

Vergaderjaar 2013–2014

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 170

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 februari 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 18 december 2013 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 september 2013 n.a.v. het AO Luchtvaart van 12 juni 2013 over o.a. de voortgang inzake het Aldersadvies, de huidige financiële positie van de luchtverkeersleiding, hbo-accreditatie van vliegopleidingen, de arbeidsomstandigheden van beveiligingspersoneel in terminal 4 van de luchthaven New York JFK en over een oplossing voor paramotorvliegen (Kamerstuk 31 936, nr. 160);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 juli 2013 over marktinteresse voor de luchthaven Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 156);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 september 2013 met de handavingsrapportage Schiphol 1 november 2012 – 1 mei 2013 (Kamerstuk 29 665, nr. 189);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 oktober 2013 met een reactie op het advies normen- en handavingsstelsel Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 190);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 juli 2013 over de regeling experiment nieuw normen- en handavingsstelsel (Kamerstuk 29 665, nr. 188);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 oktober 2013 met de beleidsevaluatie Geluidsisolatieprogramma Schiphol (GIS-3) (Kamerstuk 26 959, nr. 140);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 oktober 2013 over de gebruiksprognose Schiphol 2014 (Kamerstuk 29 665, nr. 191);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 november 2013 over het wijzigingsbesluit van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol in verband met vliegveiligheid en het luchthavengebied (Kamerstuk 33 807, nr. 1);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 december 2013 over de voortgang ontwikkeling van de luchthaven Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 166);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld d.d. 12 december 2013 over brieven SWAB en Amstelveen over inzet Buitenveldertbaan (Kamerstuk 29 665, nr. 192).**

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

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

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

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Miserus

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Elias, Graus, Paulus Jansen, Kuiken, De Rouwe, Smaling, Thieme, Van Tongeren en Van Veldhoven,

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

Aanvang 13.00 uur

De **voorzitter**: Welkom aan de Staatssecretaris en haar medewerkers en aan de leden. Ik stel voor om in de eerste termijn een spreektijd van zes minuten te hanteren en om twee interrupties toe te staan, onder de conditie dat die kort en bondig zijn.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. De Autoriteit Consument & Markt (ACM) heeft al aangegeven dat maatschappijen niet kunnen worden gedwongen om naar Lelystad te vertrekken. De investeringen die nodig zijn om Lelystad te gebruiken als een soort overflow – sorry voor het woord, maar dat is het jargon – worden gedragen door de Schiphol Group. In maart 2014 zal deze komen met een businesscase. Daar gaan wij natuurlijk niet op wachten. Ik wil een hoorzitting. Daar kan niemand tegen zijn. Ik voorzie over een paar jaar een parlementaire enquête of ten minste een tijdelijk onderzoek. Dan ben ik de enige die niet met een natte bilnaad hoeft te zitten. Ik waarschuw hier namelijk al heel wat jaren voor. Dit kan niet, er moet een hoorzitting komen met alle betrokken partijen, ook met Corendon en maatschappijen als ArkeFly. Die hebben vaak een veel betere voeling met de markt. Het zijn straatvechters die precies weten hoe het moet. Die partijen moeten ook gehoord worden.

De **voorzitter**: Mijnheer Graus, ik onderbreek u even, want eigenlijk richt u deze vraag aan uzelf. De Kamer gaat immers zelf over de vraag of zij een hoorzitting organiseert.

De heer **Graus** (PVV): Dat doe ik toch ook? Ik zeg dat er niemand tegen kan zijn. Ik keek toch ook naar mijn collega's?

De **voorzitter**: Mijn voorstel is dat u, zoals wij dat hebben afgesproken, een voorstel doet in de procedurevergadering van de commissie I en M. In de commissie wordt daar dan over beslist. Wij zien het voorstel met belangstelling tegemoet.

De heer **Graus** (PVV): Ik draai bijna acht jaar mee. Als je tijdens een procedurevergadering iets inbrengt, wordt alles weggeveegd door de meerderheid van de VVD en de PvdA. Ik ben dat spuugzat. Iedereen moet het horen en journalisten moeten het opschrijven. Ik heb in ieder geval en plein public mijn woord gedaan, en daar gaat het om.

De **voorzitter**: Vanmorgen is nog geconstateerd dat het aantal rondetafel-gesprekken groter is dan ooit. Ik denk dat u meer kans maakt dan u zelf inschat.

De heer **Graus** (PVV): Ik vraag al de hele tijd om een evaluatie en een gesprek, ook met de Staatssecretaris. Maar er gebeurt niets. Dadelijk wordt het een Betuwelijndebacle. Ik zit hier namens de belastingbetaler, net als wij allemaal. Wij moeten daar wel voor waken.

De heer **Elias** (VVD): Ik denk dat ik namens een aantal collega's spreek als ik zeg dat wij een eventueel verzoek voor een hoorzitting zonder meer welwillend in overweging zullen nemen. Bij mijn weten is er nog niet één keer in de commissie I en M – nu ja, misschien één keer – een procedurevoorstel over het houden van een rondetafelgesprek van tafel geveegd. Ik voel mij in ieder geval niet aangesproken. Ik ben van harte bereid om hier welwillend naar te kijken. Ik vind dat wij hier geen procedurele punten aan de orde moeten stellen.

De **voorzitter**: Dat klinkt toch goed, mijnheer Graus?

De heer **Graus** (PVV): Dank aan de heer Elias. Ik wist dat hij hiertoe bereid was, daar ken ik hem ook al lang genoeg voor.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog.

De heer **Graus** (PVV): De Nederlandse Staat is samen met de gemeente Amsterdam de grootste aandeelhouder. Wij spreken dus over publieke gelden. Let wel, wij zijn een pro-luchtvaart-en-luchthavenpartij, maar Lelystad Airport lijkt gedoemd te mislukken en zal pardoes kunnen leiden tot de zoveelste parlementaire enquête. Ik heb tweeënhalf jaar deel uitgemaakt van de commissie-De Wit en ook van de parlementaire enquête. Ik heb de mensen zien zweten. Mij zal dat nooit gebeuren, dat kan ik iedereen garanderen. Ik heb het al een paar keer gezegd, een onafhankelijk haalbaarheidsonderzoek is nodig. Geen enkele leisure airline, om het zo te noemen, wil immers gebruikmaken van Lelystad, een prijsvechter uit het buitenland mogelijk daargelaten die met buitenlands personeel werkt en Nederland niets gunt en ook niets afdraagt. Die kunnen wij net zo goed wegvegen; daar luister ik dan ook niet meer naar. Wij weten nog steeds niet wat de exacte investeringskosten zullen zijn, terwijl de benodigde faciliteiten en infrastructuur ontbreken, niet alleen qua aan- en toevoerwegen. De landingsbaan blijkt te smal en te kort voor grote toestellen en er zijn te weinig overnachtingsplaatsen. Het nachtregime op Schiphol is ruimer, waardoor er een ongelijk speelveld zal ontstaan. De PVV wil op deze punten duidelijkheid en harde garanties van de Staatssecretaris, opdat Lelystad geen Betuwelijndebacke wordt. Onze fractie vindt het maximumaantal vliegbewegingen voor Schiphol uit het Aldersakkoord achterhaald. Ik vind het hele Aldersakkoord achterhaald – en ik geloof dat heel veel mensen dat met mij eens zijn die ter zake deskundig zijn – nu de vliegtuigen stille motoren hebben gekregen en de nieuwe vertrek- en aankomstprocedures tot geluidsreductie leiden. Het geluidscapaciteitsplafond zal hierdoor minder snel worden bereikt. Bovendien wordt er geoefend in pilots met zweefduiklandingen, zoals ik ze zelf altijd noem in begrijpelijk Nederlands, met vrijwel stationair draaiende motoren. Ook hierdoor is er minder overlast voor omwonenden. Veiligheidsdeskundigen voorspellen dat er in het luchtruim capaciteitsknelpunten zullen ontstaan als Lelystad als overflowairport wordt gebruikt. Ook tijdens het landen en stijgen overlappen vluchtroutes elkaar.

Lelystad heeft beperkte openingstijden. De luchthaven kent geen nachtregime. Ik heb begrepen dat er mag worden gevlogen van 7.00 tot 23.00 uur. Dit past totaal niet bij het product leisureverkeer. Veel carriers willen juist buiten de pieken om vliegen. Dat is namelijk veel goedkoper, ook qua luchthavengelden. Ik hoor graag een reactie van de Staatssecretaris. Vrijwel alle airlines geven aan dat Lelystad een onhaalbare en onrendabele operatie is. Een impactanalyse van KPMG onderschrijft een en ander. Uit de onderzoeken blijkt niet dat het overflowdoel behaald wordt. Het zijn zinloze toestanden die alleen maar geld kosten. De PVV wil dat de regering ervoor zorgt dat de Nederlandse luchtvaartsector gestimuleerd wordt en geen bakken geld verkwist met een plan dat

inmiddels is ingehaald door de actualiteit. Bovendien hebben luchtvaartmaatschappijen investeringen gedaan. Mijn complimenten aan onze luchtvaartmaatschappijen. Zij lopen voorop, en dat moeten wij goed onthouden.

Onze fractie is voor groei van Schiphol. Samen met de haven van Rotterdam vervult Schiphol een belangrijke mainportfunctie. Schiphol is een van de grootste werkgevers van ons land. Zowel economisch als maatschappelijk gezien is Schiphol van onschatbare waarde. Wij willen dat Schiphol in de top drie blijft en het liefst naar de eerste plaats stijgt. Verder willen wij een einde aan dat hele selectiviteitsbeleid. Ik hoor graag een reactie.

Ik wil tot slot dat de journalisten beter verwoorden wat ik heb gezegd. Anders ga ik daar keihard tegen ageren. Onlangs werd ik geciteerd naar aanleiding van een debat over dierenmishandeling op kinderboerderijen. Op de voorpagina van De Telegraaf stond pontificaal – ik heb nog nooit de voorpagina gehaald maar nu wel – dat ik zou denken dat het knuffelen door kinderen het welzijn van dieren aantast. Kap alsjeblieft met die onzinverhalen! Zo, dat heb ik gezegd, dat lucht op!

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Graus. Ik hoop dat iedereen heeft meegeluisterd.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Voorzitter. «Zwanenburg grote winnaar Aldersakkoord.» Zo luidde de kop van een plaatselijke courant. De verliezers zijn Lijnden en Floriande. Maar Spaarndam en Buitenveldert staan evenmin te juichen. Zo blijkt Schiphol een splijtzwam te zijn voor buurten en dorpen. Als er minder over het ene dorp gevlogen wordt, moeten vliegtuigen uitwijken naar het andere dorp. De Alderstafel concludeert dat anders vliegen niets oplevert maar juist geluidsoverlast veroorzaakt in andere dorpen en buurten. Om het knooppunt Schiphol, de zogenaamde hub-functie, te kunnen behouden zijn er in 2020 145.000 meer vluchten nodig. Voor Schiphol komt dat neer op een toename van maar liefst 15%. De langetermijnverwachting is dat verdere groei noodzakelijk is om de hub-functie te behouden. Ik vraag mij af in welk jaar de milieunormen weer moeten worden opgerekt om de groeiwens te faciliteren. Wanneer heeft de Staatssecretaris er genoeg van om deze zwaar gesubsidieerde sector te blijven steunen? Bij hoeveel vluchten stelt zij zich de vraag of de hub-functie echt wel zo belangrijk is? De gezondheid van mensen is in het geding; hoge bloeddruk, jaarlijks tot 34 hartinfarcten, allemaal te wijten aan Schiphol.

Vliegverkeer is een zeer klimaatbelastende manier van vervoer. Vindt de Staatssecretaris het faciliteren van de groeiwens wel passen binnen het klimaatbeleid? Moet dit niet worden betrokken bij het klimaatbeleid? Zo ja, hoe gaat zij dit dan doen? Zo nee, hoe roept zij het ongebreidelde vliegverkeer dan een halt toe?

De regionale luchthavens vallen landzijdig onder de provincie, maar luchtzijdig onder het Rijk. Waar moeten de burgers naartoe als ze overlast ondervinden van de vliegbewegingen? Onze regionale fracties krijgen signalen dat mensen van het kastje naar de muur worden gestuurd. Er vindt geen handhaving plaats als vliegtuigen afwijken van de afgesproken routes en over kwetsbare natuurgebieden vliegen. Waar moeten de burgers naartoe volgens de Staatssecretaris?

In een groot gebied rondom Schiphol worden zware beperkingen opgelegd aan bijvoorbeeld windmolens en gebouwen. Daarmee worden kansen voor duurzame energie op de tocht gezet. Ons wetenschappelijk bureau heeft in 2008 onderzocht wat de mogelijkheden zijn om van Schiphol een zonnekrachtcentrale te maken door op de gebouwen en de graslanden zonnepanelen te plaatsen. Dit zou 25% van de energie die Schiphol gebruikt duurzaam kunnen maken. Bovendien zou het gebied daarmee veel minder aantrekkelijk worden voor vogels, wat de vliegvei-

ligheid weer vergroot. Waarom zou Schiphol niet kunnen wat in Denver en in Weeze wel kan? Is de Staatssecretaris bereid om te kijken naar de mogelijkheden voor het gebied rond Schiphol?

Waar wel ruimtelijke beperkingen zouden moeten worden ingesteld, gebeurt dat niet. Er is een verbod op de vestiging van viskwekerijen rondom Schiphol, maar tegelijkertijd staan wij toe dat er rond de start- en landingsbanen van Schiphol op grote schaal graan wordt verbouwd, waarmee ganzen en andere dieren worden gelokt. Het beleid van de afgelopen jaren heeft geleid tot een grotere kans op aanvaringen met vogels. Dat is het beleid van dit kabinet en van vorige kabinetten. Ook al is de kans op een aanvaring klein, wij moeten geen aanvaringen uitlokken, maar dat gebeurt wel. Boeren mogen voor ganzen zeer aantrekkelijke voedselgewassen telen bij luchthavens; onbegrijpelijk. Daarnaast krijgen jagers in dit gebied alle ruimte om de natuurlijke vijand van deze vogels, de vos, dood te schieten. Mijn fractie pleit voor nadere beperkingen in artikel 2.2.3. van het Luchthavenindelingsbesluit. Dat zou een uitstekende oplossing zijn om gebieden minder aantrekkelijk te maken voor vogels. Vorig jaar werd ondubbelzinnig bewezen wat kenners al jaren wisten: als er bij Schiphol niets te halen valt, dan komen de vogels ook niet. Na het vrijwillig omploegen van oogstresten van graan daalde het aantal kruisingen van ganzen met de banen van vliegtuigen met maar liefst 90%. Vervolgens zagen wij een onmiddellijke stijging van het aantal baankruisingen naar het oude niveau, het niveau ten tijde dat er aardappelen en bieten werden geoogst en de resten op het land bleven liggen. Het vergassen van ganzen had niets veranderd aan de situatie, het omploegen van de graanresten wel. Onderzoeksbureau Arcadis geeft in overweging om het Luchthavenbesluit aan te passen voor de zone van 0 tot 6 kilometer van de luchthaven en dit gebied anders in te richten. Is de Staatssecretaris daartoe bereid, samen met de Staatssecretaris van Economische Zaken?

De gemeenteraad van Amsterdam kreeg na vragen van de Partij voor de Dieren te horen dat het ministerie dit hoopt mee te nemen bij de herziening van het Luchthaveninpassingsbesluit. In het voorliggende voorstel is hierover niets te lezen. Hoe kan dat? Neemt de Staatssecretaris de vliegveiligheid wel serieus? Op grond van het LIB mogen er dus geen viskwekerijen gevestigd worden in een straal van 6 kilometer, maar landbouw die ganzen uit de hele omgeving aantrekt vanwege oogstresten die op het land blijven liggen, is kennelijk geen probleem. Hoe legt de Staatssecretaris dat uit?

