op dat gebied altijd erg actief is. Mevrouw Cramer is dat misschien ook wel.

Voorzitter. De CDA-fractie is altijd voorstander geweest van een zelfstandige ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Daarom is het ook goed dat het kabinet voornemens is om binnenkort een besluit te nemen. Wij kunnen dat volledig onderschrijven, maar wij hebben daar wel een aantal kritische vragen bij. Ik wil eerst vragen om duidelijkheid over de alternatieve locaties in Flevoland, die altijd nog rondzweven. Ik doel dan op bijvoorbeeld Dronten en Zeewolde. Ik zie nog steeds in rapporten dat er op dat punt verkenningen uitgevoerd worden en dat Alders het nodig vindt om die locaties te onderzoeken. De CDA-fractie zou een bijdrage willen leveren aan het verminderen van onnodig werk dat wordt verricht door ambtenaren. Wat ons betreft, zou er een streep gezet moeten worden door het verder kijken naar al die alternatieve locaties. Wij vinden dat het uitgangspunt moet zijn dat wij met luchthaven Lelystad verder gaan. Ik denk dat het voor het bedrijfsleven en omwonenden niet goed is om de overige locaties in de lucht te houden. Ik krijg hierop graag een reactie van beide ministers.

Wij hebben nog enkele vragen over het effect van de fasering in de praktijk. Is de eerste fase voldoende om op kleine schaal te groeien? Zijn de marktpartijen in deze eerste fase beschikbaar om bijvoorbeeld lijndienstvluchten aan te bieden? Vreest de minister niet dat hij met deze fasering juist extra onzekerheid voor de toekomst schept in plaats van deze weg te nemen met het aanwijzingsbesluit waar de regio al jaren op wacht? In de brief van 6 oktober schrijft de minister dat Schiphol bij zal dragen aan een beperkte verkeersleiding. Hoe ziet die beperkte verkeersleiding er dan precies uit? Bestaat die eigenlijk wel? Wanneer komt die dan concreet? De minister gaat toch over de luchtverkeersleiding en niet Schiphol zelf? Is de minister daarom bereid om in samenwerking met de regio tot een versnelling en concretisering op dit punt te komen?

Ook over het tijdstip van de baanverlenging is mijn fractie kritisch. Wij begrijpen dat de minister geen datum kan noemen, maar wij verzoeken hem om duidelijke afspraken te maken met Schiphol over de voorwaarden waar precies aan voldaan zal moeten worden om een baanverlenging tijdig te kunnen voorbereiden. Ik benadruk hier het woord «tijdig». In de brief schrijft de minister dat een vroege baanverlenging mogelijk onvoorziene overlast tot gevolg zou kunnen hebben. Kan hij aangeven wat hij hier precies mee bedoelt?

Dan is er nog het punt rond de benadering van Lelystad door de lucht. Wij hebben natuurlijk te maken met Schiphol, een veel grotere luchthaven. Ik heb van tegenstanders gehoord dat er een tweede Schiphol zou komen in Lelystad. Volgens mij is dat schromelijk overdreven, maar beide luchthavens hebben wel invloed als het gaat om het luchtruim. De vraag blijft toch een beetje hangen wie dat gaat regelen. Is dat Schiphol, is dat de luchtverkeersleider of zijn dat de ministers? Ik krijg hierop graag een reactie.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het nemen van een nieuw aanwijzingsbesluit voor Lelystad vindt de SP-fractie op dit moment erg vreemd. Het besluit loopt namelijk vooruit op mogelijke besluiten die genomen

worden bij de Luchtvaartnota. Bij het bespreken van deze nota bepalen wij in hoeverre er vluchten van Schiphol naar andere luchthavens dienen te gaan en of wij dat überhaupt wel willen. Waarom zullen wij hierop vooruitlopen door nu al Lelystad geschikt te maken voor zakenvluchten? Als wij over enkele maanden besluiten dat het toch beter is om in Nederland bijvoorbeeld maar één overlastgebied te hebben in plaats van meerdere, dan zitten wij met een nutteloos besluit en verspilde investeringskosten. Ziet de minister dit risico ook? Hoeveel bedragen de kosten voor het verlengen van de startbaan en het opzetten van een luchtverkeersleiding? Een andere reden waarom het een vreemd besluit is, is de huidige economische tijd. De klappen van de crisis komen hard aan, ook bij de luchtvaart en dan zeker bij de zakenvluchten. Juist die vluchten waar de minister nu extra faciliteiten voor wil creëren, nemen fors af. Het is daarbij nog maar de vraag of dit een tijdelijke dip is. Waarom wil de minister meer faciliteiten voor minder vluchten? Het klinkt niet alleen als geldverspilling, want wat ons betreft, is het ook onwenselijk als wij nu een extra overlastgebied gaan creëren.

Het aantal ernstig gehinderde woningen rondom Lelystad zal ongeveer verdubbelen. De 20 KE-zone zal groter worden dan de PKB nu voorschrijft. Hoe rijmt de minister dit laatste met de opmerkingen dat het aanwijzingsbesluit binnen de PKB zal blijven?

De heer **Meeuwis** (VVD): Voorzitter. De VVD beoordeelt het voorliggende besluit positief. Dit is niet alleen een minister van een spa in de grond, maar hij blijkt ook de slag in de lucht te gaan maken. Ik denk echter wel dat een aantal kritische vragen op zijn plaats is. De ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland loopt, ondanks wat de vorige spreker daarover zei, op lange termijn – in ieder geval de volgende generatie – tegen een aantal door onszelf gestelde grenzen aan. Dat maakt het van groot belang om de slag in de lucht waar ik het net over had, nu te maken. De toekomst van de luchtvaart voor Nederland is aan de orde, met daarin passend regionale belangen en initiatieven.

Het voorhangontwerp aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad en de antwoorden die zijn geformuleerd in de brief van 6 oktober, geven een beeld dat wij wat Lelystad betreft op de goede weg zijn. Dat doet ons deugd. Ik heb de indruk, op basis van wat ik hoor, lees en zie, dat ook de burgers in Flevoland en Lelystad tevreden zijn met de mogelijkheden zoals die nu voor komen te liggen. Er worden hier meerdere vliegen in één klap geslagen: economische impulsen voor de polder en een stap in de richting van spreiding zoals door Alders is voorgesteld.

