

Vergaderjaar 2012–2013

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 130

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 januari 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 19 december 2012 overleg gevoerd met staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **luchtvaartonderwerpen**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

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

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: De Bruin

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, Elias, Geurts, Graus, Hachchi, Paulus Jansen, Kuiken en Van Tongeren,

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

Voorzitter: Elias

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu voor een algemeen overleg dat gepland staat van 15.00 uur tot 18.00 uur. Het wordt in elk geval niet later. Wellicht wordt het wat vroeger. De spreektijden zijn bij indicatie vastgesteld op vijf minuten per persoon. Ik heet de staatssecretaris en haar gevolg, degenen die op de publieke tribune zitten en degenen die ons anderszins volgen van harte welkom. Ik neem het voorzitterschap waar voor de heer Jansen. Hij zit nog in een technische briefing maar ik verwacht hem binnen tien minuten in deze vergadering. Wij hebben besloten om alvast met dit overleg te beginnen, al was het maar uit beleefdheid jegens de staatssecretaris en haar gevolg.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. In het regeerakkoord staat tot ons genoegen dat deze regering ernaar streeft om in 2050 100% schone energie te draaien. Wij zijn benieuwd naar de visie van de staatssecretaris op dat streven in de luchtvaartsector. Wat zijn de eerste stappen in die richting? Als je op 100% schoon wilt uitkomen, dan moet je nu beginnen. Dezelfde vraag stel ik in relatie tot 16% in 2020. Welke bijdrage levert de luchtvaartsector naar de mening van de staatssecretaris daaraan? Hoe wordt dat gerealiseerd?

Het verbaast de GroenLinks-fractie helaas niet dat het vinden van een exploitant voor nog een commercieel vliegveld, zo dicht bij een commercieel vliegveld over de grens, mislukt is. Ik heb het dan over Twente. Mijn fractie vindt het wel teleurstellend dat er ondanks alle waarschuwingen, berekeningen en alternatieven toch gewoon doorgezet is. Ik lees in dagblad Trouw dat het 86 miljoen gekost heeft. Ik hoor graag een reactie van de staatssecretaris daarop. Hoeveel belastinggeld is er tot nu toe uitgegeven, niet alleen door de Staat maar ook door andere bestuurslagen? Verder krijg ik graag opheldering over de aanbestedingsregelingen. Is het wel toegestaan om na sluiting van de biedingsfase alsnog door te gaan met een Europese aanbesteding? Er is al een tijd onduidelijkheid over het luchthavenbesluit. Wil de staatssecretaris eerst de uitspraak van de Europese Commissie over de staatssteun afwachten alvorens het besluit op te stellen? Moet de regio opnieuw een milieu-effectrapportage opstellen na de recente uitspraak van de rechter over de geluidscontouren? De GroenLinks-fractie pleit ervoor dat serieus gekeken wordt naar alternatieven die in de regio ontwikkeld zijn, die meer werkgelegenheid opleveren, die natuur en milieu niet aantasten en die op meer draagvlak in de regio kunnen rekenen.

Op het punt van de Alderstafel Schiphol zijn er evenmin verrassingen. Alders schrijft: goh, net dat onderdeel van de glijvluchten waarmee wij eigenlijk de bewoners tegemoet kwamen om de geluidsoverlast te verminderen, is niet gelukt. Dan komt er een doekje voor het bloeden want er wordt minder gedaan aan de nachtvluchten. Een van mijn medewerkers heeft dat eens uitgezocht. Er staat dat de nachtvluchten drie jaar lang worden teruggebracht van 32.000 naar 29.000. Dat klinkt heel leuk, maar de prognose van Schiphol voor 2013 is dat er maar 30.700 nachtvluchten zullen zijn. Als dat aantal met 3000 wordt verminderd, dan komt dat een stuk lager uit. Is dat de afspraak waar de bewoners op

kunnen rekenen, een vermindering van 3000, of krijgen zij een sigaar uit eigen doos?

De grenzen van een systeem en de maximale geluidsoverlast zijn pas te toetsen als het maximumaantal vluchten wordt uitgevoerd. Gelukkig wordt dat maximum van 510.000 vluchten steeds niet gehaald, maar dat betekent ook dat eigenlijk nooit echt duidelijk wordt of het systeem werkt. Als het systeem al niet zou werken met een flink stuk minder vluchten, dan is er echt een gigantisch probleem aan de orde als een groei tot 510.000 vluchten wordt toegestaan. Ik hoor ook hierop graag een reactie van de minister.

Het is ongelooflijk jammer dat bepaalde bewonersgroepen nog steeds niet bij de Alderstafel kunnen aanzitten. Als mijn informatie klopt, dan is dat alleen toegestaan als zij een bepaalde set conclusies onderschrijven. Als van bewoners wordt geëist dat zij eerst met iets instemmen voordat zij mogen meepraten dan kan niet vervolgens gesteld worden dat zaken met bewonersgroepen zijn afgestemd. Zaken zijn dan met een bepaalde categorie bewonersgroepen afgestemd en met andere bewonersgroepen niet. De belangen van die bewonersgroepen verschillen. Als bewoners vlakbij wonen, dan is een flinke hoeveelheid herrie eigenlijk geheel onoverkomelijk. Als bewoners verder weg wonen, dan maakt het veel uit welke start- en landingsbanen en welke routes gebruikt worden. De stelling dat alle bewoners dezelfde belangen hebben, klopt dus niet. Ik zie graag dat er veel meer aandacht komt voor reëel overleg in de regio en dat afspraken worden gehandhaafd.

Voorzitter: Paulus Jansen

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Kan de staatssecretaris vertellen wat de plannen zijn voor Lelystad? De prognoses vallen veel lager uit. Schiphol wil er niet heen en maatschappijen evenmin. Moeten we niet, met Twente in het achterhoofd, een stop daarop zetten? 100% schone energie in 2050 wordt niet gehaald met een steeds verdere uitbreiding van luchthavens in Nederland.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De SP-fractie heeft in eerdere overleggen aan het kabinet duidelijk gemaakt dat zij het uitplaatsen van vluchten vanaf Schiphol naar regionale luchthavens als Lelystad en Eindhoven niet kan ondersteunen. Dat zorgt namelijk voor nog meer overlast in het land. Dan is er niet meer één drukbevlogen luchthaven maar meerdere, waardoor meer mensen in overlastgebieden komen te wonen. Dat zal leiden tot meer overlast.

Uit studies van LVNL blijkt dat Lelystad en Schiphol naast elkaar kunnen functioneren. Daarbij worden echter wel kanttekeningen gezet. Er is sprake van verhoogd risico op interferentie van luchtverkeer en extra geluidsoverlast op de grond door te laag aanvliegen op Lelystad. Een ander probleem is het gebrek aan draagvlak op lokaal niveau. Er komt daar immers straks weer een herrieput. Is de staatssecretaris bereid om deze extra veiligheidsrisico's op de koop toe te nemen bij het uitplaatsen van vluchten naar de regio's?

Het verbaast mij dat tot nu toe geen enkele luchtvaartmaatschappij zich positief heeft uitgelaten over de plannen voor Lelystad. Ik vraag de staatssecretaris dan ook of het opportuun is om dit door te zetten. We krijgen alleen maar meer overlast in het land. Behalve Schiphol zit niemand hierop te wachten. De SP-fractie blijft vraagtekens plaatsen bij de verwachte groei. Gelet op de scenario's en de recente cijfers gaat mijn fractie niet uit van die grote groei waar het kabinet op rekent. Waarom moeten die vluchten koste wat kost uitgeplaatst worden?

Heeft de staatssecretaris zicht op de eerste gevolgen van de uitspraak van de Europese rechter? Die heeft uitgesproken dat passagiers recht hebben op compensatie. Wat zijn de eerste ervaringen daarmee?

Ik ben echt geschrokken van het rapport van DEGAS (Dutch Expert Group Aviation Safety). Ik kon mijn ogen niet geloven toen ik dat rapport las. Op pagina 32 staat de casus van een vlucht van Amsterdam naar de Westkust van Amerika. De piloot heeft toen onverwacht te veel tegenwind gehad. Het gevolg daarvan was dat de brandstof eerder oprakte. De piloot besloot toen om een tussenlanding te maken in Las Vegas. De directie van de luchtvaartmaatschappij heeft druk uitgeoefend op de piloot om ondanks het risico dat de brandstof op zou raken door te vliegen naar de westkust van Amerika. Kan de staatssecretaris ons hierover nader informeren? Is dit opgepakt door de inspectie? Is dit iets voor het Openbaar Ministerie om nader te onderzoeken? Het is voor ons onacceptabel als de directie van een luchtvaartmaatschappij de levens van passagiers op het spel zet. Wat daarover te lezen is, is schokkend. Ik kom te spreken over de recente ontwikkelingen rond de aanbesteding van luchthaven Twente. Welke conclusies trekt het kabinet? Het is wel duidelijk dat niemand daarop zit te wachten, ook het bedrijfsleven niet. Ik kom tot slot te spreken over de nachtvluchten. Weliswaar wordt gezegd dat luchtvaartmaatschappijen 3000 minder nachtvluchten gaan uitvoeren, maar volgens mij wordt er gewoon gegoocheld met cijfers. Vanaf welk punt wordt er gerekend? Vanaf het toegestane maximum of vanaf de daadwerkelijke getallen?

De heer **Geurts** (CDA): Voorzitter. Deze week is het rapport van de Commissie Shared Vision verschenen. Daaruit kwam het, volgens de CDA-fractie, schokkende beeld dat er tussen Schiphol en de KLM geen wederzijds vertrouwen bestaat. Blijkbaar is de altijd veronderstelde gedeelde visie toch niet zo gedeeld. Kan de staatssecretaris aangeven welke stappen zijn en worden gezet om de relatie tussen de KLM en Schiphol te verbeteren? In de onderliggende brief schrijft de staatssecretaris dat zij naar aanleiding van de aanbevelingen met Financiën en Economische Zaken gaat overleggen over een taakbeschrijving. Wanneer kan de Kamer die taakomschrijving verwachten? Welke andere stakeholders worden bij het opstellen van die omschrijving betrokken? Ik kom te spreken over een verlaging van het aantal nachtvluchten. De staatssecretaris heeft een alternatief pakket afgesproken omdat niet voldaan kan worden aan de geluidsreductie in de avond als gevolg van het uitvoeren van glijvluchten, de zogenaamde «CDA's» (Continuous Descent Approach). Als oplossing wordt het aantal nachtvluchten verlaagd. Dat klinkt heel mooi. Kan de staatssecretaris aangeven welke luchtvaartmaatschappijen 's nachts vliegen en daar dus het meeste last van hebben? Hoe wordt de afname van het aantal bewegingen geregeld? Wanneer zijn de CDA's wel ingevoerd?

Lelystad blijft een kip-eiverhaal. Er ligt geen geldig luchthavenbesluit en daarom kan er niet ontwikkeld worden en omdat er nog niet geïnvesteerd wordt, ligt er geen geldig luchthavenbesluit. Mijn fractie ondersteunt nog steeds de afspraken die gemaakt zijn in het Aldersakkoord. De tijd begint echter te dringen. Ik roep de staatssecretaris dan ook op om zich in te spannen om op tijd met een geldig luchthavenbesluit te komen. Kan zij aangeven wanneer dat besluit er ligt? Hoe ziet het traject eruit? Eind 2014 moet dat besluit er immers liggen. Hoe gaat de staatssecretaris eventuele uitplaatsingen regelen? Is er wel voldoende marktvraag voor Lelystad?

De heer **Bashir** (SP): Die laatste vraag kan ik wel beantwoorden: nee, die marktvraag is er niet. Misschien kan die vraag ook beantwoord worden door de CDA-fractie. Is er naar de mening van de CDA-fractie voldoende marktvraag?

De heer **Geurts** (CDA): Ik leg deze vraag niet voor niets neer bij de staatssecretaris. Ik heb aangegeven dat mijn fractie nog steeds de afspraken in het Alders-akkoord steunt. De tijd begint echter te dringen.

Het is daarom van wezenlijk belang dat de staatssecretaris aangeeft of er voldoende marktvrage is.

De heer **Bashir** (SP): Het is natuurlijk raar om enerzijds de afspraken te steunen en anderzijds vraagtekens te zetten bij de marktvrage, die er ook eigenlijk niet is. Kunt u luchtvaartmaatschappijen noemen die blij zijn met de uitplaatsing naar Lelystad? Ik heb er nog geen gezien, maar misschien weet de CDA-fractie daar meer van.

De heer **Geurts** (CDA): De CDA-fractie stelt deze vragen niet voor niets aan de staatssecretaris, geachte collega. Misschien gaat mijn fractie er naar aanleiding van de antwoorden anders over denken. Ik kan dat op dit moment niet inschatten. Daarom stel ik deze indringende vragen aan de staatssecretaris.

Ik las pas in de krant dat Lelystad een futuristische luchthaven moet worden. Het plan daarvoor kwam onder andere van Schiphol. Kan de staatssecretaris aangeven of Schiphol daadwerkelijk gaat investeren in de luchthaven?

In het kader van selectiviteit zijn nieuwe afspraken gemaakt over de segmenten. Die segmenten gaan van segment 1, huboperatie van KLM en partners, tot en met segment 5, vakantiebestemmingen. Het eerste segment heeft behalve die hub-functie de specificatie gekregen: van KLM en partners. Dit betekent toch niet dat het leisureverkeer, het vakantieverkeer, van KLM en de partners wel wordt toegelaten op Schiphol? Hoe wordt omgegaan met de andere luchtvaartmaatschappijen die bijdragen aan de hub-functie?

Het luchtruim van Lelystad interfereert met het luchtruim van Schiphol. Dat betekent dat Lelystad niet gebruikt kan worden als de Buitenveldertbaan van Schiphol in gebruik is. Hoe gaat de staatssecretaris hiermee om? Dit heeft grote gevolgen voor de maatschappijen die vanaf Lelystad zouden moeten vliegen en dan nog afhankelijk zijn van Schiphol.

Ik kom ten slotte te spreken over het beloningsbeleid Schiphol. De gemeente Amsterdam en het ministerie van Financiën maken ruzie over het beloningsbeleid van Schiphol. Mijn fractie is zich ervan bewust dat deze discussie in hoofdzaak bij Financiën ligt, maar de staatssecretaris heeft hierover vast een opvatting, zeker omdat zij over het beleid bij Schiphol gaat.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Dit is mijn eerste debat met staatssecretaris Mansveld. Ik spreek bij dezen uit dat ik uitkijk naar de debatten die er gaan komen.

Wij praten vandaag over luchtvaart. Er staan verschillende brieven op de agenda. Ik ga daar in vogelvlucht doorheen. Ik kom allereerst te spreken over Single European Sky. Ik beschouw dat als een van de belangrijkste ontwikkelingen op luchtvaartgebied. Ik kreeg uitvoerige antwoorden van de staatssecretaris op mijn vragen. Ik dank haar daarvoor. Ik beloof haar dat ik haar scherp ga houden op dit dossier. De kostenbesparingen en de milieukansen zijn groot. Single European Sky gaat om meer dan alleen één luchtruim. Het gaat ook om systemen die op elkaar moeten gaan aansluiten en om communicatiesystemen voor luchtverkeersleiders en piloten. Daarvoor is een mooi programma in het leven geroepen: SESAR. Kan de staatssecretaris aangeven hoe ver het daarmee staat en welke discussie er in dit verband gevoerd worden? Ik denk aan de vraag wie welke kosten op zich gaat nemen. Er zijn meer spelers dan alleen de overheid en de luchtverkeersleiders. Luchtvaartmaatschappijen horen daar ook bij. Ik hoor daarover graag meer van de staatssecretaris.

Ik kom te spreken over de veiligheid in de lucht, de luchtvaartinspectie oftewel de ILT. In de afgelopen tien jaar is taakstelling na taakstelling uitgevoerd. De kaasschaaf ging meerdere malen over de begroting. Dat staat ook in de antwoorden van de staatssecretaris. De rek lijkt er nu uit te

zijn. De Amerikaanse inspectie, de FIA, kwam speciaal verhaal halen. Recenter waarschuwde DEGAS dat de bezuinigingen op de ILT een gevaar kunnen gaan vormen voor ons hoge niveau van veiligheid. De inspecties focussen steeds meer op het proces van achter het bureau in plaats van de inhoudelijke inspecties ter plaatse. Ik neem aan dat de staatssecretaris ook ziet dat de bezuinigingen problemen kunnen opleveren. Daarom stelt mijn fractie voor om de luchtvaartinspecties Europees te organiseren. Ik hoor graag welke mogelijkheden de staatssecretaris ziet om op deze manier kennis te behouden en toch aan alle taakstellingen te voldoen. De vorige sprekers haalden al het selectiviteitsbeleid aan. Dat is natuurlijk het fundament onder de Alderstafel, de Luchtvaartnota en de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Het gaat om het verplaatsen van de niet-netwerkgebonden vluchten van Schiphol om zo ruimte voor ontwikkeling van die hub en mainportfunctie te creëren. D66 is voorstander van deze aanpak. Mijn fractie stelt echter sinds het begin al vragen over de juridische houdbaarheid. Is er uitsluitel over de vraag of het allemaal mag volgens de Europese mededingingsregels?

In relatie tot de stuurgroep Selectiviteit vraag ik de staatssecretaris welke partijen daarin plaatsnemen. Wanneer komen de resultaten van de stuurgroep naar de Kamer?