Het is tijd voor echte maatregelen die mens en dier beschermen. Ik hoor graag wat de Staatssecretaris gaat doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Het doel van de regering is om in 2050 voor 90% tot 95% op schone energie te draaien. Iedereen weet dat er voor vliegtuigen qua schone energie nauwelijks alternatieven zijn. Je moet alleen vliegen als het niet anders kan. Dat betekent ook: geen flesjes bronwater per vliegtuig vervoeren of bloemen over de hele aardbol vliegen. Hoe kun je aan de ene kant zeggen dat de luchtvaart moet blijven groeien – de prognose is nog steeds 580.000 vliegbewegingen per jaar – als je aan de andere kant de doelstelling hebt om voor 85% tot 90% op schone energie te gaan draaien? Ik wil hierop een serieus antwoord van de Staatssecretaris. Zijn wij niet gewoon aan het bouwen voor leegstand? Dat dit niet geheel ondenkbaar is, laat bijvoorbeeld Spanje zien. Ook daar dacht men de economie aan te jagen door het bouwen van luchthavens. Nu zijn daar zeker drie of vier spiksplinternieuwe lege luchthavens. De luchtvaart wordt niet alleen in Spanje maar ook in Nederland fors gesubsidieerd. Zo is de brandstofcijns vrij en wordt er geen btw geheven. De Staatssecretaris heeft schriftelijk geantwoord dat er in de afgelopen jaren voor 130 miljoen aan steun naar regionale vliegvelden gegaan. Hoe kun je aan de ene kant

zeggen dat je over moet op schone energie, terwijl je aan de andere kant op deze manier blijft subsidiëren? Kan ik de garantie krijgen van de Staatssecretaris dat er zeker nu, in financieel moeilijke tijden, niet nog meer overheidsgeld naar de luchtvaartsector gaat? Zeker met de VVD als regeringspartner zou je toch verwachten dat het bedrijfsleven de eigen broek moet ophouden.

Is de Staatssecretaris bereid om op de prognose van 580.000 vliegbewegingen een nieuwe berekening los te laten? Er wordt gerekend met 3% economische groei per jaar. Wij weten allemaal dat wij daar niet in de buurt zitten. Er wordt gerekend met olieprijsen die echt nooit meer gehaald zullen worden. Er wordt gerekend met een werkende beroepsbevolking waar wij ver onder zitten. Is het niet tijd om die 580.000 vliegbewegingen in 2020, waarop al deze plannen zijn gebaseerd, eerst eens goed tegen het licht te houden? Het geluidssysteem voor Schiphol is gebaseerd op 510.000 vliegbewegingen. Wij zitten nu rond de 430.000 vliegbewegingen. Uit al het materiaal dat wij hebben gekregen van bewonersgroepen, maar ook uit het rapport van Alders, blijkt dat wij nu al in de problemen zitten. Toch zegt de Staatssecretaris: wij hebben het uitgeprobeerd en het werkt; wij gaan het invoeren. Vergelijk het met het remsysteem van een auto. Je hebt nog nooit uitgeprobeerd of het systeem remt bij 100 km/u, je hebt het alleen uitgeprobeerd bij 70 km/u. In het laatste geval remt het systeem redelijk. Daaruit trek je de conclusie dat het bij 100 km/u ook wel werkt. De Staatssecretaris zal mijn fractie moeten overtuigen. Waarop baseert zij de stellingname dat dit systeem werkt? Volgens mij zitten er te veel losse eindjes aan.

De heer Graus had het al over de zweefvluchten. Ik wil van de Staatssecretaris weten hoe het daarmee zit. Dat is een van de lokkertjes waarmee groepen bewoners over de streep zijn getrokken. Er zouden geluidsarme zweeflandingen komen, maar ik begrijp dat dit niet of nauwelijks het geval zal zijn.

Wat het preferente baangebruik betreft: volgens mij zijn er nog vier mensen in Nederland die de rekensommen kunnen volgen. Uit de stukken maak ik in ieder geval op dat een en ander niet volgens de afspraken is. Elke keer dat een norm niet wordt gehaald – neem de norm over de zijwinden, de Rinnooy Kan-norm – wordt er weer een stukje ruimte geboden. «De norm halen wij waarschijnlijk niet, dus wij stellen hem naar beneden bij.» Voor bewoners is er sprake van een situatie van rechteloosheid. Ik wil van de Staatssecretaris weten hoe een bewoner überhaupt nog succesvol een klacht over geluidsoverlast kan indienen. Wil zij bewonersgroepen werkelijk blootstellen aan lawaai zonder dat die de mogelijkheid hebben om in beroep te gaan?

Ik kom op het uitkopen van huizen en woningisolatie. Wat is het beleid? Zoals mevrouw Thieme zei, is de baan van de vliegtuigen veranderd. Dan verandert ook de geluidsbelasting. Hoe zit het met de mensen die op de grens wonen van de oude geluidscontouren? Rotterdam zou moeten uitbreiden. Dat vliegveld moest immers een zaken-hub worden. Kan de Staatssecretaris uitleggen dat er nu vakantievluchten op Rotterdam moeten vliegen en dat er weer uitbreidingsplannen zijn?

Ik heb al eerder een pleidooi gehouden om af te zien van binnenlandse vluchten. Denk aan een vliegtuig dat vanuit Rotterdam vertrekt, een tussenstop maakt in Eelde en vervolgens naar Kos vliegt. Dat soort vluchten dus, om te laten zien dat er voldoende vluchten zijn voor de binnenlandse luchthavens. Kan de Staatssecretaris met inachtneming van het feit dat zij ook verantwoordelijk is voor het klimaat en de luchtkwaliteit in Nederland, hierop antwoorden?

Hoe zit het met de KLM en Bonaire? Wij hebben een heel verhaal in de krant kunnen lezen.

Wanneer gaat de luchtverkeersleiding zicht net als de rest van Nederland houden aan de verplichtingen rondom de pensioenleeftijd? Ik wil niet horen dat wij aan het onderhandelen zijn over een ontheffing. Deze

mensen kunnen ook worden omgeschoold. Na een carrière als luchtverkeersleider kunnen ze iets anders gaan doen.

Is er een mogelijkheid om de luchthavengelden meer te differentiëren naar geluidsbelasting en vervuiling? Op die wijze kan er een prikkel worden gegeven om in ieder geval de geluidarmste en schoonste vliegtuigen naar Nederland te krijgen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. De PvdA is en was voor de ontwikkeling van Lelystad Airport, maar wel onder de belangrijke voorwaarde dat Lelystad een overloopvluchthaven voor Schiphol vormt. Hoe moet ik de beweging van Ryanair zien om zich mogelijk te vestigen op Schiphol? Stel dat wij kiezen voor Lelystad, missen wij dan de boot? Kunnen wij voldoende garanderen dat maatschappijen bereid zijn om onder gunstige voorwaarden over te stappen op Lelystad, zodat wij de druk op Schiphol – dat is de bedoeling van Lelystad – kunnen wegnemen?

De Staatssecretaris zegt dat het luchthavenbesluit klaar moet zijn op 1 november 2014. Wij hechten zeer aan deze datum en vragen de Staatssecretaris dan ook om er alles aan te doen om deze datum mogelijk te maken. Het is in het belang van alle partijen dat hierover helderheid komt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Waarom heb je een overloopvluchthaven nodig als je nog lang niet het maximum hebt bereikt? Wanneer denkt de PvdA dat wij die 580.000 vliegbewegingen gaan bereiken? Dat zal zeker niet in 2020 het geval zijn.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Wanneer exact weet ik niet. Ik baseer mij op de verhalen van economen en marktpartijen. Volgens hen zitten wij eerder aan die 580.000 vliegbewegingen dan ons vanuit het oogpunt van milieu lief is. Economisch is het natuurlijk een goede beweging maar milieutechnisch zitten wij aan grenzen vast. Vandaar dat ik erop hamer dat Lelystad Airport een feit wordt, maar wel als een ontlasting van Schiphol. Bovendien kun je zo de hub-functie van Schiphol versterken, wat weer nodig is voor onze economie als geheel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Die prognose van 580.000 vliegbewegingen is gebaseerd op een economische groei, jaar in jaar uit, van 3%. Wanneer wordt die bereikt volgens de PvdA? Stel dat de PvdA zegt dat het volgend jaar geen 3% wordt, dan klopt de prognose niet. Wij zitten qua aantal vliegbewegingen op het niveau van 2002/2003. Waarop baseert de PvdA haar rotsvaste vertrouwen in een economische groei van 3% per jaar?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het is 2%, maar dat terzijde. Op een gegeven moment krijgen wij te maken met een groei van de luchtvaartsector. Luchtvaartmaatschappij easyJet is aan het uitbreiden, de KLM heeft plannen, er zijn plannen om de hub-functie te versterken en er ligt een businesscase voor Lelystad. Je moet je niet blind staren op de huidige economische ontwikkelingen. Als ik één zekerheid heb, is het wel dat wij over een aantal jaar hier weer de discussie zullen voeren over ruimte voor uitbreiding van Schiphol. Wellicht zal dat niet in 2020 het geval zijn, maar misschien ook wel. Als het niet in 2020 is, zal het niet veel later zijn. Wij moeten hierin niet naïef zijn.

Wat dat betreft wordt het de komende maanden spannend. De businesscase ligt er. 1 november 2014 is een harde datum. Wij moeten enigszins zekerheid hebben dat maatschappijen zich straks daadwerkelijk laten overplaatsen.

Ik ga naar het normen- en handavingsstelsel. Er is twee jaar geëxperimenteerd, naar men zegt naar tevredenheid. Uiteraard wordt dit op sommige punten betwist. Ik heb hierover nog een aantal vragen, mede

namens bewonersbelangengroepen uit Buitenveldert. Hoe zit het met onderhoud in relatie tot preferentie? Volgens de bewonersgroepen wordt onderhoud nu te gemakkelijk misbruikt – ik zeg het in mijn woorden – om af te wijken van preferentie. Kan de Staatssecretaris hierop ingaan? Hoe transparant wordt het preferentiegebruik straks? Wordt aangegeven wat de voorgenomen preferentie was, waarom er is afgeweken en hoe vaak dit voorkomt? Komt er straks een maandelijks rapportage die beschikbaar blijft, ook als het experiment is afgelopen? Er komt nog een second opinion van Helios. Is de Staatssecretaris bereid om die in haar besluitvorming mee te nemen? Ik begrijp dat men eind december klaar is. Op 16 januari is het volgende AO. Dan wordt er een definitief besluit genomen.

De heer **Elias** (VVD): Heeft mevrouw Kuiken kennisgenomen van het feit dat de bewonersdelegatie vindt dat voor het nemen van een beslissing over het stelsel niet gewacht hoeft te worden op deze second opinion? De bewoners zeggen: daarover zal altijd wel discussie zijn, maar die second opinion is niet nodig. Dat zegt de vereniging en dat zeggen de platforms.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het is goed dat u dit vraagt. Het gaat niet zozeer om het stelsel op zich als wel om de preferentie en de exacte invulling daarvan. Op 16 januari hebben wij weer een debat. Volgens mij hebben wij met elkaar afgesproken om dan de definitieve besluitvorming helemaal af te ronden. Ik wil niet dat het besluit wordt uitgesteld, maar ik wil het rapport van Helios wel serieus nemen.

De heer **Elias** (VVD): Daar ben ik het volstrekt mee eens, als het maar niet door anderen dan mevrouw Kuiken – wij weten hoe de wereld in elkaar zit – wordt gebruikt om de boel te vertragen en uit te stellen. Daar ben ik namelijk mordicus tegen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dank voor de vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoor dat de PvdA een aantal kritische vragen heeft over de uitwerking. Het stelsel wordt in principe onderschreven, maar er zijn wel vragen over de uitwerking. De transparantie van het preferentiegebruik is een punt dat ook mijn fractie belangrijk vindt. Je wilt alleen voor uitzonderlijke situaties uitzonderingen. Maar 10% komt overeen met 50.000 vliegbewegingen per jaar. Het kan niet zo zijn dat er 50.000 keer per jaar sprake is van zo'n uitzonderlijke situatie dat er van het stelsel moet worden afgeweken. Hoe denkt de PvdA daarover?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat is een heel terechte vraag. Laten wij deze doorspelen naar de Staatssecretaris.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat zal ik in mijn termijn uiteraard doen, mede namens de PvdA-fractie dus; dat is fijn. Mag ik daaruit afleiden dat het ook de PvdA op het eerste gezicht bevreemdt dat het afwijkingpercentage zo groot is? Moet dit niet in het stelsel zelf verdisconteerd worden? Moet het afwijkingpercentage niet verkleind worden, juist om transparantie over preferentie te kunnen bieden?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Wij hebben een jaar gehad waarin de weersomstandigheden heel extreem waren. Ook Alders wees daarop. Dat was een verklaring voor het veelvuldig afwijken van het preferente model. Wij hebben nu een constante. Kunnen we uitgaan van de verwachtingen of is de norm verscherpt? Ook dat is een relevante vraag. De buurt Floriande wordt bovenmatig getroffen vanwege een vastebochtconstructie. De wijze van afstemming lijkt niet de schoonheidsprijs te verdienen. Bij de presentatie van de plannen stond de wijk nog niet eens

op de kaarten. Wil de Staatssecretaris nogmaals met Alders om tafel gaan om te bezien of er nog iets mogelijk is voor de mensen in dit gebied, die bovenmatig worden getroffen? Belangrijk is het feit dat zij al voor de komst van vliegtuigen in het gebied woonden.

Over hetzelfde onderwerp heb ik nog een detailvraag. De parachutistenclub uit Rotterdam vindt dat men onevenredig hard wordt geraakt. De parachutisten vinden dat maatwerk mogelijk is. Is er inderdaad nog ruimte voor maatwerk? Zo nee, waarom niet?

Zoals ik al zei tegen mijn collega van GroenLinks, 2020 lijkt ver weg maar is heel dichtbij. Het vervelende van de discussie die wij continu voeren over het hier en het nu is dat wij bijna vergeten dat er ook nog een wereld daarna is. Ik daag de Staatssecretaris en onszelf uit om langzamerhand eens te gaan nadenken over Schiphol en, nog beter, de metropool Schiphol-Rotterdam-Eindhoven na 2020. Wat is daarvoor nodig qua infrastructuur en openbaar vervoer? Hoe ziet de wereld er dan uit? Welke stappen moeten wij zetten om ervoor te zorgen dat wij die metropool dusdanig interessant maar ook leefbaar maken?