Ik heb op dit punt de volgende vragen. Hoe moeten wij de langetermijnontwikkeling van Lelystad zien in relatie tot de ontwikkeling van Schiphol, in eerste instantie binnen de groeicontouren en oplossingsrichting van Alders, maar in tweede instantie ook buiten die aangegeven ruimte? Met andere woorden, wat is de ontwikkeling van Lelystad als Schiphol uiteindelijk over 20, 30 of 35 jaar vol is? Ik geef toe dat dit een discussie is die moet worden gevoerd in het kader van de Luchtvaartnota, maar voor een besluit over Lelystad is het ook relevant.

De onderzoeken die door provincie en gemeenten zijn gedaan op het gebied van veiligheid, milieu en efficiencyeffecten, en met name het onderzoek naar de route over de Oostvaardersplassen, stellen dat er geen significante effecten zijn voor deze route. Kent de minister die onderzoeken? De conclusies die daaruit getrokken worden, wijken af van de conclusies die de commissie voor de m.e.r. uit vergelijkbare onderzoeksdoelstellingen trekt. Is de conclusie terecht dat het door de minister voorgestelde meest milieuvriendelijke alternatief feitelijk alleen onderbouwd is met de vaststelling dat er een initiatief is? Daarop zouden wij graag een antwoord hebben.

De minister stelt terecht voor dat een luchtverkeersleiding procedureel mogelijk moet worden gemaakt. In Nederland zijn er twee organisaties die

dat aanbieden: Defensie en de LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland). Ik heb begrepen – misschien is het onwetendheid, maar misschien ook niet – dat ook andere organisaties dergelijke diensten kunnen aanbieden. In Nederland ontbreekt mijns inziens de mogelijkheid om dit soort zaken te faciliteren. De vragen die daaruit volgen zijn dan of het zal worden toegestaan of waarom het niet toegestaan is of waarom de minister het niet wenselijk acht, dan wel op dit moment niet wenselijk acht, om alternatieve luchtverkeersleidingsclubs rechtstreeks hun diensten aan luchthavens aan te laten bieden. Is de minister van mening dat de luchtverkeersleiding in algemene zin een essentieel onderdeel is van onderhavig besluit? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe ziet de minister dit besluit dan, in samenhang met de vragen die ik hiervoor heb gesteld, indien de luchthaven Lelystad deze verkeersleiding niet georganiseerd zou kunnen krijgen en wat zou daar dan aan gedaan moeten worden?

De **voorzitter**: Ik heb het net niet gezegd, maar dit was uw eerste bijdrage in deze commissie. Het is al bijna natuurlijk dat u hier tussen deze heren zit. U past zeker binnen deze commissie, daar ben ik van overtuigd.

De heer **Meeuwis** (VVD): Bedoelt u dat als een compliment?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Er zijn commissies in dit huis waar dat niet geldt, maar hier wel.

De **voorzitter**: De voorzitter deelt in deze commissie alleen maar complimenten uit.

Ik geef nu het woord aan de heer Boelhouwer. Hij spreekt namens de fractie van de PvdA.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik zal eens kijken of ik ook een complimentje van de voorzitter kan krijgen.

De **voorzitter**: Als u zich ook aan uw drie minuten houdt, gaat dat lukken.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Het klinkt misschien een beetje raar, maar ik wil beginnen met te zeggen dat wij het nu over Lelystad hebben, maar dat deze voorhang onderdeel is van een veel grotere kijk op de luchtvaart in Nederland. Het feit dat dit kabinet erin geslaagd is om afspraken met Schiphol mogelijk te maken en voor het eerst een definitieve grens stelt – dit dankzij de commissie-Alders – is een enorme mijlpaal in de Nederlandse luchtvaartgeschiedenis en in de wijze waarop wij met bewoners om denken te gaan als het gaat om hinder en overlast. Feitelijk is het verhaal van Lelystad daar wel aan verbonden. Dat betekent dus ook dat, als wij nu niet zouden instemmen met deze voorhang, met dit besluit, daarmee het hele verhaal van Schiphol weer op losse schroeven komt te staan, met alle gevolgen van dien voor de bewoners daar. De PvdA stemt in met het voorstel zoals het voorligt, maar ik wil er nog wel een paar opmerkingen over maken.

Uit het rapport Hinderbeleving Lelystad Airport, een onderzoek dat door de luchthaven zelf is gedaan onder de bewoners, komt de belangrijke conclusie naar voren dat het van belang is om met de bewoners te communiceren. Dat is ook een van de dingen waar wij heel goed op moeten letten en die ik over het hoofd van deze vergadering aan de luchthaven zelf en aan de mensen die daarbij betrokken zijn in Lelystad mee zou willen geven.

Als wij nu vinden dat Lelystad feitelijk van start kan gaan, betekent dat ook dat er iets gedaan moet worden aan luchtverkeersleiding. Als wij dat nu niet doen, geef je ze eigenlijk een lege huls. Luchtverkeersleiding hoort er namelijk bij. Dat is een essentieel onderdeel om de eerste stap te kunnen zetten.

De ontwikkelingen van de luchtvaart blijven inderdaad achter. Het aantal vluchten is zeer laag, maar kijkend naar de toekomst en het doel om op de lange termijn zekerheid te geven aan alle betrokkenen in de regio, dus ook aan de inwoners van Amsterdam, is het onvermijdelijk dat wij nu deze stap zetten voor Lelystad. Dit is een stap op weg naar de ontwikkeling van een luchthaven die daadwerkelijk kan dienen als overflow van Schiphol, waardoor die grens in ieder geval vast ligt en vast blijft liggen.

De **voorzitter**: Dank u wel. En mijn complimenten. Ik geef nu het woord aan de heer Vendrik. Ik geef hem een compliment vooraf, omdat hij hier toch op tijd is, ondanks de drukte.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik had begrepen dat het vandaag filevrije dag is. Ik dacht daarom: ik ga even snel kijken op de site van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, want dit is de dag dat het wetsvoorstel over de kilometerheffing de lucht in gaat. Ik heb mij kapot gezocht, maar ik heb niets gevonden. Het wordt dus weer uitgesteld. Weer een gemiste kans. Als er ergens een schop de grond in moet, is het wel daar, minister van Verkeer.

Voorzitter. Het mag bekend verondersteld worden dat de fractie van GroenLinks niet zit te wachten op een verruiming, vergroting van vliegveld Lelystad. Ik zeg tegen de minister van VROM, die straks naar Kopenhagen gaat: als alles meezit zal de komende tien jaar de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart met 100% groeien. Een knappe boodschap als je in Kopenhagen iedereen in de wereld wilt bewegen om te komen tot minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit kabinet, deze minister, heeft dit probleempje nog op geen enkele manier opgelost. Ik zou dus zeggen: met alle enthousiaste verhalen over meer vliegen in Nederland moet je zeker in deze tijd wel heel erg oppassen.