De Kamer ontving eerst allerlei positieve berichten over Lelystad. De recente brief baart mijn fractie echter zorgen. Er zijn nog behoorlijk wat open eindjes. Volgens mijn informatie moet er in 2014 een nieuw conceptluchthavenbesluit inclusief business case liggen omdat anders de Raad van State het niet goedkeurt. Kan de staatssecretaris dit bevestigen? Is er enig respijt als er meer tijd nodig is? Of moet de hele operatie dan, tijdelijk wellicht, stoppen?

De luchtruimindeling leek aanvankelijk rond. Wij hoorden: ja, het kan. Vliegen boven het oude land op 6000 voet blijkt echter niet altijd haalbaar. In Natura 2000-gebieden wordt in verband met de drukte bij Schiphol in 20% van de tijd te laag overgevlogen. Is de staatssecretaris 100% tevreden met de uitkomsten? Wat betekent het feit dat er niet aan de Natura 2000-voorwaarden wordt voldaan? Betekent dit dat de vlucht moet wachten of dat de natuur verstoord wordt?

De vorige keer sprak de Kamer – ik heb de stukken van de discussie van de commissie in de vorige samenstelling gelezen – veel over de Buitenveldertbaan. Uit de onderzoeken blijkt dat het weer de grootste veroorzaker van het leed is. Het effect is zo extreem dat ik mij afvraag of met het systeem van het preferent vliegen, dus volgens afspraak vliegen, voldoende rekening wordt gehouden met het Nederlandse weer. Komt via preferent vliegen in combinatie met het weer de Buitenveldertbaan niet standaard vaker bovendrijven? Kan de staatssecretaris uitsluiten dat de genoemde toename enig verband houdt met het preferent vliegen? Kan zij een en ander meenemen en verwerken in de beslissing die zo spoedig mogelijk aan de Kamer wordt voorgelegd?

De Commissie Shared Vision heeft een goede analyse gegeven van de gemoederen van KLM en Schiphol. Mijn fractie is vooral benieuwd naar wat er nu anders zal worden gedaan. Wat wordt er verbeterd? De D66-fractie staat open voor voorstellen om geld van niet-luchtvaartactiviteiten aan te wenden voor het omlaag brengen van tarieven om de hub-functie te versterken. Dat mag echter niet ten koste gaan van investeringen van Schiphol in service en toekomstige dienstverlening. Kan de staatssecretaris expliciet een toezegging doen?

Ten slotte ga ik in op de luchtkwaliteit. De Kamercommissie heeft de staatssecretaris om een brief hierover gevraagd. Zij heeft ook een heel duidelijke brief gekregen. De staatssecretaris is uitgebreid ingegaan op alle onderzoeken die zijn gedaan. Ik heb niet zoveel aan te merken op de brief van de staatssecretaris. Ik vraag haar wel graag in hoeverre zij de ontwikkelingen en met name de luchtvaartmaatschappijen nauwlettend blijft volgen. Wij hebben het over de luchtkwaliteit in vliegtuigen. Het

risico is vooral voor het personeel van luchtvaartmaatschappijen in vliegtuigen heel belangrijk. Houdt de staatssecretaris dat in de gaten?

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Dit is mijn eerste overleg op het gebied van luchtvaart. Ik hoop op een constructieve samenwerking met de nieuwe staatssecretaris. Ik heb begrepen dat de vorige staatssecretaris flink gestimuleerd moest worden om stappen te zetten op het luchtvaartgebied. Van zijn hand is wel een nieuwe Luchtruimvisie verschenen, waarmee het luchtruim een broodnodige vereenvoudiging en kwaliteitsverbetering wordt geboden. Kortheidshalve stem ik in met de hoofdlijnen daarvan. Wij komen natuurlijk nog over veel van die dingen te spreken. Verder wordt het mainportgebonden luchtverkeer naar ik begrijp, dus de vliegtuigen van en naar Schiphol, gescheiden van het overige luchtverkeer. Ik hoor graag van de nieuwe staatssecretaris, die hopelijk net wat meer noordelijke dadendrang dan haar voorganger lijkt te hebben, wat het concrete plan is voor de invoering van de nieuwe Luchtruimvisie. De VVD-fractie vindt: hoe sneller, hoe beter, maar graag zonder dat het luchtverkeer van Schiphol de vliegbewegingen naar regionale vliegvelden wegdrukt. Ook regionale luchthavens van nationale betekenis moeten de mogelijkheid houden om zich te ontwikkelen. Wanneer kan die nieuwe luchtvaartvisie «in de lucht» zijn?

De commissie-Alders constateerde dat er een groot gebrek is aan wederzijds vertrouwen tussen de twee grootste spelers in de Nederlandse luchtvaart: Schiphol en KLM. Dat is van groot belang voor de economie van Nederland. Ik zeg het maar even kort, ook verwijzend naar mijn inbreng bij de begroting. Wat is de mening van de staatssecretaris hierover? Is het niet hoog tijd dat dit conflict wordt bijgelegd?

Ook vandaag staat Lelystad weer op de agenda. Lelystad moet tot 45.000 extra vluchten van Schiphol gaan opvangen als daar de norm van 510.000 jaarlijkse vluchten wordt bereikt. Het is een feit dat de groei op Schiphol, gezien de economische situatie, wat achterblijft bij de verwachtingen. De prikkel om de problemen bij Lelystad op te lossen, dreigt daardoor te verzwakken. De VVD-fractie vindt dat het dak gerepareerd moet worden als de zon schijnt. In dat kader lijkt het verstandig om vaart te maken met de ontwikkeling van luchthaven Lelystad zodat die een concreet alternatief voor Schiphol vormt op het moment dat de economie weer aantrekt. Wij worden natuurlijk van alle kanten belobbyd op dit dossier; dat is niet veel anders dan bij onderwijs en economische zaken. Vliegveld Eelde zal in 2013 voorzien zijn van een verlengde baan. Ziet de staatssecretaris daar nog mogelijkheden in? De staatssecretaris is van mening dat vooral niet-mainportgebonden vluchten de uitwijk naar Lelystad moeten nemen. Dat zijn zogenaamde «budget carriers» en chartervluchten naar vakantiebestemmingen. Die maatschappijen zijn echter momenteel met geen tien paarden naar Lelystad te slepen omdat de landingsbaan daar niet lang genoeg is, er nog geen plaatselijke luchtverkeersleiding is, het vliegveld zonder auto vanuit de Randstad slechts met grote vasthoudendheid te bereiken is en het ook nog eens veel langer duurt om het met de auto te bereiken dan bij Schiphol het geval is. Op dit punt wordt een kip-ei-discussie gevoerd; mijn collega van het CDA had het daarover ook al. In antwoord op vragen van de VVD-fractie is aangegeven dat de voortgang van de ontwikkeling van Lelystad in handen ligt van de exploitant die een «businesscase», met excuus voor het Engelse woord, moet opstellen. Ik hoor graag van de staatssecretaris welke planning zij voorziet en hoe de overlast voor omwonenden zoveel mogelijk wordt beperkt. Een aantal budget carriers, waaronder Arke Fly, is van mening dat een uitbreidingsplan voor Lelystad financieel niet of onvoldoende onderbouwd is. Wat is de reactie van de staatssecretaris hierop? Met het openen van de Hanzelijn lijkt het vliegveld Lelystad voor reizigers uit Noord- en Oost-Nederland overigens alweer beter bereikbaar dan veel criticasters ons willen doen geloven. Arke Fly wijst verder op een ongelijk speelveld.

Ik zal de hele redenering achterwege laten. Ik kan wel een position paper via de griffier overhandigen waarin dat uitgebreid is uitgewerkt. Men is bang dat er geen gelijk speelveld is. Ik wil daarop antwoord van de minister.

Ik heb begrepen dat er tot op de dag van vandaag een verbod is om te vliegen met reclamevliegtuigjes op zondag. Dit tot grote ergernis van ondernemers. Dat verbod is ooit ingevoerd om de zondagsrust te garanderen, maar inmiddels wat mij betreft volkomen achterhaald. De zondag is een dag als alle andere dagen. Het is aan de ondernemer om te bepalen of hij wil vliegen met reclame op zondag of niet. Ik hoor graag of de staatssecretaris bereid is om dit verbod uit de 21ste eeuw en dus uit de wet te halen.

Kortheidshalve sluit ik mij aan bij de berichten over het verminderen van de late avondvluchten op Schiphol omdat daar nu eenmaal een soort godsvrede over is afgesproken.

Ten slotte heb ik het graag over de Bloemendalerpolder en de te realiseren woonwijk bij Muiden die al jaren een punt van discussie is. Het Rijk heeft hiermee te maken omdat de te bouwen wijk binnen de geluidsc contouren van Schiphol valt. Ik krijg graag van de staatssecretaris de verzekering dat overeenkomsten met toekomstige bewoners ook juridisch deugdelijk zijn en het niveau van een herenakkoord te boven gaan. Ik neem namelijk het signaal van de KLM serieus. Die is als de dood dat de bewoners van deze wijk de klagers van de toekomst worden en daarmee toekomstige ontwikkelingen in de weg gaan staan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zal geen ingewikkelde technische vraag stellen aan de heer Elias omdat hij aangeeft nieuw te zijn op dit dossier. Even filosoferend leg ik hem wel het volgende voor. De overheid maakt een afspraak met bewoners. De heer Elias zei net al: eigenlijk zou ik dat juridisch bindend willen hebben. Er is van beide kanten veel moeite gestoken in het maken van die afspraak, die eindelijk in balans is. Nu valt daar echter een heel belangrijk onderdeel uit, namelijk dat van de glijvluchten. Hoe beoordeelt de VVD-fractie dit nu in relatie tot het draagvlak en toekomstige afspraken met bewoners? In het regeerakkoord staat zo duidelijk dat draagvlak onder de bevolking heel belangrijk is.

De heer **Elias** (VVD): Ik ga dat wegen aan de hand van het antwoord dat de regering, de vertegenwoordiger van het kabinet die hier aanwezig is, mij gaat geven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik vind het jammer dat de heer Elias klaarblijkelijk geen eigen mening of positie heeft binnen de VVD-fractie. Ik hoorde hem net toch echt zeggen dat hij eigenlijk bindende juridische afspraken wil. Zouden wij het oorspronkelijke Alders-akkoord niet gewoon als bindend moeten beschouwen?

De heer **Elias** (VVD): Wat u jammer vindt interesseert mij geen zier. Het is ook niet waar dat ik geen standpunt heb. Dat standpunt breng ik echter naar voren op het moment waarop ik dat nodig vind. Dat is nu nog niet want ik stel de staatssecretaris daarover vragen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik mocht afgelopen vrijdag op werkbezoek gaan bij KLM, Schiphol en de luchtverkeersleiding. Dat was fantastisch. Het zijn bedrijven om voor te knokken; zeer dynamisch maar ook ingewikkeld. Mijn collega's hebben al verschillende aspecten genoemd: shared vision vliegveld, selectiviteit, de relatie tussen Schiphol en KLM. Eigenlijk hangen al die dingen met elkaar samen en hebben zij allemaal een oorzakelijk verband. Op het moment dat er ruzie is tussen KLM en Schiphol, is de bewegingsdrang naar Lelystad van dochtermaat-

schappij Transavia niet zo groot. Als je bovendien angstig bent dat Schiphol niet goed omgaat met de ruimte die vrijkomt en je concurrenten zoals de Emiraten, die volgens de KLM niet bijdragen aan die hub-functie, de ruimte geeft, dan snijdt dat elkaar in het vlees. Dat is misschien niet helemaal de goede uitdrukking, maar wel is helder wat ik hiermee bedoel. Wij zijn vier maanden verder sinds de commissie-Alders bezig is geweest met het klaren van de lucht bij KLM en Schiphol. Als ik het van beide kanten mag geloven, dan is die samenwerking inmiddels weer beter, is de lucht geklaard en kan men weer verder. Dat is een lang en misschien ook kostbaar proces, maar als dat nodig is, dan ben ik daar blij om. Wij moeten echter nog wel wachten totdat Alders-2 daadwerkelijk verschijnt. De selectiviteitscriteria zijn helder, maar die leiden ook tot dilemma's, bijvoorbeeld in relatie tot de Emiraten. Hoe wordt omgegaan met Easyjet en hoe wordt daaraan vervolgens invulling gegeven? Dat bepaalt de mate van succes van het vormgeven van een gezamenlijke shared vision. De tweede brief, dat tweede plan van Alders, zal dus moeten worden afgewacht. Ik stel één specifieke vraag over de single till and dual till. Is helder aan welk deel van de inkomsten uit commerciële activiteiten de luchtvaartmaatschappijen al dan niet moeten bijdragen? In relatie tot Lelystad ligt er een Luchtruimvisie. Wanneer Alders-2 klaar is en de neuzen dezelfde kant op staan, kunnen we in principe verder met het doorontwikkelen van Lelystad. Er zijn echter nog een paar hobbels te nemen. De collega's hebben daarover ook al de nodige vragen gesteld. Ik herhaal er daarvan een aantal. Ik merk dat maatschappijen terug beginnen te krabbelen wat betreft de ruimte voor vliegbewegingen die beschikbaar wordt gesteld. Men vraagt zich af of die nodig is vanwege de tegenval-lende economische groei. Het is voor ons moeilijk om te bepalen of er echt sprake is van een neergang en of er minder hard ontwikkeld hoeft te worden. Of duikt men in de contramine omdat men bang is voor de eigen positie? Ik hoor hierop graag een reactie van de staatssecretaris. Aan welke randvoorwaarden moet voldaan zijn voordat het luchtvaartbe-sluit, dat eind 2013, begin 2014 voorgelegd moet worden aan de Kamer, door de Raad van State kan komen? Mijn collega Elias sprak over een tijdsfad. Ik heb dat ongeveer in mijn hoofd, maar ik zou het ook op prijs stellen als wij gewoon een tijdsfad zouden krijgen met criteria die nodig zijn om het «Raad-van-State-proof» te krijgen zodat wij daadwerkelijk kunnen doorgaan met de ontwikkeling van vliegveld Lelystad. Ik hoor daarbij graag welke rol een business case daarbij speelt. Ik heb altijd begrepen dat er een haalbare businesscase moet liggen. Schiphol en de KLM zijn in dat verband zeer belangrijk. Het helpt dan dat zij elkaar verstaan en daarover eenduidig zijn. Al die momenten komen in dit jaar en ik krijg graag inzichtelijk wanneer dat precies gebeurt inclusief de rol die de Kamer daarbij speelt. Ik denk dat ik een en ander redelijk op een rijtje heb staan, maar het is belangrijk dat de staatssecretaris ons daarin meeneemt.

De belangrijkste vraag is of de staatssecretaris er vertrouwen in heeft dat het pad dat wij nu gaan bewandelen ertoe leidt dat wij straks de lucht-haven Lelystad kunnen ontwikkelen. Is er dan voldoende «stroop» om luchtvaartmaatschappijen te verleiden om zich daar zonder drang te gaan ontwikkelen? Daarvoor moet natuurlijk worden voldaan aan randvoor-waarden, ook in de sfeer van bereikbaarheid. Zijn wij zo ver dat wij dit kunnen realiseren?

Ik ga afronden. Vijf minuten spreektijd is echt bizar, veel te kort. Het betekent dat al mijn vragen aan elkaar geplakt zitten. Ik heb een vraag over de Luchtruimvisie sec. Die stel ik ook namens een lobbyclub. Het gaat over general aviation. Men is vanmiddag nog bij mij geweest. Voor de mensen in de zaal – volgens mij zijn het overigens bijna allemaal experts – zeg ik erbij dat dit alle recreatieluchtvaart betreft. Zo noem ik het maar even heel kort door de bocht. Betrokkenen voelen zich tekort gedaan door het feit dat er een cirkel rond Schiphol is getrokken waarbinnen zij

niet meer welkom zijn. Er wordt toegewerkt naar een stromenbeleid, waardoor vliegtuigen minder willekeurig binnenkomen en er ruimte zou moeten ontstaan. Ik ben uiteraard niet de expert, maar het is wel mijn rol als volksvertegenwoordiger om die vraag te stellen. Komt er straks nog wat ruimte voor general aviation achter het hermetisch gesloten hek van Schiphol en Lelystad?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De PvdA heeft voor de verkiezingen steeds duidelijk gemaakt dat het experiment met het nieuwe normenstelsel niet werkt, in elk geval niet voldoende. De Buitenveldertbaan wordt veel te veel gebruikt en het is ook niet goed dat de slager zijn eigen vlees keurt, waarbij Schiphol zelf de cijfers berekent waaraan Schiphol gehouden zou moeten worden. GroenLinks steunt dat van harte en vindt dat wij terug moeten naar een fysiek meetpuntenstelsel met reële cijfers, waaruit blijkt of men zich aan de afspraken houdt. Staat de PvdA nog steeds achter het standpunt dat zij voor de verkiezingen had?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Mede op ons verzoek is er een evaluatie uitgevoerd van het gebruik van de Buitenveldertbaan. De bewoners hebben daar terecht om gevraagd. Daaruit werd duidelijk dat het door het weer kwam dat er frequenter gebruik is gemaakt van de Buitenveldertbaan, en niet door de beslissing van de luchtverkeersleiding. Ik heb mij laten vertellen dat de weersverwachtingen – dit geldt voor het verleden en voor de toekomst – niet meteen ertoe leiden dat wij zouden moeten afstappen van het principe van preferentieel baangebruik. Ik heb zowel informeel als via Alders – door wie wij hierover zijn geïnformeerd – gevraagd hoe het staat met de meetpunten versus het huidige systeem. Ik heb mij ervan laten overtuigen dat het huidige systeem in ontwikkeling is en dat dit niet per definitie slechter is dan het systeem dat er was. Er was wel heel veel discussie over, met name in verband met de Buitenveldertbaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Zou de PvdA-fractie – afhankelijk van wat de staatssecretaris gaat toezeggen – steunen dat er een maatregel wordt afgesproken, zodat de Buitenveldertbaan inderdaad binnen het systeem blijft? Zou de PvdA-fractie steunen dat er op een of andere manier voor wordt gezorgd dat Schiphol niet het eigen vlees keurt?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Volgens mij wordt regelmatig gecheckt hoe het zit met het preferentieel baangebruik. Daarom hebben wij een uitgebreide rapportage gekregen, waarbij elke vlucht is bekeken. Dat vind ik hartstikke positief. Er wordt echt gekeken waarom er op deze manier is gestuurd. Wij moeten bezien of een en ander binnen de bandbreedtes blijft. Hetzelfde geldt voor de CDA's. Deze werken nog niet voldoende. Ik ben vrijdag bij de luchtverkeersleiding geweest om te vragen welke ontwikkelingen wij tegemoet kunnen zien. Hoe gaan wij ervoor zorgen dat het gaat werken? Er is echter nog wel sprake van een spagaat. CDA's werken namelijk optimaal op het moment dat wij afstappen van preferentieel baangebruik. Zo ver zijn wij dus nog niet. Met andere woorden, volgens mij is dit een proces in ontwikkeling. Wij dienen hetzelfde doel, namelijk zo weinig mogelijk overlast voor de bewoners. Wij kunnen echter niet nu al zeggen dat het zus of zo moet.