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Over de toekomstbestendigheid van deze sector gesproken, hoe kijkt de PvdA aan tegen het feit dat deze sector een grote bijdrage levert aan de broeikasgassenuitstoot? Wordt het niet eens tijd om deze sector goed onder de loep te nemen en te kijken naar de vervuilende subsidies die wij verstrekken in de vorm van belastingvrijstelling voor kerosine? Moeten wij hierin geen verdere stappen zetten, juist om verder te kijken dan alleen 2020?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): In mondiaal verband wordt er al gekeken naar het ETS. De luchtvaartsector loopt op sommige fronten voorop. Ik mopper ook wel eens op de sector, maar men beseft niet altijd dat men daarin een rol heeft. Ik ben absoluut voor stappen die de sector schoner en milieuvriendelijker kunnen maken. Ik ben echter niet naïef. Wij hebben de luchtvaartsector ook nodig voor de Nederlandse economie en onze positie in de wereld. Schiphol is een kunstmatige hub, maar levert wel veel werkgelegenheid op. Er is ons veel aan gelegen om dat zo te houden. Ik vind het zonde dat wij ons nu focussen op CO₂-uitstoot en veel minder op het stiller maken van vliegtuigen. Mensen in gebieden als Buitenveldert, Floriande en elders zouden daar veel baat bij hebben. Die discussie wil ik wel verder aangaan.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Het is jammer dat wij met de PvdA niet de discussie kunnen aangaan over de miljardensubsidie aan de luchtvaart via vrijstelling van belasting. Is mevrouw Kuiken geïnteresseerd in het plaatsen van zonnepanelen op de velden rondom Schiphol? Op die manier worden niet alleen vogels geweerd, maar functioneert Schiphol ook als een zonnekrachtcentrale.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De PvdA heeft in het verleden altijd stappen gezet. Ook wat het ETS betreft lopen wij voorop om de luchtvaartsector te dwingen schoner te worden. U vindt ons op dat vlak aan uw zijde. Wij beseffen ook dat wij de luchtvaart economisch nodig hebben. Wat zonnepanelen betreft: ik ken niet alle technische ins and outs. Alles wat wij kunnen doen om Schiphol duurzamer te maken, verdient mijn steun. Ik meen mij te herinneren dat de KLM de duurzaamste luchtvaartmaatschappij ter wereld is. Dat verdient een compliment. Het feit dat u en ik hiervoor aandacht vragen, werkt dus wel degelijk.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Laat ik allereerst een compliment maken aan de Alderstafel en iedereen die daarbij betrokken is, of het nu gaat om buurtbewoners of hoogopgeleide ingenieurs. Overigens zijn dat niet zelden buurtbewoners, want over het algemeen is het niveau heel

behoorlijk. Schiphol en de hele omgeving zijn er goed in geslaagd om het anders te doen dan in de rest van de wereld. Waar andere luchthavens vaak vechten met de omgeving en zich daar weinig van aantrekken, is Schiphol samen met de Alderstafel en anderen goed in staat om beslissingen te nemen met het oog op de toekomst. Ik vind dat knap van al die mensen die daarbij betrokken zijn.

Het CDA heeft een duidelijke stellingname ten aanzien van onze mainport Schiphol. Wij moeten deze ontwikkelen voor de toekomst. Dat is goed voor onze economie, voor onze banen en ook voor het milieu. Mijn buurvrouw zei het al, de luchthaven Schiphol is een behoorlijk duurzame luchthaven en een van de maatschappijen is zelfs pionier. Bijna 100 jaar geleden was zij dat ook al. Nu is ze pionier op het gebied van duurzaamheid. Dat is iets waarop wij in Nederland trots mogen en moeten zijn. Ons uitgangspunt is heel simpel: de luchtvaart goed en duurzaam accommoderen in samenhang met de omgeving. Daarop toetsen wij altijd de voorstellen, van welk kabinet dan ook. Ik vind dat dit kabinet op de goede weg is.

Laat ik beginnen met Lelystad. Ik heb hierover wel zorgen. 1 november 2014 komt eraan. Dat is een belangrijke dag, want dan word ik 34. Het is ook de dag waarop ik graag een luchthavenbesluit wil zien. Ik maak mij daarover oprecht zorgen. Er zijn Chinese bouwtempo's en procedures nodig om dat te halen. Ik wil graag opnieuw de bevestiging van de Staatssecretaris dat er dan echt een luchthavenbesluit ligt.

Er is gesproken over de businesscase. Daarover zijn veel zorgen. In het verleden werd de term «uitplaatsing» gebruikt. Dat was nog een beetje een maakbaarheidsgedachte van Alders. Zo gemakkelijk werkt het echter niet, daar zijn wij inmiddels wel achter. Gaat Lelystad de functie vervullen die ons voor ogen stond, namelijk Schiphol accommoderen? Lelystad moet dus geen concurrent worden van Schiphol doordat Ierse of andere maatschappijen ernaartoe gaan. Hoe zorgen wij ervoor dat dit echt een twinluchthaven van Schiphol wordt? Ondernemers die nu een goede boterham verdienen op Schiphol moeten ook in de toekomst een goede boterham kunnen blijven verdienen. Ik heb daarover veel zorgen. Ik wil graag van de Staatssecretaris horen hoe zij ervoor zorgt dat Lelystad als overflowluchthaven wordt ingezet, en niet als toekomstig concurrent. Dan het RDW-terrein op Lelystad. Volgens mij is het nu niet mogelijk dat er een homecarrier op Lelystad komt. Daar is immers geen ruimte voor. Hoe staat het met de toekomst van het RDW-terrein? Het is overigens heel gek dat de RDW, uitgerekend een overheidsdienst, bezwaar heeft gemaakt tegen de procedures. Hoe kunnen rijksoverheden elkaar zo in de wielen «vliegen»? Moet het RDW-gebied niet betrokken worden bij de luchthaven, opdat er in de toekomst een homecarrier kan komen?

Ik ga naar Schiphol. Vliegen volgens afspraak en baanpreferent gebruik vind ik heel logisch. Aan de hand van het experiment heb ik kunnen zien dat het werkt. Eerst was het tekentafelpolitiek. Zou het kunnen? Zou het mogen? Zou het juridisch mogelijk zijn? Zouden de omwonenden genoeg beschermd zijn? Wij kunnen oprecht stellen dat het gelukt is. Dat is een compliment. Ransom Schiphol is in het verleden heel vaak iets bedacht wat uiteindelijk niet bleek te werken. Dus steun van het CDA om dit door te zetten.

Terecht wordt vanuit een aantal gebieden gezegd: wij worden belast. Hinderbeperkende maatregelen moeten nog nader worden uitgewerkt. Wij hebben een brief gekregen van Uithoorn. Hoe zit het met de verdere uitwerking? Worden wij niet disproportioneel getroffen, zo vraagt men zich af. Hoe gaat de Staatssecretaris hiermee om? Hoe zorgt zij ervoor dat het niet alleen goed lijkt maar ook goed blijft? Wij mogen niet achterover gaan leunen vanuit de gedachte dat het wel goed is. Wij moeten zorg blijven houden voor de omwonenden, die soms terecht, soms onterecht het idee hebben dat ze er niet goed uitkomen. Ik denk aan de hinderbeper-

kende maatregelen. De sector heeft nog een behoorlijke slag te maken. Hoe houden wij de vinger aan de pols?

Ik kom op Schiphol na 2020. Wat ons betreft moet er al in 2016/2017 gekeken worden hoe Schiphol verder kan groeien naar 510.000 vluchten. Er is afgesproken dat Schiphol verder mag groeien, maar dat daaraan wel innovaties ten grondslag moeten liggen. Die moeten ertoe leiden dat er minder overlast is. Voor de insiders: de fifty-fiftybenadering. Hoe krijgen wij die benadering al in 2018/2019 in kaart zodat Schiphol daarna verder kan groeien?

Mevrouw Kuiken maakte een opmerking over parasailing en Rotterdam. Ik wil hierop graag terugkomen in het AO van januari. Volgens mij is dat een AO met allerhande onderwerpen. Het is overigens prima als de Staatssecretaris nu antwoordt. Als het antwoord maar half is, gaan wij in januari door.

De **voorzitter**: Op zich hebt u gelijk.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik vind het prima. Ik heb het even genoemd omdat het samenhangt met de toedeling van het luchtruim. Ik kan mijn vraag ook intrekken, dan nemen wij dit punt gewoon mee tijdens het AO in januari.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als het een goede toezegging is, mag het nu ook. Anders gaan wij gewoon doorzagen. Voor Lelystad is een MER aangevraagd, volgens mij door Schiphol en niet door de overheid. Wij kregen een brief vanuit een aantal gebieden buiten Lelystad; de bredere ring, om het zo te noemen. Men vraagt terecht aandacht voor de vraag of met deze gebieden rekening wordt gehouden in de MER. Er wordt gekeken naar Amersfoort en Nijkerk, het binnengebied dus, maar hoe zit het met het buitengebied?

De heer **Graus** (PVV): Mogelijk doelde mijn collega De Rouwe erop dat de Alderstafel achterhaald is, nu de vliegtuigen stillere motoren hebben gekregen. Nieuwe vertrek- en aankomsttijden leiden tot een geluidsreductie, waardoor het geluidscapaciteitsplafond minder snel zal worden bereikt. Ik heb het gehad over de zweefduiklanding met vrijwel stationair draaiende motoren. Op dat soort zaken doelde ik. Het is een achterhaald gebeuren. Dat is met bijna alle commissies het geval. Het geldt ook voor de commissie waarin ik bijna tweeënhalve jaar heb gezeten. Wij zijn ingehaald door de actualiteit.

De **voorzitter**: En uw vraag is?

De heer **Graus** (PVV): Ik wilde dit even gezegd hebben. Mogelijk doelde de heer De Rouwe op hetgeen ik heb gezegd over Alders. Ik had graag een reactie van hem gehad. Hoe denkt hij over de punten die ik heb ingebracht? Hij kan het niet met mij oneens zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Graus en ik zijn het zelden oneens in publieke debatten. Het CDA gaat het erom – hierin herken ik het standpunt van de heer Graus – dat wij hardop moeten zeggen dat wij Schiphol en de luchtvaartsector voluit moeten accommoderen. Je moet ze niet om ideologische redenen tegenhouden. Overigens heb ik daarvoor veel respect en begrip. Ik hoor de heer Graus over continuous descent approach (CDA), de glijvluchten. Ten aanzien van CDA's hadden wij bepaalde verwachtingen. Die zijn echter niet uitgekomen. Ze hebben niet het verwachte resultaat opgeleverd. De heer Graus wijst terecht op de innovatie in de sector. Die vindt inderdaad plaats, dat zie ik ook. Ik zie ook schaalvergroting. Over innovatie hadden wij het ook al in 2008. Die is dus waargenomen. Wat ons betreft gaan wij door met innoveren. Alles wat de

luchtvaartsector wint aan minder geluidsoverlast of uitstoot – de sector kan op dit gebied nog heel veel doen – mag wat ons betreft worden ingezet voor meer capaciteit op Schiphol. Dat is die fifty-fiftybenadering. Dus: voluit ontwikkelen, maar als Schiphol vol dreigt te raken, kunnen wij niet tegen de sector zeggen dat wij ermee ophouden, dan moeten wij de sector accommoderen. Dat mag op Eindhoven of op Lelystad. De heer Graus wil dat niet, maar dan lopen wij het risico dat wij tegen gezonde bedrijven zeggen: u mag niet vliegen. Dat vinden wij niet verantwoord en niet goed.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb gelukkig nooit gezegd dat het niet mag. Ik heb Eindhoven niet eens genoemd. Ik heb alleen gezegd dat het een financieel debacle gaat worden, een tweede Betuwelijndeacle. Wij moeten dat wel voorkomen met zijn allen. Er is gewoon geen draagvlak voor. Daar heb ik op gewezen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Welke woorden je er ook aan wijdt, er zijn vragen te stellen over de meerwaarde van Lelystad. Er ligt immers nog geen businesscase. Er wordt wel mee geschermd dat er een businesscase komt, maar die ligt er nog niet. Schiphol zal aantoonbaar moeten maken dat daar een goede boterham verdiend kan worden. De vraag of het al dan niet klopt, kunnen wij nog niet beantwoorden. De businesscase ligt er immers nog niet. Ik vind dat vervelend. Eigenlijk had die er al moeten liggen. Het is geen sterk teken, dat zeg ik er ook bij. Tegelijkertijd staat voor ons overeind dat wij niet tegen gezonde bedrijven gaan zeggen: u mag niet vliegen, want Schiphol zit vol. De overheid heeft de volle verantwoordelijkheid om te zorgen voor een alternatief als Schiphol vol raakt, zodat de boterhammen verdiend kunnen blijven worden en er duurzaam gevlogen kan blijven worden.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb een vraag naar aanleiding van het antwoord van de heer De Rouwe op de vraag van de heer Graus over glijvluchten. Continuous descent approach is een prachtig systeem. Het kan heel goed, je moet alleen meer banen inzetten. Even los van alle casuïstiek en dergelijke, zou de heer De Rouwe daar voor zijn als het binnen de geluids- en hindernormen blijft? Ik was bij de luchtverkeersleiding en ik heb staan praten met die lui. Als je dat wilt, moet je alleen meer banen inzetten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als je meer banen inzet, wijk je af van geluidspreferent gebruik. Over dit soort uitspraken weet ik in ieder geval één ding: je gaat de omwonenden ermee tegen je in het harnas jagen. Wij gaan dan immers banen inzetten zoals de Buitenveldertbaan. Het uitgangspunt is dat wij banen inzetten die de minste overlast veroorzaken. De regels moeten zo streng zijn dat je de derde, vierde en vijfde baan niet onnodig gaat belasten. Ik ben het met mevrouw Kuiken eens dat het onderzoek van Helios duidelijk moet aantonen dat er ruimte is, juist door te vliegen volgens afspraak en maximaal in te zetten op geluidspreferente banen. Als je alle banen opengooit, zoals de heer Elias suggereert, dan zijn de omwonenden echt niet gelukkig met CDA's. Dan breekt er echt iets los in het gebied. Het zijn immers rotbanen om op te vliegen, dat weet de heer Elias ook.

De heer **Elias** (VVD): Mijn vraag was veel minder politiek; ik wilde er niet mee scoren. Ik stelde voor om er zakelijk naar te kijken. Stel dat het binnen de normen kan maar dat er wel meer banen nodig zijn, wilt u daar dan überhaupt over nadenken, ook voor de verdere toekomst? Ik heb het niet over het overhoop halen van een moeizaam bereikt akkoord. Dat is niet mijn plan. Ik vraag u gewoon objectief hoe u daartegen aankijkt. Dit is namelijk iets wat op de lange termijn soelaas kan bieden.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Elias zegt: het is niet mijn plan om het bouwwerk van Alders om zeep te helpen; ik zeg het even in mijn woorden. Als woordvoerder op dit dossier en op basis van mijn betrokkenheid bij Alders geef ik de heer Elias één ding op een briefje: als je de discussie over het gebruik van een derde of vierde baan weer opent, dan zullen ontzettend veel mensen in het binnengebied daar de dupe van zijn. Als de vraag is of CDA's consequenties moeten hebben voor het openstellen van meer banen, dan is het antwoord dat het CDA daarvan geen voorstander is. Wij weten immers dat het gaat zorgen voor heel veel gedonder in de regio's. De CDA's waren een middel, geen doel op zich. De politiek moet een beetje voorzichtig zijn met het bedenken van allerlei middelen. Laat het aan de luchtvaartsector, aan de omwonenden en aan Alders over om te bedenken op welke manier geluidsbeperving bereikt kan worden. Of dat via CDA's gaat of via andere afkortingen, is wat mij betreft eigenlijk secundair.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik voer voor het eerst het woord over dit onderwerp. Het voelt een beetje alsof je voor het eerst gaat vliegen. Ik heb geprobeerd mij in de materie in te werken. Je komt daarbij veel jargon tegen. Dat CDA te maken heeft met glijvluchten, vond ik heel apart. De bodem is altijd in zicht en na regen komt zonneschijn. Ik die zin heb veel bijgeleerd.

Schiphol is een fijne luchthaven. Ik kom er altijd graag. Ik heb veel gereisd en heb daardoor veel vergelijkingsmateriaal. Wij wonen niet midden in Kazachstan, waar wij bij ieder opstijgend of dalend vliegtuig hooguit drie przewalskipaarden de stuipen op het lijf jagen. Wij moeten continu zoeken naar de balans tussen geluidsoverlast en milieubelasting enerzijds en economisch gewin anderzijds. Dat er sprake is van economisch gewin, is zo klaar als een klontje. De hoeveelheid werkgelegenheid die Schiphol oplevert voor de regio Amsterdam is niet onaanzienlijk.

Ik heb het Aldersverslag van oktober met interesse gelezen. Wij kunnen ons op hoofdlijnen hierin vinden. De afgelopen jaren is de Alderssystematiek wel een groot ding geworden. Er is veel besproken wat ook besproken moet worden, maar de Staatssecretaris kan zich er wel achter verschuilen om geen politieke positie te hoeven innemen. Alders doet dat immers al voor haar. Hoe vaak kruipt de Staatssecretaris onder de Alderstafel? De vraag moet zijn: wil je wel 580.000 vliegbewegingen? Daar gaat het immers over. Of het mogelijk is, is iets anders. Kun je niet zeggen: wij zijn de vierde luchthaven van Europa en dat is oké, laten wij dat koesteren en laten wij investeren in zaken die het voor de omwonenden minder onplezierig maken? Je kunt ook kiezen om daar helemaal voor te gaan, en niet voor alsmaar meer. Wij hebben gewoon te maken met de beperkingen van ons landoppervlak.