Dan de timing. Wij hebben begrepen dat de heer Alders, die in breed overleg is met bewoners van Lelystad en Eindhoven, nog helemaal niet is uitgepraat. Ik vind het dan ook buitengewoon vreemd dat wij nu al een besluit zouden moeten nemen over deze ontwerp-aanwijzing.

Wij hebben al verschillende keren via de commissie aan de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd om te komen met realistische groeiscenario's en om aan het SEO een second opinion te vragen. De minister zegt dat hij aan die toezegging heeft voldaan door de heer Alders te vragen wat die groeiprognose is. Ik weet niet of dat een serieus antwoord is. Dit is een belangrijk onderdeel van de toekomst van de luchtvaart in Nederland. De groei van Schiphol was in de afgelopen zeven, acht jaar zo'n half procent per jaar. Toch gaan de heer Alders en dit kabinet uit van een groei in de komende jaren van 2%. Dat verdient nadere explicatie. Ik voel mij veel meer thuis bij de benadering die de minister van VROM koos toen het ging over bedrijventerreinen. Zij werkte toen met veel meer scenario's en met aannames. Dan kun je in bandbreedtes kijken wat er nodig is. Dat zou op het gebied van de luchtvaart ook moeten gebeuren, zodat wij niet uitgaan van de meest optimistische scenario's, met als automatische consequentie: overall meer vliegen, ook vanuit Lelystad, Eindhoven, Twente enzovoort. Ik wil gewoon een eerlijke prognose. Ik vraag de minister opnieuw om het SEO te vragen om een second opinion. Wat staat ons de komende tien jaar te wachten als het gaat om de markt voor vliegverkeer?

Dat willen wij eerst op tafel en dan praten wij nog wel eens verder over die aanwijzing. Ik moet zeggen dat in dat opzicht het besluit van Schiphol al een teken aan de wand is. Men ziet die groei ook helemaal inzakken en ziet geen enkele zakelijke reden om een landingsbaanverlenging in Lelystad te financieren. Men heeft dat tot nader order opgeschort. Waarom zou het kabinet daar dan op voorsorteren door een baanverlenging mogelijk te maken? Ook dat is een extra argument om het niet te doen.

Het goede nieuws in dit aanwijzingsbesluit is dat het kabinet er in ieder geval voor gekozen heeft om de route over de Oostvaardersplassen te schrappen. Dat lijkt mij verstandig, want de minister van VROM weet: ganzen houden niet vliegtuigen. De minister van Verkeer en Waterstaat hoort te weten dat vliegtuigen ook niet erg dol zijn op ganzen. Dat is dus winst. Maar nu wordt de pijn weer verlegd. Wij spreken dan over Zeewolde. Daar is volgens mij geen oplossing voor gevonden. Ik vraag het kabinet ook op dat punt om een reactie.

Ik doe dus een indringend pleidooi in de richting van het kabinet. Niemand zit te wachten op een baanverlenging in Lelystad en een verruiming van de geluidscontour daar. Eerst moeten wij de gesprekken met Alders afwachten en moeten er goede prognoses op tafel komen en dan praten wij nog wel eens verder over wat dat behelst voor Lelystad. Ik krijg hierop graag een reactie van de minister voor Verkeer en Waterstaat. Misschien moeten wij hem helpen door nu al vast aan te kondigen dat dat ook per motie kan. Maar als de minister goede antwoorden heeft, hoeft dat niet.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Dank voor de vragen en opmerkingen die de woordvoerders in eerste termijn hebben gesteld en gemaakt. Ik voel van een meerderheid toch steun voor het voorstel.

Ik wil het even uitsplitsen. Zoals u weet, loopt de discussie over Lelystad al heel erg lang. Het gaat dan om het echt mogelijk maken van het zakenverkeer. Vervolgens krijgen wij nog de discussie over het uitplaatsen van vluchten vanuit Schiphol. Als wij nu ineens een jarenlange procedure kapot zouden breken, zouden wij Alders minder mogelijk maken. Als wij hetgeen wij al jarenlang met Lelystad aan het doen zijn, gaan vervolmaken, betekent dat niet automatisch dat daarmee al de beslissing rond Alders genomen is.

De heer Alders kijkt naar meerdere scenario's. Hij bekijkt hoe, als de groei tegenvalt, de zaak verder zal lopen. Ik vraag indringende aandacht voor het volgende. Wat wij later gaan doen met Alders is niet anders dan de vraag beantwoorden hoe wij, als de markt op een gegeven moment weer groot is, in Nederland die markt gaan accommoderen. Ik zou zeggen dat wij dat op zo'n manier moeten doen dat er zo weinig mogelijk overlast is. Daarmee bereiden wij ons dus alleen voor op een mogelijke toekomstige situatie. De heer Alders heeft al aangegeven dat dat later in de tijd zal zijn. Ook dan is het relevant dat wij vooruit denken in plaats van dat wij, zoals vroeger het geval was, geconfronteerd worden met een situatie die wij niet meer in de hand hebben. Dan zijn uiteindelijk de omwonenden degenen die de rekening betalen. Dus ook al gaat de marktontwikkeling langzamer, het is toch belangrijk om te bedenken hoe wij ermee omgaan als de markt later een bepaalde grootte heeft bereikt.

Dan de vragen die zijn gesteld over het huidige voorstel. Moeten wij geen termijn geven waarop, later in het Alders-traject, Schiphol zou moeten gaan uitplaatsen? Ik voel wel wat voor de insteek van de heer De Rouwe, namelijk om toch bepaalde voorwaarden te stellen aan Schiphol om het zodoende iets preciezer te krijgen. Je zou daarbij kunnen denken aan de voorwaarde dat Schiphol gaat investeren als er zicht is op een oplossing voor de interferentie in het luchtruim bij verdere groei als bovendien de capaciteit op Schiphol voor 95% is gebruikt en als de ontwikkeling van Lelystad geen afbreuk doet aan de netwerkkwaliteit op Schiphol, als uit het Alders-traject blijkt dat deze locatie ook de beste locatie is. Je kunt dus een aantal sets van criteria maken, waarvan je kunt zeggen: als daaraan wordt voldaan, moet actief uit worden geplaatst. Wij zitten nog in dat traject. Ik heb er het volste vertrouwen in dat Schiphol ook zelf aan zo'n set van criteria wil gaan werken. Die discussie gaan wij later voeren in het kader van Alders.