De heer **Geurts** (CDA): Ik hoorde de heer Elias van de VVD-fractie heel veel problemen opwerpen rond Lelystad. Toen dacht ik bij mijzelf: gelooft hij er nog wel in? Nu hoor ik mevrouw Kuiken hetzelfde doen. Zij benoemt ook heel wat problemen rond Lelystad. Ik heb twee vragen. Is er in de coalitie over Lelystad gesproken en gelooft de PvdA-fractie nog wel in Lelystad?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Vergeef mij dat ik niet de exacte tekst heb, maar in het regeerakkoord staat dat wij ruimte bieden aan regionale vliegvelden om zich te blijven ontwikkelen. Wij hebben daar niet heel expliciet over gesproken, althans de heer Elias en ik hebben dat niet gedaan. Ik heb daarbij altijd Lelystad in gedachten gehad. Het is evident dat aan de voorwaarden moet worden voldaan. Ik heb er nog steeds vertrouwen in en ik denk dat wij, ondanks de economische dip, toch ruimte moeten blijven creëren. Er moet uiteraard wel worden voldaan aan de voorwaarden die wij ook in het vorige debat, waar u niet bij was, hebben gesteld. Daarom wil ik een stappenplan met criteria, zodat wij met elkaar de vinger aan de pols kunnen houden of het de goede kant uitgaat.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb gezegd dat je het huis moet verbouwen als het dak lekt en dat je moet doorgaan. Daaruit blijkt dat ik er wel degelijk vertrouwen in heb. Wel stel ik een paar realistische vragen die daarmee samenhangen.

De **voorzitter**: Dat is geen vraag, maar een toelichting. Dat mag.

De heer **Bashir** (SP): De SP-fractie heeft geen vertrouwen in het verder uitbreiden van de luchthaven van Lelystad, maar daarover gaat mijn vraag niet. Mijn vraag gaat over de Bloemendalerpolder. Dit is een geplande nieuwe woonwijk. In een reclamefolder staat iets over heerlijk wonen tussen natuur- en cultuurlandschap, maar er wordt niets gezegd over vliegverkeer, terwijl de wijk in een aanvliegroute van Schiphol ligt. Mijn vraag aan de PvdA-fractie is of zij dit een slimme investering vindt. Vindt mevrouw Kuiken het goed dat er op zo'n plek een nieuwe woonwijk komt? Het is eigenlijk vragen om problemen, want later zullen alle betrokkenen gaan klagen over de vliegbewegingen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Als wij de koe in de kont zouden kijken, zouden wij alles misschien een beetje anders doen. Het gaat om een proces dat nu al tien jaar loopt. Ik heb alles gewikt en gewogen en ik vind dat het besluit over de Bloemendalerpolder nu moet doorgaan. Ik stel daarbij wel twee randvoorwaarden. De huizen moeten dusdanig worden gebouwd dat de kans op overlast zo klein mogelijk is en de mensen moeten goed worden geïnformeerd dat zij in een gebied wonen aan de buitenrand van het vliegverkeer van Schiphol. Ik stel naar aanleiding van uw interruptie de vraag aan de staatssecretaris hoe de communicatie met de toekomstige bewoners in het gebied gaat plaatsvinden.

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw Kuiken begon haar antwoord met de opmerking dat wij, als wij aan het begin van het proces hadden gestaan, misschien een andere beslissing zouden hebben genomen. De vraag is natuurlijk, of wij nu te laat zijn. Volgens mij is het nog steeds niet te laat. Wij kunnen nu nog zeggen dat wij dit niet willen. Hoe komt mevrouw Kuiken erbij om te zeggen dat wij nu te laat zouden zijn? Wij kunnen alsnog zeggen dat wij de Bloemendalerpolder niet gaan ontwikkelen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Alles kan, maar ik heb alle voors en tegens afgewogen. Ik ben tot de conclusie gekomen dat ik ermee akkoord ga dat wij hier gaan bouwen. Het is overigens een van de weinige gebieden waar men nog wil bouwen. In de folder staat dat het een mooi gebied is om in te wonen. Er zijn heel veel, soms tegenstrijdige, belangen die je tegen elkaar moet afwegen. Mijn afweging is positief uitgevallen.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik zal proberen meer procedurevergaderingen bij te wonen. Ik vind vijf minuten spreektijd veel te kort. Ik weet ook niet of wij dit zo zijn overeengekomen; zo weinig spreektijd voor een zo belangrijk dossier, waarover wij één of twee keer per jaar spreken.

Eigenlijk vind ik het belachelijk en te gek voor woorden, maar ik zal toch proberen mij eraan te houden.

Ik wil eerst iets zeggen over de herrieput, de overlast en al het negativisme over iets moois als luchtvaart en Schiphol. De luchtvaart is heel goed voor onze economie en voor de snelheid van het vervoer van mensen, die ook heel belangrijk is, zowel privé als zakelijk. Wij moeten niet zo suggestief denken en stoppen met de natuuronzin. Dieren houden van vliegtuigen en van luchthavens. Sterker nog, er is een grote overlast van konijnen en ganzen. Zij trekken massaal naar Schiphol en andere luchthavens. Dieren kunnen niet suggestief denken. Zij houden van vliegtuigen en van luchthavens. Wij denken suggestief en luisteren te veel naar mensen die tijd over hebben en zich met andere dingen zouden moeten bezighouden. Zelf houd ik ook van kerosine, van kinds af aan al. Er gaat niets boven de geur van kerosine.

Er bereiken mij steeds meer kritische geluiden over de ontwikkeling van Lelystad Airport. Het draagvlak, waar staatssecretaris Atsma in maart van dit jaar positief over was, lijkt steeds verder af te brokkelen. Een aantal zaken baren mij zorgen en daarop wil ik graag een reactie van de staatssecretaris. Ik noem als eerste de infrastructuur. Ik merk dat er überhaupt geen draagvlak is onder de airlines, behalve dan bij de KLM. Maar die heeft goed praten, want die zal wel op Schiphol blijven. De andere airlines hebben echter totaal geen interesse om op Lelystad te vliegen, omdat de infrastructuur niet zou deugen. De huidige start- en landingsbaan zou te smal en te kort zijn. Zelfs na de verlenging naar 2400 meter zou het voor grote kisten niet te doen zijn. Bovendien ontbreekt het aan ruimte en faciliteiten voor vliegtuigen en passagiers om te overnachten. Ook de aan- en afvoerwegen zouden tekortschieten. Dat heb ik overigens niet van de airlines maar van iemand anders gehoord. Er zijn onvoldoende mogelijkheden om te winkelen en te parkeren. Daarop wil ik graag een reactie van de staatssecretaris.

Dan kom ik op het verkeer dat Schiphol op lage hoogte nadert nabij Lelystad. Er zal een interferentie plaatsvinden als gevolg van het «doorkruisen» van luchtverkeer. Het aantal vliegbewegingen op Schiphol zal in de toekomst alleen maar toenemen. Wij zijn daarvan een groot voorstander, maar wij willen wel graag weten hoe het zit met de veiligheidsrisico's van interferentie van luchtverkeer. Veiligheid gaat boven alles. Geen enkele airline, en ook Schiphol niet, zal het hier niet mee eens zijn. Dit moet goed worden onderzocht.

Ik heb het gehad over de baanverlenging naar 2400 meter, maar naar ik heb begrepen kan er nog steeds alleen maar worden geopereerd met een Boeing 767 of een Airbus A330. Hoe ziet de staatssecretaris de inpassing van grote kisten in het luchtverkeerssysteem van Lelystad? Ook vraag ik mij af of de grote kisten in de vertrek- en aankomstroutes passen die ons op dit moment worden voorgehouden.

Wij zijn altijd voorstander van luchthaven Lelystad geweest, laat dat duidelijk zijn, maar wel onder de voorwaarde dat er draagvlak is. Gaat het nu niet een financieel fiasco worden met publiek geld? Wat is de omvang daarvan? Daarop wil ik graag een toelichting.

De airlines vinden het selectiviteitsbeleid discriminatoir en in strijd met EU-verordeningen. Dat laatste vind ik minder belangrijk, maar het werd wel gezegd. Wij vinden sowieso dat wij ons daar minder van moeten aantrekken, maar nu ze er liggen, zullen wij er toch rekening mee moeten houden. Ik wil hiervoor graag heldere en transparante criteria. Bovendien blijkt dat leisure airlines – ik vind «budgetvluchten» altijd een beetje minder eerbiedwaardig – als ArkeFly mogelijk worden achtergesteld bij buitenlandse airlines, waaronder Duitse en Spaanse lowcostcarriers. Ik wil graag duidelijk hebben of dat zo is. Ik krijg de indruk dat Arke het ondergeschoven kindje is geworden. Dat mag niet gebeuren. Ik wil daarop graag een reactie van de staatssecretaris.

Mijn volgende vraag is: Bij welk aantal passagiers is een luchthaven rendabel? Sommigen in het veld zeggen 1 miljoen, anderen 2 miljoen. Ik kan niet altijd namen noemen omdat wij sommige zaken in beslotenheid bespreken, maar ik wil graag weten wanneer een luchthaven rendabel is. Is dat het geval bij 1 miljoen passagiers of bij 2 miljoen? Daar zit een heel groot verschil tussen. Hoe kan het dat er op dit vlak met twee normen wordt gerekend?

De **voorzitter**: Mijnheer Graus, na uw aanloop durf ik het u bijna niet te vragen, maar wilt u langzamerhand gaan afronden?

De heer **Graus** (PVV): Dit is niet normaal. Ik ben net aan het warmdraaien.

De **voorzitter**: Luchtvaart is een heel snel onderwerp.

De heer **Graus** (PVV): Ik vind dat wij misschien te halsstarrig vasthouden aan het Aldersakkoord.

Ik ga afronden. Iets waar alle airlines mee te maken hebben, is de boekhouding van Schiphol. Ik heb een motie ingediend om dit transparant te krijgen, ten behoeve van een concurrerend kostenniveau. Nu is het zo dat de aviationboekhouding en de non-aviationboekhouding nog steeds niet gescheiden zijn. Wij willen toe naar een «single till». Als ik niet de toezegging krijg dat wij naar één boekhouding gaan, kondig ik nu al een VAO aan, waarin ik hierover een motie zal indienen. De airlines zorgen ervoor dat Schiphol een grote omzet kan draaien. In 2011 was de non-aviation goed voor slechts 49 miljoen. De aviation bedroeg 255 miljoen. De airlines maken die omzet mogelijk, maar vervolgens moeten zij wel belachelijk hoge tarieven betalen. Ik wil daarop graag een reactie van de staatssecretaris. Ik zal zeker een motie indienen als zij niet naar mijn wens antwoordt.

De heer **Bashir** (SP): Mij valt op dat in het Aldersgebeuren de KLM eigenlijk wordt voorgetrokken ten opzichte van onze andere nationale trotsen, bijvoorbeeld ArkeFly. Vindt de PVV-fractie ook dat de KLM wordt voorgetrokken? Waarom zou de KLM wel op Schiphol mogen blijven vliegen en ArkeFly niet?

De heer **Graus** (PVV): Ik heb nooit onder stoelen of banken gestoken dat ik heel trots ben op de KLM, op Schiphol, maar ook op Arke. Dus wij delen dit zeker. Vandaar dat ik heb ingebracht wat ik heb ingebracht. Dit zal allemaal moeten worden uitgezocht. Ik heb heel duidelijk gezegd dat Arke hierbij niet mag worden achtergesteld.

De **voorzitter**: Wij zijn gekomen aan de eerste termijn van de regering. Het woord is aan de staatssecretaris. Ik vraag haar om te beginnen met ons te schetsen wat de opbouw is van haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik zal beginnen met de Alderstafel Schiphol. Daarna spreek ik over de Commissie Shared Vision, over Twente, over Lelystad, over selectiviteit, over luchthaventarieven, over de SES en FABEC, over veiligheid, over ETS en milieu, over luchtkwaliteit en vliegtuigen, over de Bloemendalerpolder en daarna nog over een verzameling overige onderwerpen.

De **voorzitter**: We kunnen tot uiterlijk 18.00 uur met elkaar spreken. Die tijd hoeven we wat mij betreft niet per se te vullen. Ik zal echter niet al te strikt zijn met de interrupties.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik wil beginnen met even terug te komen op een opmerking die enkele woordvoerders hebben gemaakt. Zij

zeiden dat mijn voorganger wellicht wat moest worden gepusht om met dit dossier voortgang te boeken. Die indruk heb ik helemaal niet. Ik heb op dit punt een dossier aangetroffen waarbij veel gaande is, veel op orde is en veel is gebeurd. Ik ben voornemens om dit voortvarend op te pakken. Ik heb over het dossier spoor gezegd dat ik met mijn neus in de boter ben gevallen. Datzelfde kan worden gezegd over het dossier luchtvaart. Ik begin met de voortgang en de stand van zaken van de Alderstafel. Zoals bekend is, werken de partijen aan de Alderstafel aan de uitvoering van afspraken die in 2008 zijn gemaakt. De Alderstafel Schiphol informeert periodiek over de vorderingen. Het experiment met nieuwe normen en een nieuw handhavingstelsel is belangrijk. Dat komt ook naar voren uit de vragen die zijn gesteld. Met dit stelsel wil men bewerkstelligen dat het vliegverkeer wordt afgehandeld met zo min mogelijk geluidsoverlast voor de omgeving. Het tweejarig experiment is nu afgerond. De tussentijdse resultaten zijn hoopgevend. Zij zijn zelfs zo hoopgevend dat de partijen hebben afgesproken om tijdens de evaluatie van dit experiment aan de Alderstafel door te gaan volgens de nieuwe regels van dit nieuwe stelsel. De eindevaluatie zal aan de Alderstafel Schiphol worden opgesteld. Ik verwacht dat de resultaten van de evaluatie medio 2013 beschikbaar komen. Als die resultaten binnen zijn, zal ik de Kamer daarover informeren.

De woordvoerders hebben over het nieuwe stelsel een aantal vragen gesteld. Mevrouw Van Tongeren vroeg hoe wij weten of het systeem op Schiphol ook werkt bij 510.000 vluchten. Ik meen dat de Kamer op 28 oktober 2010 de brief heeft ontvangen waarin de evaluatiecriteria staan. Daarin staat ook dat dit punt een expliciet onderdeel zal vormen van de evaluatie van het experiment met het geluidstelsel. De evaluatieresultaten zal ik de Kamer toezenden nadat ik die heb ontvangen. Dat zal naar verwachting in het voorjaar van 2013 gebeuren.

Mevrouw Van Tongeren vroeg ook of de vermindering van het aantal nachtvluchten geen sigaar uit eigen doos is. Mijn simpele antwoord op deze vraag is: nee. Het plafond voor het aantal nachtbewegingen wordt namelijk in drie jaar tijd verlaagd van 32.000 naar 29.000. De laatste jaren lag het aantal nachtvluchten rond 30.000. In 2012 waren het er 30.796, met nog anderhalve week te gaan. Er moet dus ook een reductie plaatsvinden van het werkelijke aantal nachtvluchten. Onder het oude plafond kan de sector het aantal nachtvluchten laten groeien naar 32.000. Onder het nieuwe plafond moet men naar 29.000 nachtvluchten. Het gaat hierbij dus zowel om een reductie van het werkelijk aantal nachtvluchten als om een reductie van de groeirimte.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): We zijn eindeloos bezig geweest met de afspraken van de Alderstafel. Normaal gesproken worden bij een experiment afspraken gemaakt over een aantal criteria. Men zegt dan: we spreken dit en dit af, en als het niet lukt, gaan we weer terug naar het oude systeem. Nu zegt men: we hebben een aantal zaken die zijn afgesproken niet kunnen halen en we hebben er iets anders voor verzonnen. De resultaten van de evaluatie komen pas beschikbaar drie, vier of misschien wel vijf maanden nadat het experiment is beëindigd. Ondertussen gaat men gewoon door. Mijn fractie vindt dat merkwaardig. Als je experimenteert en je niet haalt wat is afgesproken, zou je toch gewoon moeten stoppen?