Ik heb nog wat punten in verband met Schiphol. Wat is de conclusie over het parallel vliegen op de Polder- en de Zwanenburgbaan? Ik heb niet terug kunnen vinden of er een conclusie is getrokken die ook is opgevolgd. Ik las ergens dat KLM-piloten zeggen dat op sommige luchthavens de banen nog dicht bij elkaar liggen en dat dit veilig is. Ik wil de veiligheid niet ondermijnen, maar misschien kan de Staatssecretaris hierover iets zeggen.

De Buitenveldertbaan is al ter sprake gekomen. Het vliegverkeer op die baan gaat over de meeste woonwijken. Het is duidelijk dat deze baan voor overlast zorgt. Naar aanleiding van klachten is er onderzoek gedaan. De LVNL geeft met staatjes aan dat het allemaal binnen de grenzen is gebleven. Andere partijen, die al dan niet aan de Alderstafel zitten, komen met tegengestelde metingen en bewijzen. Het is dus nog geen gelopen race. Er komt nog een advies van Helios. Verder heeft de gemeente Amstelveen om uitstel verzocht. Is dit voor de Staatssecretaris aanleiding om even pas op de plaats te maken wat de besluitvorming betreft?

Ik kom op schrijvende gevallen in het «uitsterfgebied» Aalsmeer. Rondom Schiphol zijn er buurten waar de huizen onverkoopt waren of zijn geworden. Hoe staat het daarmee? Heeft het Rijk hiervoor clementie? Kunnen bepaalde wijken waarin men huizen echt niet aan de straatstenen kwijtraakt, door het Rijk worden opgekocht of op een andere manier schadeloos worden gesteld?

Wat is de juridische status van de omgevingsraad van Schiphol? Wat zijn de mandaten? Gaat het alleen om advies of zit er ook een element van instemming in? Hoe is de onafhankelijkheid qua samenstelling van de raad geborgd? Welke rechtsmiddelen heeft een individuele omwonende straks nog om naleving van regels af te dwingen? Het gaat immers om marges en percentages. Men kan op hoofdlijnen wel ergens binnen blijven, maar dan nog moet een individuele klacht ontvankelijk verklaard kunnen worden door de rechter. Stel dat wij het nieuwe stelsel omarmen, is er dan wel voldoende jurisprudentie om dit hard te maken? Moeten de rol van de ILT, de aansprakelijkheid van de LNVL en de rechtspositie van omwonenden niet nader in acht worden genomen?

Wij zijn eerlijk gezegd geen grote fan van Lelystad. Er zijn nog geen 435.000 vliegbewegingen op Schiphol geweest. In 2020 zou het gaan om 580.000 vliegbewegingen. Het is niet realistisch om te voorspellen dat dit werkelijk gebeurt. Dat Schiphol zelf met start- en landingspieken zit, begrijp ik. Lelystad zal echter niet vol raken. Eindhoven vangt ook al een deel op van wat op Lelystad zou moeten afkomen.

Een ander punt is het concept van het luchthavennetwerk. Dat concept maakt het mogelijk om investeringskosten voor Lelystad af te wentelen op passagiers van Schiphol. Het kabinet heeft toegezegd om Lelystad alleen te ontwikkelen als deze luchthaven zichzelf kan financieren. Hoe zit het daarmee?

De heer **De Rouwe** (CDA): Laat ik vooral mijn zegeningen tellen. De heer Roemer en de heer Bashir waren immers fervente tegenstanders van alles wat er op Schiphol gebeurde, vooral met betrekking tot het nieuwe stelsel. Het is dikke winst dat er nu een conclusie wordt getrokken die recht doet aan de situatie. De SP erkent dat Schiphol belangrijk is voor de werkgelegenheid en dat het nieuwe stelsel er goed uitziet. Je kunt dan niet volhouden dat Lelystad niet verder ontwikkeld moet worden. Immers, ook in Flevoland is de werkloosheid hoog. Ook Flevoland moet kunnen profiteren van werkgelegenheid. Ik wil van de heer Smaling precies weten wat er met Lelystad moet gebeuren. Moet deze luchthaven ontwikkeld worden, al was het maar vanwege werkgelegenheid of om de omwonenden in Amsterdam te ontlasten?

De heer **Smaling** (SP): Wij vinden van niet, en wel vanwege een aantal redenen. Ik was net van plan om die te gaan oplepelen. Het zijn er zo veel dat ik hoop dat ik daarmee mijn punt kracht bijzet dat je dit niet hoeft te doen. Om te beginnen gaat het aantal vliegbewegingen niet in de richting van wat er op papier staat. Denk verder aan ganzen, zwanen, Natura 2000-gebieden en interferentie met militair verkeer. Dat zijn allemaal redenen om het niet te doen. Je kunt het bovendien tegenover maatschappijen als easyJet, ArkeFly en Corendon niet maken om ze naar Lelystad te sturen terwijl er voor Schiphol geen nachtslot is. Bij een MER moet worden gezien of er wat met het nachtslot kan worden gedaan. Anders maak je het voor deze maatschappijen wel heel onaantrekkelijk. Dan heb ik het nog niet over het binnenhalen van Ryanair als het paard van Troje, terwijl je belastinggeld uitgeeft om in Lelystad de boel te ontwikkelen. Deze stapeling van redenen is een goede aanleiding om niet voor Lelystad te gaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): De enige echte reden die ik heb gehoord is het beschermen van ganzen. Maar over de vraag of dat een topprioriteit moet

zijn, kun je van mening verschillen. De cijfers laten zien dat er vrij snel weer sprake zal zijn van een groei van gemiddeld 2% per jaar. Dat kan heel snel gaan in de luchtvaart. Internationaal wordt dat ook erkend. Hierover mag wel discussie zijn, maar volgens mij is die niet gebaseerd op rapporten die voorhanden zijn. Wat wil de SP als Schiphol onverhoeds gaat groeien de komende jaren? Komt er dan een cap op Schiphol, met alle gevolgen van dien, ook voor de werkgelegenheid? Of laten wij die vliegtuigen dan ergens anders opstijgen en landen? Neem van mij maar aan dat er sprake zal zijn van groei. Het gaat nu al een stuk beter. Wat gebeurt er als Schiphol dan vol raakt?

De heer **Smaling** (SP): Ik begon mijn betoog hiermee. Je stelt op een gegeven moment een bovengrens aan wat je wilt vervoeren. Als wij met grotere toestellen kunnen vliegen en dus ook meer passagiers kunnen vervoeren en daarmee per saldo geen grote geluids- of milieubelasting veroorzaken, dan staan wij onmiddellijk aan de zijde van de heer De Rouwe. Het groeidenken vertalen in «er is meer vraag, dus zal er meer gevlogen worden», is niet iets waar de SP heel warme gevoelens bij krijgt. Ik was toegekomen aan maatschappijen die weliswaar deel uitmaken van een shared vision, maar dat niet meer zo ervaren. Iedereen die op Schiphol vliegt, moet aan tafel zitten. Er mag geen sprake zijn van «Animal Farm»-achtige gelijkheid, ongelijkheid dus. Daar wil ik een lans voor breken.

Ik wil tot slot een uitspraak van de heer Cerfontaine aanhalen. Hij zei enkele jaren nadat hij Spaarndam om de tuin had geleid: niets menselijks is ons vreemd; bestuurders, ik ook dus, hebben de neiging om de bedachte oplossing te idealiseren. Dat lijkt mij een heel wijze spreuk van een oud-directeur van Schiphol. Hoe ver moet je gaan met iets wat economisch belangrijk is maar tegelijkertijd allerlei bezwaren heeft?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik neem het debat over van mijn collega Hachchi, die normaal de debatten over luchtvaart voert. Ik vind het leuk om na een tijdje afwezigheid dit dossier weer op te pakken, zeker in zo'n belangrijk debat.

Voor D66 is luchtvaart belangrijk. De internationale verbindingen van Schiphol zijn ongekend voor een klein land als Nederland en een belangrijk onderdeel van ons vestigingsklimaat. Wij moeten echter ook goed letten op andere belangen. Dank aan de heer Alders voor al het werk dat hij heeft verricht om de verschillende belangen bij elkaar te brengen. Vandaag staan er voorstellen op de agenda om het complete handhavingstelsel van Schiphol om te gooien. Het klinkt mooi. Door strikt preferent te gaan vliegen wordt altijd voor de gunstigste baan gekozen. Als slot op de deur geldt een maximale hoeveelheid geluid. Innovatie wordt beloond en oude waarborgen voor omwonenden blijven behouden. Maar werkt het ook echt?

De Staatssecretaris wil na twee jaar experimenteren vooruit, maar ik wil eerst even terugkijken met haar. Mijn fractie heeft zorgen over de vraag hoe strikt het preferentiestelsel in de praktijk zal zijn. Zo moet in 90% van de tijd gevlogen worden volgens de correcte baancombinaties in de preferentietabellen. In de resterende 10% is er dus ruimte voor onvoorziene verstoringen. Dat lijkt redelijk, maar 10% komt neer op 51.000 vliegbewegingen per jaar. Ik hoop toch niet dat wij zo veel unieke, onveilige situaties hebben die niet in het huidige stelsel passen! In de brief van Alders staat bovendien dat over die 51.000 bewegingen geen verantwoording nodig is. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Is die 10% wel echt nodig? Gaan er op deze manier wel voldoende prikkels uit om echt preferent te vliegen? Het preferentiemodel biedt immers al ruimte voor combinaties waarmee kan worden ingespeeld op weersomstandigheden, verminderd zicht, vrijwel geen zicht, geen daglicht enzovoorts. Is die 10% dan wel echt nodig of veroorzaken wij daarmee een enorm gat in

het stelsel waarmee men een balans probeert te vinden? Is 95% niet beter? Alders schrijft dat dit kritisch zou worden, maar is dat nu juist niet de bedoeling?

De luchtverkeersleiding moet natuurlijk altijd de ruimte hebben om voor veiligheid te kiezen, maar 50.000 keer per jaar een onveilige situatie? Misschien moeten wij dan nog eens goed naar de preferentietabel kijken. Ook de afgelopen twee jaar was er niet echt een prikkel om het preferentiemodel zo in te zetten dat een baan die zorgt voor veel overlast voor omwonenden, zoals de Buitenveldertbaan, wordt gemeden. De zogenaamde verklaarbaarheid van de combinaties 3 en 4 in de tabel is wat ons betreft zwaar onder de maat. Deze wordt dus te vaak gebruikt. Maar dat valt weg in de eindscore van 90%. Daarvoor wordt immers alles opgeteld en uitgemiddeld. Die 10% flexibiliteit betekent dat er per jaar 25.000 keer meer over de Buitenveldertbaan gevlogen kan worden. Wat zou dat niet betekenen voor het geluid?

De maximale hoeveelheid geluid zou een beperkende factor moeten zijn. De vraag is echter of dat ook echt het geval is. Kan de Staatssecretaris de maximale hoeveelheid geluid nog eens toelichten in haar eigen woorden? Ik moet zeggen dat het een uitdaging was om het rapport door te worstelen. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat de maximale hoeveelheid geluid evenveel beschermingseffect biedt als TVG? Klopt het verder dat ten aanzien van de maximale hoeveelheid geluid is uitgegaan van 510.000 vliegbewegingen en dat er dus pas in 2020 een keuze gemaakt moet worden? Voorlopig is er dus geen enkele beperking in keuzevrijheid, zeker niet binnen die 10%. Als dat niet klopt, hoor ik graag op welke manier de maximale hoeveelheid geluid wordt berekend en wel zo, dat die soelaas biedt voor de mensen die in Buitenveldert wonen. D66 vindt namelijk dat de maximale hoeveelheid geluid moet meegroeien om enige bescherming te bieden, zeker ten aanzien van die 10%. Anders is het tot 2020 eigenlijk een lege huls.

Dan is er nog de verwachte toename van het vliegverkeer. Klopt mijn analyse dat de preferente banen met 430.000 vliegbewegingen eigenlijk vol zitten en dat de toename in de komende jaren dus eigenlijk terechtkomt bij de minder preferente banen, dat dit weer overlast zal veroorzaken en dat preferent vliegen dus eigenlijk geen oplossing biedt? Klopt het dat op capaciteit, punctualiteit of op de belangen van omwonenden zal moeten worden ingeleverd en dat hiervoor nog geen oplossing is? Alles moet uit de kast. Denk aan de ArkeFly-oplossing. Denk aan parallel starten. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris? Stel dat het niet goed gaat. Ik heb het met de Staatssecretaris vaak gehad over de boetes voor de NS, een kwestie van vestzak-broekzak. Uiteindelijk komen die voor rekening van de Staat. Hoe zit het met handhaving en de NVNL? Gaat er van boetes wel een prikkel uit?

Ik kom op de rechtsbescherming van omwonenden. Professor Schueller adviseert onder meer om de controleurs te controleren. Immers, alle conclusies inzake rechtsbescherming zijn gebaseerd op cijfers, maar wie valideert die gegevens? Hoe wil de Staatssecretaris dit vormgeven? Ik heb nog enkele open punten. Ik ben blij dat de Alderstafel gaat kijken naar een slimmere invulling van de Rinnooy Kan-norm. Hoe gaat de Staatssecretaris deze punten meenemen als haar besluit volgens haar strakke planning begin volgend jaar al bij de Kamer moet liggen? Er zou ook nog een rapport komen van de gemeente Amstelveen en de gemeente Amsterdam.

Wat D66 betreft is het stelsel een goed en veelbelovend plan. Het is echter nog niet helemaal af. Ik hoop dat de Staatssecretaris veel van mijn zorgen kan wegnemen, met name op het punt van de bescherming van omwonenden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil D66 uitnodigen om nog iets meer te zeggen over rechtsbescherming. Neem de A13. Als het qua

luchtvervuiling de spuigaten uitloopt, moeten de burgers de mogelijkheid hebben om naar de rechter te gaan. Hoe beoordeelt D66 de rechtsbescherming in het nieuwe stelsel voor burgers die in de omgeving van Schiphol wonen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij is de opdracht verstrekt om ervoor te zorgen dat de rechtsbescherming van mensen niet verslechtert. Dat is voor mijn fractie een belangrijk punt. Hierin is het controleren van de gegevens een belangrijk element. Dan heb je immers iets om op te varen, ook als je je recht wilt zoeken. Vandaar dat ik die vraag heb gesteld aan de Staatssecretaris.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Zou D66 niet willen dat burgers bij een overschrijding nog steeds naar de rechter kunnen stappen? In dit systeem wordt alles tegen elkaar weg gesaldeerd en genivelleerd. Het is heel moeilijk om te zeggen: hier, op dit punt, is er te veel geluid voor deze groep omwonenden. Is dit iets waar D66 zich samen met GroenLinks hard voor wil maken? Moet dit in de toekomst niet mogelijk blijven?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Natuurlijk is een goede bescherming van de mensen die wonen rondom deze luchthaven, die belangrijk is voor Nederland, van belang. Bij een stelsel waarin wordt gewerkt met gemiddelden moet je voorzichtig zijn om er weer een element uit te lichten om dat vervolgens apart te gaan behandelen. Wij moeten zorgvuldig beoordelen op welke momenten dat aan de orde kan zijn. Dat de mensen die rondom Schiphol wonen er niet op achteruit mogen gaan qua rechtsbescherming, is wat mij betreft helder.