Onder andere het CDA heeft gevraagd hoe het zit met onvoorziene overlast. Door de geluidsruijme op te knippen kan bescherming worden

geboden aan de omgeving, aangezien het voor groter verkeer bedoelde geluidsruim niet tijdelijk gebruikt mag worden voor ander verkeer. Wij zijn daar heel precies in, want wij willen voorkomen dat het op die manier uitwerkt. Anders zouden daar namelijk heel veel kleinere motorvliegtuigen kunnen komen in plaats van één Boeing 737. Het voordeel van het opknippen is dat de luchthaven zich, ondanks de tijdelijke economische terugval, toch alvast kan ontwikkelen tot een echte zakenluchthaven. Ik vind dat van belang en de regio staat daar ook bijna unisono achter, want het is een belangrijke economische kans voor Flevoland. Zie ook de ontwikkeling rond Almere. De heer Wim Meijer, de ambassadeur van het project, is van mening dat Lelystad Airport eigenlijk een van de grootste kansen, zo niet de grootste kans is op economische ontwikkeling in de polder zelf. Daarmee is Lelystad Airport ook voor Almere van evident belang. Zo vertaal ik zijn woorden. Als het economische tij weer aantrekt, kan de geluidsruimte behorend bij de baanverlenging die dan zal komen, benut worden zonder dat hiervoor weer nieuwe langdurige processen dienen plaats te vinden. Je voorkomt dus dat, zolang die baan niet verlengd is, de grotere geluidsruimte voor de grote 737's, de Transavia's van deze wereld, gebruikt wordt voor extreem veel zakenvliegtuigen. Maar op het moment dat die baanverlenging een feit is en de Transavia's kunnen gaan landen, kunnen wij die ruimte wel gaan gebruiken. Ik vind dit een handige manier om misbruik te voorkomen en tegelijkertijd bureaucratische rompslomp tegen te gaan.

Dan de luchtverkeersleiding. De exploitant heeft aangegeven dat voor de ontwikkeling tot zakenluchthaven ook op korte termijn een vorm van luchtverkeersleiding belangrijk is. Dat is een signaal dat ik ook vaak van Lelystad Airport heb gekregen. Officieel gaat het Rijk alleen over tot een luchtverkeersleiding als de veiligheid in het gedrang is. Als het om veiligheidswille moet, zetten wij dus die stap. Ik heb er echter begrip voor dat om bedrijfsmatige redenen Lelystad Airport toch tot een vorm van luchtverkeersleiding wil overgaan. Ik geef een voorbeeld. Als het mogelijk is om met minder goed zicht of in het donker te kunnen landen, geeft dat mogelijkheden om echt een goede zakenluchthaven te worden. Ik heb ervoor gekozen om – ondanks het feit dat het louter om veiligheids- termen, zoals wij die normaal hanteren, nog niet noodzakelijk is – een luchtverkeersleiding toch procedureel mogelijk te maken. Ik heb daarvoor van veel kanten in de Kamer steun gehoord. Natuurlijk is nog wel een voorwaarde dat de exploitant ook een sluitende businesscase maakt, maar dat is te doen gebruikelijk. Dat is echter voor het vervolgtraject. Ik vind het van belang dat Lelystad in de eerste doorgroei tot een zakenluchthaven, de mogelijkheid heeft om vol voor de exploitatie te gaan. Vandaar dat ik, anders dan anders, dat besluit op deze manier aan de Kamer voorleg.

Wat is dan een vorm van luchtverkeersleiding? Het gaat altijd om kosten en baten, want een luchtverkeersleiding is niet goedkoop. Daarom zou je, maar ik leg die keuze eerst bij de exploitant zelf neer, voor maatwerk kunnen kiezen, waarbij je niet elk uur van de week dat de luchthaven open is, een luchtverkeersleiding hoeft te hebben. Ik wil dus volop de ruimte geven om maatwerk te bieden. Maar als de luchtverkeersleiding aan staat, doe je dat niet half, maar doe je het goed. Men kan dan echter zelf kijken hoe ver men daarmee wil gaan. Daarbij speelt de exploitatievraag ook een rol. Wij moeten gewoon kijken hoe het zo efficiënt mogelijk kan. Ik wil daarbij alle ruimte geven aan de exploitant om dat optimaal in te vullen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik krijg nu toch wat meer moed dan ik tot op heden had als het gaat om die luchtverkeersleiding. U zei namelijk: als je het doet, moet je het goed doen. Toch bekruipt mij nu, als ik de brief lees en uw woorden hoor, het gevoel dat u voor een dubbeltje op de eerste rij wilt zitten. U zegt: wij willen een vorm van verkeersleiding en wij willen die procedureel mogelijk maken. Dat klinkt allemaal wel heel vaag. Kan de



minister duidelijk aangeven wat hij bedoelt met «luchtverkeersleiding», want een beetje luchtverkeersleiding bestaat nu eenmaal niet.

Minister **Eurlings**: Ik probeerde dat helder uit te leggen, want ik wil niet vaag zijn. Ik wil een luchtverkeersleiding procedureel mogelijk maken. Dit is een majeur moment, want dat was tot nu toe niet het geval en Lelystad kan daarmee vooruit. Tegelijkertijd moet je voorkomen dat de luchtverkeersleiding, zeker als er nog weinig verkeer is, heel erg doorslaat in de kosten en dat die bijvoorbeeld op de luchtverkeersleiding algemeen gaat drukken. KLM heeft hier samen met anderen zeer tegen geprotesteerd. Wij zijn er nu samen in geslaagd om de luchtverkeersstarieven op Schiphol te bevriezen voor vijf jaar en wij moeten voorkomen dat die hierdoor ineens weer gigantisch naar boven zouden schieten. Dan is de wereld namelijk echt te klein, dat verzeker ik u. Het moet dus op een efficiënte manier in een sluitende businesscase worden opgenomen. Wat ik probeer te zeggen, is: als die luchtverkeersleiding aan staat, staat die aan en dan is die gewoon goed. Punt uit. Ik wil echter aan de exploitant alle ruimte geven om zelf te beslissen hoeveel uren van de dag die luchtverkeersleiding aan staat. Ik ga dus niet verordineren: u zult de luchtverkeersleiding van begin tot eind moeten openstellen. Ik wil gewoon wat ruimte geven. Het is nog niet uitgekristalliseerd, omdat ik daar de komende tijd graag het gesprek met de exploitant over aanga. Ik kom daar dus nog op terug. Dit is echter een majeur punt. Ik heb begrepen dat dat in de regio ook zo wordt gezien. Aangezien het nu al zo piept en kraakt in de sector en duizenden banen op de tocht staan, moeten wij er wel voor oppassen dat het eind van het verhaal niet is dat er nog veel meer banen op de tocht komen te staan, omdat de tarieven in het hele land naar boven schieten. Wij moeten het dus op een beetje efficiënte manier met elkaar doen. De heer Meeuwis heeft gevraagd of wij niet andere providers in moeten schakelen. Ik snap die vraag, maar ik ben er geen voorstander van. Wij proberen juist onze luchtverkeersleiding, de LVNL, te internationaliseren. Wij willen de lappendeken in Europa kleiner maken. Wij willen over landsgrenzen heen één organisatie hebben die naadloos vliegen mogelijk maakt, dus zonder al die omwegen van nu. 10% economische winst en 10% milieuwinst zijn in no time te halen, als wij maar echt willen. Daar past minder versnippering bij in plaats van meer. Ik begrijp de vraag, maar ik probeer bij de LVNL een maximale flexibiliteit mogelijk te maken en daarmee een zo efficiënt en goedkoop mogelijk aanbod in Lelystad voor de exploitant.