Staatssecretaris **Mansveld**: In de eerste plaats zeg ik dat de bewoners waren betrokken bij dit geheel. In de tweede plaats heb ik al gezegd dat we niet teruggaan naar de oude situatie. De sector kan groeien tot 29.000 nachtvluchten onder het nieuwe plafond. De reductie betreft, zoals ik al zei, zowel het werkelijke aantal nachtvluchten als de groeirimte. Dat wetend, kan ik de vraag van mevrouw Van Tongeren niet goed plaatsen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De afspraken zijn gemaakt met de Tweede Kamer. Er worden nu met een gedeelte van de bewoners mogelijk enkele vervolgspraken gemaakt. Het Aldersakkoord berust echter op instemming van de Tweede Kamer. Nu wordt geconstateerd dat men zich niet aan alle afspraken heeft kunnen houden. Met een gedeelte van de bewoners wordt daarna afgesproken om gewoon door te gaan. Dat vind ik merkwaardig, nog afgezien van de rekensom over het aantal nachtvluchten. Ik roep de staatssecretaris daarom op om nu gewoon naar het meetpuntensysteem terug te gaan. Zij kan eventueel de tijd nemen om de dingen te regelen die wellicht moeten worden verbeterd, bijvoorbeeld met de glijvluchten. Ik roep haar op om ervoor te zorgen dat de overlast voor de bewoners echt op korte termijn wordt verminderd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn nieuwe afspraken gemaakt met dezelfde mensen. Die nieuwe afspraken zijn dus gemaakt met de partijen van de Alderstafel waarmee ook de eerste set afspraken is gemaakt. Die eerste set afspraken hebben we aan de Kamer gestuurd. Nu zijn aan dezelfde tafel met dezelfde partijen deze afspraken gemaakt.

De **voorzitter**: De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is gevraagd hoe de verlaging van het aantal nachtvluchten wordt bereikt. Het plafond voor het aantal nachtvluchten wordt in drie jaar verlaagd van 32.000 naar 29.000. Ik zei dat zojuist al. Om deze reductie te realiseren, is inmiddels de capaciteitsdeclaratie en de daarop gebaseerde slotuitgifte aangepast. Tevens zal een lokaal richtsnoer – in jargon heet dit een «local rule» – worden opgesteld. De vaststelling zal worden voorgelegd aan het Coördination Committee of the Netherlands. Dit alles gebeurt om de beoogde reductie van het aantal nachtbevingen te borgen. Bij het goedkeuren van de local rule zal het Rijk de hardheid en de handhaafbaarheid van het plafond van 29.000 nachtvluchten nadrukkelijk toetsen. Het lokale richtsnoer is in voorbereiding. Men heeft de intentie om dit richtsnoer begin 2013 te formaliseren. Behalve dit alles zal de sector ook in de monitorrapportages, die elk kwartaal door de sector worden opgesteld, verslag uitbrengen van de voortgang van deze maatregelen.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Van Tongeren weer een vraag wil stellen. Wij kunnen twee dingen doen. Of wij voeren dit overleg op een wat natuurlijke manier. Ik heb de indruk dat dit gemakkelijk kan. Of wij houden ons aan veel strengere spelregels. Wij hebben het over tien blokken. Ik hoop dat de woordvoerders zelf kunnen bepalen waar zij hun kruis willen verschieten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter, voordat mevrouw Van Tongeren het woord krijgt, wil ik nog even toevoegen dat in het Aldersakkoord werkelijk staat dat, als niet wordt gerealiseerd wat is afgesproken, de partijen in overleg zullen treden met elkaar. Dat is precies wat er nu is gebeurd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik las in de media dat er sprake zou zijn van 3000 nachtvluchten minder. Zullen er inderdaad 3000 nachtvluchten minder zijn? Of zal er over twee of drie jaar misschien sprake zijn van een vermindering van de toename? De betrokken bewoners hebben twee jaar lang niet minder geluidsoverlast gehad, want de CDA's zijn niet ingevoerd. Nu krijgen ze, in mijn optiek, weer een worst voorgehouden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Die vraag heb ik zojuist beantwoord. Tot nu toe was een groei tot 32.000 nachtvluchten mogelijk. Vanaf nu kan men

echter tot maximaal 29.000 nachtvluchten groeien. Het gaat dus om 3000 nachtvluchten minder.

De heer **Bashir** (SP): Waarom wordt er hier gegoocheld met cijfers? Waarom kan de staatssecretaris niet zeggen: we gaan niet naar 3000 nachtvluchten minder, maar naar veel minder reductie? De realiteit is namelijk op dit moment dat er niet 32.000 keer wordt gevlogen, maar veel minder. Als daarom nu de grens bij 29.000 wordt gelegd, is er geen sprake van een reductie van 3000 nachtvluchten. Hetzelfde geldt voor het overleg van de partijen aan de Alderstafel. De resultaten daarvan zijn vervolgens niet aan de Kamer voorgelegd. De staatssecretaris zegt nu dat in de afspraken staat dat de partijen weer met elkaar moeten gaan overleggen, maar er is niet met de Kamer overlegd. Waarom dit gegoochel? Waarom wordt niet gewoon open en eerlijk alles op tafel gelegd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Laat ik hier duidelijk in zijn. De bewering dat hier niet alles open en eerlijk op tafel ligt en dat er wordt gegoocheld met cijfers, werp ik verre van mij. Ik zou het prettig vinden als de heer Bashir die woorden niet meer in dit verband gebruikt en dit niet meer over mij zegt. De 510.000 vluchten zijn ook nog niet gerealiseerd. Bij het aantal van 32.000 gaat het om een maximale groei. Hetzelfde geldt voor de nu afgesproken 29.000 nachtvluchten. Er zijn nu naar ik meen ruim 420.000 vluchtbewegingen op Schiphol. De bovengrens ligt op 510.000 vluchtbewegingen. Die bovengrens is ook nog niet bereikt.

De **voorzitter**: Voordat ik de heer Bashir het woord geef om zijn vervolgvraag te kunnen stellen, meld ik dat er wel een terugkoppeling is geweest vanuit de Alderstafel naar de Kamer, namelijk in de vorm van een briefing. Daarvoor was vrij veel belangstelling. Ik weet niet of de woordvoerders daarbij zijn geweest. In ieder geval heeft er een uitgebreide terugkoppeling plaatsgevonden, namelijk in de vorm van een briefing.

De heer **Bashir** (SP): Als de staatssecretaris niet wil dat wij zeggen dat er wordt gegoocheld met cijfers, dan moet zij ook niet goochelen. Zij moet dan eerlijk zeggen dat er nu geen sprake is van 32.000 nachtvluchten. Het maximum wordt weliswaar teruggebracht naar 29.000 nachtvluchten, maar het is niet zo dat daarmee het aantal nachtvluchten met 3000 wordt gereduceerd. Er wordt dus wel degelijk gegoocheld met cijfers. Ik roep de staatssecretaris op om gewoon eerlijk te zijn, en te zeggen dat er geen sprake is van 3000 nachtvluchten minder, maar dat dit aantal nachtvluchten minder, lager is. Op papier gaat het inderdaad om 3000 nachtvluchten minder, maar in de werkelijkheid is daarvan geen sprake.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb zojuist gezegd dat er in 2012 sprake was van 30.796 nachtvluchten. Daarover zijn wij dus heel duidelijk. Verder wordt er een nieuwe bovengrens bepaald.

De woordvoerder van het CDA vroeg welke luchtvaartmaatschappijen in de nacht vliegen en last zullen hebben van het verlagen van de nachtcapaciteit. In de nacht vliegen voornamelijk de leasevaartmaatschappijen. Deze zijn vertegenwoordigd in de BARIN. Alle carriers hebben binnen de BARIN afgesproken om op een eerlijke en gebalanceerde manier de afgesproken reductie onderling te realiseren. Dit is een harde afspraak die in dit verband is gemaakt. Alle maatschappijen hebben zich daaraan gecommitteerd.

Ik kom op de Buitenveldertbaan en het baanmodel. Mevrouw Hachchi van D66 vroeg of het afwijkende weer niet in het baanmodel moet worden verwerkt. Na het eerste jaar van het experiment met een nieuw stelsel is geconstateerd dat de Buitenveldertbaan vaker was ingezet dan door de omwonenden was verwacht. De verwachting van de omwonenden was gebaseerd op wat je noemt «gemiddeld weer». Dat is uiteraard een

theoretisch uitgangspunt. De praktijk komt zelden overeen met de theorie. Ik deel de visie van mevrouw Hachchi dat niet alleen van een gemiddelde weerssituatie moet worden uitgegaan. Wij hebben namelijk geleerd dat wisselingen in het weer leiden tot wisselingen in het baangebruik. Zoals in een notitie over het gebruik van de Buitenveldertbaan al staat, wordt een verbetering van het prognosemodel momenteel onderzocht. Ook in de communicatie moet hiermee consequent rekening worden gehouden. Zo zal er minder sprake zijn van teleurstellingen voor omwonenden.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het experiment van preferent vliegen, dus vliegen volgens afspraak, heeft inderdaad twee jaar plaatsgevonden. Nu blijkt echter dat het weer uiteraard een belangrijke factor is bij het gebruik van de Buitenveldertbaan. Ik weet dat bij de afronding van het experiment de Alderstafel en wellicht uiteindelijk ook de staatssecretaris tot een beslissing zullen komen. Ik heb gevraagd of de staatssecretaris het element «weer» daarbij meeneemt. Als wij een voorstel van de staatssecretaris krijgen voorgelegd, moet ook dit element daarin zijn meegewogen. Als dat niet gebeurt, levert dat volgens mij een vertekend beeld op. De staatssecretaris had het zelf ook al over een verschil tussen theorie en praktijk. Dit zou daarvan dan een mooi voorbeeld zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Hachchi heeft het over het meenemen van de rol van het weer in toekomstige modellen. De rol van het weer is nu al in de modellen opgenomen. Als we echter konden voorspellen wat er morgen gaat gebeuren, zaten we hier waarschijnlijk niet. Er zal daarom moeten worden bekeken hoe we zo dicht mogelijk bij de werkelijkheid komen. Ik ben het met mevrouw Hachchi eens dat de rol van het weer daarbij moet worden meegenomen, maar eigenlijk doen we dat ook.

Er is gevraagd waarom er niet naar de bewonersgroeperingen wordt geluisterd, want zij horen toch ook aan tafel te zitten. Ik meen dat mevrouw Van Tongeren deze vraag heeft gesteld. Alle vertegenwoordigers van bewoners zijn welkom aan de Alderstafel. Voorwaarde is wel dat zij positief staat ten opzichte van het advies. Mevrouw Van Tongeren zei dat ze het moeten ondertekenen. Het gaat om het volgende, dat eerder al in de Kamer is besproken. Er ligt een basisverhaal, een uitgangspunt, en er zijn afspraken gemaakt. Als je aan tafel gaat zitten, is het wel belangrijk om positief tegenover de set afspraken te staan. De vereniging Bescherming Leefmilieu Regio Schiphol (BLRS) kon niet met deze afspraken instemmen en zit daardoor niet meer aan de Alderstafel. Het bijzondere aan deze situatie is volgens mij dat de BLRS wel ieder kwartaal separaat door de heer Alders wordt geïnformeerd. Op deze wijze is de vereniging wel betrokken. Ik heb begrepen dat er zelfs gisteren nog een gesprek heeft plaatsgevonden. Mijn voorganger is in oktober 2012 daarover nog geïnformeerd, nadat op verzoek van de Kamer nogmaals met de BLRS over vertegenwoordiging aan de Alderstafel is gesproken. De vereniging heeft zelf aangegeven dat zij de huidige positie op deze wijze gecoördineerd willen zien. Er wordt dus over gesproken. Iedereen heeft zijn positie bepaald en spreekt dus mee.

De **voorzitter**: Voordat ik de heer Bashir het woord geef, zeg ik dat ik de indruk heb dat het debat hierover inderdaad al twee of drie keer in de Kamer is gevoerd. Als wij hierop verder ingaan, zal het dus gaan om een herhaling van een herhaling van zetten. Mocht er toch op worden ingegaan, dan hoor ik dus graag een nieuw feit dat wij kunnen betrekken bij de discussie.

De heer **Bashir** (SP): Inderdaad is tijdens het vorige algemeen overleg afgesproken dat de staatssecretaris nog een poging zou wagen om alle bewonersgroepen aan tafel te krijgen. Er is toen echter niet afgesproken

dat de bewonersgroepen positief tegenover het advies moesten staan. Dat is nooit afgesproken met de Kamer. Nu wordt er eigenlijk gewoon een drempel opgeworpen voor de bewonersorganisaties om aan tafel te komen zitten, mee te praten en mee te beslissen. Vanwaar die terughoudendheid? Waarom mogen kritische geluiden niet aan tafel vertegenwoordigd zijn?

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Bashir meet nu met twee maten. Het horen van kritische geluiden is precies de reden waarom de Alderstafel is neergezet. Iedereen heeft een eigen beeld bij de gewenste toekomstige ontwikkelingen. Het doel van de Alderstafel is nu juist om een aantal zaken waarover men verschillend dacht of waarover men niet voldoende informatie had, in gezamenlijkheid te bespreken. Mensen die willen meepraten, zijn van harte welkom. Ik zou echter niet weten waarom mensen die op voorhand zeggen dat zij de basis van de Alderstafel niet steunen, aan die tafel zouden willen zitten.

De heer **Bashir** (SP): Dit komt neer op het bij voorbaat weigeren om met tegenstanders te spreken. Er is tijdens het vorige algemeen overleg afgesproken dat zou worden geprobeerd om alle bewonersgroepen aan de Alderstafel te krijgen. Dat is een opdracht geweest waarmee de staatssecretaris op pad is gestuurd. Nu wordt de mensen gezegd: als je het er niet mee eens bent, dan mag je niet aan tafel zitten. Welk nut heeft de Alderstafel op die manier nog? Wat is de waarde nog als degenen die een beetje kritisch zijn, daar niet aan tafel mogen zitten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil met alle plezier herhalen wat ik zojuist heb gezegd. Volgens mij ben ik duidelijk geweest, maar ...

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter, ik heb een punt van orde. Ik stel gewoon een vraag.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, u mag een vraag stellen, maar de staatssecretaris gaat over haar eigen antwoorden. Ik constateer verder dat deze discussie mij erg bekend voorkomt.

De heer **Bashir** (SP): Wij hebben tijdens het vorige algemeen overleg afspraken gemaakt, voorzitter. De staatssecretaris zou nog een poging wagen. Nu wordt echter opeens van tevoren een drempel ingebouwd. In de afspraken die tijdens het vorige algemeen overleg zijn gemaakt, was er geen sprake van zo'n drempel.

De **voorzitter**: Uw vraag is duidelijk, mijnheer Bashir.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb zojuist al gezegd dat de BLRS zelf heeft aangegeven dat men de huidige positie gecontinueerd wil zien. Er is gevraagd aan de mensen van de BLRS of men wil deelnemen. Men weet dat men die mogelijkheid heeft. Men zegt echter zelf dat men graag op de huidige manier vier keer per jaar door de heer Alders wil worden bijgepraat. De heer Bashir kan alles van mij vragen. Als mensen er echter op deze manier instaan, kan ik daaraan niet heel veel toevoegen. Wij hebben deze constructie met de heer Alders gevonden. De Kamer is hierover in oktober bovendien geïnformeerd.

De **voorzitter**: De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Geurts van het CDA heeft gevraagd of door alle partijen al het mogelijke wordt gedaan om invoering van CDA's in de toekomst mogelijk te maken. Ik kan mij voorstellen dat het CDA dat letterlijk genomen heel graag wil, maar dit terzijde. De luchtvaart-

partijen hebben zelf veel belang bij de invoering van zo veel mogelijk CDA's, vanwege het lagere brandstofgebruik en omdat de CDA's een belangrijk onderdeel vormen van de Europese toekomstplannen voor de luchtvaart die als doel hebben de vermindering van het brandstofgebruik en van de uitstoot. Ik kan mij voorstellen dat die doelen ook mevrouw Van Tongeren aanspreken. Met de nieuwe Luchtruimvisie wordt gezorgd voor voldoende capaciteit van het Nederlandse luchtruim en worden knelpunten opgelost. Per november 2012 heeft het Rijk de voor de CDA's noodzakelijke apparatuur verplicht gesteld voor alle vliegtuigen die van Schiphol gebruikmaken. Om meer CDA's mogelijk te maken, moet de uurcapaciteit van glijvluchtlandingen geleidelijk worden verhoogd. Dat kan alleen door ervaring op te doen. De afspraken 1 en 2 van het alternatieve pakket geven daarvoor de ruimte. De voortgang van het oefenen met de CDA's wordt besproken aan de Alderstafel en in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS), die straks de omgevingsraad van Schiphol zal zijn.

Mevrouw Hachchi heeft een vraag gesteld over de Natura 2000-gebieden. Is er effect van Natura 2000-gebieden op de exploitatie van Schiphol? Voor deze gebieden worden beheerplannen opgesteld. In deze beheerplannen wordt rekening gehouden met bestaande activiteiten, zoals de luchtvaart. Er wordt nu ook over deze gebieden gevlogen. Dit leidt niet tot significante verstoring.