Ik wil nog het kort hebben over selectiviteit of, beter gezegd, overloop. Wij kunnen immers niet uitplaatsen, die maakbaarheid hebben wij niet, zo hebben wij moeten constateren. Wij hopen natuurlijk op overloop. Die zou een versterking van de functie van Schiphol mogelijk maken, en dat is wat ons betreft mooi. De Staatssecretaris stuurt enthousiaste brieven, maar mijn fractie blijft wel met een aantal vragen zitten. Hoe gaan wij een en ander realiseren? Hoeveel belangstelling is er om te gaan vliegen op Lelystad? De Staatssecretaris geeft aan dat zij geen namen kan noemen. Dat begrijp ik, maar partijen vertellen ons dat ze überhaupt niet benaderd zijn. Dan wordt het wat moeilijker om te spreken van concrete interesse. Kan dit, desnoods vertrouwelijk, gedeeld worden met de Kamer? Welk flankerend beleid is er om Lelystad aantrekkelijk te maken, voor zowel de luchtvaartmaatschappijen als de passagiers? Het is natuurlijk van cruciaal belang voor de businesscase of de passagiers het zien zitten om vanaf Lelystad te vliegen.

Kan de Staatssecretaris aangeven hoeveel zij verwacht van de secondary trading met slots? Hoeveel verwacht de Staatssecretaris hiermee naar regionale vliegvelden te krijgen?

Er is nog heel veel meer te zeggen, maar mijn spreektijd is op. Ik dank de Staatssecretaris alvast voor de beantwoording van deze vragen.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Vandaag bespreken wij technische en gecompliceerde zaken die de komende jaren een stempel zullen drukken op de Nederlandse luchtvaart. Als het aan mijn fractie ligt, liggen Schiphol en Lelystad in de toekomst in elkaars verlengde, waarbij Lelystad als een soort vierde Schipholterminal in de Flevopolder fungeert. Als ik vandaag rondkijk, stel ik vast dat het CDA, de PvdA en wij hierover grosso modo hetzelfde denken. Het CDA noemt het twin en de PvdA noemt het overloop. D66 is in ieder geval niet tegen. Ik stel vast dat er in de Kamer besluiten worden genomen met minder comfortabele meerderheden. Ik vind dat goed nieuws.

Laat ik beginnen met het Aldersadvies. Mijn fractie is wel eens kritisch over de stroperigheid die met een dergelijk gremium gepaard gaat, maar

wij zien wel in dat het in dit geval heeft geresulteerd in een voorstel voor een degelijk en sterk vereenvoudigd stelsel dat kan bogen op steun van de sector, omwonenden en overheden. Er is twee jaar succesvol proefgedraaid met het stelsel en op dit moment wordt het gedoogd totdat het in wetgeving is verankerd. Wanneer kan de Kamer de voorstellen hiertoe tegemoet zien?

Ik heb nog wel enkele op- en aanmerkingen bij het gepresenteerde pakket. Het verraste mij zeer om te lezen dat een innovatief systeem om toekomstig baangebruik te meten, tot meer milieuruimte blijkt te leiden dan oorspronkelijk was aangenomen. In de voorstellen wordt daarom gesuggereerd de normen dan maar aan te passen om zo meer vliegbewegingen onmogelijk te maken. Dit lijkt mij de omgekeerde wereld. De normen zijn er om omwonenden een fatsoenlijk niveau van bescherming tegen overlast te bieden, niet om eerder afgesproken aantallen vluchten vast te lassen. Ligt hier geen valide reden om binnen de bestaande normen het aantal vluchten uit te breiden? Om hoeveel extra vluchten zou het dan ongeveer gaan? Als ik de bijlage goed bekijk – ik heb het over pagina 10 van bijlage 4 bij het Aldersadvies van 8 oktober – dan meten wij de facto minder overlast. Vervolgens verminderen wij de hoogte van de toegestane overlast in plaats van meer vliegbewegingen toe te staan. Ik ontvang graag een reactie van de Staatssecretaris. Meer vluchten zou dus ook kunnen.

Onderdeel van het nieuwe stelsel is het zogenaamde fifty-fiftysysteem. Na 2020 komt de milieuwinst die de sector bereikt, voor 50% toe aan de omgeving. De overige 50% kan worden ingezet voor de groei van Schiphol, voorbij het huidige maximum van 510.000 vliegbewegingen. Hoe wordt echter omgegaan met milieuwinst die de sector morgen boekt of in 2017? Wordt er alvast een soort voorraadge aangelegd dat na 2020 kan worden ingezet? Of wordt de sector geacht dit uit goed burgerschap te doen, zonder er de vruchten van te kunnen plukken? Kan niet worden overwogen om bij milieuwinst tussen vandaag en bijvoorbeeld januari 2017 al in 2018 met toepassing van het fifty-fiftysysteem over te gaan tot extra vluchten? Innovatie door de sector wordt dan beloofd.

In het huidige stelsel is strikt voorgeschreven wanneer welke start- en landingsbanen kunnen worden gebruikt en hoeveel. Het gevaar ligt op de loer dat het stelsel rigide is. Dat is juist een van de redenen om van het oude stelsel af te willen. Stel dat over enkele jaren een systeem wordt ontwikkeld – ik had het met de heer De Rouwe al over glijvluchten, maar denk ook aan het gebruik van innovatieve opstijgmethodes – waarmee gekomen kan worden tot een substantiële daling van de geluidshinder maar dat wel een ander of groter baangebruik behoeft. Kan dit dan binnen het huidige stelsel of moeten wij dan weer om de tafel? Het zou doodzonde zijn om glijvluchten niet meer toe te staan als die mogelijkheden er wel zijn.

De Staatssecretaris heeft het voornemen om de Alderstafel zoals die nu bestaat, op te heffen. Wanneer verwacht zij dat te doen? Wat verandert dat inhoudelijk aan de overgang? Dank aan de heer Alders. Ik ken hem nog als een zeer wendbare en intelligente rechterhand van Joop den Uyl. Ik hoor wel graag wat die Alderstafel achteraf heeft gekost, vanaf de instelling in 2006 tot vandaag de dag, inclusief de gespecificeerde kosten voor de heer Alders zelf.

Dan Lelystad Airport. Toen ik een jaar geleden de luchtvaartportefeuille overnam, stonden de zaken er net zo bij als vandaag. Lelystad moet vanaf 2017 tot 45.000 vluchten opvangen van het zogenaamde niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol, maar de luchthaven is daar tot nu toe niet geschikt voor en de potentiële toekomstige gebruikers zijn er mordicus op tegen; ik vat het maar even handzaam samen. Volgend jaar rond deze tijd moeten er echter substantiële stappen zijn gezet. De verantwoordelijkheid voor de faciliteiten op de luchthaven ligt bij de eigenaar, de Schiphol Group. Die geeft aan vertrouwen te hebben in de

businesscase. Dat blijkt zowel uit de brief van 4 juli als uit de gesprekken die ik persoonlijk heb gevoerd. Naar verwachting in maart 2014 – dat is een belangrijke maand, want ik word dan 59, zo zeg ik tegen de heer De Rouwe – komt Schiphol met een ondernemingsplan voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven met daarin onder andere aanpassingen van de landingsbanen en de reizigersvoorzieningen. Wij wachten dat af. De Staatssecretaris is verantwoordelijk voor de faciliteiten rondom de luchthaven en voor het luchthavenbesluit. Is het voorgenomen moment van 1 november 2014 als deadline nog steeds haalbaar? Welke beren ziet de Staatssecretaris op de weg naar 1 november? Luchtvaartmaatschappijen die beoogd gebruiker zijn geven aan dat er geen sprake kan zijn van feitelijke dwang om mainport Schiphol te verlaten. Ze zeggen ook dat Lelystad onvoldoende oplossing biedt, aangezien dit vliegveld alleen in de daguren mag worden gebruikt. Daarnaast wordt het als probleem gezien dat de partners van de KLM die niet-mainportgebonden verkeer uitvoeren, zoals Pegasus en Air Berlin, wel gewoon op Schiphol lijken te mogen blijven. Dat zou niet eerlijk zijn en een ongelijk speelveld scheppen. Ik heb daar al twee keer eerder tegen gefulmineerd. Ik wil graag een nadere uitleg van de Staatssecretaris.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Elias** (VVD): Mag ik nog een halve minuut? Dan zal ik mijn tweede termijn kort houden.

De **voorzitter**: U hebt evenveel recht als de andere woordvoerders, dus moet ik streng zijn. Ik had eigenlijk de neiging om over mijn hart te strijken, maar ik geef de woordvoerders die protesteren gelijk: gelijke monniken, gelijke kappen. Ik verzoek u dan ook om af te ronden. U kunt nog gebruikmaken van interrupties om vragen te stellen.

De heer **Elias** (VVD): Mijn probleem is dat ik om drie uur weg moet voor een extra fractievergadering. Ik zie een paar mensen ja schudden.

De **voorzitter**: Is dat voor de collega's een reden om met de hand over het hart te strijken? Vooruit dan.

De heer **Elias** (VVD): Mevrouw Van Tongeren is het er niet mee eens, zie ik. Mag ik haar erop wijzen dat zij veertig keer zoveel spreektijd heeft als ik, gezien het aantal zetels?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik was bijna geneigd om met de meerderheid mee te gaan, maar nu... Als de heer Elias voorzitter wordt, word ik altijd keurig op tijd afgehamerd. Gelijke monniken, gelijke kappen dus, lijkt mij.

De heer **Elias** (VVD): Ik stel mijn lot in handen van de voorzitter.

De **voorzitter**: Mijnheer Elias, ik ben in kerststemming. Vooruit dus, maar houd het kort.

De heer **Elias** (VVD): Dank u wel.
Van groot belang zijn ook de faciliteiten om van en naar Lelystad Airport te gaan. Wij zien graag dat de Staatssecretaris een soortgelijk ondernemingsplan opstelt als dat van de Schiphol Group voor voorzieningen op de luchthaven. En ja, dat zal met andere betrokkenen moeten. Op welke manier kan de passagier voor Lelystad vanaf 2017 per auto, trein, bus of fiets vanaf zijn of haar woonplaats op Lelystad Airport komen? Wordt bijvoorbeeld het station Lelystad-Zuid hierbij betrokken? Komt er een

shuttledienst tussen station en vliegveld? Hoe zit het met de A6? Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden om zo snel mogelijk zo'n plan te maken? De rest zal ik weglaten.

De **voorzitter**: Dank u wel. De Staatssecretaris heeft gevraagd om een schorsing van een kwartier. Wij zetten het debat voort om 14.30 uur.

De vergadering wordt van 14.15 uur tot 14.30 uur geschorst.

De **voorzitter**: Voor ik het woord geef aan de Staatssecretaris, wil ik u een praktisch punt voorleggen. Wij moeten om 14.45 uur schorsen in verband met een regeling van werkzaamheden waarbij volgens mij alle leden aanwezig moeten zijn. Aansluitend zijn er stemmingen. Dat kan even duren, maximaal een half uur. Ik hoop uiteraard dat het korter zal duren. Om die reden stel ik voor om tot de schorsing geen interrupties toe te staan. Daarna kan ik zien hoeveel tijd wij nog over hebben. Mochten wij in tijdnoed komen, dan zal de Staatssecretaris de resterende vragen uit de eerste termijn schriftelijk beantwoorden. Dat aanbod heeft ze mij gedaan. Wij kunnen het debat dan afronden tijdens het tweede AO, dat wij al gepland hebben. Indien nodig kunnen wij het debat dan ook verlengen. Zullen wij het zo doen? Ik zie iedereen instemmend knikken. Het woord is aan de Staatssecretaris. Ik verzoek haar om globaal aan te geven hoe haar beantwoording is opgebouwd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begin met het normen- en handhavingstelsel van Schiphol. Vervolgens ga ik in op Lelystad. De rest komt nog binnenvliegen, om het zo te zeggen.

Ik wil eerst enkele algemene opmerkingen kwijt over Schiphol, Lelystad en onze vliegsector. Nederland heeft een relatief grote mainport en een klein achterland. Dat hebben wij zo ontwikkeld. Wij hebben een enorme hub-functie en mogen trots zijn op Schiphol en zijn hoge waardering internationaal. KLM is een duurzame homecarrier. Dat is niet eenvoudig. Een aantal sprekers wees al op de spanning tussen economische ontwikkeling en werkgelegenheid enerzijds en de leefomgeving en milieu anderzijds. Die twee zaken bij elkaar brengen is heel spannend. Recentelijk heb ik de Braziliaanse Minister gesproken. Hij is zeer onder de indruk van de manier waarop wij dat doen. Ik denk steeds dat het woord «polderen» sleets is, maar de Alderstafel heeft laten zien dat er op die manier draagvlak kan worden gecreëerd en dat dingen tot stand gebracht kunnen worden. Dat is iets om trots op te zijn.

Ik ben blij dat wij vandaag spreken over het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol. Wij zijn niet over één nacht ijs gegaan, niet met de omwonenden, niet met de vorm en de technische inhoud, niet met de decentrale overheden en ook niet met de Kamer. Wij zijn er twee jaar lang heel bewust mee bezig geweest om dit experiment te vervolmaken. Tijdens het AO van 6 februari 2008 is hier reeds om gevraagd. Inmiddels is het eind 2013. Nu zitten wij hier mede vanwege het normen- en handhavingstelsel.

In het Aldersakkoord van 1 oktober zijn de hoofdlijnen van een nieuw stelsel vastgelegd. Dat is gebaseerd op de regels voor strikt preferent baangebruik. Straks kom ik nog terug op de Buitenveldertbaan, de minst preferente baan. Dit maakt deel uit van een totaalpakket van afspraken tussen partijen om een balans te bereiken tussen selectieve ontwikkeling, hinderbeperkende maatregelen, het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven. Ik kan nog enkele historische beschouwingen in mijn verhaal meenemen, maar sommige sprekers hebben dat al gedaan en ik zie de voorzitter gebaren dat ik moet opschieten.

In mijn reactie op het Aldersadvies heb ik aangegeven dat ik het advies wil overnemen en ik kan ook zeggen waarom. Er ligt nu een advies dat wordt

gedragen door de luchtvaartsector, de bewoners en de regionale bestuurders. Men heeft een stelsel uitgewerkt met regels die ertoe dienen dat steeds die banen worden ingezet die de minste overlast bezorgen. Het voorstel voor het nieuwe stelsel is geen studeerkamerproject. Naar ik meen de heer De Rouwe gebruikte dat laatste woord. Het is twee jaar in de praktijk getoetst, onder toezicht van alle belanghebbenden, en dat is een novum. Ik heb het al eerder gezegd, in het buitenland kijkt men daar met bewondering naar. Dat is waar wij goed in zijn: hoe krijgen wij het optimaal voor elkaar? Het voorstel voor een nieuw geluidstelsel maakt deel uit van een totaalpakket van afspraken over een gebalanceerde ontwikkeling van Schiphol. De Kamer heeft aangedrongen op een voortvarende uitvoering ervan.

Mevrouw Thieme vroeg naar de bescherming van de omgeving. Vier regels en bijbehorende normen zorgen voor lokale bescherming en er zijn nog andere grenzen gesteld die moeten zorgen voor bescherming van de omgeving van Schiphol. Dat zijn het maximale aantal vliegbewegingen van 510.000, waarvan 32.000 in de nacht, en de criteria voor gelijkwaardige bescherming, zoals een maximaal aantal woningen binnen de 58 dB(A) Lden-contour en een maximaal aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden-contour. Dit alles bij elkaar levert een pakket op dat ook getoetst is door externe experts. Op verzoek van de bewonersdelegatie aan de Alderstafel is over de rechtsbescherming in het nieuwe stelsel om onafhankelijk advies gevraagd. De heer Schueler van de universiteit van Utrecht heeft hierover geadviseerd. Hij komt tot de conclusie dat de rechtsbescherming ten minste gelijk is aan die van het huidige stelsel.