De heer **Meeuwis** (VVD): Dat is uiteraard een goed en verstandig uitgangspunt als het gaat om de organisatie van de luchtverkeersleiding. De kern van mijn vraag had te maken met die kosten en die businesscase waar de minister over sprak. Die zijn bepalend voor de manier waarop de luchtverkeersleiding wordt ingericht. Daarbij kan het aanbod een rol spelen. Even los van wie de luchtverkeersleiding daadwerkelijk ter hand neemt, men heeft met dezelfde spelregels te maken als waarmee de LVNL of Defensie te maken heeft. In die zin doet dat geen afbreuk aan de verdere versnippering van het routesysteem dat wij in Europa hebben. De essentie van de vraag is waarom die andere aanbieders niet worden toegelaten, aangezien er een Europese richtlijn is waarin staat dat anderen het ook zouden moeten kunnen doen.

Minister **Eurlings**: Ik snap de vraagstelling, maar ik denk dat ik de zorg voor een groot gedeelte kan wegnemen. De tarieven van de LVNL behoren transparant te zijn. Wij hebben zelf recent gezien dat wij, als wij echt willen, in staat zijn om de tarieven te fixeren, ook in een krimpende markt. Dat is van belang om te voorkomen dat er op Schiphol duizenden banen verdwijnen. Ons probleem is dat wij minder lappendeken willen in plaats van meer, en dat wij in ons extreem kleine luchtruim heel snel interfe-

rentie hebben. Dat kan heel risicovol zijn. Wij moeten nog veel oplossen voordat wij definitief kunnen besluiten om op de huidige locatie door te gaan. Een punt daarbij is die interferentie met Schiphol. Daarbij past het niet om veel verschillende exploitanten te hebben. Je kunt wel zeggen dat je met protocollen dat gevaar kunt verminderen – dat klopt ook – maar het is echt veel beter om gewoon één organisatie verantwoordelijk te maken en zo te voorkomen dat vliegtuigen in elkaars baan terecht komen. Dat is ook een aanpak die bijna Europa-breed als dé aanpak wordt gezien. De Kamer mag wel van mij verwachten dat ik heel scherp toe zal zien op de tarieven en zal kijken of die echt wel zo laag zijn als mogelijk. Ik zal daar bovenop zitten. Met de nieuwe CFO zal worden gekeken hoe men ook binnen de LVNL de bedrijfsvoering verder kan rationaliseren. Paul Riemens, de nieuwe eerste man van LVNL, is daar heel goed mee bezig. Ik heb daar vertrouwen in en ik zit daar echt bovenop. Anders kan het gebeuren dat niet de maximale efficiëntie wordt gehaald. Past het in de PKB, zo is gevraagd. In 1993 is afgesproken dat de luchthaven Lelystad het zakelijke en kleinere verkeer dat niet essentieel was voor de mainportontwikkeling van Schiphol, kon overnemen. De lijn was dus dat Lelystad daar een rol in kan spelen. De lijn die Alders volgt, daarin heeft de heer Boelhouwer gelijk, is dat de omgeving van Schiphol heel nadrukkelijk beschermd moet worden. Dat is nieuw. Paul Tang, de vorige woordvoerder van de PvdA, heeft er een grote rol in gespeeld dat een gedeelte van de geluidswinst structureel winst is voor omwonenden. Dat is heel erg nieuw. Dat er een overloop zou kunnen zijn, is al heel oud staand beleid. Ik kan u zeggen dat de huidige aanvraag voor een zakenluchthaven voldoet aan zowel de contouren van de PKB als aan de inhoudelijke kern van de PKB. In die zin kan ik die zorg dus wegnemen. Waarom nemen wij nu al een besluit, zo vraagt de heer Vendrik. De laatste uitspraak van de Raad van State dateert al van 14 oktober 2007. Dat is twee jaar geleden. In die uitspraak heeft de Raad van State ons opgedragen om binnen twee jaar hierover een nieuw besluit te nemen, waarbij voor de periode tot er een nieuw besluit is, een voorlopige voorziening geldt die een capaciteit kent van ongeveer het gebruik van vandaag de dag. Wij lopen hiermee dus niet vooruit op de definitieve besluitvorming rond Alders, hoewel ik daar ook positief over ben. Wij moeten de zakenluchthaven Lelystad goed regulariseren en mogelijkheden creëren om als de tijd daar is, die baanverlenging mogelijk te maken. Ik zei al dat er sinds 1993 sprake is van de mogelijkheid dat vluchten van Schiphol door Lelystad worden overgenomen. Dit is dus beleid dat al een hele tijd loopt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Schiphol zelf gaat echter niet investeren. Waarom moet dit kabinet dan nu al een besluit nemen over baanverlenging? De minister kan dan wel verwijzen naar het bureaucratisch proces, maar feit is dat Schiphol zelf niet gaat investeren. U neemt dus een besluit waar niemand op zit te wachten. De omwonenden al helemaal niet.