Ik kom op het rapport van de Commissie Shared Vision. Die commissie heeft haar opdracht grondig aangepakt en geeft een uitgebreide terugblik op de ontwikkelingen rond het selectiviteitsbeleid. Volgens mij heeft de commissie ook een aantal belangrijke aandachtspunten geïdentificeerd. Ik vind dit serieuze punten die van belang zijn voor behoud en versterking van de mainport en het netwerk van verbindingen dat zo belangrijk is voor onze economie. Bij Schiphol gaat het immers wel over ruim 100.000 banen. Ik vind het heel goed dat beide raden van commissarissen, dus zowel die van de KLM als die van Schiphol, zich eraan hebben gecommitteerd om de punten op te pakken. Zij werken nu volop mee aan de tweede fase. Zelf zal ik met mijn collega van het ministerie van Financiën en met mijn collega van EZ het punt oppakken van verduidelijking van de publieke belangen die rond Schiphol spelen. Dit betreft de duidelijkheid waar de commissie om vraagt. Ik ben heel nieuwsgierig naar het rapport dat in februari zal verschijnen. Er is sprake van vertraging. Het rapport wordt nu in twee delen opgeleverd. Ik ga er echter van uit dat er na de vertraagde afronding een rapport ligt waarmee wij verder kunnen. Die behoefte deel ik met de woordvoerders in de Kamer.

De heer Geurts van het CDA heeft gezegd dat de commissie stelt dat er sprake is van een gebrek aan wederzijds vertrouwen tussen enerzijds de top van Schiphol en anderzijds de top van KLM. Hij vraagt wat ik daarvan vind en wat ik daaraan ga doen. Volgens mij is het zorgelijk dat er een gebrek is aan onderling vertrouwen. Ik ben het met de commissie eens als zij stelt dat daaraan snel een einde moet komen. Vertrouwen en goede samenwerking zijn onmisbaar. Ik kan de Kamer zeggen dat ik een eerste gesprek heb gehad met de raad van bestuur van Schiphol en de raad van bestuur van de KLM. Dit was een gezamenlijk kennismakingsgesprek waarbij dus de beide raden aanwezig waren. Voor mij staat onomstotelijk vast dat er gezamenlijk moet worden opgetrokken. Dat is voor mij het uitgangspunt van de communicatie met Schiphol en met de KLM. Ik ben blij dat de commissie vindt dat herstel van vertrouwen en het creëren van randvoorwaarden voor een vruchtbare samenwerking belangrijke elementen zijn voor de tweede fase. Ook ik ben van mening dat dit voorwaarden zijn. Nog veel belangrijker is volgens mij dat de twee ondernemingen zelf hebben toegezegd om gezamenlijk een aantal cruciale vraagstukken aan te pakken. De raden van bestuur en de raden van commissarissen hebben zich hieraan gecommitteerd. Ik wil de commissie de ruimte geven tot februari om het tweede deel op te leveren.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb twee vragen over de Commissie Shared Vision. In de eerste plaats heb ik in de eerste termijn gezegd dat mijn fractie openstaat voor de voorstellen over het gebruik van niet-luchtvaartactiviteiten voor het omlaag brengen van de tarieven. Ik heb daarbij gevraagd om een expliciete toezegging van de staatssecretaris dat dit niet zal worden verrekend met de investeringen in de dienstverlening van Schiphol.

In de tweede plaats zeg ik het volgende. Als ik spreek over een shared vision, denk ik daarbij ook aan het spreken met één mond. Dat moet ook voor het Rijk gelden. Ik hoop dat de staatssecretaris dat met mij eens is. Ik kan mij voorstellen dat er wat verschillen zitten in enerzijds de aanvliegroute van bijvoorbeeld het ministerie van Financiën, en anderzijds die van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het ministerie van Financiën zal vooral gericht zijn op het op orde zijn van de financiën en op een financieel degelijke bedrijfsvoering van Schiphol. Het ministerie van staatssecretaris Mansveld, van Infrastructuur en Milieu, zal met name kijken naar de dienstverlening aan de hub-taak, dus aan de KLM. Is de staatssecretaris het met mij eens dat ook het Rijk hierbij met één mond moet spreken? Er moet dus ook sprake zijn van een shared vision van het Rijk.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Hachchi slaat de spijker op de kop. Ik zei dat zojuist ook al. Ik meen dat het ministerie van Economische Zaken, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie van Financiën moeten formuleren wat de publieke taak is en wat onze visie daarop is. Het is verder nog niet duidelijk om welk deel van de kosten het precies gaat. Eerst is het nodig dat er duidelijkheid komt over de omvang van het masterplan. Pas dan zal duidelijk worden wat de kosten zijn. Hiermee gaat de commissie aan de slag. Dat is precies wat wij in februari, in het tweede deel van de opdracht terugkrijgen. Dan kunnen wij vrij snel in kaart brengen wat de gevolgen zijn van de bijdrage uit de niet-luchtvaartactiviteiten aan de luchtvaartactiviteiten. Wij sturen die uitwerking dan door naar de Kamer. Dan zal een en ander ook voor de Kamer duidelijk worden.

Mevrouw Hachchi sprak ook over KLM, Schiphol en het Rijk samen. Ik zei zojuist al dat ik de twee organisaties gezamenlijk heb uitgenodigd. Wij hebben met z'n drieën dit gesprek gevoerd. Ik heb tijdens dat gesprek gezegd dat wij onlosmakelijk aan elkaar verbonden zijn om deze belangrijke ontwikkeling van Schiphol verder te brengen. Ik doel daarbij niet alleen op de economische ontwikkeling, maar ook op de effecten voor de leefomgeving. Precies de Alderstafel is een mooie basis om die onderwerpen in te brengen. Ik ben het op dat punt dus helemaal met mevrouw Hachchi eens.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik ben helemaal tevreden met de reactie van de staatssecretaris op het laatste punt. Zij is daarover heel helder. Ik kom echter nog even terug op het eerste punt. Ik begrijp dat het tweede deel van het onderzoek leidend is voor de omvang en de bedragen. Is de staatssecretaris het met mij eens dat het geld van de niet-luchtvaartactiviteiten dat is bedoeld om de tarieven omlaag te brengen, los moet staan van de investering die voor de dienstverlening nodig is? Ik zou de staatssecretaris willen uitnodigen om daarover nu ook heel helder te zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, dat ben ik met mevrouw Hachchi eens. Zij heeft het echter direct over dienstverlening. De mate van dienstverlening is bepalend voor de kosten. Ik ben het met mevrouw Hachchi eens dat er een samenhang is.

De heer **Elias** (VVD): De nieuwe staatssecretaris is volgens mij een persoonlijkheid die bestuurlijk gepokt en gemazeld is. Zij heeft dus ook

mensenkennis. Zij heeft in één zaal verkeerd met die mannen van KLM en Schiphol, want dat zijn het. Zijn het volgens de staatssecretaris vooral zakelijke problemen die een rol spelen, of gaat het ook om «de mannetjes»?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat ook de problemen zijn, ze moeten worden opgelost, want we moeten verder. De heer Alders heeft zich al gebogen over een deel van de analyse van de problemen. Ik heb de indruk dat iedereen helderheid heeft gekregen en iedereen stelt dat men verder wil samenwerken. Zoals ik al zei, is samenwerking voor mij een voorwaarde. Het is onmogelijk om elkaar hierbij niet vast te houden en om niet gezamenlijk verder te gaan. Laat ik het hierbij laten.

De heer **Elias** (VVD): Ik stel vast dat de staatssecretaris mijn vraag niet echt beantwoordt, maar ik zal niet persisteren.

De **voorzitter**: Dan gaat de staatssecretaris over naar het volgende blok, namelijk Twente.

Staatssecretaris **Mansveld**: De verantwoordelijkheid voor de aanbesteding van de luchthaven Twente ligt bij de provincie Overijssel en bij de gemeente Enschede. Begin februari zal ADT, de aanbestedende partij, een analyse opleveren van de vraag waarom er geen biedingen zijn gedaan. De vragen die de Tweede Kamer stelt, worden in deze analyse meegenomen. Er is geen directe parallel tussen de luchthaven Lelystad en de luchthaven Twente. Luchthaven Lelystad heeft een rol in het kader van de selectieve ontwikkeling van Schiphol. De luchthaven Twente had als primair doel het versterken van de regionale economie. Deze luchthaven heeft ook een regionaal verzorgingsgebied. Bij de regionale overheden ligt nu de vraag voor, hoe zij verdergaan met de gebiedsontwikkeling. Past daarin voor deze overheden nog een burgerluchthaven? Als dat duidelijk is, kan ik pas bepalen welke rol het Rijk heeft te spelen bij de verdere gebiedsontwikkeling. Ik ga ervan uit dat dit in de loop van de komende weken of maanden duidelijk wordt.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd hoeveel geld er tot nu toe in de heilloze plannen voor de luchthaven Twente is gestoken en hoeveel het de belastingbetaler tot nu toe heeft gekost. Ik meen althans dat dit ongeveer de strekking van haar vraag was. Wij hebben de hoogte van plankosten die het Rijk heeft gemaakt, twee maanden geleden aan de Tweede Kamer gemeld. Het gaat daarbij om ongeveer 14 miljoen of 15 miljoen. De grootste posten betroffen de sanering van de grond en de beheerkosten van 12 miljoen. De opbrengst is circa 31 miljoen, met name door de verkoop van de grond. De grond heeft 29 miljoen opgebracht. De luchthaven Twente heeft het Rijk dus, door de verkoop van de gronden, geen geld gekost, maar opgeleverd. Na verkoop en overdracht van de grond aan Overijssel en Enschede, eind 2010, heeft het Rijk geen programmakosten meer gemaakt. Wel staat nog 1,8 miljoen open, welk bedrag beschikbaar komt bij een succesvolle aanbesteding. Ook is gevraagd welke kosten door de regio zijn gemaakt. Dat zal ADT, de projectorganisatie, dus in kaart brengen. Dit is echter een zaak van de provincie en de gemeente Enschede.

Mevrouw Van Tongeren heeft ook gevraagd wie na de sluiting van Twente mag aanbesteden. De grond is van de regio. Het staat de regio vrij om een bestemming voor de grond te zoeken. Men zal bekijken of een luchthaven daarin past of niet. Als men daar een luchthaven wil ontwikkelen, dan bestaat daarvoor de mogelijkheid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn eerste vraag was hoeveel dit de belastingbetaler heeft gekost. Ik begrijp dat het interessant is welke kosten voor rekening van het Rijk komen en welke voor rekening van een

andere overheid, maar de belastingbetaler zal het uiteindelijk toch echt jammer vinden dat hier 86 miljoen of 87 miljoen in is gestoken. Dit geld heeft tot nu toe nog niets opgeleverd voor de regio.

Mijn tweede vraag ging over het volgende. Er loopt daar een Europese aanbesteding. Mag men in zo'n aanbesteding eenzijdig besluiten om de termijn nog wat te verlengen omdat men binnen de gestelde termijn geen enkele exploitant zo ver heeft kunnen krijgen om het vliegveld te gaan exploiteren, zelfs niet met extra lokkertjes?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat de regio heeft uitgegeven, is mij onbekend. Deze gebiedsontwikkeling vindt plaats binnen de provincie en de gemeente Enschede. Mevrouw Van Tongeren vraagt wat het de belastingbetaler totaal heeft gekost, dus inclusief de uitgaven van andere overheden dan het Rijk. Op die vraag kan ik dus geen antwoord geven. Ook werd gevraagd of het juridisch mogelijk is om de aanbesteding te verlengen. Dat weet ik niet. Misschien dat een van de ambtenaren dat kan opzoeken. Vanuit mijn achtergrond bij de provincie kan ik zeggen dat ik zelden provincies ben tegengekomen die dingen deden die van Europa niet mochten. Dat kan namelijk nogal wat sancties met zich meebrengen. Wellicht horen we zo via een ambtenaar dus nog een antwoord op deze vraag.

In de reactie op het Aldersadvies Lelystad staat al dat dit advies een belangrijke mijlpaal vormt. In 2008 zijn de afspraken gemaakt aan de Alderstafel. Dit afsprakenpakket is overgenomen door het toenmalige kabinet en bekrachtigd door de Tweede Kamer. Een belangrijk onderdeel van de afspraken was, dat er voldoende ruimte op de regionale luchthavens Eindhoven en Eelde zou zijn. In juni 2010 zijn er in Eindhoven al afspraken gemaakt over 25.000 extra vliegtuigbewegingen op de luchthaven Eindhoven. Met het nu voorliggende Aldersadvies Lelystad kunnen op de luchthaven Lelystad op termijn 45.000 vliegtuigbewegingen worden geacommodeerd. Daarmee kunnen de 70.000 extra vliegtuigbewegingen op regionale luchthavens worden ingevuld. Het gaat hierbij dus om een stijging van 510.000 naar 580.000 vliegtuigbewegingen.

De heer Graus heeft gesteld dat de luchthaven Lelystad heeft geleid tot een fiasco gefinancierd met publiek geld. Dat is niet zo, want het gaat hierbij niet om publiek geld. De marktpartijen financieren de ontwikkeling. De heer Bashir vroeg mij of ik er al zicht op heb in hoeverre de markt geïnteresseerd is in de luchthaven Lelystad. Het eerste gesprek hierover met marktpartijen heeft recentelijk plaatsgevonden. Dit gesprek was een gezamenlijk initiatief van mijn ministerie en Schiphol Group. Op basis van dit eerste gesprek concludeer ik dat alle partijen de behoefte hebben om nader met elkaar de dialoog hierover te voeren in een aantal gesprekken. Dat vraagt echter om meer tijd. Ik hoop in het voorjaar van 2013 de Kamer over de interesse van marktpartijen te kunnen informeren.

De heer Bashir heeft mij ook gevraagd hoe ik ervoor kan zorgen dat het verkeer naar Lelystad gaat. Dat is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de luchthavenexploitant. Die moet marktconform middelen zien te verzinnen om de marktpartijen te verleiden om naar Lelystad te komen. De mogelijkheden hiertoe worden verkend onder het thema «selectiviteit». Hierover vinden op dit moment ook gesprekken plaats met de marktpartijen. Bovendien bekijkt het Rijk, samen met de exploitant, of verkeersverdelingsregels mogelijk zijn. Die zouden een aanvulling kunnen vormen op het verleiden van de marktpartijen. Dit vindt plaats als uitwerking van het Convenant selectiviteit tussen het Rijk en Schiphol Group.

De heer Geurts, de heer Elias en later ook mevrouw Kuiken hebben gevraagd naar het traject. De heer Geurts en de heer Elias stelden dat de tijd dringt en vroegen wanneer er nu eens iets gebeurt. Inderdaad dringt de tijd. Daarmee ben ik het eens. Daarom zijn alle inspanningen erop gericht om een nieuw luchthavenbesluit vast te stellen op 1 november

2014. Wij hebben in de afgelopen periode, met de totstandkoming van het advies en met de inpassing van Lelystad in het luchtruim, belangrijke stappen gezet in die richting. Daarbij heeft zowel de luchtverkeersleiding als de militaire tak een belangrijke rol gespeeld. De exploitant voert op dit moment gesprekken. Er vindt wekelijks overleg plaats tussen de exploitant, de luchtverkeersleiding, defensie en het ministerie van I&M om tijdig de juiste stappen te kunnen zetten en te bekijken waar we mogelijk zaken parallel kunnen laten lopen. Ik wil wel zeggen dat we het ook zorgvuldig moeten doen. Er moeten juridisch en maatschappelijk houdbare besluiten worden genomen.

Daarmee kom ik bij de bijdrage van mevrouw Kuiken. Daarin stelde zij volgens mij precies de goede vragen. Wat moeten we doen om daar te komen? Wat zijn de stappen die moeten worden gezet? Wie moet wat doen? Wanneer moet een besluit worden genomen en wanneer speelt de Kamer daarbij een rol? Ik vind het heel terecht dat die vragen zijn gesteld. Ik zal de Kamer zo spoedig mogelijk een brief doen toekomen waarin dat helder wordt gemaakt. Er moet geen onduidelijkheid meer zijn over de vraag hoe we uiteindelijk met deze zaak bij 1 november 2014 uitkomen.

De heer **Geurts** (CDA): Stel dat 1 november 2014 niet wordt gehaald. Het lijkt nog heel lang te duren voordat het zover is, maar we zijn er zo. Als het niet lukt, hoe gaat de staatssecretaris dan verder? Denkt zij na over een andere strategie voor het geval dat dit niet zou lukken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is nu december 2012. Wij plannen voor 1 november 2014. Het ligt niet in mijn karakter om nu al een backupplan te gaan maken omdat het niet zou kunnen gaan lukken om de planning te halen. Ik ga ervan uit dat het lukt om de planning te halen. Mocht het niet zo zijn, dan kom ik weer terug op het overzicht waar mevrouw Kuiken om heeft gevraagd. Met dat overzicht zullen wij dan ergens gaan ontdekken dat het niet lukt, want met dat overzicht is er ook een planning. Dan kunnen we bekijken waarom het niet lukt en wat eraan kan worden gedaan. Ik vind dit echter eigenlijk vooruitlopen op een scenario dat ik liever wil voorkomen.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb niet gezegd dat Lelystad een fiasco is. Ik heb gevraagd of dit niet gaat uitdraaien op een fiasco. Ik heb het inderdaad over publiek geld gehad en over de omvang van de bedragen. Het is onmogelijk dat er geen publiek geld is gemoeid met de aanleg van alle infrastructuur rondom het vliegveld. Dat is onmogelijk. Mijns inziens zit de Staat ook voor tientallen procenten in Schiphol. Dat is toch zo? Hoe kan de staatssecretaris nu toch zeggen dat er totaal geen publiek geld mee is gemoeid? Dat is onmogelijk.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom nog even terug op de planning van mevrouw Kuiken. Als we het gaan halen, hebben we het ook gehaald. Ik ga ervan uit dat we het gaan halen en dat er geen sprake zal zijn van een fiasco.