Ik kom op de handhaving en de rechtsbescherming. Met name mevrouw Van Tongeren heeft hiernaar gevraagd. Het hele voorstel is gebaseerd op het uitgangspunt dat er op twee momenten wordt getoetst of de voorgenomen en uitgevoerde operatie voldoet aan de gestelde regels en normen. Voor een deel is het een technisch verhaal, maar dat hoort ook bij zo'n handhavingstelsel. Mevrouw Van Tongeren zei dat slechts vier mensen het nog konden begrijpen. Ik heb de mensen hoog en ik denk dat het er iets meer zijn. Ieder jaar wordt de gebruikspoging voor het komende jaar vooraf getoetst aan de regels voor baangebruik. Dan wordt bezien of de voorgenomen vliegbewegingen passen binnen de criteria van gelijkwaardigheid. Na afloop van het gebruikersjaar wordt vastgesteld of de uitgevoerde operatie daadwerkelijk heeft plaatsgevonden binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Er wordt gehandhaafd op basis van de regels en normen voor baangebruik. Het toetsen van het zorgvuldig handelen van de luchtvaartsector op basis van de afgesproken regels en normen gebeurt weer door de inspectie, de ILT. De ILT zal twee keer per jaar, na afloop van het winter- en het zomerseizoen, een handavingsrapportage uitbrengen, net zoals zij dat nu al doet.

De heer Schueler heeft advies uitgebracht over handhaving en rechtsbescherming. Hij gaat in zijn advies in op de vraag welke bevoegdheden de inspectie heeft om tegen overtredingen op te treden. Schueler concludeert na een vergelijking tussen het huidige en het nieuwe instrumentarium dat de instrumenten gelijk blijven, maar dat ze in het nieuwe stelsel deels anders worden ingezet. In het nieuwe stelsel zal het vaker gaan om handhaving van normen die rechtstreeks gericht zijn tot de LVNL. Deze normen kunnen derhalve onmiddellijk met oplegging van een bestuurlijke sanctie worden gehandhaafd, zonder dat er eerst een maatregel behoeft te worden opgelegd. Aangezien in deze gevallen de tussenstap van een maatregel niet meer nodig zal zijn, zal de handhaving directer en sneller kunnen verlopen. Ik denk dat dit ook belangrijk is. In die zin is er sprake van een effectiever instrumentarium. Er wordt immers directer en sneller gehandhaafd.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd naar preferent baangebruik in relatie tot onderhoud. Hiervoor zijn specifieke onderhouds- en preferentie-

tabellen opgesteld. Deze worden in de regelgeving meegenomen. In bijlage 3 van het Aldersadvies zijn ze toegepast. Een aantal Kamerleden vraagt zich af of het wel goed gaat en hoe dit getoetst wordt. Wij hebben het in dit geval over een doorwrocht en gedegen stelsel dat in samenspraak met een aantal partijen tot stand is gekomen. Wij hebben twee jaar geëxperimenteerd. Er is zeker geen sprake van een tekentafelstelsel. Ik vind de vraag hoe het verder gaat heel terecht. Stel dat omstandigheden veranderen. Steeds weer zal bekeken moeten worden of dingen gaan zoals verwacht. Hierover wordt vervolgens gerapporteerd. Vooraf is er een verwachting en achteraf is er een constatering.

Wat transparantie betreft, de bewoners die ik heb gesproken zeggen: wij willen gewoon weten waarom er tegen onze verwachtingen in een vliegtuig over ons huis komt. Straks kom ik nog terug op die 90% versus 10% waar mevrouw Van Veldhoven naar vroeg. Het gebruik van de Buitenveldertbaan wordt in hoge mate bepaald door het weer. Dat is niet iets wat wij weken van tevoren weten. Soms is er sprake van afwijkingen op de heel korte termijn. Soms zeggen mensen: de zon schijnt, het is dus geen slecht weer, maar er komt wel een vliegtuig over. Dan blijkt dat 20 of 30 kilometer verderop een onweersbui hangt, waardoor er moet worden omgevlogen. Dat is allemaal transparant en inzichtelijk voor bewoners. Die informatie hebben zij nodig. Zij moeten kunnen nagaan waarom er wordt afgeweken. Het is niet de bedoeling dat er wantrouwen ontstaat tegenover het systeem. Transparantie en inzichtelijkheid zijn dan ook van belang.

Die norm van 90% is gebaseerd op de realisatie en monitoring gedurende twee jaar experimenteren. Hierbij waren alle partijen aan de Alderstafel betrokken. Die 10% betreft specifieke verklaringen die niet modelmatig te herleiden zijn, maar die wel degelijk verklaarbaar zijn. Dan komen wij weer op het weer of een obstakel op de baan. Dat moet transparant zijn voor de omwonenden, zodat zij kunnen nagaan waarom er wordt afgeweken. Ik begrijp dat mevrouw Van Veldhoven vroeg of er niet kan worden uitgegaan van 95%. Dan kom je in een situatie terecht dat er relatief heel veel moet worden afgeweken en gehandhaafd, terwijl er sprake is van weersomstandigheden. Als een afwijking realistisch en inzichtelijk is, functioneert het systeem optimaal. Ik begrijp de vraag. Ik zou ook geneigd zijn om te zeggen dat de grens moet worden opgeschroefd, maar wij hebben te maken met omstandigheden die niet vooraf kunnen worden ingecalculeerd. Het gebruik van de Buitenveldertbaan in 2011 verschilde nogal van dat in 2012. Dat is volledig terug te herleiden op het weer. Ik wil veel kunnen, maar dit kan ik niet beïnvloeden.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg verder of de groei naar die 510.000 vliegbewegingen terechtkomt op de preferente banen. Het nieuwe stelsel zorgt ervoor dat de preferente banen het meest worden ingezet. Er zit een grens aan het aantal vliegtuigen dat op één baan kan worden afgehandeld. Dat is zo afgesproken. Bij meer vliegtuigen moeten vaker secundaire banen worden ingezet. Dat is evident. De regels zorgen er echter voor dat dit zo goed mogelijk gebeurt. Ik heb één ding geleerd over het normen- en handhavingstelsel van Schiphol: er kan niet zomaar worden afgeweken. Het systeem is daarvoor te goed in elkaar gezet. Het is transparant en bovendien in samenwerking met veel partijen tot stand gekomen. Hierdoor is het in mijn ogen onmogelijk dat een partij de afspraken niet nakomt en de uitgangspunten niet respecteert.

De **voorzitter**: Ik moet de Staatssecretaris onderbreken, aangezien wij het debat moeten schorsen voor de regeling van werkzaamheden en de stemmingen.

De vergadering wordt van 14.45 uur tot 15.13 uur geschorst.

De **voorzitter**: Nog niet alle woordvoerders zijn teruggekeerd, maar ik stel voor dat de Staatssecretaris haar termijn snel vervolgt. Ik sta één interruptie toe.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Komt de rest überhaupt niet terug?

De **voorzitter**: Ik heb van de heer Elias begrepen dat hij verhinderd is. Dat geldt ook voor de heer Graus. De overige leden verwacht ik nog.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Prima.

De **voorzitter**: Wij hebben al afgesproken dat zaken die zijn blijven liggen schriftelijk worden beantwoord en dat wij de tweede termijn combineren met het al geplande algemeen overleg in januari.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer De Rouwe heeft gevraagd naar de 50/50-verdeling. Kan een en ander voor 2020, wanneer het in werking treedt, in kaart worden gebracht? Op dit moment wordt bekeken hoe wij hieraan concreet invulling kunnen geven. Ruim voor het bereiken van 510.000 vliegbewegingen willen wij hieraan uitvoering geven. Alles wat wij nu doen – dit is meteen ook het antwoord op de vraag van de heer Elias, die er nu niet is, maar wiens medewerker vast meeluistert – de winst die wij voor die tijd behalen, zal gebaseerd zijn op vlootvernieuwing en allerhande andere ontwikkelingen. Die zijn ook nodig om die 510.000 vliegbewegingen te halen. De winst zal zich voordoen na 2020. Wij moeten er alles aan doen om voor die tijd winst te behalen. Straks kom ik nog op hinderbeperkingen in relatie tot de winsten. Wordt iedereen lui als de 5% is gehaald? Als iets niet van toepassing is op deze sector, dan is het wel lui zijn.

Mevrouw Van Veldhoven heeft een heel technische vraag gesteld over de maximumhoeveelheid geluid. Nu twijfel ik, voorzitter, want mevrouw Van Veldhoven is er niet en het is een technisch verhaal. Voor mij komt het gedeeltelijk neer op gestructureerd voorlezen en daar mijn kennis aan toevoegen. Deze vraag leent zich uitermate goed voor schriftelijke beantwoording. Ik kan er dan uitgebreid op ingaan.

De **voorzitter**: Dan doen wij dat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Kuiken heeft gevraagd hoe transparant het geheel nu eigenlijk is. Ik heb al eerder aangegeven dat ik transparantie heel belangrijk vind. Als je onverwachts een vliegtuig over je huis heen krijgt, wil je weten waardoor dat komt. Goede informatievoorziening is van belang voor hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en het functioneren van het nieuwe stelsel. Er is een online weergave, getiteld Vliegverkeer in zicht. Die is onderdeel van de website Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS), www.bezoekbas.nl. Er is ook een informatieplicht ten opzichte van nieuwe bewoners. Die neemt de provincie voor haar rekening. De provincie instrueert de makelaar, zodat mensen weten waar ze gaan wonen. Er is een betere voorspelling van het baangebruik. Op dit moment is de voorspelbaarheid 98%. Die is gerealiseerd als onderdeel van het nieuwe stelsel. Dagelijks is er voor de bewoners informatie beschikbaar over de baneninzet. Die wordt door de LVNL verstrekt. Ik denk dat wij precies zo met de omgeving moeten omgaan: niet pas aan het einde van de maand laten zien hoe de maand is verlopen, maar op de dag zelf 's avonds laten zien wat er die dag aan de hand was. Deze combinatie zorgt voor transparantie voor omwonenden. Dat is erg goed.

De heer Smaling heeft gevraagd of ik onder de tafel van de heer Alders zat. Wanneer zit je onder een tafel? Als kind, als je met vriendinnetjes een hut bouwt. Maar dat is heel lang geleden! Verder heb ik daar geen goed

beeld bij. Wij hebben de kaders gesteld en de heer Alders heeft de opdracht gekregen om met alle partijen om de tafel te gaan zitten. Door alle tegengestelde belangen daar samen te laten komen, hebben wij deze goede resultaten kunnen behalen. Dat is ook de rol van I en M. Wij stellen de kaders en vormen het beleid. Vervolgens wordt er een opdracht gegeven, in dit geval aan de Alderstafel. Die geeft er vorm aan. Ik vind niet dat hierop moet worden gestuurd. Het moet alleen binnen de kaders blijven. Ik vind het heel belangrijk dat alle partijen aan de Alderstafel zitten en tot consensus komen. Dat is immers het doel van de Alderstafel en dat wordt ook zeer goed uitgevoerd.

De heer Elias heeft gevraagd wanneer de vervolgstappen te verwachten zijn in verband met de invoering van het nieuwe stelsel en welke stappen dat zijn. Ik verwacht in het voorjaar de aangepaste Wet luchtvaart naar de Raad van State te kunnen sturen. Nadat de raad advies heeft uitgebracht, komt het wetsvoorstel naar de Kamer. Dat zal naar verwachting in de zomer zijn. Na behandeling van het wetsvoorstel wordt de onderliggende regelgeving in procedure verwacht. Het gaat dan om het luchthavenverkeersbesluit en het luchthavenindelingsbesluit. Voor deze AMvB zal ook de MER-procedure worden doorlopen. Het LIB, het LVB en de MER zullen in het najaar van 2014 naar de Kamer gezonden worden.

Er zijn nog andere vragen gesteld over Schiphol, in het bijzonder over de inspanningsverplichting om overlast te verminderen. Geldt die verplichting nog als de 5% hinderbeperking al is gehaald? De heer De Rouwe vroeg hiernaar. De luchtvaartsector is de afgelopen jaren voortvarend aan de slag gegaan. De KLM profileert zich al jaren als duurzaamste vliegmaatschappij op de sustainability index. Daar mag men trots op zijn. De teller van de gerealiseerde hinderbeperkingen staat momenteel op 12,3%. Wij kunnen dus concluderen dat men met de gerealiseerde maatregelen al ver voorbij de 5% hinderbeperking is. De afspraken over nog uit te voeren hinderbeperkende maatregelen staan als een huis. Ik denk dat de sector zich zal inspannen om ook de maatregelen op te pakken die nog niet zijn uitgevoerd. Dit wordt periodiek aan de Alderstafel besproken en gemonitord. De commissie spreekt met de bewoners en ik doe dat. Ik weet niet wat de indruk van de Kamerleden is van de bewoners, maar ik denk dat dit mensen zijn die zeer vasthoudend zijn en erg goed weten waarover ze het hebben. Ze zullen zeker blijven vragen naar dit soort dingen. Gelet op de inspanningen zie ik de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol als goede partners van de omwonenden, net als de decentrale overheden.

Wat de mogelijkheden betreft is er laaghangend fruit geplukt. Wij gaan nu een spannende fase in. Wat kan er nog meer qua innovatie? Welke stappen kunnen er nog gezet worden? Hiervan gaat een prikkel uit naar de sector. Het is immers een van de voorwaarden om die 510.000 vliegbewegingen te halen.

Mevrouw Van Tongeren en de heer Elias hebben gevraagd of er voortgang wordt geboekt met CDA's. In de nachtperiode wordt er in Schiphol gevlogen met CDA's. In maart 2012 is door partijen aan de Alderstafel vastgesteld dat voor een integrale uitvoering van de afspraken uit het Aldersakkoord 2008 over het invoeren van CDA-vluchten diverse opties zijn onderzocht, maar dat geen van deze opties haalbaar is gebleken, hetzij vanwege operationele hetzij vanwege hinderbeperkende maatregelen. De elementen die in het kader van invoering van glijvluchten wel haalbaar zijn, worden uitgevoerd. Het gaat dan concreet om het vervroegen van de start van de nachtprocedures, waardoor tijdens de avond enige tijd CDA-vluchten kunnen plaatsvinden. Het experiment wordt uitgevoerd in de periode van 1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014. Wij hebben hierover, meen ik, eerder gesproken en dit ook gedeeld. Verder zal er worden geëxperimenteerd met CDA's op de Aalsmeerbaan tussen de pieken overdag.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren wil haar interruptie gebruiken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp hieruit dat ik maar één interruptie heb?

De **voorzitter**: Ja, in verband met de inkorting van het programma sta ik één interruptie toe. Dan kunnen wij om 16.00 uur klaar zijn. Mocht er tijd over zijn, dan kunnen wij altijd nog inventariseren of er een ronde wordt toegevoegd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben een tikkeltje verbouweerd. Het gaat immers om een belangrijk onderwerp en om veel geld. In het eerste gedeelte van de beantwoording mochten wij überhaupt niet interrumperen en nu mogen wij slechts één keer interrumperen. Ik vind dat wel wat...

De **voorzitter**: Wij hebben inmiddels afgesproken dat schriftelijk wordt beantwoord wat wij nu niet kunnen behandelen, voor het einde van het reces. Zo nodig nemen wij de tweede termijn mee in het al geplande algemeen overleg Luchtvaart op 16 januari. Dat kan dan eventueel verlengd worden. Ik vind het ook spijtig, maar er is een flinke hap uit onze tijd genomen. U maakt geen gebruik van uw interruptie?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Nee, daarmee wacht ik even tot het eind van het betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd naar mijn beleid ten aanzien van woningsisolatie. Er zijn geluidsisolatieprogramma's geweest. Die zijn geëvalueerd. Daaruit kan worden geconcludeerd dat Schiphol het grootste isolatieprogramma van Europa heeft en dat op dit moment is geïsoleerd tegen een verwachte geluidsbelasting bij circa 510.000 vliegbewegingen. In mijn kabinetsreactie heb ik tegen deze achtergrond aangegeven dat in algemene zin kan worden geconcludeerd dat dit zogenaamde GIS-3-project is afgerond. Het is wel interessant om geluidsisolatie in de toekomst als een vorm van individuele compensatie aan omwonenden te blijven aanbieden. Ten aanzien van de toegezegde financiële bijdrage van het Rijk ter waarde van 10 miljoen euro voor de tweede tranche van het leefbaarheidsfonds is als voorwaarde gesteld dat deze optie open blijft. Het fonds is zoals bekend inmiddels weer gevuld: 10 miljoen van Schiphol, 10 miljoen van het Rijk en 10 miljoen van de provincie Noord-Holland. De heer Elias had het over schrijnende gevallen. In die gevallen komt het fonds in beeld. De beheerder van het fonds voert dit uit.