Minister **Eurlings**: Dat laatste klopt volgens mij niet. Mijn beeld is dat de meerderheid in Flevoland er zeer voor is. U vergeet verder één woord, mijnheer Vendrik, voor de rest klopt uw opmerking: Schiphol wil nóg niet investeren. Schiphol zegt: wij gaan die baanverlenging doen, maar wij kijken wel op welk moment de markt ver genoeg is om ook richting ons bedrijf, Schiphol, te kunnen verdedigen dat wij die investering doen. U weet dat Schiphol gigantisch in de eigen organisatie snijdt. Ik vind dat prima en ik complimenteer Jos Nijhuis ervoor dat hij als eerste oog heeft voor de vraag: hoe houd ik zo veel mogelijk mensen aan het werk? Hij zegt wel: op het moment dat de investering straks nodig is – ik zei zojuist al dat wij moeten bekijken welke criteria Schiphol daarbij kan hanteren, bijvoorbeeld als 95% van de capaciteit vol is gevlogen – dan gaan wij het ook doen. Het feit dat men het nu iets later doet, wil dus niet zeggen dat wij niet vooruitkijken. Ik zeg nogmaals, als wij vooruit gaan kijken, gaat

het er niet om om vliegtuigen in de lucht te laten hangen; wij gaan ons voorbereiden op een situatie in de toekomst waarin die markt weer groot is. Dat moet uw achterban toch ook aanspreken, mijnheer Vendrik, want als wij vooruitkijken, regelen wij in elk geval dat als het ooit zo ver komt, de omwonenden maximaal zijn beschermd en wij een maximale verdeling over de verschillende luchthavens hebben. Het Aldersplan is echt een milieuplan. Het zou uw groene hart sneller moeten doen kloppen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als het dan gaat om het groene karakter van deze uitbreiding, lijkt het mij beter om eerst even te wachten totdat de gesprekken tussen de heer Alders en de regio afgerond zijn. Ook bestuurlijk zou dat fatsoenlijk zijn. Laat die Tafel van Alders eerst maar plaatsvinden en tot een goede afronding komen. Er is namelijk geen economische noodzaak om dat besluit tot baanverlenging en verruiming van de geluidsruimte nu te nemen. Daar zit niemand op te wachten. U neemt nu een voorschot op de uitkomst van die Tafel van Alders rond Lelystad.

Minister **Eurlings**: Dat doe ik niet. Ik heb aangegeven dat er al sinds 1993 sprake van is dat Lelystad in staat moet worden gesteld om verkeer van Schiphol over te nemen. De exploitant geeft aan als zakenluchthaven de komende tijd heel goed vooruit te kunnen. Dit is echt een ander traject dan de vraag hoeveel vluchten wij op welk moment in de tijd uit Schiphol weg gaan halen en naar Lelystad over gaan plaatsen. Dat is de herverdelingsvraag van Alders. Dit is een lijn die al in 1993 is ingezet en waarbij wij de exploitatie van Lelystad op een normale manier mogelijk maken. Ziet u het een dus alstublieft los van het ander. Over Alders komen wij de komende tijd nog veelvuldig met elkaar te spreken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wat de minister wil met die zakenvluchten, kan volgens mij al binnen variant 1 van de MER. Hij kan dus een besluit nemen. Dat betekent dat die investeringsdiscussie nog niet gevoerd hoeft te worden. Er is namelijk nog voldoende ruimte om te groeien. Hij voldoet dan wel aan de uitspraak van de rechter en aan de discussie over de ruimte die Alders nodig heeft om zijn discussies af te ronden.

Minister **Eurlings**: Wij zijn consistent in de lijn. Wij maken met het aanbieden van de mogelijkheid van een verkeersleiding, een goede exploitatie als zakenluchthaven mogelijk. Maar wij bereiden ook de juridische situatie voor, zodat op een later moment de baanverlenging kan worden gerealiseerd. Op welk moment dat gaat gebeuren, dat lijkt mij echt een discussie die wij moeten voeren in het kader van Alders. Wij kijken nu echter al wel vooruit, zodat wij bij Alders keuzes kunnen maken. Ik heb gezegd dat wij na 14 oktober 2007 binnen twee jaar met een reactie moesten komen. Die tijd is bijna verstreken. Ik zou het heel zuur vinden, ook voor de regio, als door nu over die termijn heen te gaan, de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden bij voorbaat worden doorgestreept. Dat lijkt mij niet de goede lijn. Wel zullen wij in het kader van Alders discussie voeren over de vraag wanneer dat gaat gebeuren. Ik heb vertrouwen in de manier waarop Hans Alders daarmee omgaat. Ik weet ook dat de dwingende markt Schiphol er echt wel toe zou brengen, als men dat al niet zou doen, om heel voorzichtig met investeringsbeslissingen om te gaan. Ik heb er geen enkele twijfel over dat Schiphol daar verantwoord in zit. Maar wij maken het juridisch niet onmogelijk. Daarom zetten wij nu deze stap.

De **voorzitter**: Ik wil de minister vragen om nu snel tot een afronding te komen, want ook zijn collega van VROM moet nog de gelegenheid krijgen om te antwoorden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dan ga ik rap door.

Het CDA sprak over de locatiekeuze. Men heeft een duidelijke voorkeur voor de huidige locatie. Ik zag een aantal van de collega's van de heer De Rouwe knikken toen hij daarover sprak. Wij hebben afgesproken dat Eindhoven en Lelystad een significante rol gaan vervullen bij het accommoderen van de 70 000 uitplaatsvluchten, even los van de vraag wanneer dat echt nodig zal zijn. Maar vroeg of laat – waarschijnlijk eerder later dan vroeger – krijg je die discussie en klotst Schiphol over de grenzen van de polder heen. Dat zou een groter Lelystad Airport betekenen dan waar wij nu in deze aanwijzing over spreken. Nu regulariseren wij op een goede manier het gebruik van de huidige locatie. Voordat een echte investeringsbeslissing over een baanverlenging aan de orde is, zal de definitieve locatiekeuze voor de verdere toekomst moeten worden gemaakt. Daarvoor moet eerst het vraagstuk rond de interferentie in de lucht worden opgelost. Dat neem ik serieus. Wij moeten dat wel snel in beeld krijgen, want ik wil die onduidelijkheid niet te lang laten voortbestaan. Het beeld moet zijn dat als vliegtuigen via continuous descent approaches, dus zonder geluid en zeer milieuvriendelijk, gaan landen op Schiphol, dat ook kan ...

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Stil, zonder geluid?