De **voorzitter**: Wat heeft de staatssecretaris te zeggen over de financiële kant van de zaak, waar de heer Graus naar vraagt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Schiphol investeert. Als het niet lukt, zou het Rijk last kunnen krijgen van een verminderde dividenduitkering.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb van alles gevraagd over de infrastructuur, over tekortschieten enzovoorts. Komt de staatssecretaris daarop nog terug?

Staatssecretaris **Mansveld**: De infrastructuur van de luchthaven Lelystad zal voor een deel door de provincie worden gerealiseerd en voor een deel door het Rijk. De plannen daarvoor zijn mij op dit moment nog niet in detail bekend. Ik kan daarop terugkomen bij de Kamer. Volgens mij kunnen wij het daarbij echter niet hebben over een fiasco of over het weggooien van geld, maar over een investering in infrastructuur. De heer Geurts heeft gevraagd of ik al een investeringsbeslissing van Schiphol heb gezien. Wij werken met Schiphol Group en Lelystad Airport op dit moment aan de voorbereidingen van het luchthavenbesluit. Een investeringsbeslissing is voor ons van groot belang om te kunnen starten met alle werkzaamheden voor de ontwikkeling van Lelystad. Betrokken partijen moeten daarvoor kosten gaan maken. Deze investeringsbeslissing heb ik nog niet, maar die moet er liggen voordat ik een luchthavenbesluit kan opstellen. Daarom is het belangrijk dat de investeringsbeslissing snel komt. Ik kom daarmee weer uit bij de planning van mevrouw Kuiken. Ik wil graag met de Kamer die planning delen. Wat is nodig om een stap vooruit te kunnen zetten?

Met vertraging het volgende. Ik kan de Kamer zeggen dat ik, toen ik vijf weken geleden begon, mezelf heb beloofd dat ik me niet zou laten verleiden tot het gebruik van afkortingen. Ik heb mezelf echter nu beloofd dat ik me niet meer aan deze belofte hoef te houden.

De **voorzitter**: Dat is rap.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja. Ik heb wat dat betreft diep respect voor de Kamerleden en voor de manier waarop zij wijs kunnen worden uit alle afkortingen. Ik vermoed dat ik over enkele weken volslagen in dit soort terminologie mee kan gaan.

De heer Graus heeft gevraagd of er werkelijk pas echt een kostendekkende exploitatie mogelijk is vanaf 2,5 miljoen passagiers. Hij zegt dat hij hoort dat het ook vanaf 1 miljoen passagiers mogelijk is om tot een kostendekkende exploitatie te komen. Inderdaad is de vuistregel dat een kostendekkende exploitatie al vanaf 1 miljoen passagiers mogelijk lijkt. In specifieke gevallen kan dat echter anders liggen. Schiphol zal dus een goede businesscase moeten overleggen. Wij zullen toetsen of dit haalbaar is.

De **voorzitter**: De heer Elias heeft mij gezegd dat hij wat eerder weg moet. Zijn er specifieke vragen van hem die met voorrang kunnen worden behandeld?

De heer **Elias** (VVD): Ik moet zo meteen echt weg, voorzitter. Dit is niet mijn gewoonte. Er wordt echter meegeluisterd, dus het komt wel goed.

De **voorzitter**: Akkoord. De staatssecretaris gaat gewoon door met het beantwoorden van de vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Hachchi heeft gevraagd wie er in de Stuurgroep selectiviteit zitten en wanneer de uitkomst van de stuurgroep beschikbaar komt. In de stuurgroep zitten de convenantpartners Schiphol Group en het Rijk. De stuurgroep komt twee keer per jaar bijeen. Er wordt gesproken onder voorzitterschap van Schiphol Group over de voortgang van de uitvoering van de afspraken uit het Convenant selectiviteit, over de marktontwikkelingen en over de capaciteitsontwikkelingen en de daaraan verbonden procedures. Op dit moment houdt de stuurgroep zich bezig met de verdere uitwerking van de maatregelen die de Kamer vorig jaar zijn toegestuurd. Er vindt een juridische toetsing op de instrumenten plaats. Het tijdstip waarop deze instrumenten moeten worden ingezet, dus de timing, is weer afhankelijk van de marktontwikkeling. Mevrouw Hachchi heeft ook gevraagd waar we staan met het project SESAR. In mijn antwoord op het schriftelijk overleg Luchtruimvisie ben ik

nader ingegaan op de ontwikkelingen in SESAR. Toen heb ik de Kamer ook gemeld dat wordt geschat dat de kosten in de implementatiefase tussen 8 miljard en 14 miljard zullen zijn. Over de financiering van deze implementatie zijn momenteel discussies gaande tussen de Europese Commissie, de lidstaten en EUROCONTROL. Over de al uitgegeven middelen kan ik het volgende zeggen. De SESAR Joint Undertaking en het publiek-privaat partnerschap bestaande uit de Europese Commissie, EUROCONTROL en de industrie hebben ieder 700 miljoen geïnvesteerd in de ontwikkelfase. Dat geld is dus al uitgegeven. Vóór 2016 moet de uitkomst van de discussie duidelijk zijn. Dit is een lastig traject.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Kunnen wij met de staatssecretaris afspreken dat zij de Kamer informeert als er sprake is van voortgang en als zich ontwikkelingen voordoen? Als wij die afspraak niet maken, moet ik iedere keer schriftelijke vragen stellen om te polsen hoe het ermee staat. Kan de staatssecretaris mij daarin tegemoetkomen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is geen enkel probleem, mevrouw Hachchi.

Er is een aantal vragen gesteld over veiligheid. Het Nederlandse luchtvaartstelsel kent een hoog veiligheidsniveau en behoort tot de top van de wereld. Ik ben blij met deze hoofdconclusie van de Dutch Expert Group Aviation Safety (DEGAS). De internationale samenstelling van DEGAS geeft deze conclusie voor ons extra gewicht. Het is mijn voornemen om dat hoge niveau vast te houden en er waar mogelijk en noodzakelijk verdere verbeteringen in aan te brengen. De sector speelt bij de realisatie van deze veiligheidsdoelen uiteraard een cruciale rol. De veiligheid wordt immers gerealiseerd in de uitvoering. Dit gebeurt niet omdat we het zeggen, maar gewoon omdat wordt gedaan wat daarvoor nodig is. Het nemen van eigen verantwoordelijkheid daarbij speelt een belangrijke rol. Heldere wettelijke kaders, maar ook adequaat toezicht en adequate handhaving zijn hiervoor basisvoorwaarden.

Mevrouw Hachchi vroeg zich af of we tot één Europese inspectie kunnen komen. Ik begrijp haar zorg, maar ik meen ook dat op dit moment – ik zeg nadrukkelijk «op dit moment» – een Europese inspectie niet het goede antwoord is. Er zijn al stappen op het pad daar naartoe gezet. Verschillende certificeringstaken zijn al overgeheveld naar de EASA. Ook de Europese budgetten staan onder druk. De EASA krijgt nu al nieuwe taken, die voor een deel uit bestaande budgetten moeten worden gefinancierd. De inspecties moeten toch in alle landen plaatsvinden. Synergie en efficiencywinst zijn dus niet zomaar te realiseren. Er is bovendien een aanzienlijk risico dat de overhead toeneemt om een en ander aan te sturen bij een grote, centrale dienst. Wat mij betreft is het in deze fase van essentieel belang dat eerst de verschillende inspecties in Europa meer op dezelfde wijze gaan werken. EASA werkt daaraan mee met standaardisering van programma's en sturing, bijvoorbeeld bij de vraag welke airlines van buiten de EU hoe vaak worden geïnspecteerd. De samenwerking tussen de inspecties wordt dus al steeds gemakkelijker gerealiseerd. Recent bleek het bijvoorbeeld gewenst om samen te werken op het gebied van inspecteurvliegers. Het pad van standaardisatie en samenwerking vind ik het juiste pad. Nadat dit pad is gevolgd, zullen we moeten bekijken of dit eventueel kan leiden tot samengaan. Samengaan leidt vaak tot een soort structuurdiscussie, terwijl er nu automatisch wordt samengewerkt. Die samenwerking heeft goede effecten. Ik weet niet hoe dit in de toekomst gaat uitpakken. Op dit moment wordt dus vanuit de praktijk samengewerkt. Dit proces vind ik erg goed. Ik vind het daarom te vroeg om de structuurdiscussie te gaan voeren over één inspectie.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik dank de staatssecretaris voor haar reactie. Ik hoor daaruit dat zij mijn zorg deelt over de bezuinigingen bij de lidstaten

op de inspecties. Er wordt immers niet alleen in Nederland op die inspecties bezuinigd, maar ook in andere landen. In mijn eerste termijn had ik het over een zorgvuldige verkenning van de mogelijkheden. Ik begrijp dat de staatssecretaris het nogal wat vindt om tot één Europese luchtvaartinspectie te komen. Het heeft immers nogal wat voeten in de aarde om daar uit te komen. De staatssecretaris erkent echter wel dat er nu slagen moeten worden gemaakt in termen van samenwerking. Samenwerking is belangrijk, gezien niet alleen de taakstelling van het huidige kabinet, maar ook die van het vorige kabinet en zelfs die van de kabinetten daarvoor. Een en ander legt behoorlijk wat beslag op het zo belangrijke toezicht. Ik hoor dat de staatssecretaris begrijpt waar ik naartoe wil. Ik zou echter wat meer willen horen over de samenwerkingsmogelijkheden die zij ziet. Welke initiatieven tot samenwerking gaat Nederland ontplooiën?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet of er concrete voorbeelden voorhanden zijn, maar ik wil de Kamer wel schrijven hoe ik het pad naar samenwerking zie, wat ik daarin op dit moment waardeert en welke meerwaarde ik erin zie. Er wordt in de praktijk al gewerkt aan het zetten van stappen. Ik noem bijvoorbeeld de Single European Sky. Ik wil voorkomen dat wij terechtkomen in een structuurdiscussie, want dat verlamt altijd de inhoud, zo is mijn ervaring. Ik heb liever dat men uit zichzelf gaat samenwerken. Ik wil met alle plezier bezien of ik daarvan een aantal voorbeelden kan geven. Wij moeten echter niet groepen mensen in structuurdiscussies drukken, zeker niet op Europees niveau, want dat is tijdrovend en het brengt kosten mee. Dan worden er structuren bedacht, terwijl samenwerking vanuit de wens om zelf samen te werken volgens mij altijd beter is.

De heer Bashir vroeg of ik de veiligheidsproblemen bij Lelystad voor lief neem. Veiligheid is een harde randvoorwaarde, zeker als het om de luchtvaart gaat. Ik heb zojuist verteld op welke wijze ik daarnaar kijk en hoe dit wordt vormgegeven.

Dan kom ik nu op het ETS. Mevrouw Van Tongeren vroeg hoe binnen de luchtvaart het gebruik van schone energie vorm krijgt en welke bijdrage de luchtvaart aan de doelstellingen gaat leveren. Er wordt op verschillende manieren gewerkt aan een duurzame luchtvaart. De inzet is een wereldwijd systeem op het gebied van CO₂-uitstoot. Ik noem verder de Single European Sky en efficiënter vliegen. Dit levert weer minder CO₂-uitstoot op. Daarnaast noem ik technologische verbeteringen en de verdere ontwikkeling van alternatieve brandstoffen. De KLM heeft in 2012 voor de achtste keer op rij de eerste plaats behaald in de wereldwijde sustainability-index in de sector transport. De KLM loopt echt voorop. Op het gebied van biokerosine en «waste energy» zijn er zogenaamde green deals tussen het Rijk en de KLM. Er worden initiatieven genomen in het kader van SESAR, een project voor technologische ontwikkeling om efficiënter te vliegen. Sky Energy is een samenwerkingsverband tussen KLM en andere bedrijven in verband met de ontwikkeling van biobrandstoffen. Zo zijn er nog veel meer voorbeelden te noemen. Ik denk dat wij er trots op mogen zijn dat wij een luchtvaartmaatschappij hebben die zo prominent op de eerste plaats staat wat betreft ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en energie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De KLM is natuurlijk de maatschappij die hard gelobbyd heeft tegen de tickettaks en als eerste in Brussel was om ervoor te zorgen dat de invoering van het ETS-systeem in de luchtvaart nog met een jaar werd uitgesteld. Mijn vraag ging eigenlijk over iets anders. Als je 100% schone energie wilt, moet je iets verzinnen waardoor de vuile luchtvaart afneemt. Tegelijkertijd hoor ik allemaal plannen voor groei van de luchtvaart en toename van het aantal luchthavens. Die twee botsen ergens. Daarover gaat mijn fundamentele vraag.

Ik ken alle initiatieven. Ik zou er heel bij mee zijn als die zouden helpen, maar het zijn allemaal druppels op een gloeiende plaat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Van Tongeren zei het gelukkig zelf al: dit gaat niet alleen over de luchtvaart. Wij hebben voor 2050 een aantal doelen gesteld. Iedereen zal eraan moeten meewerken om die te gaan halen. Wij hebben het nu specifiek over de luchtvaart. Als wij in 2050 de gestelde CO₂-reductie willen halen en als wij de doelstelling uit het regeerakkoord van 16% duurzame energie willen realiseren, kunnen wij niet anders dan onze economie daarop inrichten en ervoor zorgen dat er zo veel innovaties plaatsvinden dat wij het gaan halen. Ik noemde zojuist een aantal voorbeelden, zoals biokerosine. Gisteren hebben wij een interessant debat gehad over biobrandstoffen. De heer Kamp heeft enorm veel energie om initiatieven te gaan ontwikkelen op het gebied van duurzame energie. In de breedte weten wij welke kant wij opgaan. In de luchtvaart gaat nu internationaal worden gesproken over ETS. De KLM heeft acht keer op rij de eerste plaats behaald in de wereldwijde sustainability index. De luchtvaartsector gaat dus mee in het besef dat wij op weg moeten naar de doelstellingen van 2050.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ken deze initiatieven, maar als je die wegstreept tegen de toename in de luchtvaart, heb je netto nog steeds een toename. Eigenlijk moet er minder worden gevlogen en moet er minder per vliegtuig worden vervoerd. Het kleine aantal vluchten dat met biokerosine kan worden uitgevoerd, zal heel efficiënt moeten worden ingezet. Er zijn twee tegenstrijdige bewegingen. De luchtvaart wordt gestimuleerd: meer luchthavens, meer vliegen en meer groei. Dat moet vrij radicaal anders. Het gaat niet om een klein beetje groener. Misschien is de KLM wel de groenste van de vervuilende luchtvaartmaatschappijen, maar je moet op een andere manier gaan vervoeren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb ook niet gezegd dat er geen uitdaging ligt. Als er in 2012 iets ligt, is het wel een uitdaging. Ik heb het ook gezegd bij het algemeen overleg over klimaat en in het debat over biobrandstoffen en ik ga het nu weer herhalen: het is ook nog wel een uitdaging om de economie groen te laten groeien, zodanig dat wij op onze doelstellingen van 2050 uitkomen. Zoals ik ernaar kijk, staan wij aan het begin van een transitie, waarbij heel veel initiatieven naast elkaar lopen. Ik ben heel nieuwsgierig hoe wij de innovatie heel snel zo ver krijgen dat zich begint uit te kristalliseren waar wij die winst kunnen gaan halen. Ik vind het belangrijk dat de luchtvaartsector daarin meedenkt. Ik heb geen signalen dat men daar niet druk mee bezig is, in ieder geval niet als ik naar de KLM en Europa kijk.

De **voorzitter**: Wij beginnen het moment te naderen waarop wij de tweede termijn gaan inleveren als wij in dit tempo doorgaan met interrumperen. Dat lijkt mij eerlijk gezegd onverstandig. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: De fractie van D66 heeft gevraagd of de staatssecretaris de ontwikkelingen in de luchtkwaliteit in verband met het vliegverkeer blijft volgen. Welnu, heel recentelijk heeft de Kamer daarover van mij een brief gekregen. Heel veel organisaties doen allerlei onderzoek, maar komen niet altijd met gelijklopende uitkomsten. Ik denk niet dat dit het belangrijkste is. Ik denk dat het belangrijkste is dat heel veel wetenschappers en onderzoeksbureaus hiernaar onderzoek doen. Daarnaast vind ik het heel belangrijk dat heel veel landen, werelddelen en vliegtuigmaatschappijen het ook belangrijk vinden. Het is bijna onvermijdelijk dat ik de ontwikkelingen blijf volgen, want ik denk dat zowel de branche als de onderzoeksbureaus er bovenop zitten om te bezien hoe een en ander zich

verder kan ontwikkelen, wat met wat samenhangt en dergelijke. Als er aanleiding is om de Kamer te informeren, zullen wij dat doen. Daarover hoeft men zich geen zorgen te maken.

De heer Elias vroeg naar de Bloemendalerpolder. Zijn de afspraken met bewoners hard of kan een lek hierin luchtvaartmaatschappijen gaan benadelen? Zo vat ik de vraag samen. De afspraken en de acties die zijn opgenomen in de brief aan de Tweede Kamer betreffen afspraken tussen bestuurlijke partijen, niet met bewoners. Partijen kunnen elkaar bestuurlijk aanspreken op die afspraken. Dat past bij de aard van de afspraken over de vraag hoe overheden zullen omgaan met mogelijke klachten over geluidhinder. Uit het besluit over de Bloemendalerpolder vloeien geen extra eisen voort voor de luchtvaartsector of voor de bewoners. De gelijkwaardigheidscriteria waaraan de sector jaarlijks wordt getoetst worden door dit besluit niet gewijzigd en zijn gerelateerd aan de woningbouw situatie in 2005. Alles wat er na dat jaar is bijgebouwd telt mee voor de toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria.