Floriande vind ik in die zin een lastig onderwerp, dat moeilijk is uit te leggen aan mensen die last hebben van geluidshinder, dat er gekeken is naar een optimale oplossing voor een bocht. Op een aantal plekken is de geluidshinder significant afgenomen, maar bij Floriande is sprake van een concentratie van geluid. Naar aanleiding van het Aldersakkoord is in 2007 een experiment gestart waarin een deel van het verkeer werd geconcentreerd op de vertrekroute Hoofddorp-Nieuw-Vennep. Het doel was om per saldo het aantal gehinderden terug te dringen. Na een uitgebreide evaluatie heeft de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS) een positief advies uitgebracht om het experiment verder uit te breiden. Hierop is een vervolgonderzoek gestart. Dat is wederom uitvoerig geëvalueerd. Hieruit bleek dat er sprake was van een verschuiving van de geluidsbelasting, die per saldo een vermindering van 281 ernstig gehinderden opleverde, in Hoofddorp en in Nieuw-Vennep. Een toename van de geluidsbelasting als gevolg van het experiment concentreerde zich, zoals verwacht, in de wijk Floriande in Hoofddorp. Het effect op Floriande is zorgvuldig in kaart gebracht en ook meegenomen in

het besluitvormingsproces. De CROS heeft mij op basis daarvan geadviseerd het experiment definitief in te voeren. Dat advies heb ik overgenomen.

Er is een vraag gesteld over de kaart. Er zou niet van de juiste kaarten gebruik zijn gemaakt maar van kaarten waar de wijk niet op staat. Dat is niet het geval. Er is extra getoetst of de woningbouw van na 2008 effect heeft op de uitkomsten. Hiertoe is er een controletelling gedaan op basis van de meest actuele situatie qua woningbestanden en populatie. Dus nee, de veronderstelling dat er met verkeerde kaarten wordt gewerkt, klopt niet. Hierop is extra getoetst. Wel ontstaat er een waterbedeffect. Er is winst wat het totale aantal gehinderden betreft, maar er wordt optimaal gevlogen over Floriande.

De heer Smaling heeft gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot parallel starten in relatie tot de Buitenveldertbaan. Parallel starten op de Polder- en de Zwanenburgbaan is mogelijk, behalve als er sprake is van slecht zicht. In die omstandigheden kan de Zwanenburgbaan niet parallel gebruikt worden. Op dat moment wordt de minst preferente baan, de Buitenveldertbaan, bijgezet. Komend jaar werkt de LVNL samen met de regelgever aan een scherper gedefinieerd kader voor de aantoonbare veiligheid van de Schipholoperatie. De uitkomsten van dat proces worden afgewacht voordat de mogelijkheden voor een vast draaipunt en een uitbreiding van parallel starten opnieuw worden beschouwd. Medio 2014 wordt de omgeving hierover geïnformeerd.

De heer Smaling heeft verder gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot de omgevingsraad. In september jongstleden heb ik de Kamer gemeld dat de heer Alders spoedig na de voltooiing van het advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel ook zijn advies over de omgevingsraad Schiphol aan de Kamer zal doen toekomen. Het advies over het normen- en handhavingstelsel is nu gereed. Ik verwacht op korte termijn het advies inzake de omgevingsraad. Het is de bedoeling dat de CROS en de Alderstafel bij elkaar komen. Er wordt overleg gevoerd over de agenda voor de toekomstige raad en over vertegenwoordiging van de bewonersdelegatie in de raad. Deze twee punten worden ook meegenomen bij de afronding van het advies. De heer Alders is in dezen een kwartiermaker. Ik zal zorgen voor een spoedige inbedding van de omgevingsraad in de wet- en regelgeving. De wettelijke adviestaak over hinderbeperking wordt onder meer hier belegd. Wie de voorzitter van nieuwe omgevingsraad wordt, is nog niet bekend.

Diverse partijen hebben gevraagd naar het onderzoek van Helios. Hier gaat het om de vraag wanneer mag worden overgegaan op het gebruik van de minst preferente baan. Dit betreft dus niet de veiligheidsregels die nu ook al gelden, zo geef ik nadrukkelijk aan. Het gaat dan concreet om de dwars- en de staartwindlimieten, zoals deze gelden voor een veilige afhandeling van het luchtverkeer. Deze limieten staan los van het stelsel zelf. In het voorgestelde stelsel verandert er niets aan de limieten en de toepassing ervan zoals die in 2001 zijn opgenomen in de luchtvaartregeling. Als zodanig maken de limieten geen deel uit van het voorliggende stelsel. Tegelijkertijd is erkend dat dit een legitiem gesprekspunt is dat parallel aan de verdere implementatie van het nieuwe stelsel kan worden besproken. Er is nog voldoende gelegenheid om dit parallel aan het wetgevingstraject uit te werken. Wil ik wachten op Helios? Het antwoord is: nee. Het rapport zal volgen. De vraag is logisch, maar ik wil wel een onderscheid maken. Ik ga ervan uit dat het rapport van Helios voor het volgende AO bekend is. Dat is niet het geval, hoor ik. Het is geen onderzoek dat in onze opdracht wordt uitgevoerd. Ik had wel de hoop dat het dan al zou zijn uitgebracht. Het kan immers een handvat zijn voor de Kamer.

De **voorzitter**: Maar de opdrachtgever luistert ongetwijfeld ook mee. Wellicht kunnen wij nog iets versnellen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga naar het volgende onderwerp, Lelystad. Schiphol en Lelystad hebben natuurlijk alles met elkaar te maken.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): De Staatssecretaris komt dus niet meer terug op Schiphol en de vragen die ik heb gesteld over zonnepanelen et cetera?

De **voorzitter**: Dat komt nog.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris zegt dat het rapport van Helios nog niet af zou zijn. Ik krijg signalen dat het al gereed is. Dan kan het ook naar de Kamer worden gestuurd, denk ik. Wij kunnen het dan ook meenemen in het AO in januari. Klopt dat?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben geen opdrachtgever. Op basis van wat ik in de wandelgangen had gehoord dacht ik dat het eind dit jaar beschikbaar zou komen. Maar ik zou de gemeente Amstelveen moeten bellen om dat zeker te weten.

De **voorzitter**: De gemeente Amstelveen luistert mee en weet hoezeer de Kamer geïnteresseerd is in het rapport. Ik denk dat ook dat het gezwind hierheen komt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het zou eerst naar de Alderstafel moeten. Dat is de verdragende factor. Als wij zeggen dat het gelijktijdig naar de Alderstafel en naar ons gestuurd kan worden, dan hebben wij het rapport voor het volgende AO.

De **voorzitter**: Misschien kan de Staatssecretaris hierop reageren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb gezegd wat ik heb gezegd. Voor mij is er geen aanleiding om op het rapport te wachten.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris zal in ieder geval niet verhinderen dat het rapport direct naar de Kamer wordt gestuurd. Uit haar reactie maak ik op dat dit klopt; prima.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het rapport is van een gemeente. De opdrachtgever moet ermee doen wat hij wil.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij volkomen duidelijk. Wij zetten de beantwoording voort.

Staatssecretaris **Mansveld**: Lelystad Airport is een complexere opgave dan Eindhoven Airport. Het gaat om een voor het groothandelsverkeer geheel nieuw te ontwikkelen luchthaven die landzijdig en luchtzijdig dient te worden ingepast. De heer Elias vroeg of er ook wordt gekeken naar de landzijdige kant. Ja, natuurlijk. Voor een deel gebeurt dit op een ministerie, zij het op een andere plek maar hierover is wel communicatie. Er moet bekeken worden hoe openbaar vervoer, wegen en spoor bij elkaar komen. Vorig jaar voorjaar is er na overleg met de regionale partijen een advies uitgebracht om te komen tot de ontwikkeling van zo'n 45.000 vliegbewegingen, in twee tranches: eerst 25.000 en daarna 20.000. Het gaat om commercieel luchtverkeer dat gedeeltelijk in de plaats komt van het huidige verkeer dat op Schiphol vliegt. Met de luchtvaartvisie is vorig jaar door het Rijk samen met luchtverkeersleidingsorganisaties de weg vrijgemaakt voor een luchtzijdige inpassing.

Ik realiseer mij het belang van de ontwikkeling van Lelystad als onderdeel van een samenhangend pakket heel goed. Zorgvuldigheid moet hierbij vooropstaan: zorgvuldigheid tegenover de regionale partijen met het oog op de inpassing op de grond, zorgvuldigheid tegenover de civiele en

militaire luchtverkeersleiding als het gaat om de inpassing in de lucht en zorgvuldigheid tegenover de sectorpartijen in verband met de inpassing in de markt. Op verschillende niveaus moet er dus worden ingepast. Het besluitvormingsproces ziet er als volgt uit. In maart 2014 verwacht ik de formele aanvraag van de MER en de businesscase van de exploitant. Naar aanleiding van de opmerking van de heer Graus zeg ik dat wij de businesscase zorgvuldig zullen bestuderen. Het conceptluchthavenbesluit komt naar de Kamer. Dat zal in juni zijn. Ik verwacht dat het definitieve luchthavenbesluit dan in november in werking kan treden. De exploitant kan dan aan de slag om de baan te verlengen. Het is inderdaad een spannend proces. De inpassing in de lucht heeft zorgvuldig plaatsgevonden. Er is een vertraging van enkele weken opgelopen, maar dat lijkt de datum van 1 november niet in de weg te staan. Er wordt nog steeds gestreefd naar 1 november. U en ik weten op basis van de kennis die wij in het verleden hebben opgedaan dat zo'n project heel spannend is. Ik houd de Kamer hiervan op de hoogte. Ik zit er bovenop, in die zin dat ik zeer regelmatig contact heb met Schiphol. Mocht ik ook maar het geringste signaal hebben dat het niet lukt, dan stel ik de Kamer daarvan direct op de hoogte. Daarvan is op dit moment echter geen sprake. Ik check om de drie à vier weken wat de stand van zaken is. Ik beluister zorgen bij de Kamer. Op een aantal zorgen wil ik ingaan. Op de datum van 1 november ben ik al ingegaan. Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd naar de vraagontwikkeling. Sinds het dieptepunt van de economische crisis in de luchtvaart in 2010 zien wij een toename van het aantal vliegbewegingen op Schiphol, van circa 390.000 naar nu 425.000. De gebruiksprognose voor 2014 laat een verdere stijging zien. Dat staat nog los van de groei van Eindhoven met 1 miljoen passagiers in de afgelopen vier jaar en de schaalvergroting van de vliegtuigen. Wij hebben een visie op het faciliteren van de groei. Er is afgesproken om die te gaan invullen. Ik begrijp dat een recessie vragen oproept over de haalbaarheid, maar dat is ook het spannende van een visie. Je zult altijd op voorhand moeten investeren en organiseren, zodat de groei ook gefaciliteerd kan worden. Als je wacht tot het zover is, ben je te laat. De heer Smaling vroeg zich af of wij niet tevreden moeten zijn met wat wij nu hebben. Ik heb altijd geleerd dat niet hoog komen het moeilijkst is, maar het hoog blijven. Deze positie vasthouden op de mondiale luchtvaartmarkt maakt het noodzakelijk om naar de toekomst te kijken en een visie te hebben op het stabiliseren van de hub-functie van Schiphol. Eindhoven maakt een enorme spurt. Met Lelystad gaan wij deze kant op. Wij zitten in een spannende fase. U hoort allerlei berichten van luchtvaartmaatschappijen, en die hoor ik ook. Het is spannend om te zien of men verleid kan worden om naar Lelystad te vertrekken. Iedereen houdt, terecht, de kaarten nog voor de borst. Luchtvaartmaatschappijen die eigenlijk wel willen, willen natuurlijk het maximale eruit halen. Het is spannend om te zien hoe de verleidingsstrategieën uitpakken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De Staatssecretaris komt met een schriftelijke beantwoording. Achter iedere prognose zitten cijfermatige aannames, bijvoorbeeld over de olieprijs, de economische groei en de beroepsbevolking in Nederland. Is de Staatssecretaris bereid om het aantal vliegbewegingen van 510.000 tot 580.000 in 2020 nog eens toe te lichten, en wel zo dat de recente cijfers over de crisis erin verwerkt zijn? Dan krijgen wij een realistisch beeld en geen wensbeeld. Voor een luchtvaartmaatschappij geldt: the sky is the limit. Ik kan mij dat best voorstellen.

Staatssecretaris **Mansveld**: In het selectiviteitsconvenant is opnieuw gekeken naar de cijfers. Die kunnen gebruikt worden bij een vergelijking met de oorspronkelijke prognoses. Opnieuw een prognose maken lijkt mij niet aan de orde.

De **voorzitter**: Maar de vraag is of u de onderliggende cijfers in de brief kunt opnemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik krijg te horen dat die cijfers al bekend zijn. Die liggen ten grondslag aan de evaluatie van Alders. Ik zie verschillende mensen jaknikken. Ik wil met alle plezier in de brief vermelden waar men de cijfers kan terugvinden.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij sowieso handig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is stap één. Maar volgens mij wordt in die cijfers uitgegaan van 3% economische groei per jaar. Daar is echter al een tijd geen sprake meer van. Ik vraag dus naar de onderliggende cijfers maar ik vraag ook om een realiteitstoets. Of is de Staatssecretaris de enige in heel Nederland die denkt dat wij een economische groei van 3% per jaar hebben?

Staatssecretaris **Mansveld**: Recentelijk zijn er, zoals gezegd, nieuwe cijfers gebruikt, bij de evaluatie en het selectiviteitsconvenant van Alders. Een nieuwe prognose lijkt mij niet verstandig. Voor de businesscase zullen ook weer cijfers worden gebruikt. Schiphol zal hiertoe informatie leveren. Daarmee moeten wij verder gaan. In de brief zal ik met alle plezier vermelden waar men de cijfers kan vinden.

Het geheel van Lelystad, Schiphol en Eindhoven zorgt voor toekomstbestendigheid van de luchtvaart in Nederland. Het geheel zorgt ervoor dat wij kunnen groeien naar 580.000 vliegbewegingen. De businesscase van Lelystad zal bepalend zijn voor de vraag hoe wij verder gaan. Een van de leden vroeg of de Kamer eventueel vertrouwelijk geïnformeerd kan worden over de stand van zaken. Die is mij ook niet bekend. Schiphol onderhandelt daarover met de luchtvaartmaatschappijen. Zodra wij vragen naar de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen, is dat voor iedereen een strategisch moment om een onderhandelingspositie in te nemen. Ik verwacht de businesscase binnen drie maanden. Dan zal ook duidelijk zijn hoe de situatie is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb zelf geen behoefte aan tussenverslagen. Ik zie, hoor en lees echter dat de maatschappijen die worden genoemd als kandidaten voor verplaatsing, in ieder geval publiekelijk aangeven daartoe geen enkele behoefte te hebben en zich ook geenszins verleid te voelen. Sterker nog, ze verzetten zich heel hard en wensen om hun moverende redenen op Schiphol te blijven. De fundamentele vraag is – hierover kunnen wij het wel hebben in dit debat – wat het doel is van Lelystad: overflow of een mooie luchthaven voor nieuwe maatschappijen, wellicht betaald met belastinggeld? Stel dat het niet lukt, wat doen wij dan met de cap van 510.000 op Schiphol? Zou die er dan niet af moeten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het eerste moment om daarnaar te kijken is de businesscase. Dat zal binnen drie maanden zijn. We zijn nu bezig met als-danredeneringen. Tussen wat sommige partijen publiekelijk zeggen en wat ze tegen mij hebben gezegd zit best wel wat licht. Ik weet ook niet wanneer en in het kader van welke onderhandelingen deze uitspraken zijn gedaan. Sommige partijen zeggen dat ze niet betrokken zijn. Ik kan dat niet verifiëren. Om te voorkomen dat wij de detective gaan uithangen, stel ik voor dat wij de businesscase afwachten. Die is er binnen dertien weken, als het goed is.

De **voorzitter**: Wij kunnen dus noteren dat de businesscase uiterlijk medio maart naar de Kamer komt? Ik zie de Minister bevestigend knikken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik neem aan dat de businesscase openbaar is. Dat zal ook wel moeten in verband met de procedures.

De **voorzitter**: Als de businesscase naar de Kamer komt, is hij openbaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nu ja, we hebben in verband met andere dossiers de afgelopen maanden ook wel stukken ontvangen die niet openbaar waren. Maar goed, dat zien we te zijner tijd wel. Wat te doen als Lelystad zich niet ontwikkelt zoals voorzien in 2007 en 2008? Kan de Staatssecretaris nader ingaan op de verleidingstactieken die worden ingezet? Volgens mij hebben die als doel om bepaalde partijen te verleiden, niet om nieuwe partijen aan te trekken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ook dat vind ik een ingewikkelde vraag. Ik heb geen idee of wat ik lees ook daadwerkelijk de intentie van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij is of een strategie. Ik kan dat niet goed inschatten. Ik denk ook niet dat dit aan mij is. De verleidingstactieken kunnen op verschillende sporen zitten. Ik heb dat al eerder gezegd. Je kunt denken aan faciliteiten op de luchthaven of aan bepaalde prijzen. Dat is echter onderdeel van de businesscase van Schiphol. Ik heb het even gecheckt: zowel de businesscase van Schiphol als de MER zal ongeveer eind maart beschikbaar komen. Beide zullen onderdeel zijn van het luchthavenbesluit dat uiterlijk in juni naar de Kamer gaat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb een ordepunt en een vraag. Het ordepunt heeft betrekking op het rapport waarover wij zo-even spraken. De Staatssecretaris zei: ik ben geen opdrachtgever. De opdrachtgever laat weten dat het rapport klaar is maar dat de heer Alders de voorwaarde heeft gesteld dat het niet direct naar de Kamer gaat. De Staatssecretaris gaat wel over de heer Alders. Hij heeft nog drie weken, zou ik zeggen. Kan de Staatssecretaris alsnog garanderen dat wij voor het volgende AO dat rapport hebben? De gemeente wil de afspraak met de heer Alders niet breken. Dat is natuurlijk heel fideel. Als wij daaraan hechten, neem ik aan dat de Staatssecretaris ervoor zorgt de heer Alders niet vasthoudt aan de ontbindende voorwaarde.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb over dit rapport geen contact gehad met de gemeente of de heer Alders. Ik vind het belangrijk om eerst van de gemeente en van de heer Alders te horen wat er aan de hand is. De gemeente gaat over haar eigen besluiten en afspraken. Ik ben er niet bij betrokken geweest. Ik wil met alle plezier nagaan wat de stand van zaken is, maar in dit debat toezeggingen doen, vind ik wel heel ingewikkeld. Het gaat om totaal andere partijen, ik ben er niet bij betrokken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris gaat niet over de gemeente, dat is waar. In dit geval zou het liggen aan de heer Alders. Stel dat de heer Alders heeft gezegd «ik wil bepalen wanneer het naar de Kamer gaat», moeten wij de Staatssecretaris daar dan niet op kunnen aanspreken? Ik kan mij voorstellen dat zij nu geen harde toezegging kan doen, maar ik wil wel de toezegging dat zij hierover zal spreken met de heer Alders en dat zij haar uiterste best zal doen om het rapport voor het volgende AO naar de Kamer te krijgen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga niet over verzending van het rapport. Ik zal de gemeente en de heer Alders vragen wat de situatie is. Ik vind het merkwaardig dat wij, die niet betrokken zijn bij het rapport – dat geldt zowel voor de Kamer als voor mij – of bij de afspraken die er gemaakt zijn tussen de gemeente en de heer Alders, hierin treden, zonder te weten wat de afspraken zijn. Ik wil eerst nagaan wat de afspraken zijn. Ik doe niet mee aan als-danbeweringen, want ik weet gewoon niet wat de status is.

De **voorzitter**: Maar de Staatssecretaris had al gezegd dat er voor haar geen belemmeringen zijn om het rapport naar de Kamer te sturen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De gemeente gaat over het rapport. De gemeente is de opdrachtgever.

De **voorzitter**: Nee, Staatssecretaris, in dit geval is de vraag – ik dacht dat u die al had beantwoord – of het klopt dat u er geen bezwaar tegen hebt dat de gemeente het rapport rechtstreeks naar de Kamer stuurt en dat dit ook uw houding is ten opzichte van de heer Alders.

Staatssecretaris **Mansveld**: Precies. Ik heb gezegd dat ik er geen bezwaar tegen heb als de gemeente het rapport naar de Kamer stuurt. Maar de gemeente moet het sturen, ik doe dat niet. Het is mijn rapport ook niet. Ik beloof u dat ik met de gemeente in gesprek zal gaan, net als met de heer Alders. Ik zal beide ervan proberen te overtuigen dat openbaarheid en transparantie van groot belang zijn.

De **voorzitter**: Dat klinkt goed. Mijn laatste verzoek aan de Staatssecretaris is om dit ruimschoots voor het einde van het reces te doen. Dan heeft de Kamer nog voldoende tijd om ernaar te kijken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal mij morgen direct van deze taak kwijten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb ook een ordepunt. Ik heb precies dezelfde vraag gesteld. Ik heb gevraagd of het parallel kan: zowel naar de heer Alders als naar de Kamer. De Staatssecretaris heeft hierop geantwoord dat ze daartegen geen bezwaar heeft. Ik vind het jammer om te horen dat de Staatssecretaris hier nu van terugkomt. Het is vrij duidelijk gezegd en het staat ook in de Handelingen. Ik ga ervan uit dat de Kamer het rapport krijgt, zodat wij geïnformeerd kunnen vergaderen. Het gaat hier om grote belangen. Ik kan mij niet voorstellen dat de Staatssecretaris wil dat wij een besluit nemen over het handhavingssysteem zonder te beschikken over een essentieel rapport, en dat alleen vanwege het feit dat de heer Alders het eerst wil lezen.

De **voorzitter**: Hebt u ook een punt van orde, mevrouw Van Veldhoven?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee. Ik had gezegd dat ik een punt van orde had en een vraag. Ik zou nog graag de gelegenheid willen krijgen om mijn vraag te stellen.

De **voorzitter**: Ik concludeer dat de Staatssecretaris heeft toegezegd dat zij op korte termijn met de heer Alders gaat praten en dat de Kamer ruimschoots voor het einde van het reces ofwel het rapport ontvangt ofwel een brief waarin wordt uitgelegd waarom dat niet mogelijk is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal de partijen eerst vragen welke afspraken er zijn gemaakt. Daar begin ik mee. Als beide partijen zeggen dat ze vasthouden aan hun afspraken – ik weet niet welke afspraken er zijn gemaakt – dan kan men hoog of laag springen, maar ik vind dat alles zo transparant mogelijk gecommuniceerd moet worden. Het gaat om belangrijke dingen. Het normen- en handhavingssysteem is gebaseerd op transparantie en openheid. Mij vindt u aan uw zijde. Ik ga praten met de gemeente en met Alders. Ik zal nagaan welke afspraken er zijn. Als de afspraken openbaarheid in de weg staan, dan zal ik mijn uiterste best doen om de partijen ervan te overtuigen dat dit de goede zaak niet zal dienen. Ik kom er bij de Kamer op terug, schriftelijk en zo snel mogelijk. Ik zal proberen om het morgen boven tafel te krijgen. Als het een paar dagen langer duurt, krijgt u post tijdens het reces.

De **voorzitter**: Gezien de tijd stel ik voor dat de Staatssecretaris haar beantwoording nu onderbreekt. De leden die nog niet de mogelijkheid hebben gehad om te interrumperen, mogen dat nu doen, zodat er sprake is van een level playing field. Nogmaals, de resterende vragen worden schriftelijk beantwoord. Mevrouw Van Veldhoven had nog een tweede vraag, dacht ik.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb nog niet geïnterrumpeerd.

De **voorzitter**: Dat is een misverstand, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee, ik heb alleen een ordepunt gemaakt. Mijn inhoudelijke vraag heeft betrekking op die 10%. De Staatssecretaris zegt: de Rinnooy Kan-limieten hebben geen link met dit systeem. De limieten waren heel ruim. De Staatssecretaris zegt: het is een legitiem gesprekspunt, maar ik wil het niet linken. Het is echter wel gelinkt. Op basis van wind kun je tot een andere preferentie komen, dus is er wel een link. Wij moeten het gesprek over de manier waarop de limieten zijn opgesteld dan ook parallel voeren. Anders kun je immers de discussie over het preferente stelsel niet op een goede manier voeren. Is de Staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind dit een ingewikkelde en technische vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zal een voorbeeld geven ter illustratie. De limieten geven aan of het al dan niet veilig is, afhankelijk van de wind. De limieten ruimer of juist minder ruim nemen dan aanvankelijk bedoeld, zal vroeg of laat leiden tot een situatie waarin wordt gezegd: u moet die baan gebruiken. Hier ligt dus een link tussen beide stelsels. Het is belangrijk dat wij helderheid hebben over zowel de limieten als het stelsel van preferentieel vliegen. Gebruikmaking van die 10% voor situaties die niet passen in het stelsel, heeft een link met de manier waarop de limieten worden gehanteerd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb begrepen dat het andere regelgeving is. Om te voorkomen dat wij de laatste vier minuten elkaar vragend aankijken – dat geldt in ieder geval voor mij – stel ik het volgende voor. Wij hebben net afgesproken dat ik de Kamer uitgebreid schriftelijk zal informeren voor het volgende AO, onder andere over de maximale hoeveelheid geluid. Ik stel voor dat ik dit punt hierin meeneem. Ik zal mijn korte toelichting van zo-even dan ook wat uitgebreider motiveren. Dit is immers een belangrijk punt.

De **voorzitter**: Dank u zeer. De heer Smaling heeft ook een vraag.

De heer **Smaling** (SP): Ik zit een beetje met Lelystad. Die hele businesscase wordt enigszins als kerstcadeau gepresenteerd. Niemand in deze zaal heeft enige idee hoe dat kerstcadeau eruit zal zien. Ik wil wat meer informatie. Je kunt een vliegtuig op twee manieren in beweging krijgen: duwen en trekken. De Staatssecretaris heeft het over verleiden. Zij probeert dus te trekken. De realiteit is echter dat er ook geduwd wordt. Dat hoor ik tenminste. Afgelopen maandag stond in Het Financieele Dagblad een klip-en-klaar artikel over Corendon waarin goed beargumenteerd wordt waarom het voor de maatschappijen op dit moment niet praktisch is om te verhuizen. Het gaat mij vooral om het nachtslot. De maatschappijen moeten twee keer naar het Mediterrane gebied kunnen vliegen in een etmaal. Dat lukt niet met een nachtslot. Er zijn ook nog andere facetten aan Lelystad die het buitengewoon onaantrekkelijk maken om te verhuizen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De afspraak is dat er in de nacht niet op Lelystad wordt gevlogen. Overigens voeren wij een relatief ruim beleid ten aanzien van het 's nachts vliegen. Bij de concurrenten van Schiphol zien wij dat nachtsloten steeds minder worden. Over Lelystad is die afspraak gemaakt. Ik begrijp dat dit wellicht wettelijk zal zijn voor luchtvaartmaatschappijen, maar dit zal onderdeel van het pakket moeten zijn. U zegt dat er wordt geduwd en getrokken. Mij is niets bekend van duwen. Wij zitten in een spannende fase. Er komt veel naar buiten. Ik kan niet helemaal goed beoordelen of datgene dat naar buiten komt onderdeel van een strategie is. Ik vind het net zo spannend als de Kamer. Ik ben heel benieuwd hoe de businesscase eruit zal zien. Het is geen kerstcadeau, eerder een paascadeau. U hebt vragen, ik heb vragen, ik denk dat het belangrijk is dat er een businesscase komt en een MER. Daarover kunnen wij vervolgens van gedachten wisselen met elkaar. Deze fase van de opbouw kent, zoals gezegd, spannende momenten.

De heer **Smaling** (SP): Voor de Kamer is het lastig dat de Staatssecretaris voor rups speelt en dat wij moeten wachten tot het moment waarop zij verandert in een vlinder. Veel van wat in de businesscase verstopt zit, moet hier besproken worden. Zijn er winkels, pretparken horecazaken en dergelijke nodig om de businesscase rond te breien? Dat zie je door het hele land heen, niet alleen bij vliegvelden. Hebben wij niet het recht om op een eerder moment geïnformeerd te worden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Schiphol is verantwoordelijk voor de exploitatie en voor het businessplan. Aan een pretpark had ik zelf nog niet gedacht. Ik weet ook niet of er daar in de buurt een is. Er zal bekeken moeten worden hoe het een geheel kan worden. Wij hebben een toekomstvisie op de transferfunctie van Schiphol en de luchtvaart in Nederland, inclusief leisure et cetera. Wij moeten tot één geheel zien te komen. Ik kan heel goed allerlei voors en tegens bedenken. U ziet het als informatieplicht, maar ik denk dat dat ingewikkeld is uit te leggen in deze fase van onderhandelingen tussen Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen.

De **voorzitter**: Mevrouw Kuiken en mevrouw Thieme hebben ook nog het recht om te interrumperen. Willen ze daarvan gebruikmaken?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Nee.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): De onderwerpen die ik heb aangedragen, zijn nog niet behandeld door de Staatssecretaris. Het lijkt mij goed dat zij daarop schriftelijk reageert. Ik zal haar mijn vragen voor de zekerheid nog doen toekomen. In het volgende overleg kunnen wij daar dan op terugkomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Een groot stuk is nog niet besproken en Kerst is al volgende week. Ik verwacht de brief uiterlijk maandag 13 januari te kunnen sturen. Dat lijkt ver weg, maar we hebben gewoon te maken met de kerstperiode. Ik heb een ambtenarenapparaat gezien dat er bepaald niet de kantjes van afgelopen heeft. In de kerstperiode doortypen vind ik dan ook net een brug te ver.

De **voorzitter**: Ik ben iets strenger. De regel is dat stukken een weekend voor een debat bij de Kamer zijn en die regel wil ik in dit geval ook hanteren. Is dat mogelijk?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik doe mijn uiterste best om de brief op donderdag 10 of vrijdag 11 januari aan te leveren.

De **voorzitter**: Dat is heel soepel, dank u wel. De Staatssecretaris heeft verder toegezegd dat de businesscase Lelystad medio maart naar de Kamer komt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Eind maart komt de businesscase. Dan komt ook de MER. Ze komen samen met het luchthavenbesluit als een pakket naar de Kamer toe. Dat zal in mei of juni zijn.

De **voorzitter**: Oké, dat is helder. Verder hebben wij het uitgebreid gehad over de status van het rapport van Helios. Ook dat punt wordt in de brief meegenomen. Ofwel wordt het rapport aan de Kamer toegezonden. Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de eerste termijn. Wij zetten de discussie voort op 16 januari. Ik wens iedereen een goed kerstreces.

Sluiting: 16.02 uur