Minister **Eurlings**: Ja, want men zet de motoren dan bijna uit en glijdt dan gewoon naar beneden. Het is geweldig wat innovatie allemaal oplevert. Dat is fantastisch! Veel meer vluchten, maar veel minder geluid. Het is dus mogelijk. Ik zie een gulle lach van de heer Vendrik. Dat geeft mij moed. Het punt is echter dat dat niet mag interfereren met het aan- of afvliegen van Lelystad. Daar is men nu naar aan het kijken, want dat moet opgelost worden. Ik hoop wel en ik doe er mijn best voor, dat het snel helder wordt. De regio dient namelijk duidelijkheid te krijgen over de vraag of de locatie van nu ook de locatie van de verdere toekomst zal zijn. Ik zit daar dus echt achteraan. De Kamer kan daar natuurlijk een rol in spelen op een manier die zij zelf verkiest. Zij moet echter wel oog hebben voor de interferentie. Die moet worden opgelost. Ik zou niet willen dat er een dramatisch ongeluk zou gebeuren tussen Lelystad en Schiphol, omdat wij hier niet zorgvuldig mee om zijn gegaan. Ik laat het hierbij. Mocht ik iets vergeten hebben, dan zult u mij daar zeker aan herinneren.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de gestelde vragen, maar die vragen zijn praktisch allemaal al op een zeer goede wijze beantwoord door collega Eurlings. Ik zou in herhaling vallen als ik daarop in zou gaan. Ik kan nog wel nadrukkelijk naar voren brengen dat wij vasthouden aan de keuzes die deze Kamer eerder heeft gemaakt ten aanzien van de PKB Lelystad. De huidige procedure is eigenlijk niets meer dan een invulling daarvan. Wij kiezen voor twee contouren, waarbij wij nu meer rekening houden met de binnencontour en de buitencontour even in de ijskast zetten. Zo hebben wij dat afgesproken.

De heer Vendrik vroeg naar de gevolgen voor het klimaat en naar de ernst van de stijgende CO<sub>2</sub>-emmissies. Ik deel uiteraard zijn zorgen. Het verheugt mij zeer dat juist KLM Air France op weg naar Kopenhagen mijn bondgenoot is om ervoor te zorgen dat de wereld op internationaal niveau gezamenlijk een afspraak maakt met de luchtvaartsector om tot een ETS-systeem (Emissions Trading Scheme) te komen. Dat vind ik zeer verheugend. Wij zijn achter de schermen ook bezig te bewerkstelligen dat meer maatschappijen zich aansluiten bij een initiatief om in Kopenhagen gezamenlijk neer te leggen en dat dit moet gebeuren.

Tot slot nog het punt van de communicatie dat de heer Boelhouwer naar voren heeft gebracht. Ik vind communicatie ook een zeer wezenlijk punt. Dat is ook de reden waarom wij wat wij nu doen heel duidelijk afstemmen op het Alderstraject. Alders zorgt namelijk juist voor een goede communicatie met de omwonenden. Dat zorgt voor draagvlak. Wij staan er beiden

voor dat wij een zorgvuldig besluit nemen. Dit is goed afgestemd met de regio en past in de ontwikkelingen die wij in het kader van de schaal-sprong Almere noodzakelijk achten om de werkgelegenheid in dit deel van het land te kunnen vergroten.

Hiermee heb ik de vragen die mij gesteld zijn, beantwoord.

De **voorzitter**: Er is nog tijd voor korte afrondende opmerkingen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het is goed dat de minister wat zegt over de luchtverkeersleiding, maar een verkeersleiding moet alleen goed gebeuren en niet half. Er moet geen onduidelijke situatie ontstaan of er nu wel of geen luchtverkeersleiding is.

De minister is niet ingegaan op mijn verzoek om de andere scenario's uit te werken. Daar hecht ik echter zeer aan, want dat was wel de strekking van de motie. Ik ben er verder nog niet van overtuigd dat het besluit zoals het nu voorgehangen is, in zijn geheel genomen moet worden. Ik kan leven met een verruiming van de KE-zones, zodat de zakenvluchten kunnen starten. De andere besluiten kunnen echter op een ander moment, als Alders klaar is, genomen worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De vraag is nu: hoe gaan wij na vandaag verder? Hoe ziet het proces er de komende tijd uit? Wanneer neemt de minister precies het besluit en wanneer krijgt de Kamer dat? Ik merk dat er toch wel wat verschil van inzicht bestaat over de luchtverkeersleiding, de luchtzijdige bereikbaarheid en het tempo. Ik sluit niet uit dat ik daar nog een nachtje over wil slapen, maar ik denk wel dat het goed is dat er duidelijkheid komt over de eventuele scenario's rond Zeewolde en Dronten. Mijn fractie zal daarover een Kameruitspraak willen vragen. Dat betekent dat ik de voorzitter vraag om een VAO aan te vragen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb met belangstelling naar alle antwoorden geluisterd. Tot mijn spijt heeft de minister mij absoluut niet kunnen overtuigen. Het blijft wat mij betreft niet nodig en niet gewenst om nu een besluit te nemen. Ik vind het een verkeerd signaal, zeker in de discussie over de Luchtvaartnota. Het is een verkeerd signaal voor wat wij in de toekomst gaan doen. Het is ook een verkeerd signaal omdat de prognoses anders worden voorgesteld dan zij in werkelijkheid zijn. Als de heer De Rouwe het niet had gevraagd, had ik wel om een VAO gevraagd. Wat de SP betreft, gaat dit aanwijzingsbesluit op deze manier niet door.

De heer **Meeuwis** (VVD): Voorzitter. Wij zijn blij met dit plan. Ik ben enigszins gerustgesteld dat de minister echt alles wat binnen zijn vermogen ligt, zal doen om te zorgen dat die luchtverkeersleiding er komt en dat het een betaalbare en dus binnen de businesscase passende luchtverkeersleiding zal worden. Daarmee zal het zakenplan tot volle wasdom kunnen komen, in voorbereiding op alles wat daarna nog aan de orde gaat komen. Ik heb er vrede mee dat de vraag die ik had over de langetermijn-inpassing later aan de orde komt.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. De PvdA is nog steeds ingenomen met dit besluit. Als wij dit besluit nu niet zouden nemen, zouden wij onszelf vijftien jaar terugzetten en zouden wij weer helemaal opnieuw met Lelystad moeten beginnen. Daarmee zouden wij de bodem onder Alders, ook voor Amsterdam, wegslaan. Het is goed om dat nog eens te zeggen.