De heer Bashir had het over een folder waarin wordt gesproken over «rustig wonen tussen het groen». Ik kan daaraan heel weinig doen. Wat de bestuurders betreft is het heel duidelijk in welk gebied er wordt gebouwd. Daarover hebben wij nadrukkelijk gesproken met de betrokken partijen. De communicatie daarover moet helder en duidelijk zijn.

De heer **Elias** (VVD): Wat het laatste punt betreft: als je een huis koopt, ga je het meestal bekijken. Dan hoor je wat er zo'n beetje overvliegt en wat er om je heen gebeurt. Daarvoor heb je geen folder nodig. Mijn vraag was, of de staatssecretaris, voordat ik wegga, kan ingaan op de reclamevluchten op zondag.

Staatssecretaris **Mansveld**: Op het moment dat mensen foutief worden geïnformeerd, is er sprake van dwaling. Dat kan worden aangepakt. Ik weet niet wanneer mensen huizen bekijken, maar ik weet ook niet wanneer alle vliegtuigen overkomen. Het is gewoon belangrijk dat mensen juist worden geïnformeerd. Wat betreft het punt van geen reclamevluchten op zondag is destijds de afweging geweest om burgers in de omgeving van luchthavens niet te veel overlast te bezorgen, in dit geval op zondag. Ik vind niet dat ik hier nu zomaar, zonder overleg met belanghebbenden, in één keer in het belang van de ondernemers een streep door kan zetten. Eerlijk gezegd zie ik het ook niet als een prioritair onderwerp. Ik begrijp dat de heer Elias het belangrijk vindt, maar voor mij is het even geen «high priority».

De woordvoerder van de CDA-fractie stelde dat de gemeente Amsterdam het salaris van de president-directeur, de heer Nijhuis, te hoog vindt en vroeg wat ik daarvan vind. Ik heb geen bevoegdheid om het beloningsbeleid van Schiphol vast te stellen. Dat is een verantwoordelijkheid van de aandeelhouders, en die wil ik daar ook laten. Ik weet wel dat de minister van Financiën heeft aangegeven, met de gemeente Amsterdam nogmaals te zullen kijken naar een nieuwe beloningsbeleid voor Schiphol. Dat gaat overigens gelden voor de nieuw te benoemen bestuurders van Schiphol. De huidige president-directeur is benoemd op grond van het vigerende beloningsbeleid. Daar wil ik het bij laten, want om de rollen zuiver te houden denk ik dat men deze vraag aan de minister van Financiën zal moeten stellen.

Dan kom ik nu op de passagiersrechten. De heer Bashir vroeg naar de eerste ervaringen na de uitspraak van het Europese Hof van Justitie over compensatie en passagiersrechten. Mijn voorganger heeft toegezegd, de Kamer in februari te informeren over de naleving van de uitspraak van het Hof inzake de compensatie. Daarbij zal worden ingegaan op een nadere invulling van het begrip «buitengewone omstandigheden». Ik zal die toezegging uitvoeren. De Kamer kan in de komende twee maanden van mij een brief verwachten.

De Luchtruimvisie en de Luchtvaartnota geven een duidelijke prioriteits-telling ten aanzien van general aviation (GA). Er wordt een perspectief geschetst waar GA zich wel en niet kan ontwikkelen. Mevrouw Kuiken vroeg hoe ik voorkom dat GA in de knel raakt. Uitgangspunt van de Luchtvaartnota en de Luchtruimvisie is gerichte en selectieve accommodatie van GA-gebruikersgroepen. Prioriteit ligt bij de GA-gebruikersgroepen die een maatschappelijk belang dienen of bijdragen aan de netwerkqualiteit. Ten aanzien van het accommoderen van general aviation zijn zowel het Rijk als de provincie bevoegd gezag. Mijn voorganger heeft reeds aangegeven daarover met de provincies in gesprek te zullen gaan. Wij zullen het initiatief nemen om binnen de kaders van de Luchtruimvisie met de betrokken bevoegde gezagen, de luchthavenexploitanten en de sectorpartijen een proces in te richten om uit te werken waar binnen de TMA Holland regionaal toekomstbestendige mogelijkheden zijn voor GA-activiteiten en welke maatregelen hiervoor nodig zijn.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Daaruit concludeer ik in elk geval dat general aviation nog apart aandacht krijgt. De simpele vraag van de Kamer is dan altijd: wanneer worden wij daarover geïnformeerd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Mijn standaardantwoord was tot op heden altijd: zo spoedig mogelijk. Dat is voor u echter helemaal geen antwoord. Ik wil graag het overleg ingaan met de provincies. Ik kan niet goed inschatten hoe lang het gaat duren, maar intuïtief zeg ik dat het april of mei wordt, maar in ieder geval voor de zomer. Het hangt er vanaf hoe het gesprek wordt ingepland, want ik heb inmiddels ook geleerd dat er met het verzetten van een afspraak zomaar drie weken weg zijn. Het kan zomaar heel snel gaan.

Dan kom ik nu op de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven Twente. Kan die doorgaan? In de aanbestedingsprocedure zit de mogelijkheid om de opdracht ondershands te gunnen waar er geen biedingen zijn gekomen, mits dezelfde eisen worden gesteld als in de openbare procedure. Dat is het technische antwoord dat ik hierop kan geven.

De heer **Graus** (PVV): Er zijn best veel vragen van mij blijven liggen. Dat krijg ik onmogelijk allemaal in de tweede termijn gedrukt.

De **voorzitter**: Mijn suggestie is om het toch in de tweede termijn mee te nemen. Ik geef u dan een minuut extra; u krijgt drie minuten in plaats van twee. Wat mij betreft is er geen ruimte meer voor interrupties op elkaar. Het woord is aan mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik roep de staatssecretaris op, nog een poging te doen om alle bewoners aan de Alderstafel te krijgen, zonder voorwaarden vooraf. Ik vraag de staatssecretaris om de echte vermindering van het aantal nachtvluchten te melden. Volgens mijn berekening ligt dit aantal tussen 1200 en 1500. Begrijp ik van de staatssecretaris goed dat met betrekking tot de luchthaven Twente de verdere verantwoordelijkheid nu gewoon over de heg ligt, wat betreft geldverspilling? Ik vraag de staatssecretaris, eens goed te kijken naar de lokale plannen voor de regio, misschien in een collegiaal gesprek. Die plannen zijn echt kansrijker dan een luchthaven.

Mijn grote punt is dit. In 38 jaar willen wij toe naar een luchtvaart die op 0% fossiele brandstof draait. Dat staat in het regeerakkoord, mede gesloten door de partij van mijn oud-collega bij Greenpeace Samsom. Men begrijpt dat dit niet gaat door met alleen technische middelen de luchtvaart telkens een klein beetje schoner te maken, terwijl wij aan de andere kant de luchtvaart stimuleren om te groeien. Het lukt misschien niet in de eerste maanden, maar ik zou de staatssecretaris willen uitdagen

om op enig moment met een houtskoolschets of horizonvisie te komen over de vraag hoe wij in 2050 op een 100% schone luchtvaart uitkomen en wat dit betekent. Het betekent bijvoorbeeld enorm veel voor treinvervoer. Mijn laatste punt betreft de ETS voor de luchtvaart. Er is een motie aangenomen door de Kamer waarin staat dat de Europese doelstellingen hoger worden gesteld dan 20% CO₂-vermindering. Dit betekent dat er echt vaart moet worden gezet achter ETS in de luchtvaart. Deelt de staatssecretaris dit?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Het idee achter de Alderstafel was, bewoners aan de tafel te laten plaatsnemen. Nu bewonersgroepen willen aanschuiven – de Kamer heeft daarop aangedrongen – die wat kritischer zijn, worden er voorwaarden vooraf gesteld. Ik vind dat een heel merkwaardig fenomeen. Dan maak je jezelf als Alderstafel, maar ook als staatssecretaris, eigenlijk belachelijk. Met de Alderstafel willen wij toch iedereen erbij betrekken? Ik ben het dus niet eens met de staatssecretaris dat de zaak is afgedaan. Er is een toezegging gedaan dat er een goede poging zou worden ondernomen om de bewonersorganisaties aan tafel te krijgen. Wij blijven erbij dat dit geprobeerd moet worden. Mijn vraag over het DEGAS-rapport is nog blijven liggen. Daar staat iets schokkends in over een vliegtuig dat van Amsterdam naar de westkust van Amerika vloog. Onderweg was er te veel tegenwind. Het vliegtuig heeft daardoor bijna alle kerosine verbruikt. Het vliegtuig wilde een tussenlanding maken, maar de piloot is door de luchtvaartmaatschappij onder druk gezet om door te vliegen en het risico te nemen dat het vliegtuig met brandstoftekort te maken zou krijgen. Ik zou hierover graag opheldering krijgen van de staatssecretaris. Welke luchtvaartmaatschappij wat het? Waarom is er druk uitgeoefend om door te vliegen? Is dat niet strafbaar? Heeft het Openbaar Ministerie hier naar gekeken? Heeft de inspectie ernaar gekeken? De staatssecretaris mag hier ook later rustig op terugkomen in een brief. Wij nemen het in ieder geval heel hoog op.

De heer **Geurts** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik ben mijn inbreng begonnen met de opmerking dat de kwestie-Lelystad een kip-eiverhaal is. Ik blijf bij die mening, ook na de beantwoording van de staatssecretaris. Ik roep haar ertoe op om nog eens goed te bezien of passagiers überhaupt wel naar Lelystad willen. Mij bereiken signalen dat er grote problemen te verwachten zijn. Een ander punt betreft het luchtruim. Ik heb het antwoord op mijn vraag niet gehoord, of het antwoord was heel technisch. Het luchtruim van Lelystad interfereert met dat van Schiphol. Dit betekent dat op sommige momenten Lelystad niet kan worden gebruikt, namelijk als de Buitenveldertbaan op Schiphol in gebruik is. Mijn vraag aan de staatssecretaris is, hoe zij daarmee omgaat. Dit heeft gevolgen voor maatschappijen die vanaf Lelystad zouden willen vliegen. Zij blijven dan nog afhankelijk van Schiphol.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden in eerste termijn. Wat betreft één Europees luchtruim, de Single European Sky, zie ik de brief van de staatssecretaris tegemoet over de ontwikkelingen, ook rond het technische project en de wereld achter die Single European Sky en SESAR. Over mijn voorstel voor één Europese luchtvaartinspectie zei de staatssecretaris dat zij niet verwickeld wil raken in een discussie over structuren. Dat wil ik ook niet, maar de realiteit is wel dat de taakstelling er ligt en dat de kwaliteit van de inspectie hoog moet blijven. De toezegging van de staatssecretaris was helder, namelijk dat zij bereid is om de Kamer uiteen te zetten wat de samenwerkingskansen zijn en welke zij gaat pakken. Ik heb in de eerste termijn een vraag gesteld over de juridische haalbaarheid van het selectiviteitsbeleid. Ik wees daarbij op de Europese

mededingingsregels. In hoeverre is hiervan sprake? Op die vraag is nog geen antwoord gegeven.

Ik heb het even moeten laten bezinken, maar wat betreft de Natura 2000-gebieden verwees de staatssecretaris naar de beheersplannen. Zij gaf letterlijk aan dat er geen significante verstoringen zijn. De normen zijn er niet voor niets. Als die worden overschreden, kan dat maar op twee manieren worden opgelost: de vlucht wacht of wij nemen de verstoringen voor lief. Ik zou graag helder willen weten welke keuze hierin wordt gemaakt. Als ik de staatssecretaris goed heb begrepen, worden de verstoringen voor lief genomen. Dan heb ik een vraag ten aanzien van de norm, die volgens mij heel helder was.

Ik noem nog twee kleine punten. Wat de Bloemendalerpolder betreft, weten wij dat er in het verleden al een besluit is genomen over de integrale afweging rond de ruimtelijke ordening. Daar hoort luchtvaart ook bij. In 2005 is het besluit genomen. Daarna, in 2007, had de Alderstafel een en ander ook moeten meenemen in de afweging. Mijn conclusie is dat dit beter moet en dat de luchtvaart aan de ene kant en verstedelijking aan de andere kant wat beter op elkaar moeten worden afgestemd. Kan de staatssecretaris daarop ingaan?

De staatssecretaris heeft het gehad over een uitdaging als het gaat om groener vliegen en duurzaamheid. De voorganger van deze staatssecretaris, de heer Atsma, heeft de toezegging gedaan dat ook de overheid groener gaat vliegen. Gaat deze staatssecretaris die toezegging uiteindelijk ook uitvoeren?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden. Voor een deel voelde het als een herhaling en als een verkenning met de nieuwe woordvoerders en de nieuwe staatssecretaris. Voor een deel is er ook sprake van overlapping met het vorige algemeen overleg. Daarom was het misschien een beetje een chaotisch geheel. Ik ben het voor een deel met de heer Geurts eens dat er sprake is van een kip eiverhaal. Mijn naam is Kuiken en ik vraag om het desbetreffende schema. Dat helpt ons om inzichtelijk te maken wat de tijdsfasering is en welke kritische succesfactoren of randvoorwaarden – in het Engels heb je daar mooiere termen voor – er zijn om uiteindelijk te kunnen voldoen aan de eisen van selectiviteit, waarbij wij Lelystad een succesvolle kans en een succesvolle toekomst kunnen geven.

Schiphol moet zich kunnen ontwikkelen en de KLM hoort daar onlosmakelijk bij. Dit betekent niet dat wij andere maatschappijen geen kans moeten bieden, maar het is wat dat betreft goed dat wij ooit de Alderstafel in het leven hebben geroepen en dat wij die koesteren. Wat dat betreft kijkt mijn fractie uit naar deel 2 van het rapport van Alders, omdat daarmee echt de «proof of the pudding» komt om te bezien hoe wij hieraan een vervolg gaan geven. Ik denk dat wij elkaar dan in maart weer zullen treffen om er verder over te praten.

Ten slotte wil ik de staatssecretaris bedanken voor het antwoord op de vraag over general aviation. Die is uiteraard klein en heeft geen toprioriteit. Waar aan de ene kant de heer Elias strijdt voor de belangen van de reclamevliegers, is het natuurlijk ook goed om aan de andere kant te bezien of al die mensen die plezier beleven aan de luchtvaart een goede plek kunnen houden in Nederland.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Dank voor de extra minuut, want die heb ik echt nodig. Ik kan de staatssecretaris niet bedanken, want zij heeft op één vraag na geen enkele vraag beantwoord, en die werd ook nog verkeerd opgelezen. De PVV wil exact weten wat de veiligheidsrisico's zijn. Daar is de staatssecretaris mijns inziens onvoldoende op ingegaan. Voorts heb ik gevraagd naar de inpassing van grote vliegtuigen in het luchtverkeerssysteem van Lelystad. Hoe gaat dat gebeuren? Ik heb gevraagd naar de discriminatie. Door twee Kamerleden werd Arke al

genoemd. Dit kan natuurlijk niet. Wat gaat er aan gedaan worden? Ook heb ik genoemd het niet voldoen van de infrastructuur, het ontbreken van draagvlak en oneerlijke concurrentie.

Voorts wil ik weten waaruit nu blijkt dat Schiphol vol is. Dat is voor ons nergens uit te halen. Door invoering van glijvluchten en nieuwe motoren en daarmee het verminderen van de geluidshinder, moet hier toch iets aan te doen zijn? Ik heb ook gevraagd of er niet te halsstarrig aan het Aldersakkoord wordt vastgehouden, gelet op alle ontwikkelingen die ik zojuist noemde. Er is ook voortschrijdend inzicht. Ik krijg echter de indruk dat de airlines bang zijn om te verliezen wat zij nu hebben door het grote activisme dat in Nederland heerst, en dat zij daarom maar als een botsautootje naar de Alderstafel blijven kijken. Ik heb echter de indruk dat ze helemaal niet meer gelukkig zijn en dat ze, als ze nu opnieuw zouden beginnen, een en ander niet meer zouden doen. Dat is mijn mening, niet van de mensen zelf.

Mijn laatste, allerbelangrijkste punt betreft de heldere, transparante, maar ook «single-till» boekhouding. Daarover heb ik al een keer een motie ingediend. Eén boekhouding dus, en tot die tijd moet maar een deel van de non-aviation worden overgeheveld naar het aviation-deel, ten behoeve van scherpe tarifiering. Daar hebben alle airlines last van.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Op het laatste punt van de heer Graus heb ik al antwoord gegeven. De andere antwoorden zullen volgen. Ik kom terug op de bewonersgroepen. Ik vind dat er sprake is van onderschatting van de mate waarin de huidige bewonersgroepen, die wel deelnemen, er kritisch in zouden staan. Een deel van de bewoners is zelf opgestapt. Wij zijn nu bezig met de uitvoering van het akkoord. Dat is ook wat een overgrote meerderheid van de Kamer heeft gevraagd. Ik vind het logisch dat wij dan om commitment aan deze opdracht vragen, die door de Kamer zelf is verstrekt. Iedereen is welkom aan de Alderstafel. De groep die eruit is gestapt heeft er zelf geen behoefte aan om terug te keren. Er is daarvoor een andere constructie georganiseerd. De heer Alders spreekt er vier keer per jaar zelf mee. Ik ben echt van mening dat alle bewoners die aan de tafel willen meepraten, daarvoor ook de kans krijgen.