Wat betreft de communicatie met bewoners het volgende. Daar gaat Alders inderdaad in belangrijke mate over. Ik vind het echter wel belangrijk om op te merken dat dat niet moet stoppen op het moment dat Alders

daarmee klaar is, want dan begint het eigenlijk pas. Als je het verder gaat implementeren, dat begint die communicatie met bewoners pas echt te spelen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Het is goed nieuws dat KLM Air France deze minister steunt op weg naar een luchtvaart die onder het ETS komt. De minister weet echter als geen ander dat wij, als je twee dingen niet afspreekt, namelijk niet gratis weggeven van de emissierechten, maar alles veilen, en een drastische reductie – dat is nu namelijk de praktijk van het ETS; het is zo lek als een mandje en het functioneert niet – het klimaatprobleem dan niet serieus nemen. Pas als dat wordt afgesproken, heb ik enig vertrouwen dat de luchtvaart ook bereid is om zijn verantwoordelijkheid te nemen. Ik heb de luchtvaartmaatschappijen daar echter nog nooit over gehoord. Men is niet bereid om in absolute zin werkelijk CO<sub>2</sub>-reductie te gaan nastreven. Men gaat uit van groei.

Over groei gesproken, minister van Verkeer en Waterstaat, ik zei het al: Schiphol is in de periode 2000–2008 met 0,4% per jaar gegroeid. Daarom vragen wij ook om een second opinion van de SEO. De heer Alders heeft namelijk met de luchtvaartsector gesproken en die komt uit op een prognose van zo'n 2% per jaar. Dat is bizar. En zelfs met die 2% per jaar kom je pas aan het eind van het komend decennium tot het maximum op Schiphol te realiseren vluchten, waardoor uitplaatsing naar andere luchtvaartterreinen nodig is. Ik vraag de minister daarom opnieuw om een second opinion te vragen, zodat wij een echt realistische prognose hebben van wat de luchtvaart het komend decennium te wachten staat. Als hij dat niet toezegt, zal ik op dat punt een motie indienen.

De **voorzitter**: De heer Cramer was nog één zinnetje vergeten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil de minister vragen of hij wil wachten met het definitieve besluit totdat het VAO is gehouden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de meerderheid van de Kamer, CDA, VVD en PvdA, voor haar steun om het besluit in deze richting te gaan nemen. Als het VAO op tijd wordt gehouden, zal ik daar natuurlijk op wachten, maar ik laat niet de termijn verstrijken. Ik ben het namelijk volstrekt met de heer Boelhouwer eens, want dat is de kern van de zaak, dat als wij nu niet een goed besluit nemen, de termijn verloopt en wij bij voorbaat de werking van het plan van Alders frustreren. Dan laten wij bij voorbaat niet alleen Eindhoven of Lelystad los, maar dan geven wij ook de bescherming van de mensen rond Schiphol op, evenals de fifty/fifty-benadering waar Paul Tang zo voor heeft geknokt. Dat vind ik gewoon niet goed. Ik wil er nogmaals op aandringen om de dingen te zien zoals ze zijn. Sinds 1993 hebben wij erop ingezet in Lelystad groei mogelijk te maken. De vraag die wij stellen in het kader van Alders, namelijk in hoeverre dat interfereert met de uitplaatsing van Schiphol, waardoor het dus een nationale zaak is, moeten wij met elkaar beantwoorden.

Dan kom ik op de vraag over de marktontwikkeling. Er is inderdaad één scenario van SEO. Alders is echter bezig daar verschillende andere scenario's tegenover te zetten. De kern van de zaak is dat wij geen markt maken en dat wij geen vliegtuigen in de lucht zetten. Daar hebben wij nauwelijks enige invloed op. Wat men wel van ons als overheid mag verwachten, is het beantwoorden van de vraag: als op een gegeven moment de markt weer groot is, laten wij het dan totaal uit de hand lopen of zijn wij daarop voorbereid en gaat wij er op een verantwoorde manier mee om? Het kan zomaar zijn dat wij, als Alders straks zijn werk heeft gedaan, en wij erover moeten beslissen, ons niet vastpinnen op wat wij dit jaar gaan uitplaatsen naar Eindhoven of Lelystad, maar dat wij zeggen dat wij met uitplaatsing gaan beginnen als de markt een bepaalde omvang heeft. Als de markt zich dus inderdaad heel traag zou ontwikkelen, wat sommigen van u vrezen of

misschien wel hopen, dan zal dat moment heel ver in de toekomst liggen. Maar zelfs dan is het beter dat wij daarover hebben nagedacht, dat wij de bescherming goed hebben geregeld en dat wij de vluchten optimaal verspreiden over Nederland, dan dat wij dan voor een fait accompli komen te staan en wij te maken krijgen met de situatie als tijdens het kampioenschap voetbal, toen dreigde dat fans niet konden landen. Dan weet u precies hoe het gaat, want dan landen ze toch en dan zijn de bewoners weer de klos. Ik vind het hoe dan ook goed dat wij hiermee bezig zijn. Alders werkt verschillende scenario's uit en zal een voorstel voorleggen. Dit moet echter los worden gezien van het voorliggende. Wij moeten voor 14 oktober een besluit nemen, want anders maken wij bij voorbaat een glad verlopende uitplaatsing te zijner tijd erg moeilijk. Vanuit het diepste van mijn wezen wil ik tegen de heer Vendrik zeggen dat echte vergroening niet het tegengaan van mobiliteit is, maar het vergroenen van de mobiliteit. Hij zegt dat luchtvaartmaatschappijen niets doen. Gisteren vierde KLM haar 90-jarige verjaardag. KLM realiseert haar groei CO<sub>2</sub>-neutraal. Daar hebben zij zich lang geleden op vastgelegd. Dus niets 100% groei. Zij doen het CO<sub>2</sub>-neutraal en zij werken samen met het Wereldnatuurfonds. Ik was verleden week in China. Als je ziet hoe de groei daar gaat, dan moeten wij maatschappijen als KLM koesteren, zoals minister Cramer ook zegt, en moeten wij zorgen dat veel maatschappijen de benadering van de KLM overnemen, want dan kunnen wij echt voorkomen dat die CO<sub>2</sub>-uitstoot geweldig gaat groeien. Onze industrie, KLM Air France voorop, zegt: als wij groeien is het nu al CO<sub>2</sub>-neutraal. Daar geef ik ze een groot en welgemeend compliment voor.

**Minister Cramer:** Voorzitter. Ik heb geen behoefte om nog te reageren, want het is allemaal prachtig verwoord door mijn collega.

**De voorzitter:** Dan sluit ik hiermee dit algemeen overleg.