Mevrouw Van Tongeren zei dat Twente over de heg is gegooid. De ontwikkeling van het gebied ligt bij de regio, en die zal nu moeten bezien of men wel of niet een luchthaven verder wil gaan ontwikkelen. Mevrouw Van Tongeren zei ook dat de lokale plannen kansrijk lijken. Het zou geweldig zijn, indien men de luchthaven daarin wil blijven betrekken, als er een exploitant kwam die dit met een gesloten businesscase kan doen. Men is ernaar aan het kijken en in februari krijgen wij bericht. Met de Kamer ben ik heel benieuwd naar de rapportage die uit Twente gaat komen. Het ligt nu echter bij de partijen daar: de gemeente Enschede en de provincie Overijssel.

Mevrouw Van Tongeren vroeg ook naar mijn visie op de groei binnen de luchtvaartbranche. Bij de behandeling van de begroting heb ik toegezegd dat ik met een visie zal komen op klimaat en milieu. Wij zullen daarbij ook bezien hoe wij de duurzaamheidsagenda invullen. Ik heb ook gezegd dat ik daarin doelen wil stellen en een visie beschrijven. Op een gegeven moment moet dan worden bezien hoe wij alle partijen gaan meenemen om dat te gaan halen. Dat is precies waartoe de luchtvaartsector dan wordt uitgenodigd. De sector zal ook worden uitgedaagd om zijn bijdrage te leveren aan het behalen van de doelstellingen.

De heer Bashir heeft gevraagd naar de druk die zou zijn uitgeoefend op een piloot om niet bij te tanken in Las Vegas. Ik weet niet of dat aan Las Vegas lag, maar dat laat ik maar even in het midden. De essentie van het voorbeeld is het feit dat de piloot de ruimte had en ook nam om die tussenlanding te maken. Dat door de luchtvaartmaatschappij de vraag wordt gesteld om dat niet te doen, acht ik niet zo onlogisch. Het vliegtuig

dat in het voorbeeld is aangehaald heeft het gehaald met brandstof voor nog een half uur. In de casus die de heer Bashir aanhaalt, is geen strafbaar feit gepleegd. Het OM kan niets met deze casus. Dat dit zo is gelopen, is een zaak tussen de piloot en de luchtvaartmaatschappij. Er is echter geen strafbaar feit gepleegd waardoor het OM daarop kan worden afgestuurd.

De heer **Bashir** (SP): De afweging om al dan niet een tussenlanding te maken is altijd aan de piloot zelf. Het is dan ook niet toegestaan aan de luchtvaartmaatschappij om druk uit te oefenen om tegen de veiligheidsaspecten in door te vliegen. Ik verbaas mij er dan ook over dat de staatssecretaris zegt dat het haar niet onlogisch lijkt dat de luchtvaartmaatschappij vraagt om door te vliegen. Dat is wel onlogisch. Het is de piloot die de beslissing neemt om in verband met de veiligheid een tussenlanding te maken. Mijn vraag aan de staatssecretaris is, of de inspectie hiernaar heeft gekeken. Dit is een concrete casus, waarbij gesproken wordt over «druk uitoefenen», niet over «vragen». Het lijkt mij dat er iets vrij gevaarlijks heeft plaatsgevonden.

Staatssecretaris **Mansveld**: In welke termen er met de piloot is overlegd, weet ik niet. Ik was er niet bij. Wat ik wel weet is dat de piloot uiteindelijk zelf het besluit neemt wat hij gaat doen. Dat heeft de betrokken piloot ook gedaan. Daarmee is er blijkbaar geen probleem ontstaan.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind dat de staatssecretaris hier laconiek mee omgaat. Dit is niet de manier waarop met zulke onderwerpen moet worden omgegaan. Ik vraag de staatssecretaris nogmaals: heeft de inspectie ernaar gekeken? Die vraag heb ik nu al drie keer gesteld. Wat is eruit gekomen? De staatssecretaris hoeft de vraag niet nu meteen te beantwoorden, zij kan er ook later op terugkomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga hier niet laconiek mee om. De professional die verantwoordelijk was voor het maken van de keuze, in dit geval de piloot, heeft inderdaad een keuze gemaakt en een besluit genomen. Hij is degene die totaal «in charge» was, en de deskundigheid en het overzicht had om het besluit op dat moment te kunnen nemen. Ik ben geen piloot, u bent het niet, en op zo'n moment is in die situatie de professional, de deskundige, de piloot, de bestuurder van het vliegtuig, totaal «in charge» om de keuze te maken. Dat is ook gebeurd. Ik laat voor u nakijken of in dit specifieke geval de inspectie ernaar gekeken heeft. Ik zal de Kamer daarover berichten.

De heer Geurts had het over een kip-eidiscussie. Mevrouw Kuiken zei het al, het is wel heel toevallig dat de heer Geurts deze term gebruikt met een mevrouw met deze achternaam in de buurt. De heer Geurts komt bovendien uit Barneveld en wij hebben het over CDA's. Het kan allemaal zomaar in één algemeen overleg. Wat de kip-eidiscussie betreft denk ik dat de brief die mevrouw Kuiken vraagt, heel belangrijk is. Daarin wordt het proces uiteengezet, om ervoor te zorgen dat je kunt zien of je bij de kip of het ei uitkomt, en of het ei een kuiken wordt dat dan weer kip wordt. Ik denk dat die brief daar heel goed voor gebruikt kan worden. Ik heb u ook al gezegd dat er gesprekken zijn met de betrokken carriers die op Lelystad zouden kunnen gaan vliegen. Uiteindelijk zal er duidelijkheid moeten komen over wat er uit de gesprekken komt, om verder te kunnen gaan met de business case.

De woordvoerder van D66 vroeg of de norm voor Natura 2000 wordt overschreden en zo ja, wat dan mijn keuze is. De overheid kijkt in het kader van Natura 2000 of de norm wel of niet significant wordt overschreden. In dit geval is het duidelijk dat dit niet zo is. Daarmee is het ook acceptabel wat er gebeurt. De metingen in het kader van Natura 2000 worden natuurlijk uitgevoerd om te bezien of er wel of niet wordt overschreden.

Mevrouw Hachchi vroeg ook of de overheid groener gaat vliegen. Ik weet dat mijn voorganger, de heer Atsma heeft gevlogen met een vliegtuig waarbij in de tank alleen biobrandstof zat. Dat was de eerste transatlantische biobrandstofvlucht, naar Rio de Janeiro. Hij heeft daarbij zijn ambitie uitgesproken om de overheid groener te laten vliegen. Ik denk dat het belangrijk is dat niet alleen de overheid groener vliegt. Ik denk dat het belangrijk is dat vliegtuigen groener gaan vliegen, waarvan onder anderen ook de overheid gebruikmaakt. De overheid is maar een heel klein stukje van wat er dagelijks zoal over de wereld vliegt. Ik zal bezien hoe deze ambitie kan worden opgepakt. Ik vind namelijk dat mevrouw Hachchi wel een punt heeft, maar als het alleen om mij gaat en er nog 350 mensen achter mij in het vliegtuig zitten, denk ik dat het slimmer is om van het vliegtuig uit te gaan dan van mij als persoon, hoewel ik dan wel in één keer 350 man groener meeneem. Dat is de andere kant van het verhaal.

Mevrouw Hachchi vroeg ook naar de Bloemendalerpolder. Daar wordt integraler naar gekeken. Het desbetreffende programma heet SMASH en daarin wordt dat meegenomen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het besluit is genomen om te gaan bouwen. Ik zeg niet dat er iets moet worden teruggedraaid, maar in het verleden is besloten om verstedelijking integraal te bezien en daarin ook de luchtvaart mee te nemen. Dan kan ik tot geen andere conclusie komen dan dat dit ook in dit geval had moeten gebeuren. Mijn vraag is dan ook: deelt de staatssecretaris deze conclusie en zouden wij dit in de toekomst niet beter moeten doen? Wij hebben niet voor niets de keuze gemaakt voor de integrale afweging. De Kamer heeft daarover zelfs een motie aangenomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: U hebt gelijk met uw stelling. Er komt nu een nieuwe structuurvisie, waarin de luchtvaart integraal wordt meegenomen. Die komt hopelijk voor de zomer naar de Kamer. Daarin komt dit terug. Ik ben toegekomen aan de beantwoording van de vragen van de heer Graus. Ik hoop dat hij minder ongelukkig weggaat na de tweede termijn dan hij na de eerste termijn was. Hij heeft gevraagd naar de veiligheidsrisico's rond Lelystad. Ik heb zojuist al aangegeven dat veiligheid bij ons heel hoog in het vaandel staat. Nederland loopt daarin voorop. Het is een randvoorwaarde, waarmee wij niet schipperen. De studie van LVNL geeft aan dat een en ander niet eenvoudig is, maar niet onmogelijk. Wij gaan geen onacceptabele veiligheidsrisico's introduceren.

De heer Graus vroeg ook naar de inpassing van grote vliegtuigen op de luchthaven Lelystad. Hij noemde daarbij enkele termen en typen. Ik ben echter niet helemaal thuis in vliegtuigtypen. Er is een luchtruimstudie verricht voor Lelystad om knelpunten op te lossen. Deze is juist gericht op de inpassing van grote vliegtuigen op Lelystad.

De heer Graus vroeg of Lelystad wel of niet nodig is. De afspraak daarover is al veel eerder gemaakt. Wanneer hebben wij Lelystad en Eindhoven nodig? Wij hebben gezegd dat dit het geval is wanneer Schiphol voor 90% vol is, namelijk bij 460.000 vliegtuigbewegingen. Wij zitten nu op 425.000 vliegtuigbewegingen. Gelet op de verwachte groei heb ik maar één conclusie: ja, Lelystad is nodig.

De heer **Graus** (PVV): Die vraag heb ik zo niet gesteld. Ik heb wel gevraagd waaruit blijkt dat Schiphol vol is. Er zijn stillere motoren, CDA's en noem maar op. Deze vraag is mogelijk van een andere collega, want zo heb ik hem niet gesteld.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn nu 425.000 vliegtuigbewegingen. In de afgelopen twee jaar zijn er 40.000 vliegtuigbewegingen bijgekomen. Als

wij kijken naar de groei van Schiphol, zien wij dat Schiphol vol gaat lopen. Dan is de conclusie: ja, Lelystad is nodig.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik kreeg het bericht binnen dat Ryanair door de Duitse autoriteiten wordt onderzocht in verband met gesjoemel met gewicht. Dat bericht heeft de staatssecretaris nog niet kunnen lezen, maar en marge van de vergadering vraag ik of dit invloed heeft op ons in Nederland. Zo ja, kan de staatssecretaris ons daarover berichten? Het bericht staat op Telegraaf.nl. Het zal inmiddels bij de inspectie ook wel bekend zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar komen wij op terug, maar dat zal niet voor het kerstreces zijn.

De **voorzitter**: Ik stel voor om de toezeggingen die gedaan zijn te bundelen en daarover op een logisch moment aan de Kamer te rapporteren. Ik zou willen suggereren dat dit in ieder geval gebeurt voor het meireces, zodat wij direct na het meireces een nieuw algemeen overleg kunnen plannen. Ik stel voor dat wij dan in één keer alle zaken die relevant zijn voor het debat krijgen aangereikt.

De heer **Graus** (PVV): Ik vind dat een goed idee, maar alles wat ik heb gevraagd en waarop ik geen antwoord heb gekregen, ga ik in een motie gieten. Ik ga wel direct na het kerstreces een VAO aanvragen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Wat uw procesvoorstel betreft zou ik het exacte momentum graag in een procedurevergadering willen afhandelen, ook naar aanleiding van de brief. Dat wij straks zo veel mogelijk bundelen voor het algemeen overleg lijkt mij helder.

De heer **Geurts** (CDA): Ik ben niet gewend om een vraag drie keer te stellen en ik ga hem ook niet nog een keer stellen. Ik neem aan dat de staatssecretaris schriftelijk terugkomt op de laatste vraag die ik heb gesteld over het luchtruim van Lelystad en het gebruik van de Buitenveldertbaan op Schiphol.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan daar nu op antwoorden. Als de Buitenveldertbaan in gebruik is, is er sprake van interferentie met Lelystad. Met alle partijen wordt nu bezien of, hiermee rekening houdend, een goede businesscase voor Lelystad mogelijk is.

De **voorzitter**: Dan som ik nu de toezeggingen op.

- De staatssecretaris zegt toe in het voorjaar van 2013 de Kamer te informeren over interesse van marktpartijen in de luchthaven Lelystad.
- De staatssecretaris zegt toe de Kamer nader te informeren over de stappen die gezet moeten worden, met een planning, voordat het nieuwe luchthavenbesluit voor Lelystad kan worden ingevoerd.
- De staatssecretaris zegt toe de Kamer te informeren zodra zich nieuwe ontwikkelingen voordoen rond SESAR.
- De staatssecretaris zegt toe de Kamer te zullen informeren over stappen die Nederland zet om de samenwerking tussen de inspecties van de lidstaten van de Europese Unie te verbeteren. Het betreft in dit geval de veiligheidsinspecties.
- De staatssecretaris zegt toe in overleg te zullen treden met provincies en andere belanghebbenden en de Kamer te informeren over het in te richten proces om de general aviation een plek te geven.
- De laatste toezegging van de staatssecretaris is dat zij na het tweede deel van de shared vision in februari 2013 met een brief komt waarin zij ingaat op de tariefverlaging voor niet-luchtvaartactiviteiten in relatie

tot de investering in Schiphol ten aanzien van de dienstverlening. Dit is de enige toezegging waaraan een eerder moment gekoppeld is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat de laatste toezegging betreft vraag ik mij af wanneer de Kamer van mij een brief verwacht. Ik moet namelijk eerst het rapport van de Commissie Shared Vision hebben en daar vervolgens een reactie op geven.

De **voorzitter**: Misschien lost het probleem zich dan vanzelf wel op. Ik denk dat wij dit dan moeten combineren met de algemene brief die voor het meireces komt. Ik stel voor dat alle toezeggingen in die ene brief terugkomen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het is misschien een detail, maar ik vind het wel heel belangrijk: het gaat mij niet alleen om de planning, maar ook om de vraag welke kritische succesfactoren, randvoorwaarden of mijlpalen aan een en ander ten grondslag liggen. Dan kunnen wij bezien of wij vertraging oplopen of een kritische randvoorwaarde hebben gemist. Ik zeg dit, omdat wij moeten voorkomen dat wij in een kip-eidiscussie of in cirkelredeneringen blijven hangen, wat wij tijdens het vorige algemeen overleg en ook nu toch weer een beetje hebben gezien.

De **voorzitter**: Mevrouw Kuiken vroeg ook nog bij interruptie aan de staatssecretaris om iets te doen met het bericht over Ryanair. Ik stel voor dat daarover zo nodig wordt gerapporteerd. De Kamer heeft al de toezegging dat er sowieso wordt gekeken naar de Europese veiligheidsaspecten en samenwerking. Ik stel voor dat dit in dezelfde brief wordt meegenomen.

De heer **Bashir** (SP): Uiteraard moet ook in de brief worden meegenomen of de inspectie gekeken heeft naar de bewuste vlucht naar de Amerikaanse westkust en welke luchtvaartmaatschappij dat was.

De **voorzitter**: Zeker, dat was ook toegezegd. Daarin hebt u gelijk. Er is door de heer Graus een VAO aangekondigd na het reces. Wij zullen dat doorgeven aan de Voorzitter.

Volledige agenda

- 1. Reactie op het Aldersadvies over de luchthavenontwikkeling van Lelystad Airport
31 936-115 – Brief regering d.d. 11-09-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 2. Voortgang van de Alderstafel Schiphol (Monitorrapportage, inzet Buitenveldertbaan, de proef parallel starten en vergelijking meetsystemen)
29 665-176 – Brief regering d.d. 06-07-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 3. Overlast van verouderde lesvliegtuigen van de KLM Luchtvaart School (KLS) in de omgeving van Groningen Airport Eelde
31 936-116 – Brief regering d.d. 19-09-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 4. Toezegging in het AO van 19 april 2012 m.b.t. wijzigingsvoorstellen inzake de regulering van de luchthaventarieven van Schiphol (op basis van de evaluatie van de Wet luchtvaart) en de Luchtruimvisie
31 936-113 – Brief regering d.d. 05-07-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 5. Handhavingsrapportage Schiphol 2012
29 665-177 – Brief regering d.d. 02-10-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 6. Aanbieding zestiende voortgangsrapportage over het Project Geluidsisolatie Schiphol
26 959-139 – Brief regering d.d. 12-10-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 7. Aanbieding Gebruiksprognose Schiphol 2013
29 665-178 – Brief regering d.d. 15-10-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 8. Advies van het adviescollege voor de burgerluchtvaartveiligheid DEGAS: Remmende Voorsprong
31 936-117 – Brief regering d.d. 23-10-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 9. Stand van Zaken Alderstafel Schiphol
29 665-179 – Brief regering d.d. 23-10-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*
- 10. Voortgang van de gebiedsontwikkeling Bloemendalerpolder
32 660-56 – Brief regering d.d. 15-11-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
- 11. Reactie op vragen betreffende luchtkwaliteit in vliegtuigen
2012Z22145 – Brief regering d.d. 17-12-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
- 12. Aanbieding eerste rapportage van de Commissie Shared Vision
2012Z22180 – Brief regering d.d. 17-12-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

13. *Recente ontwikkelingen rond de aanbesteding van luchthaven Twente 2012Z22177 – Brief regering d.d. 17-12-2012*

staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

14. *Luchtruimvisie*

31 936-114 – Brief regering d.d. 10-09-2012

staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma

15. *Verslag van een schriftelijk overleg inzake de Luchtruimvisie*

2012Z22423 – Brief regering d.d. 18-12-2012

staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

16. *Alternatief pakket maatregelen Continuous Descent Approach (CDA's)*

29 665-181 – Brief regering d.d. 11-12-2012

staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld