

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 459

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 februari 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 25 januari 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 6 juli 2017 met evaluatie Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart (Kamerstuk 24 804, nr. 95);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 oktober 2017 over de handhavingsrapportage Schiphol over de eerste helft van het gebruiksjaar 2017 (Kamerstuk 29 665, nr. 241);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 november 2017 over de Schiphol Gebruiksprognose 2018 (Kamerstuk 29 665, nr. 244);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2017 over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 250);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 oktober 2017 over de geluidberekeningen luchthavenbesluit Maastricht (Kamerstuk 31 936, nr. 424);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 oktober 2017 over de laatste stand van zaken omtrent de local rule vracht (Kamerstuk 31 936, nr. 423);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 december 2017 over het luchthavenbesluit Maastricht (Kamerstuk 31 936, nr. 429);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 november 2017 met de reactie op het bericht «Rusland dreigt met sluiten van luchtruim voor KLM» waarbij wordt ingegaan op de problematiek van de slots voor Russische vrachtluchten en vrachtluchten in het algemeen (Kamerstuk 31 936, nr. 426);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 november 2017 over de BIT-toets Electronic Flight Strips (Kamerstuk 31 936, nr. 425);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 november 2017 met de informatie over de situatie bij Ryanair, in het bijzonder over de betekenis van de interventies van de Britse toezichthouder CAA voor de Nederlandse situatie (Kamerstuk 31 936, nr. 427);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2017 over het plan van aanpak Luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 431);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 januari 2018 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in verband met de vaststelling van een maximum aantal voor nachtvluchten op de luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 257);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 oktober 2017 over de inwerkingtreding wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 243);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 november 2017 met de beantwoording vragen commissie over de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 245);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2017 met de antwoorden op vragen van de commissie inzake inwerkingtreding wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 248);**
- **de verzamelbrief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 januari 2018 over de luchtvaart en openstaande vragen plenair debat MER Lelystad Airport (31 936, nr. 440);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 januari 2018 met de antwoorden op vragen van de commissie over de Regeling houdende bepalingen inzake het verstrekken van subsidie aan de stichting Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol voor de jaren 2018 tot en met 2022 en evaluatie Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 258);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 januari 2018 over de regeling houdende bepalingen inzake het verstrekken van subsidie aan de stichting Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol voor de jaren 2018 tot en met 2022 en evaluatie Knowledge and Development Centre (Kamerstuk 29 665, nr. 247);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 januari 2018 ter aanbieding van de beantwoording van vragen van de commissie over Schiphol Gebruiksprognose 2018 (Kamerstuk 29 665, nr. 260).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israël

Voorzitter: Graus
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Bruins, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Graus, Kröger, Laçin, Paternotte en Van Raan,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.00 uur.

De voorzitter:

Ik heet van harte welkom de mensen op de tribune en ook de mensen thuis die luisteren en kijken via het digitale kanaal, de Minister en haar gevolg en alle Kamerleden van de afdeling luchtvaart van de commissie Infrastructuur en Waterstaat. Ik stel voor dat we zes minuten spreektijd per fractie hanteren en maximaal twee interrupties. Ik zie iedereen instemmend knikken. Laten we twee interrupties aanhouden. Ik zal er soepel mee omgaan. Als er echt iets dringends is, zal ik niet kinderachtig zijn. Ik verwacht nog meer leden en we moeten ook een beetje met de tijd rekening houden.

Meneer Paternotte schuift aan. We hebben afgesproken, meneer Paternotte, zes minuten spreektijd en maximaal twee interrupties, vooralsnog. Ik zal er soepel mee omgaan.

We gaan als eerste luisteren naar de inbreng van de Socialistische Partij. Meneer Laçin, alstublieft.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik ontikom er niet aan in dit debat over luchtvaart om eerst een paar woorden te wijden aan Lelystad Airport. Afgelopen maandag was ik op een thema-avond in Steenwijk, waar ik merkte dat veel mensen hoop hadden dat de politiek toch naar ze gaat luisteren. Want onder druk van de gemeenteraadsverkiezingen lijkt er nu een meerderheid in de Kamer te zijn voor uitstel tot 1 april 2019. Eerst was daar collega Bruins, die onder het mom van vertrouwen dat tot een dieptepunt is gedaald, de ChristenUnie-stemmers in Gelderland en Overijssel en andere bezorgde bewoners tegemoetkwam met een jaartje uitstel. In Steenwijk kreeg ik herhaaldelijk de vraag of dit niet gewoon een electorale truc is, of dit nou het vertrouwen moet doen herstellen. Toen was daar afgelopen weekend D66-leider Alexander Pechtold met een hoop gedraai. Maar de eindconclusie was helder: D66 zal uitstel niet remmen en zelfs de Minister een bloemetje sturen. Daarom kondig ik bij dezen alvast een VAO aan, waarin ik de Kamer zal vragen om de opening van Lelystad met een jaar uit te stellen.

Maar zijn daarmee alle problemen opgelost? Zeker niet, voorzitter. Herindeling van het luchtruim blijft noodzakelijk om vast te kunnen stellen of de laagvliegroutes geschrapt kunnen worden. Dat blijft prioriteit nummer één voor alle omwonenden, ondernemers, de actiegroep, milieu- en natuurorganisaties en de SP. Daar blijven wij ons voor inzetten. Voorzitter. Dan Maastricht. De Minister heeft wederom doorgedrukt en het aantal vrachtluchten uitgebreid. «Goed voor de werkgelegenheid en de economie» is het motto. Ook wij maken ons hard voor meer banen, met zekerheid voor werknemers, maar wat wij missen bij de Minister, ook in dit geval, is oog voor omwonenden, ondernemers en het milieu. Slechts op 100 meter afstand van Maastricht Aachen Airport staan woningen. De overlast is hier enorm gestegen. In het Heuvelland werken duizenden mensen in de toeristische sector. De overlast zal zorgen voor minder toerisme en dus voor minder banen. Heeft de Minister hier rekening mee gehouden? Ondernemers, burgemeesters en wethouders spreken hun

zorgen uit, maar de Minister zet haar beleid door. Is dit de manier waarop de Minister het vertrouwen wil herstellen?

De groei van Maastricht Aachen Airport komt voort uit de slotschaarste op Schiphol en uit het falen van het selectiviteitsbeleid. Schiphol harkt alles en iedereen binnen en de mensen in Limburg, Overijssel, Gelderland, Friesland en Flevoland krijgen de klappen. Wie regeert dit land als het gaat om luchtvaart? Is dat dit kabinet, of de Schiphol Group?

Reden te meer voor de SP om te pleiten voor een haalbaar en houdbaar selectiviteitsbeleid. De Minister heeft aangegeven dat de Alderstafel in de huidige vorm niet houdbaar is. Op dat punt zijn we het zeer met haar eens. De nieuwe variant moet wat ons betreft open en transparant opereren en beslissingen nemen waarbij mens en milieu minstens zo zwaar wegen als economische ontwikkelingen. Is de Minister het daarmee eens?

In dit kader moet ik het hier ook over de vrachtluchten hebben, de divisie die ondanks haar zeer beperkte aandeel op Schiphol verhoudingsgewijs wel de meeste werkgelegenheid oplevert. Het verplaatsen van vrachtluchten naar Maastricht levert naast de eerdergenoemde overlast ook problemen op met het personeel, want je verhuist niet zomaar even een paar duizend mensen mee van Schiphol naar Maastricht. Met de local rule, waarbij 25% van de uitgevallen vluchten toebedeeld wordt aan vrachtluchten, is er nu een pleister gevonden voor de gapende wond die het probleem met de allcargovrachtluchten is. Bij elk ander ingrijpen en bij de verdeling van slots verschuilt dit kabinet zich achter het grote boze monster dat Europa heet. Hoe gaan we vrachtluchten op Schiphol structureel behouden en daarmee werkgelegenheid waarborgen? Graag een reactie van de Minister.

Deze Minister heeft zelf jarenlang in Brussel rondgelopen. Zij weet net zo goed als ieder ander hier dat er voor het behoud van Nederlandse werkgelegenheid best afspraken te maken zijn met Brussel. De vraag is alleen: is deze Minister bereid op te komen voor die werkgelegenheid? Hoewel de Europese Commissie al jarenlang waarschuwt dat bijvoorbeeld het afschaffen van de dividendbelasting een slechte zaak is, zorgt het kabinet-Rutte III voor de belangen van buitenlandse aandeelhouders en wordt die toch afgeschaft. Is deze Minister nu bereid om te strijden voor de vrachtafhandelaars van Schiphol?

Voorzitter. Ten slotte wil ik het hebben over Ryanair. Ik heb hier in het verleden vaker aandacht voor gevraagd. Wat mij opvalt, is dat deze Minister het voor elkaar heeft gekregen om drie A4'tjes vol te schrijven over de enorme puinhoop bij Ryanair, zonder ook maar één keer de achterliggende oorzaak te benoemen: de belabberde arbeidsvoorwaarden van deze en vergelijkbare maatschappijen; de race to the bottom. Mijn vraag aan de Minister is of er op het ministerie wel voldoende oog is voor de sociale veiligheid in de luchtvaart, want met flexibele en onzekere contracten haal je de basis voor een veilige luchtvaart onderuit. Dat is namelijk het vertrouwen dat als je problemen aankaart, er niet gestraft wordt, maar ervan geleerd wordt. Kan de Minister garanderen dat het ministerie bovenop dergelijke sociale vraagstukken zit, zodat er tijdig ingegrepen kan worden wanneer er misstanden dreigen te ontstaan? Dank je wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Netjes binnen de tijd. Dan gaan we nu luisteren naar mevrouw Kröger van GroenLinks. O, sorry, er is nog een interruptie van meneer Bruins van de ChristenUnie.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Meneer Laçin voert mij nogal prominent ten tonele en beweert dat ik zou hebben gezegd van «er moet een jaar uitstel komen». Nu bepleit hij zelf een jaar uitstel. Ik vind dat nogal wat. Wat weten we over een jaar meer

dan wat we over een maand weten? Weet de heer Laçin beter dan ik wat er aan informatie gaat komen?

De voorzitter:

Meneer Laçin, wat weet u over een jaar meer?

De heer **Laçin** (SP):

Wat we over een jaar meer weten, is eigenlijk een vraag die ik aan u zou moeten stellen, meneer Bruins. Waarom? Omdat ik vanaf dag een al zeg dat het herindelen van het luchtruim een voorwaarde is voor een eventuele uitbreiding van Lelystad. Ik zeg nu niet dat een jaar uitstel de oplossing is, maar dat er daarmee iets meer tijd is om alles zorgvuldig te doen. Wat wij nu voor 1 april zouden moeten regelen – althans, een aantal partijen van de coalitie vindt dat nog steeds, volgens mij – is niet zorgvuldig. Heel veel mensen in het land wachten op duidelijkheid en niet op Haags geneuzel, maar daar gaat het in dit dossier wel steeds meer op lijken. We moeten uitspraken doen en aangeven wat we daaraan koppelen, zodat mensen weten waar ze aan toe zijn. Wat ons betreft blijft herindeling van het luchtruim ontzettend belangrijk en de belangrijkste voorwaarde om te praten over uitbreiding van Lelystad. Een jaar extra uitstel geeft ons in de Kamer en de mensen thuis wat meer ruimte om hier de discussie over te voeren.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

De heer Laçin probeert nu een vraag mijn kant op te sturen, maar dat mag hij doen wanneer hij mij interrumpeert. Hij bepleit een jaar uitstel. Dus hij zegt: open het nou op 1 april 2020. Maar is hij ervan overtuigd dat je dan alle informatie hebt? Moet je niet gewoon zeker weten dat alle informatie foutloos is, voordat je een besluit neemt? Ik vind het nogal voor de troepen uitlopen om nu te zeggen: nou, we doen een jaar uitstel en dan kan het wel. Ik kan me niet voorstellen dat de fractie van de heer Laçin zelf voorstander is van zo'n motie.

De heer **Laçin** (SP):

Ik zeg allesbehalve dat het op 1 april 2020 open kan. Dat is het laatste wat ik zeg. Ik zeg: de herindeling van het luchtruim is een voorwaarde om te praten over uitbreiding. We weten allemaal dat herindeling van het luchtruim niet voor 2023 kan. Dat is vaker gezegd, ook door de vorige Staatssecretaris. Dus wat ons betreft is het zo: als er überhaupt een Lelystad Airport en een uitbreiding komt, dan kan dat niet voor die tijd. Wij zijn er zelf voor om Lelystad helemaal niet te doen, maar de discussie daarover kunnen we voeren op het moment dat we weten waar we staan. Daarvoor hebben we een herindeling van het luchtruim nodig. Dat zeg ik nu voor de derde keer als antwoord op meneer Bruins. Ik hoop dat hij het nu wel begrijpt. Dus wat ons betreft gaat Lelystad zeker niet open op 1 april 2020, maar is er een jaar langer de tijd om zorgvuldig deze discussie aan te gaan. Dat is volgens mij heel wat anders.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Is het interrumperen in drieën?

De voorzitter:

Nee, we doen interrupties in tweeën, maar u mag wel uw tweede interruptie inzetten, als u dat wenst. Ik zie meneer Bruins nee schudden; hij zet z'n joker nog niet in.

Dan gaan we luisteren naar de inbreng van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik begin dit debat over luchtvaart toch weer met Lelystad Airport. We zijn in afwachting van een milieueffectrapportage, waarin alle fouten zijn aangepakt. De vraag blijft alleen op basis van welke routes en met welke vlieghoogtes deze MER wordt opgesteld. In alle commotie die is ontstaan sinds de laagvliegroutes bekend zijn gemaakt, is vaak gesuggereerd dat de laagvliegroutes slechts tijdelijk zouden zijn. Nu stelt de directeur van de LVNL in een interview, gisteren in de NRC, dat dit helemaal niet zeker is: «Er zijn geen garanties dat er na de herindeling van het luchtruim hoger gevlogen zal gaan worden». Een uitspraak die in lijn is met het allereerste rapport van de LVNL uit 2009, waarin de locatie van Lelystad Airport om die reden als problematisch werd geïdentificeerd. Laten we eerlijk zijn: tot de herindeling van het luchtruim is gerealiseerd en de definitieve routes bekend zijn, weet niemand wat de echte impact gaat zijn van Lelystad Airport en dus moet in de MER rekening gehouden worden met het worstcasescenario van 45.000 laag overvliegende vliegtuigen. Kan de Minister dit toezeggen?

Volgens het plan van aanpak voor de herindeling wordt pas rond 2021 duidelijk hoe het luchtruim eruit zal zien. Als de herindeling geen hogere routes naar Lelystad oplevert, stoppen we dan alsnog? Of zegt de Minister keihard: Lelystad Airport komt er, ook als dit oneindig laagvliegen betekent? Graag een reactie.

Tijdens het vorige debat heeft de Minister toegezegd dat alle belanghebbenden de mogelijkheid tot inspraak krijgen, dat ze ook in beroep kunnen gaan tegen het nieuwe luchthavenbesluit en dat dit aan de Kamer wordt voorgelegd. Kan de Minister bevestigen dat het hierbij gaat om een luchthavenbesluit voor 45.000 vluchten?

Dan de andere luchthavens, want er speelt een hoop in luchthavenland. Bij Rotterdam ligt de startbaan een paar honderd meter van een woonwijk. Bewoners hebben zeer veel overlast, met name omdat vliegtuigen afwijken van de route, vanwege het drukke Schipholverkeer. Uitstel van de opening van Lelystad Airport mag wat GroenLinks betreft niet leiden tot verdere groei en overlast elders, zoals het geval is in Maastricht. Vlak na haar aantreden sprak de Minister eerst over het «herwinnen van vertrouwen van burgers». Echter, op Sinterklaasavond kondigde ze aan dat er de volgende ochtend een gedoogconstructie in werking zou treden met meer, zwaardere en vervuilende vrachtvliegtuigen, pal naast een woonwijk. Bewoners hebben nu een rechtszaak aangekondigd. Ik wil de Minister met klem vragen om deze gedoogconstructie op te schorten en de procedure te volgen, waarbij bewoners een eerlijke kans krijgen. Op deze manier het vertrouwen van bewoners rond Maastricht schenden, schendt het vertrouwen van bewoners rond Schiphol, Rotterdam, Lelystad en Eindhoven.

Nu iets positiever. We staan op het punt opnieuw te kijken waar we naartoe willen met de luchtvaart. Dat is een kans. Het luchtruim is vol, de overlast is groter dan ooit en we staan met de luchtvaart helaas pas aan het begin van een antwoord op de meest dringende vraag van onze tijd: hoe stoppen we klimaatverandering? GroenLinks wil dan ook een cap op de groei en bij de verdeling van de schaarste flink sturen op stiller, schoner en van groter nut voor de Nederlandse economie. Wij willen politieke regie. Niet de sector bepaalt hoe de toekomst eruit gaat zien, maar wijzelf, in het belang van Nederland.

Als belangrijkste instrument moet het systeem van de slotverdeling op de schop. Er moeten scherpe criteria komen voor de verdeling van vluchten. Een nieuwe route die meer bijdraagt aan de collectiviteit maakt meer kans. Een vlucht die makkelijk vervangbaar is door de trein maakt veel minder kans. De nieuwste, stilste en schoonste vliegtuigen gaan voor op de oude herriekisten. De partij die het meeste bijdraagt voor de minste overlast krijgt voorrang in de verdeling van de schaarse milieugebruiksruimte. Zo kunnen we met minder vluchten en minder overlast toch beter

bereikbaar worden. Is de Minister bereid te onderzoeken hoe de slottoewijzing zo kan worden ingericht dat Nederland hier maximaal van profiteert, met de minste schade voor mens en milieu? Ik kan me voorstellen dat dit lastige discussies in Europa oplevert, maar is de Minister bereid dit echt te onderzoeken?

Laten we eerlijk zijn: de groei van de luchtvaart staat haaks op de klimaatdoelstellingen van Parijs. Hoe houden we Nederland bereikbaar binnen de grenzen van het klimaat? Dat is wat mij betreft de hamvraag en dat vergt ook in het internationale verkeer een modal shift. Vandaag vertrekken er vanaf Schiphol 130 vluchten naar bestemmingen die, zelfs volgens de directeur van Schiphol, prima per trein bereikbaar zijn. Dat zijn meer vluchten dan waar we Lelystad voor bouwen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik liet mevrouw Kröger even uitpraten over die slotideeën die ze oppert, want die zijn interessant, maar ik wil even terug naar iets wat ze daarvoor zei, namelijk dat ze een cap wil stellen op de groei van Schiphol. Ik ben benieuwd wat dan de cap is die u wilt instellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Op dit moment hebben we op Schiphol een cap van 500.000 vluchten. Wat ons betreft wordt die cap gehandhaafd en wordt er gekeken naar hoe je gaat sturen op schoner en stiller en op meer economische toevoeging. Er moet ook gekeken worden hoe je er op de lange termijn voor gaat zorgen dat de luchtvaart binnen de grenzen van het klimaat blijft. Daarbij hoort natuurlijk de vraag waar we al veel discussie over hebben gehad en waarvan ik denk dat we er echt dieper op in moeten gaan: welke technologische vooruitgang is op welke termijn te verwachten? Op dit moment zitten we op een groei van de luchtvaart van 6%. Dat correspondeert niet met een efficiëntieslag van maar 1%, dus op dit moment groeit de luchtvaart en draagt die steeds meer bij aan het klimaatprobleem.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Mevrouw Kröger zei: «een cap op groei». Ik was een beetje hoopvol, maar eigenlijk bedoelt ze gewoon stilstand, ook omdat het aantal van 500.000 vluchten eigenlijk dit jaar al wordt bereikt. Dus de groei moet niet in de aantallen zitten, maar in de verduurzaming. Begrijp ik het goed: volgens mevrouw Kröger dus in ieder geval niet meer dan 500.000 vluchten voor nu, maar ook voor in 2030, 2040 en 2050 et cetera?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nogmaals, ik denk dat we alle sectoren van onze economie en van onze samenleving moeten gaan hervormen in het licht van de klimaatafspraken van Parijs. Dat is een gigantische opgave, die gelukkig ook door dit kabinet wordt omarmd. Dan kan de luchtvaart niet achterblijven. Dan moeten we eerlijk zijn: die ongelofelijke slag die er op het vlak van de verduurzaming van de luchtvaart moet gaan komen, is er niet binnen tien jaar op commercieel gebied. Ik hoop echt dat mijn kinderen over twintig jaar emissieneutraal de wereld over kunnen, maar dat is echt de komende decennia, de komende tien, vijftien, twintig jaar, nog niet het geval.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, u wilt uw tweede interruptie inzetten? Goed.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, want dan ben ik wel benieuwd of GroenLinks het met mij eens is als ik zeg: is het niet veel verstandiger om veel minder naar vliegbewegingen te kijken, maar veel meer naar bijvoorbeeld hinder en de beperking daarvan? Is GroenLinks het met mij eens dat je niet moet kijken naar de vliegbewegingen en nu niet die cap moet opleggen voor nu en in de toekomst, want

dat betekent achteruitgang? In het licht van de klimaatafspraken moet je kijken naar wat de sector zelf kan doen om te verduurzamen en om een serieuze bijdrage te leveren aan de doelen die we met elkaar hebben gesteld, bijvoorbeeld door het gebruik van biokerosine of lichtere materialen. Hoe denkt GroenLinks erover om de innovatie in die sector te belonen, in de richting van die duurzaamheid, waarbij er nog wel groei mogelijk blijft?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wij denken dat een systeem van slotallocatie, waarbij je maatschappijen laat concurreren op schoon, stil en economische toevoeging, die innovatie aanjaagt. Kijk, het grote probleem is dat de orderportefeuilles van Airbus en dergelijke vol zitten voor de komende jaren. Er gaat dus niet opeens een enorme slag komen op het gebied van technische vooruitgang. Nogmaals, hopelijk over 20 of 25 jaar wel, maar voor het klimaat moet er de komende 10, 15 jaar al een gigantische teruggang in emissie zijn, want anders redden we het niet.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik zou het mooi vinden als GroenLinks ook realistisch is. Kijk naar wat er in de rest van de wereld gebeurt, zeker op het gebied van de verduurzaming van de luchtvaart. Laten we samen kijken naar hoe we innovaties van de grond kunnen krijgen. Laten we daar niet jaren op wachten, maar nu al beginnen met de verduurzaming van de luchtvaart, want dat is hard nodig. Dat zijn we met elkaar eens. Maar dat betekent niet dat je daar nu allerlei belemmeringen voor moet opwerpen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor geen vraag in de opmerking van de heer Dijkstra. Ik gebruik wel graag de mogelijkheid om nogmaals te zeggen: we zijn op zoek naar een instrument om te sturen op schoon, stil en met maximale toegevoegde waarde. Volgens mij zijn alle partijen het erover eens dat we op dit moment een luchtvaart hebben die dat niet doet en dat we op dit moment te weinig regie vanuit de politiek hebben. We zoeken naar zo'n instrument en wat ons betreft is die slotallocatie een heel interessant instrument. We willen graag dat de Minister onderzoekt hoe dat toegepast zou kunnen worden.

De heer **Paternotte** (D66):

Ook ik vind de slotallocatie en de ideeën die mevrouw Kröger daarover naar voren brengt interessant. Ik vind het wel belangrijk om te weten waar GroenLinks nu staat. U zegt dat er een cap moet komen van 500.000. In de verkiezingscampagne pleitte GroenLinks nog voor minder vluchten op Schiphol. Zegt u nu dat er minder vliegtuigen mogen landen op Schiphol, of zegt u dat 500.000 oké is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Uiteindelijk gaat het om de vraag die nu politiek voorligt en die mede is ingegeven door het regeerakkoord: gaat er gegroeid worden op Schiphol? Wat ons betreft is dat absoluut niet aan de orde en moet je zeggen: het moet in ieder geval gehandhaafd blijven op dit niveau. Van alle kanten wordt er gedruwd op groei; als het niet op Schiphol is, dan is het wel op Eindhoven, Rotterdam of Maastricht. Dat is wat ons betreft niet aan de orde. Daarnaast zouden wij op het gebied van klimaat heel graag scenario's zien van de Minister, in samenspel met de Minister van EZK, over hoe we de luchtvaart binnen de grenzen van het akkoord van Parijs krijgen. Dat is een antwoord op de vraag of je dat aantal dan ook verder moet gaan terugdringen.

De **voorzitter**:

Ik heb u zelden zo bedenkelijk zien kijken als net, meneer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Ja. Het is natuurlijk goed om te weten waar we staan. Het kan ook zijn dat u nu tot de conclusie komt van «we gaan ons nu richten op het beter maken van die 500.000». Dat kan natuurlijk, maar de campagne is gevoerd met «minder vliegen op Schiphol» en u zegt nu: ik wil dat er onderzoeken en analyses komen en dan kijken wat dat betekent. Dat kan, maar dat wilde ik gewoon even vaststellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Paternotte luistert niet goed. Kijk, op het moment dat in dit huis de vraag voorligt of Schiphol moet groeien en op het moment dat er in het regeerakkoord keihard wordt gezegd van «én we gaan het akkoord van Parijs halen én we gaan groeien in de luchtvaart», dan zeggen wij: dat is niet mogelijk. Als je eerlijk bent, en dat zijn wij graag, dan moet je ook constateren dat de groei van de luchtvaart niet verenigbaar is met het akkoord van Parijs. Wij zouden heel graag scenario's uitgewerkt zien vanuit het ministerie over hoe we ervoor gaan zorgen dat de luchtvaart en de internationale bereikbaarheid passen binnen het akkoord van Parijs.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik wil op dat positieve stuk van mevrouw Kröger verdergaan. Ze houdt vast aan die 500.000, maar tegelijkertijd geeft ze aan – tenminste, dat is mijn conclusie – dat aantal de komende 20, 30 jaar niet los te laten. Is dat een correcte conclusie?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

U moet de vraag heel even herhalen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Even helder. U zegt dat die 500.000 vluchten of bewegingen nog steeds centraal staan, omdat u niet gelooft dat de verduurzaming en de innovatie in de luchtvaart vrij snel zullen toeslaan om de groei te beperken. Mijn vraag is: wanneer bent u wél bereid om dat los te laten? Zegt u inderdaad: de komende 20, 30 jaar houdt GroenLinks vast aan het sturen op vliegbewegingen? Of zegt u: we kunnen het daarover hebben, zodra we inzicht hebben in het duurzaam maken van vliegtuigen en in het groter maken van een aantal vliegtuigen. Er zijn op dat vlak al voorbeelden in gang gezet, zoals easyJet dat de A321 inzet en daarmee al 30% meer mensen kan vervoeren. Dat geeft ook een groei aan. Wilt u de maatschappijen die daar vandaag de dag al vooruitstrevend in zijn ook de ruimte in geven, of blijft u vasthouden aan dat getalletje van 500.000? Want ik ga met u mee als u zegt dat er een verduurzaming moet komen in de luchtvaart, maar we moeten volgens mij niet halsstarrig blijven vasthouden aan dat getal van 500.000 en dat getal niet pas loslaten in bijvoorbeeld 2040.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij moeten we toch even terug naar hoe CO₂-emissies in relatie tot klimaat werken. Als we in 2050 klimaatneutraal willen zijn, moeten we nu gigantische slagen maken om CO₂-emissies terug te dringen. Dan kun je niet doorgaan met een groei van de luchtvaart van 6%, terwijl de reductie van CO₂-emissies veel lager ligt, namelijk op 1%. Op korte termijn kan die groei niet. Stel dat in de komende jaren blijkt dat de vliegtuigindustrie over klimaatneutraal vliegen zegt: dat is rond en over twintig jaar is het commercieel beschikbaar. Nogmaals, het probleem is wat mij betreft niet het vliegen. Het probleem is de uitstoot, de overlast en de schaarste die er ontstaat. Ergo, dat moet met elkaar in balans zijn. Ik nodig

de Minister uit om met scenario's te komen over de toekomst van de luchtvaart. Dat zou wat mij betreft echt de inzet moeten zijn van de Luchtvaartnota. Dan gaat het om de vraag: hoe ziet de toekomst van de luchtvaart er in Nederland uit, binnen de grenzen van het klimaat, binnen de grenzen van gezondheid en binnen de grenzen van herrie voor omwonenden? Dat is een gigantische uitdaging. Ik heb getracht een voorzet te doen, waarbij ik heb aangegeven dat slotallocatie daar wat mij betreft het centrale instrument in zou moeten zijn.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik geloof niet in de big bang. Die big bang komt dadelijk nog een keer terug, want dat blijkt een mooi woord te zijn om te gebruiken. Ik geloof niet dat we de verduurzaming van de luchtvaart in één keer realiseren. Kijk naar hoe we stappen zetten in het verduurzamen van auto's. Daarbij was ook sprake van een traject. Vandaag de dag zijn er al vliegtuigen beschikbaar die 50% minder brandstof verbruiken en 25% tot 26% meer passagiers kunnen dragen. In de komende jaren, en dan niet over 20 of 30 jaar, kunnen we dat gegeven gebruiken voor de groei in mensen... Ik kom daar straks zelf op terug. Ik ben niet geïnteresseerd in de groei in vliegtuigen maar in de groei in het vervoeren van mensen naar de rest van de wereld, zodat Nederland aansluiting kan vinden in opkomende economieën.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat dit precies het gegeven is waar je naar op zoek wil met die slotallocatie. Daarom heb ik expliciet de economische toegevoegde waarde van vluchten genoemd. Daarbij kan het natuurlijk ook gaan over passagiersaantallen, dus over vluchten met een hoge bezettingsgraad. Die laat je dan meespelen in een systeem dat is gericht op prioriteren. Het gaat er uiteindelijk om dat je de luchtvaart zo goed mogelijk een plek wil geven binnen de grenzen die er zijn van klimaat, milieu en overlast. Daar zijn we met z'n allen naar op zoek. Nogmaals, ik nodig de Minister echt uit om hiernaar op zoek te gaan en om voor de Kamer een beeld te schetsen hoe slotallocatie hier een bijdrage aan kan leveren.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, vervolgt u uw betoog. U heeft nog 1 minuut en 13 seconden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké. Voordat er interrupties werden gepleegd, had ik het over de modal shift. We zijn goed bezig met denken over het verkeer binnen Nederland, maar het gaat erom dat je ook binnen het internationale verkeer die modal shift echt gaat hanteren en dat je kijkt naar de trein op de korte afstanden, als uitstekende vervanging voor vliegtuigen. Om hier vaart achter te krijgen, zouden wij heel graag zien dat bereikbaarheid onderdeel wordt van de discussie aan de mobiliteitstafel van het klimaat- en energieakkoord 2.0 en dat Schiphol en de regionale luchthavens en KLM en andere hier gesitueerde vliegmaatschappijen betrokken worden bij het nieuwe nationale klimaatakkoord. Zou de Minister hierover in gesprek willen met haar collega van Economische Zaken en Klimaat?

Tot slot. Het luchtvaartdossier kent zeer grote uitdagingen, maar er is ook een kans om de teneur van de afgelopen decennia te doorbreken. Ik hoop echt – dat zeg ik uit de grond van mijn hart – dat deze Minister die uitdaging oppakt. Daarom steekt het besluit over Maastricht zo. Alle mooie woorden over Lelystad worden tenietgedaan door zo'n besluit. Dat is pijnlijk voor alle betrokkenen, ook rond Schiphol en rond Rotterdam, omdat iedereen dat voelt als een klap in het gezicht. Het vertrouwen van burgers in de overheid kan hersteld worden en Nederland kan verbonden

blijven binnen de grenzen van mens, milieu en klimaat. Dat wordt de uitdaging. Laten we daar samen naar op zoek gaan.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan gaan we over naar de inbreng van meneer Amhaouch van het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. In mijn inbreng zal ik focussen op drie punten. Natuurlijk kom ik te spreken over Lelystad Airport. Dan kom ik op het Plan van aanpak Luchtruimherziening en ten slotte kom ik op de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

Het CDA heeft herhaaldelijk aangegeven dat zorgvuldigheid in proces en inhoud cruciaal zijn voor alle belanghebbenden. Die belanghebbenden zijn naast de luchtruimgebruikers de inwoners van Overijssel, Gelderland, Drenthe en Friesland, maar natuurlijk ook de mensen uit Flevoland en Noord-Holland. Die hebben andere belangen, maar eenieder wil een balans zien tussen hinderbeperking en economische ontwikkeling. Om de juiste afweging te maken wil het CDA dat al deze belangen zeer zorgvuldig worden meegenomen in het proces. In de afgelopen maanden zijn we dan ook veelvuldig gaan luisteren op verschillende plekken in het land. We zijn altijd goed ontvangen met koffie en in een enkel geval hebben we een duidelijke boodschap meegekregen, vergezeld van Gelderse bitterkoekjes. Er is sprake geweest van een wanprestatie rondom de MER. Qua proces was het rommelig en onzorgvuldig. Er zijn te veel fouten gemaakt.

Mensen voelen zich niet gehoord of voelen zich gepasseerd. Het is nu zaak om het vertrouwen terug te winnen. Ook hier geldt: vertrouwen komt te voet en gaat te paard. Vertrouwen terugwinnen kan alleen door heel transparant en zeer zorgvuldig te zijn. Het CDA wil druk op het versnellen van de nieuwe indeling van het luchtruim. Dat moet de oplossing brengen om hoger te kunnen gaan vliegen. Hier kom ik zo op terug. Tussentijdse suboptimalisatie, de periode van laagvliegen, moet zo beperkt mogelijk zijn, qua tijd maar ook qua overlast. De inspraak moet echt beter. Mensen voelen zich niet serieus genomen. Dat moet anders. Burgers zijn cynisch geworden. Toch wil ik hierbij tegen eenieder zeggen dat we ook allemaal de intentie moeten hebben om vooruit te kijken en dat we moeten proberen om het vertrouwen terug te winnen. Nederland blijft een land van compromissen en polderen. Dat neemt niet weg dat er eerst daden moeten komen om het vertrouwen te herstellen.

Het CDA heeft op 9 januari schriftelijke vragen gesteld over onder andere de verslaglegging van de bestuurlijke overleggen met de provincies en andere betrokkenen. Ook hebben we gevraagd naar de evaluatie van de Alderstafel en hoe hiermee verder wordt gegaan. Wanneer kunnen we de antwoorden verwachten?

Dan heb ik nog een paar specifieke vragen hierover. Klopt het dat er nergens vliegvelden zijn waarbij er bij vertrekken en landen over een langere periode, ongeveer 180 km, laag gevlogen wordt? Wanneer zijn de systeemcontouren van de herindeling in beeld, met de belangrijkste effecten? Dat hoeft toch niet te wachten tot 2023?

Dan kom ik op het Plan van aanpak Luchtruimherziening. Als we op één punt het aangetaste vertrouwen kunnen terugwinnen van betrokken burgers, lokale en regionale bestuurders en volksvertegenwoordigers, dan is het met het majeure project herindeling luchtruim. Hier wil het CDA de kernbegrippen «slim», «duurzaam» en «veilig» aan koppelen, aangevuld met «duidelijkheid vooraf» en «transparantie gedurende het traject». Dat dient dan met hoofdletters te worden geschreven. De urgentie van een herindeling van het luchtruim wordt door alle betrokkenen, van oost tot west, van burgers tot luchtruimgebruikers, onderschreven. Het CDA wil vooraf weten hoe de overlegstructuur eruit gaat zien. Wie overlegt met wie? Wie is waarvoor verantwoordelijk? Wie hakt wanneer de knopen

door? Het CDA wil daarom een hoorzitting over de vraag hoe die structuur eruit moet zien. Wij zullen dat in de procedurevergadering aan de orde stellen.

In het rapport Een Ander Geluid doet de bewonersdelegatie hier aanbevelingen voor. Ze vragen een andere procesvoering bij toekomstige luchtruimwijzigingen, met meer en vroegtijdige betrokkenheid van belanghebbenden. Wij zijn blij dat het kabinet die oproep wil honoreren. Het plan van aanpak is tamelijk concreet over de eerste periode, maar over 2019 en verder is het erg globaal. Wij zouden graag zien dat de gehele periode van herziening in beeld gebracht wordt met een concrete planning.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Ik begrijp dat de heer Amhaouch een hoorzitting wil over de structuur van de herindeling van het luchtruim. Vandaag staan er meerdere deskundigen in de krant die zeggen dat er volgens hen meer mogelijkheden zijn om de herindeling van het luchtruim op te knippen of om eerder tot een bepaalde optimalisatie te komen. EUROCONTROL heeft daar eerder ook het een en ander over gezegd. Wilt u ook dit soort deskundigen uitnodigen voor de hoorzitting?

De heer Amhaouch (CDA):

Ik wil twee dingen onderscheiden: de inhoud van de herindeling en de governancestructuur gedurende het proces. Het gaat mij in eerste instantie om die governancestructuur. Als we het over bewonerscommissies hebben, als we het over de provincie hebben, als we het over lokale en gemeentelijke vertegenwoordigers hebben, dienen we voortijdig te weten welke rol en verantwoordelijkheden zij in dat proces hebben, zodat er niet gedurende het proces iets wordt opgetuigd waarbij het onduidelijk is wie welke besluiten neemt. Natuurlijk is daarna de vraag aan de orde hoe je de herindeling van het luchtruim inhoudelijk gaat aanpakken. Ik verwacht van de Minister dat zij daar op tijd op terugkomt. Ik zei net ook al: ik hoop toch niet dat we met alles wat betreft de luchtruimherziening tot 2023 moeten gaan wachten.

De heer Paternotte (D66):

Dat is helder. Dan begrijp ik dat het over de structuur gaat.

De voorzitter:

Meneer Amhaouch vervolgt zijn betoog. U heeft nog 2 minuten en 15 seconden.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik was gebleven bij de concretisering van het plan van aanpak. Bij de verdere concretisering zou expliciet gekeken moeten worden naar de kortst mogelijke doorlooptijd van de herindeling, ook al weten we inmiddels dat het geen grote big bang zal zijn, zoals de Minister al eerder heeft aangegeven. De LVNL-baas heeft dat overigens gisteren nog in de NRC aangegeven. Er ligt een zware verantwoordelijkheid bij de Minister en haar team om de herindeling van het luchtruim wel op tijd waar te maken. Het is haar twee voorgangers niet gelukt. Daarom herhaal ik de woorden die mijn voorganger, de heer Van Helvert, heeft uitgesproken in eerdere debatten: wat heeft de Minister nodig om succesvol te zijn? Heeft ze de middelen daarvoor en heeft ze voldoende gekwalificeerde mensen aan boord om deze missie – zo noem ik het – te laten slagen? Zijn alle stakeholders reeds aan boord? Is er reeds commitment van de Duitse regering en de Belgische regering? Is er reeds commitment van de

Europese Unie met betrekking tot het toepassen van selectiviteitsbeleid? Wat heeft de LVNL nodig om voldoende baanbreedte te creëren voor deze belangrijke nationale opgave? Tenslotte blijft de winkel open terwijl deze verbouwd wordt.

Ten slotte, voorzitter, kom ik bij de afronding over de toekomst van Schiphol. Het CDA koppelt de kernbegrippen «slim», «duurzaam» en «veiligheid» – veiligheid staat op nummer één – aan de verdere ontwikkelingen van de Nederlandse luchtvaart. De luchtvaart is en blijft belangrijk om Nederland internationaal te blijven verbinden. Persoonlijk geloof ik dat in de komende jaren de innovatie de luchtvaart een grote dienst zal bewijzen. Denk hierbij aan zuinigere, snelle en stille vliegtuigen. Wanneer mogen we de door u aangekondigde nieuwe Luchtvaartnota verwachten? Graag wil ik ook een doorkijk op het tijdplan voor de precieze invulling en uitwerking van de 50/50-verdelingsregel voor de milieuwinst. Hoe ver is de Minister hiermee? Wanneer kunnen we hier concrete besluitvorming over verwachten?

De voorzitter:

Dank, meneer Amhaouch. Dan is nu het woord aan de geachte afgevaardigde Bruins van de ChristenUnie.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Als ik vanuit de ruimte naar Nederland kijk, dan zie ik een dichtbevolkte regio. Ik zie zes start- en landingsbanen. Ik zie een geweldige bijdrage aan de economie. Ik zie een prachtige home carrier met die mooie blauwe vogels. En ik zie een land met ambities, ook ambities om te vergroenen. De luchtvaart in Nederland is in toenemende mate een gordiaanse knoop. Een orakel zei ooit tegen Alexander de Grote over die gordiaanse knoop: «Wie deze knoop losmaakt, zal meester over heel Azië worden.» Zo is het misschien ook wel met onze luchtvaartsector. Voorzitter. Dit kabinet heeft zich ten doel gesteld om in 2030 de helft minder CO₂-uitstoot te hebben. Als je hoort dat een vliegtuig 860 liter kerosine verbruikt tijdens het taxiën naar de Polderbaan en als je leest dat de luchtvaartsector, als die zo blijft doorgroeien, in 2070 evenveel CO₂-uitstoot als de rest van de wereld, dan word je met je neus op de feiten gedrukt. Er is gedragsverandering nodig. We moeten minder gaan vliegen en de luchtvaart moet zuiniger en schoner worden. Toch lukte het in 2015 op de klimaattop niet om de luchtvaartsector erbij te betrekken. In plaats daarvan moest de VN-organisatie voor de luchtvaart, de ICAO, daarmee aan de slag. Hoe gaat de Minister de ICAO achter de broek zitten, om ervoor te zorgen dat de doelstellingen van de ICAO worden opgeschroefd, zodat ze in lijn komen met Parijs?

Voorzitter. De ChristenUnie wil een concurrerende en duurzame luchtvaart binnen verantwoorde milieugrenzen. Zij wil dus geen ongebreidelde en ongerichte groei, maar een groei die in de eerste plaats dienend is aan een sterke economie en werkgelegenheid, waarbij geluidshinder en milieuvervuiling zo veel mogelijk worden tegengegaan. We moeten dus ook inzetten op alternatieven, zoals de trein. Maar zolang een vlucht naar Barcelona vanaf € 29 te boeken is, gaat de trein niet concurreren. Ik ben daarom blij dat dit regeerakkoord de eerste kleine stapjes zet op weg naar het principe «de vervuiler betaalt». Daarmee kan de uitstoot van de luchtvaart teruggedrongen worden. In het regeerakkoord wordt verder gesproken over de Nederlandse inzet op belasting op luchtvaart. Ik hoor graag wat de inzet van de Minister is op het gebied van dit soort heffingen.

Ook spreekt het regeerakkoord over de mogelijkheid tot een heffing op lawaaige en vervuilende vliegtuigen. Als ik 's nachts in mijn bed lig, hoor ik regelmatig een vrachtvliegtuig onder Oekraïense vlag overkomen. Dat weet ik door Plane Finder. Dan word ik om drie uur 's nachts wakker. Juist het verbieden van de lawaaigste en meest vervuilende vliegtuigen zou al

een grote winst zijn voor omwonenden. Ik hoor graag van de Minister hoe zij dit verder wil uitwerken en welke juridische mogelijkheden zij daarvoor heeft. Aangezien de heer Laçin toch al voortijdig een VAO aanvraag en niet de antwoorden van de Minister wilde afwachten, kan ik hier alvast aankondigen dat ik overweeg om dan een motie hierover in te dienen. We kunnen vandaag niet spreken zonder het onderwerp Lelystad Airport aan te stippen. Het probleem van Lelystad zijn en blijven de lage aansluitroutes. Het luchtruim is complex. De procedures worden complex. De vraag is of het veilig is en of het voldoet aan de normen die we met elkaar hebben afgesproken. Dat moet volgende maand duidelijker worden.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik werd enorm getriggerd door die gordiaanse knoop. We weten ook hoe dat dilemma werd opgelost. Ik zal voor de kijkers niet verklappen hoe het afloopt met die knoop. Ik heb wel een vraag om duidelijkheid over die knoop te krijgen. Een van de duidelijkheden zou kunnen zijn dat je de CO₂-uitstoot van de luchtvaart in kaart brengt en dat je dat niet alleen doet in relatie tot hoeveel er bespaard gaat worden, maar ook in relatie tot de vraag in hoeverre er een koolstofbudget, een CO₂-budget, hangt aan de luchtvaart. Is de heer Bruins het met de Partij voor de Dieren eens dat dat ook een van de zaken is die transparant moeten gaan worden om die gordiaanse knoop duidelijk te krijgen?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ja.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, duidelijk? Prima! Meneer Bruins, u vervolgt uw betoog. U heeft nog 2 minuten en 45 seconden.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik zei «fijn». Dat viel buiten de microfoon. Het is fijn dat de ChristenUnie dat doet, want het is eigenlijk in tegenspraak met wat bijvoorbeeld deze regering zegt. Die zegt dat ze het helemaal niet heeft over het koolstofbudget en dat ze alleen maar koolstofpolitiek gaat voeren in termen van besparingen en niet in termen van absolute koolstofbudgetten. Dus ik ben blij dat de ChristenUnie dat eens is met de Partij voor de Dieren.

De **voorzitter**:

Meneer Bruins, wilt u daar nog op reageren of vervolgt u uw betoog?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik blijf erbij dat het inderdaad heel belangrijk is dat we zichtbaar krijgen wat CO₂-budgetten zijn. Ik heb er dus geen enkel probleem mee dat daar door onderzoekers en wetenschappers meer duidelijkheid over wordt gegeven. Dat lijkt me alleen maar goed. Dat kan bijdragen aan innovatie en aan een zuinigere luchtvaart.

De **voorzitter**:

U hebt 2 minuten en 45 seconden. U vervolgt uw betoog.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Los van veiligheid, geluids- en milieunormen weten we dat langdurig laagvliegen veel brandstof kost en dat piloten de natuurlijke neiging hebben om zo snel mogelijk hoog te klimmen, waar de gevaren minimaal zijn. Wij vinden allemaal dat die lage aansluitroutes ongewenst zijn. Maar je zou daar wellicht mee kunnen instemmen als je weet dat het gaat om een klein aantal vliegtuigen voor een tijdelijke ingroeiperiode. Als die

laagvliegroutes een effect zijn van de vertraging en het klungelige proces van de afgelopen jaren, dan zouden ze misschien ook kunnen verdwijnen. Ik ben erg ongerust geworden over wat ik gisteren las in de nrc.next. De bestuursvoorzitter van de LNVL zegt daarin dat er geen enkele toezegging kan worden gedaan dat de lage aansluitroutes na 2023 na herindeling van het luchtruim verdwijnen. Niets is zo permanent als een tijdelijke oplossing, zei iemand laatst tegen me. Het is toch niet logisch dat we een vliegveld openen zonder dat we helder hebben of het eindplaatje klopt? Ik vraag de Minister of het klopt dat de kans er is dat de lage aansluitingen dus ook na 2023 blijven. Gaat de informatie die we volgende maand nog krijgen, hier een antwoord op geven? Zo niet, wanneer weten we dan of het tijdelijke ongemak voor de bewoners van Overijssel en Gelderland inderdaad een tijdelijk ongemak is of niet?

Het plan om Lelystad Airport de overloop te laten zijn van Schiphol valt of staat met het selectiviteitsbeleid. We concludeerden in september al dat dat niet zo eenvoudig gaat en dat we daarbij afhankelijk zijn van de maatschappijen en anders van de luchtverkeersregels. De Staatssecretaris gaf aan zich op Europees niveau in te gaan zetten. Ik hoor graag een toelichting van de Minister over de huidige toestand van het selectiviteitsbeleid. In hoeverre zijn wij hier afhankelijk van de goedwillendheid van Schiphol, zo vraag ik de Minister.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag aan mijn collega van de ChristenUnie. Als we dit consequent doortrekken en als de LNVL niet kan garanderen dat de laagvliegroutes tijdelijk van aard zijn tot de herindeling van het luchtruim, welke conclusie verbindt de heer Bruins daar dan aan?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik dank mevrouw Kröger voor deze vraag. Dat is best een lastig probleem. Ik zie dan ook uit naar nadere informatie. Het is in dit dossier heel duidelijk dat we de informatie stukje bij beetje krijgen. In de informatie die we onder het vorige kabinet kregen, zaten fouten. Die was niet compleet. Ik heb gelukkig gezien dat deze Minister het voortvarend oppakt. Zij heeft gezegd dat een transparant en foutloos proces voor alles gaat: kwaliteit boven snelheid. Ik vind het dus heel belangrijk dat die informatie heel snel komt, zodat we goede besluiten kunnen vormen over de toekomst van Lelystad Airport.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zie ook uit naar goede informatie over Lelystad Airport. Het zal tijd worden dat die er komt. Maar volgens mij is mijn vraag heel helder en kan die nu gewoon beantwoord worden. Als duidelijk wordt dat er geen garanties gegeven kunnen worden over de vraag of laagvliegroutes tijdelijk van aard zijn tot de herindeling van het luchtruim, welke conclusie verbindt de ChristenUnie daar dan aan?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik heb mevrouw Kröger net gezegd dat er nog een hoop informatie komt. Ik wacht die heel graag af. Ik heb begin deze maand ook wel gezegd dat ik met treurnis kijk naar het klungelige proces bij de voorgangers van deze Minister. Ik vind het moeilijk om daarop vooruit te lopen, maar ik heb ook wel gezegd dat er heel veel moet gebeuren om mij ervan te overtuigen dat dit op korte termijn allemaal helder kan zijn. Uiteindelijk nemen we met z'n allen het besluit in of rond februari, op het moment dat alle informatie er is. Dat is dan ook het moment om de gordiaanse knoop definitief door te hakken.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor de heer Bruins heel positieve dingen zeggen. Hij zegt dat de laagvliegroutes moeten verdwijnen en vooral dat het eindplaatje duidelijk moet zijn voordat we actie gaan ondernemen, bijvoorbeeld tot uitbreiding. Het eindplaatje is wat ons betreft pas helder als we het luchtruim heringedeeld hebben en weten wat de gevolgen zijn van 45.000 vliegbevingen. Dat is het eindplaatje van Lelystad Airport. Dat weten we pas als het luchtruim heringedeeld is. Zegt de heer Bruins daarmee dus dat we de uitbreiding van Lelystad pas moeten doen als het luchtruim is heringedeeld en we weten wat de gevolgen van die 45.000 bewegingen zijn?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Volgens mij heeft de heer Laçin het over twee verschillende dingen die ook op twee verschillende momenten in de tijd plaatsvinden. Enerzijds heb je het tijdstip dat het luchtruim heringedeeld is. We hebben al kunnen lezen en horen dat er niet een big bang is, dus dat je niet kunt zeggen: op dit moment is het luchtruim heringedeeld. Dat gaat in stapjes. Dit is ook wel een interessante vraag voor de Minister. Wanneer is die herindeling van het luchtruim nou eigenlijk klaar? Volgens mij is het antwoord dat dat nooit zo is. Het wordt voortdurend beter. Het is een dynamisch proces. Het is andere is: wanneer weet je hoe het eindplaatje er uitziet? Wanneer weet je of het tijdelijke ongemak inderdaad een tijdelijk ongemak is? Ik mag toch hopen dat je dat eerder weet dan de implementatie. Als ik kijk naar het plan van aanpak dat we op 18 of 19 december kregen, zie ik dat er natuurlijk eerst een plan wordt gemaakt en dat dat plan daarna wordt uitgevoerd. Dat zijn toch twee verschillende zaken. Ik denk dat je dat hele proces in de gaten moet houden en niet alleen maar moet focussen op wanneer dat luchtruim heringedeeld is. Want de vraag is of daar wel een specifiek tijdstip voor aan te wijzen is.

De **voorzitter**:

Dat gaan we dadelijk horen van de Minister. Maar eerst de heer Laçin nog alstublieft.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor een hoop woorden, maar toch geen antwoord op mijn vraag aan de heer Bruins. U heeft zelf gezegd – eind december was dat volgens mij – dat je, als je een vliegveld opent, wel moet weten hoe het eindplaatje er uitziet. Dat zijn uw eigen woorden. Die herhaal ik hier. Het eindplaatje van Lelystad Airport is 45.000 vliegbewegingen. Dat is wat we nu met elkaar hebben afgesproken. Om te weten hoe het eindplaatje er uitziet, hebben we een herindeling van het luchtruim nodig. Ik ben het met de heer Bruins eens dat dat in fases gaat en dat er een plan van aanpak komt in 2021. Daarna volgt de implementatie daarvan. Zijn wij het er dan over eens dat wij tot die tijd geen uitbreiding van Lelystad Airport moeten doen met suboptimale laagvliegroutes, waar we het al de hele tijd over hebben? Zijn we het daarover eens?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik heb inderdaad gezegd dat ik het logisch vind dat je weet hoe het eindplaatje er uitziet, als je een vliegveld opent. Daar blijf ik ook bij. Ik ben heel benieuwd hoeveel we in februari weten. Wanneer je berekeningen doet, is het inderdaad zo dat je nu al moet rekenen met 45.000 vliegbewegingen, als dat je eindplaatje is. Als ik het goed begrijp, worden de berekeningen voor de B+-routes ook gemaakt op basis van 45.000 vliegbewegingen en niet op basis van 10.000, het maximale aantal dat slechts mogelijk is zolang het luchtruim niet is heringedeeld. Dus in die zin zal ik er zeer nauwlettend naar kijken dat de informatie inderdaad het eindplaatje bevat.

De voorzitter:

Meneer Bruins, u vervolgt uw betoog. U heeft nog één minuut.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ja, voorzitter. Om af te ronden. Uiteindelijk gaat het erom dat burgers erop kunnen vertrouwen dat de overheid zich aan haar afspraken houdt. Dat gaat twee kanten op. Ondernemers en de provincie Flevoland rekenen erop dat vliegveld Lelystad er komt en dat de regio economisch verder wordt ontwikkeld. Anderzijds moeten omwonenden erop kunnen vertrouwen dat het proces tot in het detail loopt volgens de wetten en regels die we met elkaar hebben afgesproken. Bewoners moeten goed worden ingelicht en de overheid moet de belangen van de samenleving dienen. Ik vind het daarom goed dat de Minister in het debat in december heeft aangegeven dat de inhoud en het proces op orde moeten zijn. Welke stappen gaat de Minister de komende tijd nog nemen om het vertrouwen in de overheid te herstellen?

Ik rond af. Ik begon met te zeggen dat het dossier luchtvaart meer en meer overkomt als een gordiaanse knoop, waarin duurzaamheid, burgerbelangen, fijnstof, de luchtruimherziening, Schiphol en Lelystad, luchtkwaliteit en al wat niet meer zij verstrikt zijn. Ik hoop en wens dat de Minister al dan niet met één ferme zwaardslag, zoals de heer Van Raan wilde zeggen dat Alexander de Grote deed, deze knoop weet te ontwarren.

De voorzitter:

Ik dank de heer Bruins voor zijn inbreng. We geven het stokje door aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Als we kijken naar luchtvaart, kom je eigenlijk automatisch op Schiphol, een van de grootste luchthavens van Europa. Daar zijn we trots op, want je kunt wereldwijd naar meer dan 300 bestemmingen vliegen. Dankzij Schiphol, de luchtvaart en de luchtvaartmaatschappijen kunnen veel werknemers een goede boterham verdienen en is Nederland ook aantrekkelijk als vestigingsland. Maar dat is niet vanzelfsprekend. De druk op de luchtvaart en de luchthaven is groot: het vraagstuk van capaciteit, de toewijzing van landingsrechten, het overleg met de omgeving, vliegveiligheid, terrorismedreiging, spreiding van de overlast en natuurlijk ook de toekomst van de luchtvaart. Hoe ziet die eruit?

Schiphol bereikt dit jaar al haar maximale aantal vliegbewegingen en de vraag is of Lelystad Airport op tijd open kan. Regionale vliegvelden zoals Eindhoven maar misschien ook andere, zoals Maastricht, kunnen onze mainport ontlasten. In het Aldersakkoord zijn afspraken gemaakt over het totale aantal vliegbewegingen voor Eindhoven, Lelystad en Schiphol en die zijn ook weer onderverdeeld. De grens van 500.000 wordt dus al dit jaar bereikt.

Voorzitter. Allereerst wonen in de omgeving van Schiphol. Want hoewel vliegen natuurlijk altijd enige mate van overlast zal geven, willen toch veel mensen wonen in de buurt van onze luchthaven, vanwege werk, voorzieningen of gewoon omdat het een aantrekkelijke omgeving is. De overlast vinden ze dan aanvaardbaar. De Metropoolregio Amsterdam wil vele huizen bouwen in de omgeving om te voldoen aan de groeiende vraag naar woningen. Juist om de balans te bewaken tussen enerzijds de luchthaven als grote mainport en werkgever en aan de andere kant de wens van mensen om te wonen, is het wel van belang om goede afspraken te maken, want het kan niet zo zijn dat je Schiphol daarmee verder op slot zet. Ik vind het wel goed dat je kantoorgebouwen kunt ombouwen tot woningen, zolang het de ruimtelijke kwaliteit in ieder geval ten goede komt.

Over Maastricht Airport een korte zin: we zijn verheugd dat het vliegveld en ook de verlengde baan nu eindelijk goed gebruikt kunnen worden. Als het gaat om landingsrechten, wil de VVD een andere manier van toewijzen van landingsrechten onderzocht zien, de voors en de tegens. De huidige manier roept ook problemen op, zeker nu de maximale capaciteit in zicht is. We hebben dat gezien met AirBridgeCargo en de chantage die daarop volgde door de Russen, die gewoon dreigden hun luchtruim af te sluiten. Dat heeft nog niet geleid tot een structurele oplossing voor de cargo, dus graag uw aandacht daarvoor en een reactie. In het buitenland kennen ze veilingsystemen. Is dat iets voor ons? De huidige coördinatie is in ieder geval ingewikkeld en komt vrij bureaucratisch over. Ik laat me graag overtuigen dat de huidige wijze optimaal is, maar volgens mij is dat niet. Welke mogelijkheden zijn er om daarop te sturen, in de zin dat het ook begrijpelijk is en dat het zo meteen ook juridisch standhoudt? Dan het gebruik van Schiphol. De VVD vindt het vreemd dat wij een grens hanteren tot en met 2020 voor Schiphol en deze afmeten aan het aantal vliegbewegingen. Ik denk, zeker richting de Luchtvaartnota, dat we veel meer moeten gaan kijken naar hinder in plaats van naar het aantal bewegingen. Want je hebt hier een prachtig vliegveld liggen dat makkelijk ook veel meer aan kan, maar dat mogen we niet gebruiken vanwege zelfopgelegde milieuafspraken uit 2008, terwijl we weten dat vliegtuigen steeds stiller en schoner worden. Elders in de wereld kijken ze met verbazing daarnaar. Aan de ene kant zeggen ze «goed dat je poldert», aan de andere kant begrijpen ze niet dat je jezelf beperkingen oplegt. Een vliegbeweging zegt ook niks over het aantal passagiers. Het zegt ook niets over de bezettingsgraad van een vliegtuig, of een toestel vol zit of niet. Het zegt niets over de toegevoegde waarde voor onze economie. Het zegt niets over hinder, niets over de grootte, het type en daarmee de overlast van een toestel.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik zit met toenemende verbazing en irritatie te luisteren naar de sprookjes van de VVD, over groei waarbij gelijktijdig de uitstoot naar beneden gaat door innovatie. Ik heb wel een vraag. De heer Dijkstra zegt: misschien moeten we van vliegbewegingen naar hinder gaan. Is de heer Dijkstra het dan met ons eens dat, als we dat vandaag zouden doen, diverse vliegvelden wellicht direct gesloten zouden worden vanwege de hinder die de burgers daarvan ondervinden? Dus dat...

De **voorzitter**:

Duidelijk, dank u wel. Meneer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, de vraag is duidelijk. Ik heb gezegd: koppel het aan de Luchtvaartnota. Die kijkt door naar 2040. We hebben nu afspraken tot 2020. Dus dat gaat niet van vandaag op morgen. Maar als hier nou 100 brommertjes buiten langrijden die je niet hoort en eentje die je wel hoort, dan is die ene hinderlijk en die andere 100 niet. Zo is het met vliegtuigen ook. Het gaat erom dat je moet kijken naar de hinder die mensen ervaren en niet zozeer naar het aantal bewegingen. Dat zegt namelijk niets over al die zaken die ik net heb genoemd.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat is een prachtig voorbeeld. Die 100 stille brommertjes hoor je inderdaad niet, maar die 500.000 vliegbewegingen horen we heel goed. Dus nogmaals, mijn vraag is: is de heer Dijkstra het met ons eens dat het, op het moment dat we die verandering van de spelregels zouden doorvoeren, weleens zou kunnen dat we door zijn eigen spelregels het aantal vliegbewegingen moeten verminderen vanwege de hinder die er nu en ook straks is? Is dat een mogelijkheid?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Vliegen zal altijd hinder geven, maar u moet toch met me eens zijn dat een Cessnaatje minder hinder geeft dan een Boeing 747 uit de jaren zeventig. Daar zitten gewoon grote verschillen in en die verschillen moet je bekijken en beoordelen. Dan is het niet zo zinvol om te zeggen dat het allebei één beweging is. Nee, ik heb liever 500.000 Cessnaatjes, als we daarmee onze economie kunnen stimuleren, dan 500.000 Boeings 747, of nog ouder.

De **voorzitter**:

Nou, «Cessnaatjes» bestaan niet. Het zijn Cessna's. Het is gewoon een volwaardig vliegtuig, dus we moeten niet gaan doen aan vliegtuigdiscriminatie. Een interruptie van de heer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Voorzitter, daar spreekt een kenner, blijkbaar!

Een vraag aan de VVD over hinder. Ik ga even hypothetisch mee in de lijn van de VVD. Dan zullen we 24 uur per dag de hinder ook moeten meten, want meten is dan weten. Dan gaan we niet over naar gemiddelden en formules maar dan zouden we overstappen naar een meetsysteem. Op een gegeven moment loop de hinder te hoog op en dat betekent dan iets voor de vliegbewegingen. Als ik meedenk met de VVD, is dat dan ongeveer de lijn hoe ik moet denken?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Er wordt al gemeten en ook berekend. Het mooie van die combinatie is dat ze elkaar versterken, dat je eigenlijk op iedere locatie – op iedere vierkante meter, bij wijze van spreken – kan uitrekenen hoeveel hinder er is. Dus die combinatie is goed: meten én berekenen, en kijken wat daadwerkelijk de overlast is en hoe mensen dat ervaren. Ik zie nu bijvoorbeeld dat er behoorlijk wat klachten zijn en dat 73% van alle klachten van 35 mensen komt; dat was in ieder geval vorig jaar zo. Dat is natuurlijk wel bizar. Dus niet iedereen die in de omgeving van Schiphol woont of werkt heeft er ook last van. Heel veel mensen zijn ook blij met de luchthaven. Soms laten we ons een beetje gijzelen door het idee dat iedereen daar alleen maar hinder van ondervindt. Heel veel mensen zijn eraan gewend en vinden het ook heel erg fijn om in de buurt van een vliegveld te wonen. Ook die mensen die daar hun boterham aan verdienen, mogen we niet vergeten.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Terecht dat juist het meten ook echt van belang is, ook om die formules en berekeningen naar de waarheid te brengen. Wat je nu ziet in al die discussies, is dat het door elkaar loopt en dat doet iets met het vertrouwen van mensen. Ze zeggen: ik ervaar dit want ik hoor dit, maar in de berekeningen wordt gezegd dat ik gemiddeld eigenlijk geen hinder heb. Daar zullen we ook kritisch naar moeten kijken, om dat dichter bij elkaar te brengen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Eens. Er zijn ook een paar dingen in gang gezet. Er komt een nieuwe milieueffectrapportage voor Schiphol, dus daar wacht ik dit jaar eigenlijk op. Er komt ook een nieuw normen- en handhavingstelsel. Dat en al die zaken verder, samen met de nieuwe Luchtvaartnota, zitten eraan te komen en ik geef alvast wat kaders mee en een denkrichting waarin we zitten te kijken. Nogmaals, van 1 lawaaiïkist kan je enorm last hebben, terwijl er 100 voorbijgaan waar je helemaal geen last van hebt. Dus het gaat wat mij betreft veel meer om hinder dan om puur vasthouden aan de zelfopgelegde limiet aan vliegbewegingen.

De voorzitter:

De heer Dijkstra vervolgt zijn betoog, met een resterende tijd van twee minuten en twintig seconden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Dat is mooi; ik kan een blokje overslaan. Waar ik wel benieuwd naar ben: we hebben natuurlijk afspraken in het regeerakkoord staan. Die zijn ook heel helder: duurzame groei van de luchtvaart, ook van Schiphol, waarbij de milieuwinst die is bereikt sinds ingang van het Aldersakkoord in 2008 voor de helft ten goede komt aan omwonenden – dat is heel fijn – en voor de andere helft kan worden ingezet voor die duurzame groei. Nou ben ik wel benieuwd: wat is nou de geboekte milieuwinst sinds 2008? Want dat is toch een beetje de rode olifant in de kamer. Roze olifant moet ik zeggen; paarse krokodil, roze olifant! Dat is toch een beetje de roze olifant omdat het neerkomt op: gaan we de luchthaven drie jaar lang op slot zetten of gaan we die geboekte milieuwinst inzetten? En hoe gaan we daarmee om? Daar wil ik ook graag richting die Luchtvaartnota komend jaar met u over spreken. We hebben het net over overleg met de omwonenden. Het is goed dat er overleg is, maar de huidige manier van het eindeloos en oeverloos polderen is echt op z'n retour. Dat werkt ook niet meer. We zien ook de kritieken van iedereen die daarbij betrokken is. Niemand is er meer blij mee, behalve meneer Alders zelf, zo lijkt het. In ieder geval moet je van dat systeem van hem, die tafels, afvragen of dat nog wel goed genoeg werkt – wat ons betreft niet – of dat over de datum is en of het daarbij nog wel voldoende representatief is voor de bewoners. Er zijn 60 van die groepen heb ik me laten vertellen. Dat zijn instituten op zich geworden. Het is in ieder geval niet meer slagvaardig. Dat moet het wel zijn. Het moet ook moderner. Dat kan ook. Er moeten knopen worden doorgehakt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mijn interruptie is eigenlijk nog op het vorige blokje. Ik zat een beetje te wachten wanneer klimaat genoemd zou worden. De heer Dijkstra schetst dat andere landen meewarig naar ons kijken omdat we onszelf beperkingen opleggen rond de groei van luchtvaart. Nou is de essentie van het klimaatverdrag eigenlijk dat wij onszelf beperkingen opleggen, namelijk qua CO₂-uitstoot. Dus mijn vraag aan de heer Dijkstra is: hoe denkt hij dat de groei van luchtvaart de komende vijftien jaar in lijn kan zijn met de commitments die we hebben gedaan in het verdrag van Parijs met betrekking tot het klimaat?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

A: luchtvaart zit daar niet in. B: dat is een gemiste kans; laat ik dat meteen zeggen. De een is een constatering, de ander is een conclusie. Maar dat betekent niet dat de luchtvaart stilzit. De luchtvaart, maar ook de scheepvaart, weet dondersgoed wat voor uitdagingen er liggen. In Parijs heb ik ook met mensen van de luchtvaart gesproken. Als je op bezoek gaat bij luchtvaartmaatschappijen zie je wat zij nu al doen aan duurzaamheid, niet alleen hoe zij omgaan met hun afval en dergelijke maar ook als het gaat om innovaties. Dat gebeurt juist in de luchtvaartsector, ook omdat het gewoon een verdienmodel is. Denk aan de inzet van biokerosine, denk aan andere en lichtere materialen. Het vliegtuig van de toekomst is niet meer van aluminium maar van kunststof, fiberglas of weet ik veel wat. Het wordt in ieder geval lichter, zodat je minder brandstof verbruikt, meer verdient per stoel en meer mensen kwijt kan. Dus er gebeurt heel erg veel in de luchtvaart.

Daarnaast is luchtvaart natuurlijk mondiaal. ICAO werd net al genoemd. ICAO werkt ook aan een systeem. In Europa hebben we ook nog eens bijrijzing voor de luchtvaart. Wereldwijd komt er ook zo'n soort systeem,

waarbij de uitstoot van luchtvaart – die is natuurlijk fors – ook wordt belast, maar waarbij we wel een gelijk speelveld met elkaar houden. Ten slotte hebben we in het regeerakkoord ook afspraken gemaakt over wat er allemaal nodig is, namelijk: we gaan onderzoek of er eventueel btw kan worden geheven en of kerosine eventueel kan worden belast. Maar als we dat doen, wel in Europees verband. Als stok achter de deur hebben we dan nog een ordinaire vliegtaks, waarvan ik vind: als je dat doet, als dat dan nodig blijkt, dan moet je ook de opbrengst natuurlijk richting de verduurzaming brengen, want anders heeft het helemaal geen zin. We hebben tien jaar geleden gezien wat zo'n vliegtaks met zich meebracht. Dat effect was gewoon negatief voor de economie, en zeker negatief voor het milieu.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor toch een verhaal dat op een heleboel verschillende benen hinkelt. Dat is wellicht de spanning die ook in het regeerakkoord zit op dit onderwerp, aangezien – en helaas; nogmaals, ik zou het heel graag anders zien – er de komende vijftien tot twintig jaar gewoon een keiharde discrepantie is tussen een groei van luchtvaart, voorzien op 6%, en een emissiereductie van wellicht 1%. Dus mijn vraag blijft dan: de heer Dijkstra noemt allerlei maatregelen, waaronder kerosinebelasting, tickettaks et cetera, maar is hij van mening dat wij toch additioneel nationaal beleid moeten hebben om te zorgen dat de luchtvaart bij gaat dragen aan het behalen van een klimaatneutraal 2050, mondiaal?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik wil een mondiale inzet, dus daarom wachten we op waar ICAO dit jaar mee komt. Als dat onvoldoende is – het Europees Parlement kennende, zullen ze dat onvoldoende vinden – dan moet je kijken wat je Europees doet. Maar van belang is dat je niet gekke Henkie bent, dat je hier de hele sector op slot zet en dat vervolgens iedereen naar het buitenland rijdt om daar het toestel te pakken. Dit soort dingen moet je mondiaal doen, want luchtvaart is ook een mondiale sector. Dat is van groot belang, om dat gelijke speelveld met elkaar te houden. Maar de inzet in het regeerakkoord is heel erg duidelijk en heel erg ambitieus. Ook de luchtvaart zal aan die duurzaamheidsdoelen moeten gaan voldoen. Ik heb u net geschetst op welke manier dat kan. Het liefst dus in Europees verband, en liever nog in mondiaal verband.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik hoor de heer Dijkstra iets zeggen over polderen. Dat het anders moet, heb ik net ook aangegeven; dat staat los van de Alderstafel of van andere vormen van overleg. Daarvoor moeten we helderheid krijgen in de governancestructuur. Maar erkent de heer Dijkstra ook dat we in dit land, dat grote maatschappelijke vraagstukken kent, het polderen als instrument goed kunnen gebruiken en dat we dus niet iedereen die een mening heeft proberen af te schilderen als een klagende bewoner?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat laatste doe ik zeker niet. Meepraten is heel erg goed, maar laten we ook weer even teruggaan, even resetten, even kijken waarvoor het allemaal bedoeld was. In het verleden ging polderen uitstekend omdat er wat dat betreft totaal geen urgentie was. Want, ach, Schiphol zou die 500.000 vluchten nooit bereiken; die zouden pas in 2023 worden gehaald. Nou, we zien dat de economie aantrekt en dat we dit jaar in een keer op dat aantal zitten. Betekent dat dan drie jaar lang een slot op Schiphol? Dus polderen was hartstikke mooi, maar zoals het ging, is het niet goed. Iedereen praatte mee. Het was niet duidelijk waar de regie lag en vooral niet wie de baas is. Nu staan we voor keuzes: wat doen we met de toekomst van Schiphol en de luchtvaart, hoe gaan we om met die 500.000

en die fiftyfiftyverdeling voor milieu en extra bewegingen? Na vijf jaar is het dan ook wel tijd dat dit ministerie de regie terugpakt en zegt: zo gaan we het doen en we gaan het op een moderne en slagvaardige manier doen, zodat mensen betrokken zijn. Er moet ook draagvlak zijn, zeker, maar het moet wel duidelijk zijn op welk niveau je meepraat en waarover. Dan kan het niet zo zijn dat het ministerie één van de 30 partijen aan tafel is en het allemaal maar laat gebeuren en dat we alle adviezen zomaar overnemen. Dit is een tijd van schaarste, dit is een tijd van keuzes maken, dit is een tijd van verantwoordelijkheid nemen. Dat moeten wij als bestuurders doen en dan kun je niet hebben dat 17 miljoen mensen daar allemaal een eigen visie op hebben. Op een gegeven moment moeten wij dan ook zeggen: «Jongens, tot hier gaat het. U praat mee, hartstikke goed, maar we nemen onze verantwoordelijkheid. Doen we het goed, dan geeft u ons een beloning. Doen we het niet goed, dan straft u ons af.» Zo werkt het in Nederland.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik concludeer dat de heer Dijkstra zegt dat het anders moet. Daar ben ik het volledig mee eens, maar ik wil ervoor waken dat wij in Nederland het poldermodel voor het goed oplossen van de grote maatschappelijke vraagstukken niet zomaar overboord gooien. En ja, daar hoort regie vanuit het ministerie bij en daar hoort besluitvorming bij. Maar als we twee stappen te snel gaan en daarna telkens weer terug moeten, dan halen we het niet.

De **voorzitter**:

Dat staat in de notulen, meneer Amhaouch.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik ben het hierover eens met de heer Amhaouch: de regie terugpakken, maar wel slagvaardig en zorgvuldig. Zoals het nu gaat, werkt het niet meer. Daar zijn we het allemaal over eens.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, u heeft nog 45 seconden. Dat is genoeg voor een slotwoord, een nabrander, een uitbrander of wat u wilt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Met name dat laatste, voorzitter, als het gaat om het overleg. Ik verzoek de Minister om naar de nieuwe methodes te kijken. Nogmaals, indertijd hebben wij dit ingezet met de Alderstafels. Als je ziet wat de huidige mogelijkheden zijn voor echte inspraak, bijvoorbeeld digitaal via internet, dan blijkt dat er veel meer kan dan nu gebeurt. En dat moet op een modernere manier.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Dijkstra, voor uw inbreng. Dan gaan we naar meneer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Tijdens het vorige luchtvaartdebat sprak iedereen over het terugwinnen van vertrouwen. Ik kan het u alvast verklappen: dat is nog niet gelukt en dat zal op deze manier ook niet gaan lukken. Inmiddels zijn in dit dossier grove fouten gemaakt, mensen genegeerd en zelfs monddood gemaakt, bezwaren van tafel geveegd, procedures omzeild en feiten ontkend. De kern van het probleem dat hieraan ten grondslag ligt, wordt door de Minister zelf genoemd in haar brief van 21 december. De Luchtvaartnota (2020–2040) zal een visie geven op de ontwikkeling van de luchtvaart in relatie tot de economie. De economie.

Onze bijdrage bestaat uit twee onderdelen. We gaan even in op de problemen die volgens ons spelen en we gaan in op de toekomst. In de strijd tussen de luchtvaart en de leefomgeving wordt de leefomgeving de laatste 30 jaar al in een hoek gedreven. Ik noem de uitbreidingsplannen voor Schiphol, Rotterdam, Eindhoven, Maastricht, Eelde en Lelystad; actiegroepen en lokale bestuurders komen in opstand tegen het opofferen van de leefbaarheid in grote gebieden van Nederland. Nu de sector niet meer zelfstandig alleen kan doorrommelen en uit kan breiden, is het punt bereikt waarop de burgers voor het eerst gezamenlijk in opstand komen. Lelystad is wat dat betreft een doorbraak. Je zou kunnen zeggen dat wat bij Lelystad speelt en waar burgers gezamenlijk tegen in opstand komen, voor al die vliegvelden geldt. Ik kom daar zo op terug. Al jaren worden de grenzen telkens maar weer opgerekt om de economische belangen van de luchthavens veilig te stellen. Dat betreft planologische grenzen, ecologische grenzen en eigenlijk ook de grenzen van het fatsoen, en de grenzen van de veiligheid. Gisteren wees de heer Pieter van Vollenhoven op Twitter nog eens op het OVV-rapport over de veiligheid van het vliegverkeer. Ook de heer Alders, hier al verguisd, waarschuwde dat de luchtvaart niet onbeperkt kan groeien. Besluitvorming wordt dus eigenlijk steevast doorgedrukt – dat is de rode lijn – en daarbij worden fouten gemaakt. Ik loop even een aantal gevallen met u door.

Maastricht Aachen Airport. Ondanks fouten in de MER, ondanks fouten in de inspraakprocedure en zonder wijziging van het luchthavenbesluit is de baan verlengd om deze te kunnen gebruiken voor zware vrachtvliegtuigen. Hoe gaat de Minister een einde maken aan deze schandalige gedoogconstructie? Want dat is het in wezen. Het mag niet van de wet. Airport Luik. Een deel van het luchtgebied boven Zuid-Limburg is in handen gegeven van Belgocontrol, de Belgische verkeersluchtleiding. Daar is überhaupt nooit een MER voor uitgevoerd. Staatssecretaris Dijkema heeft al ruim een jaar geleden beloofd om drastische maatregelen te nemen als de situatie niet flink zou verbeteren. Dat is niet het geval. Dus de vraag is: welke maatregelen gaat de Minister nu nemen en zal zij alsnog een MER laten uitvoeren?

Eindhoven Airport. Hiervoor worden de komende maanden verschillende groeiscenario's uitgewerkt. Maar het onafhankelijk onderzoek naar flankerende voorstellen om overlast in de regio verder terug te dringen, dat al in 2015 door Staatssecretaris Mansveld is toegezegd, heeft nog steeds niet plaatsgevonden. Kan de Minister toezeggen dat dit onderzoek alsnog zo spoedig mogelijk zal plaatsvinden?

Groningen Airport Eelde. Daar zullen experimenten met drones worden gehouden, op een luchthaven met bemande vliegtuigen. Ook hier is wettelijk een gewijzigd luchthavenbesluit nodig, dat er nog niet is. Ook hier wonen mensen op 150 tot 300 meter van de luchthaven. Heeft de Minister onderzocht wat het effect van deze drone-experimenten is, bijvoorbeeld op natuurgebieden in de omgeving? Als er sprake is van verstoring, is het besluit strijdig met de wet. Is de Minister dat met ons eens?

En dan Lelystad Airport. Daar is al het nodige over gezegd. Gelukkig lijkt er nu een Kamermeerderheid te zijn voor het uitstellen van de opening, dus ik reken erop dat dit is geregeld. Een bijkomend probleem dat ons ter ore kwam via de stichting Red de Veluwe is wel het ernstig personeelsgebrek bij de vliegverkeersleiding. Kan de Minister toelichten hoe zij de veiligheid van het vliegverkeer kan garanderen met dit personeelsgebrek? Kan de Minister toelichten hoe zij denkt dit personeelsgebrek te kunnen oplossen voor 2019, mede gezien de opleidingsduur? Al met al is het mantra dat tijdens het luchtvaartdebat wordt gebezigd, namelijk zorgvuldigheid boven snelheid, dus nog steeds ver te zoeken. Dat komt ons maar al te bekend voor.

Voorzitter, deel twee. Hoe dan wel? De toekomst van de luchtvaart. De groei van de luchtvaart is een levensgrote bedreiging voor het klimaat. Dat klimaatverandering een van de grootste bedreigingen van deze tijd is, wordt bijvoorbeeld weer onderschreven op het World Economic Forum. De VN stelde in 2017 dat klimaatverandering de grootste bedreiging is voor de wereldwijde veiligheid. En wat doen we? De luchtvaart wordt daar vooralsnog buitengelaten. De groeiplannen zullen het ons resterende koolstofbudget als sneeuw voor de zon doen verdwijnen. Hoe kunnen we nu denken dat de sector zonder een stok achter de deur zelf met afdoende plannen gaat komen om de uitstoot significant te reduceren? In die zin ben ik het helemaal eens met de VVD, die zegt: regie terugnemen. Voorzitter. We hebben helemaal geen tijd meer om de sector tot inkeer te laten komen. We zijn het dus eens over die gordiaanse knoop. Bovendien is investeren in de uitbreiding van alle luchthavens uiteraard weggegooid geld als later blijkt dat het schip alsnog keert. Volgens de berekeningen van de lector duurzame luchtvaart Paul Peters moeten we eigenlijk naar 300.000 vliegtuigbewegingen. Daar moeten we naartoe en van daaruit moeten we verder praten over wat er allemaal mogelijk is. De vraag die wij dus centraal moeten stellen bij de Luchtvaartnota (2020–2040) is: hoe geven wij vorm aan de benodigde krimp van de luchtvaart? Wij hebben hiervoor een aantal suggesties. Ik denk dat ik die voor de tweede termijn moet bewaren.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan gaan we naar het lid Paternotte van D66.

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil dit debat voornamelijk gebruiken om behalve aan het onderwerp Lelystad Airport aandacht te geven aan een aantal andere belangrijke onderwerpen die de luchtvaart betreffen en de aandacht verdienen. Dat is voor andere collega's, maar ik zal aan het eind ook wel stilstaan bij Lelystad Airport.

Ik wil beginnen met de evaluatie van het convenant over vliegen boven conflictgebieden. Daar heeft nog niemand iets over gezegd. Dat verbaast mij wel, want dat is een belangrijk onderwerp. Het is opgekomen naar aanleiding van de moties van de leden Sjoerdsma en Servaes en omdat we na de verschrikkelijke MH17-ramp wilden voorkomen dat passagiersvliegtuigen vliegen over conflictgebieden met surface-to-air missiles. Dat doel steunt iedereen. Wij waren wel kritisch: biedt dit convenant daar nu wel de oplossing voor? Tijdens de totstandkoming ervan en tijdens de eerste periode nadat het in werking was getreden ontvingen wij signalen die ons zorgen baarden en die een vraag opriepen: is er door dat convenant eigenlijk wel iets veranderd, of is de staande praktijk nu een convenant geworden? De vraag aan de Minister is of zij ervan overtuigd is dat de betrokken overheidsonderdelen informatie over gevaarlijke vliegroutes nu proactief delen. Als zij signalen krijgen, worden die dan direct gedeeld en wordt daarop adequaat gereageerd?

Voor de uitvoering van het convenant is een expertgroep in het leven geroepen en die expertgroep wordt weer aangestuurd door een stuurgroep. Waarborgt het convenant inderdaad voldoende dat 100% van de relevante informatie vertrouwelijk kan worden gedeeld binnen de expertgroep? Heeft de Minister het gevoel dat zij voldoende zicht heeft op het functioneren van de expertgroep als in de stuurgroep, die de expertgroep moet beoordelen, exact dezelfde partijen zitten, behalve dan

de verkeersvliegers? Kan de Minister dan wel goed beoordelen hoe het convenant daadwerkelijk functioneert?

Voorzitter. Dan ga ik naar Maastricht. De Minister schrijft dat zorgvuldigheid boven snelheid moet gaan. Met dat mantra zijn we erg blij, vooral natuurlijk omdat wij Lelystad Airport constant in gedachten hebben. Die zorgvuldigheid blijkt ook nodig, want ook hier zijn fouten geconstateerd. Die zijn nu hersteld, maar desondanks zegt de Minister dat alles blijft passen binnen de huidige gebruiksruimte. Kan de Minister ons een laatste update geven van het proces rondom de aanpassingen van het luchthavenbesluit Maastricht Airport? Hoe is het geregeld met de inspraak?

In de tussentijd krijgen we te maken met de gedoogsituatie – het is al even genoemd door mijn collega – omdat de volledig beschikbare baanlengte voor startend verkeer nu al mag worden gebruikt. Mijn vraag is hoe het nou zit met de inspraak op dit besluit. Hoe werkt de handhaving van de gebruiksruimte in deze tijdelijke situatie precies? Begrijp ik nou goed dat het veiligheidscertificaat wel wordt verwacht voor een aangepast luchthavenbesluit? Graag een toelichting.

Dan ga ik even door naar Eindhoven. Door Staatssecretaris Mansveld is daar aan de omwonenden toegezegd dat een onafhankelijk onderzoek zou worden gedaan om te kijken naar de mogelijkheden om de geluidshinder te gaan beperken. Dat is nog door Staatssecretaris Mansveld gedaan. Hoe staat het nu met dat onderzoek? Zijn de omwonenden in Eindhoven nu aan de voorkant betrokken bij de plannen voor een nieuwe uitbreiding? Oftewel: zorgen we ervoor dat de fouten die bij Lelystad zijn gemaakt, niet ook bij Eindhoven worden gemaakt?

Ik ga door naar het noorden en naar Schiphol, het WoON-dossier. Ik zie dat de Minister probeert om voor de regio Schiphol een goede balans te vinden tussen wonen en vliegen. Dat steunen wij. Wat ons betreft is het van groot belang dat omwonenden blijvend het recht hebben om zich tot hun provincie of gemeente te wenden voor informatie, vragen of klachten. Oftewel: het moet niet zo zijn dat omwonenden de mond wordt gesnoerd. Wij hebben eerder een motie ingediend over het verbeteren van de communicatievoorziening, bijvoorbeeld door niet alleen via een onbekende website, maar ook met een app te werken. Hoe staat het met de uitvoering van die motie? Is er al een app? Is de eenloketgedachte die de regio en de sector voor ogen hebben, daar niet ook een heel mooie invulling van?

De groei van Schiphol. Er zijn zeker acht gemeenten rond Schiphol die op voorhand al twijfelen aan de betrouwbaarheid van de milieueffectrapportage. Daaruit zou moeten blijken hoeveel milieuwinst Schiphol behaalt en dus hoeveel ruimte er volgens het Aldersakkoord is voor groei binnen de 50/50-regel. Kan de Minister garanderen dat Schiphol ook met betrekking tot de eigen milieueffectrapportage openheid geeft over de invoergegevens, zodat die door anderen kunnen worden gedubbelcheckt en het proces volledig transparant is? Is de Minister het met ons eens dat we van de omliggende gemeenten geen steun voor groei kunnen verwachten als de afspraken rond hinderbeperking nog niet gemaakt zijn? Dan kom ik bij Lelystad. Wij hebben daar een uitgebreid debat over gehad. Als ik naar het dossier kijk, dan zie ik dat de Minister hard aan de slag is gegaan om op basis van de input die de Kamer haar heeft meegegeven, alle informatie rond te krijgen en ervoor te zorgen dat die klopt. Immers, zorgvuldigheid boven snelheid. Ik ben ook blij met de uitvoering van de motie van D66, waarin werd gevraagd om een plan van aanpak voor de herindeling van het luchtruim. Het is goed dat de Minister aangeeft dat wordt gezocht naar mogelijkheden voor een tussentijdse verbetering van de aansluitroutes van en naar Lelystad. Dat plan ligt er nu. Daar komen we later zeker nog over te spreken.

Maar in de tussentijd heb ik wel een vraag over de verkeersverdelingsregel. De Minister doet daar in haar brief, naar onze mening ineens, behoorlijk luchtig over. Ze schrijft dat de haalbaarheid en houdbaarheid

op voorhand niet gegarandeerd zijn. De reden dat wij steeds aandringen op duidelijkheid over die verkeersverdelingsregel is dat wij niet willen meemaken dat Lelystad Airport straks open is, maar helemaal is volgelopen met nieuwe vluchten die niet overgeplaatste vakantievluchten van Schiphol zijn. Want zo komt er geen nieuwe ruimte vrij voor mainportgebonden verkeer: de oorspronkelijke reden voor het aanwijzen van Lelystad Airport. Dat lijkt mij niet de bedoeling. Kan de Minister dit punt in haar brief verder verhelderen? Kan zij de Kamer nog een aparte brief sturen met daarin een schets van het proces om tot die verkeersverdelingsregel te komen?

Voorzitter. Dan nog even kort over de toekomst van de luchtvaart. Er is door velen gezegd dat de luchtvaart schoner moet. Wat ons betreft moet Nederland daar een voortrekkersrol in spelen. Vorige week kondigde Noorwegen aan dat zij in 2040 alle binnenlandse vluchten elektrisch willen hebben. Elektrisch en hybride komt er namelijk aan. Vindt de Minister, met D66, dat wij ervoor moeten zorgen dat de eerste hybride verkeersvliegtuigen op de vliegvelden van de Schipholgroep in Nederland kunnen opladen en opstijgen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank, meneer Paternotte. Er is een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Mijn vraag aan de heer Jan Paternotte is de volgende. Er zijn talloze lokale fracties van D66 die hebben gezegd: eerst het luchtruim herindelen, dan pas Lelystad. Er is een aangenomen congresmotie van D66 waarin staat: eerst herindelen, dan uitbreiden Lelystad. Afgelopen weekend heeft Alexander Pechtold gezegd: ik zal uitstel van Lelystad niet remmen; ik zal de Minister zelfs een bloemetje sturen. Mijn vraag aan de heer Jan Paternotte is: is hij het eens met die lijn van Alexander Pechtold, die zegt dat hij uitstel niet zal remmen maar zelfs zal toejuichen en dat hij de Minister dan een bloemetje stuurt? Wat zijn zijn uitspraken daarover? Wat is zijn lijn daarin?

De heer Paternotte (D66):

Laat ik even nieuws maken op de vraag of ik het eens ben met Alexander Pechtold: ja, ik ben het eens met Alexander Pechtold. Ik weet niet hoor, bij iedere partij kunnen daar andere tradities in zijn, maar wij vinden dat als iemand iets lovenswaardigs doet, je daar best een bloemetje voor mag geven.

De heer Laçin (SP):

Dat is geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag is: er zijn zo veel brieven naar ons gestuurd, er ligt een aangenomen congresmotie van D66 waarin staat dat eerst het luchtruim moet worden geheindeeld voordat Lelystad mag uitbreiden, Alexander Pechtold heeft afgelopen weekend uitspraken gedaan, wat is nou de lijn van D66? De mensen thuis zitten niet te wachten op allerlei grapjes en woordspelingen van de heer Paternotte. Zij wachten op een duidelijk antwoord. Al maandenlang. Dus mijn vraag aan de heer Paternotte is: is hij het eens met ons en met de lijn van de ChristenUnie, dus eerst het eindplaatje en dan pas starten met uitbreiden?

De heer Paternotte (D66):

Meneer Laçin, laten we eerlijk zijn. Los van de bloemen stelt u exact dezelfde vraag aan mij als in het debat over Lelystad Airport in december, dus ik zal u ook helaas hetzelfde antwoord moeten geven. Ik heb met veel D66-afdelingen gesproken. Wat zij van mij verwachten – dat kunt u ook zien als u gewoon op Twitter kijkt – is dat ik mijn werk als parlementariër goed doe, dat ik hier een belangenafweging maak op basis van correcte

en volledige informatie. Wij weten dat het met Lelystad is misgegaan omdat er geen correcte informatie lag, omdat er geen volledige informatie lag, omdat er te snel is gewerkt. Dus mijn oproep aan de Minister is dat zij probeert om zo snel mogelijk kloppende feiten en het besluit dat zij graag wil nemen aan ons voor te leggen, zodat wij een afweging kunnen maken. Maar die zijn er op dit moment niet en zorgvuldigheid moet boven snelheid gaan. Ik heb die vliegroutes op dit moment niet. U heeft ze ook niet. Dankzij onze motie hebben de bewoners ze inmiddels wel. Zij kunnen dus meekijken, dat vinden wij belangrijk. Maar wij nemen het besluit op basis van correcte en volledige informatie. Dat is wat D66'ers ook van mij verwachten.

De voorzitter:

Meneer Laçin, u heeft helaas geen interrupties meer. Ik moet daar streng in zijn. Dus u zult het echt met een gevulde koek bilateraal moeten doen in het Ledenrestaurant. U zegt nu iets buiten de microfoon. Oké. We zullen coulant zijn. De heer Laçin geeft aan dat hij zijn vraag alleen maar herhaald heeft. Als hij een nieuwe vraag wil stellen, kan hij dat doen. Daar wil ik coulant in zijn.

De heer Laçin (SP):

Ik heb net de vraag herhaald, omdat ik geen antwoord kreeg.

De voorzitter:

Ja, maar een Kamerlid gaat altijd over zijn eigen antwoord.

De heer Laçin (SP):

Dat is waar.

De voorzitter:

Dat mag ik als voorzitter ook niet beïnvloeden.

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij was de vraag of ik het eens was met Alexander Pechtold. Ik ben het eens met Alexander Pechtold.

De voorzitter:

U zult er echt bilateraal het beste uit kunnen komen.

Als laatste in deze eerste ronde van de Kamer is het woord aan de heer Gijs van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Een gevulde koek en wellicht ook een bloemetje, misschien dat men dan wat dichterbij elkaar komt. We zullen het zien. Er is in de voorbije tijd, natuurlijk terecht, veel aandacht geweest voor de luchtvaart, vliegroutes en de effecten daarvan. We kunnen er niet omheen. Enerzijds is Schiphol als internationaal vliegveld essentieel voor de Nederlandse economie en handel en dus voor de werkgelegenheid, anderzijds moeten ook de leefbaarheid en de veiligheid op land en in de lucht zeker zijn.

Gelet op eerdere discussies is dit een ongelofelijk technisch dossier, waar ook ik als Kamerlid af en toe specialisten bij moet roepen om precies te begrijpen wat er allemaal staat. Maar er is ook heel veel onrust in het land en het vertrouwen bij mensen valt weg. Volgens mij is onze opgave vanuit de Kamer om uit de ruziëstand te komen en vooral het vertrouwen bij mensen terug te winnen. Dat kan alleen met draagvlak. Want juist als we die bewoners en organisaties uit alle delen van het land goed betrekken bij keuzes en ontwikkelingen, en de effecten beperken, kunnen we goede besluiten nemen. Draagvlak is essentieel. Want wat is economische groei waard als die ten koste gaat van leefbaarheid, veiligheid en milieu?

In de Schiphol Gebruiksprognose 2018 zie je het al duidelijk: Schiphol zit tot 2020 zeker aan zijn maximale capaciteit wat betreft vluchten. De keuze om in te zetten op andere vliegvelden en hun capaciteiten of groeimogelijkheden is dan een gevolg dat begrijpelijkerwijze op weerstand stuit. Want, het is al meermaals gezegd, dit moet wel gepaard gaan met een zorgvuldige betrokkenheid van bewoners. In die zin vond ik het rapport van de bewonerscommissie van begin december over Lelystad Airport een goede manier om bewoners en hun adviezen een stevige plek te geven. Wij nemen dat advies serieus.

De vraag is wel hoe we daar breder mee omgaan. Hoe zorgen we dat dit geen incidenteel advies is in een discussie die onder een vergrootglas ligt? Hoe zorgen we dat mensen er zeker van zijn dat hun zorgen en ideeën structureel goed en zorgvuldig op tafel komen en meegewogen worden? Is de Alderstafel daar nog wel het instrument voor? Als je de samenstelling van die overleggen ziet, kun je je afvragen of ondertussen het bestuurlijk geweld niet veel te groot is richting bewonersvertegenwoordigingen en hun inbreng. Graag een reactie van de Minister hierop. Hoe kijkt zij aan tegen de positie van bewoners bij dergelijke overleggen? Hoe kunnen we die positie van bewoners versterken?

Als je kijkt naar de andere discussies over de vliegvelden in ons land en de toekomst van vliegbewegingen, is er ook het nodige te doen rond Eindhoven Airport en Maastricht Airport. Lelystad lag de afgelopen tijd onder het vergrootglas, maar zuidelijk maakt men zich ook zorgen over plannen en scenario's voor uitbreiding van capaciteit op deze vliegvelden. Wederom: ook hier gaat het om vertrouwen. Ook hier gaat het om draagvlak. En de signalen zijn dat bewoners in onzekerheid verkeren over de betrokkenheid en over de effecten op hun leefomgeving. Zo ligt er nog de toezegging van een ambtsvoorganger van u over Eindhoven, namelijk dat er onderzoek gedaan wordt naar het terugdringen van hinder. Maar bewoners horen hier nu weinig van. Kan de Minister hierop ingaan? Wat is de stand van zaken met betrekking tot een dergelijk onderzoek, dat relevant is voor de discussie over de uitbreidingsplannen in Eindhoven? Hoe wordt ervoor gezorgd dat mensen niet pas achteraf van plannen en scenario's moeten horen, maar al aan de voorkant betrokken worden? In Maastricht vrezen georganiseerde bewoners dat ondanks hun zorgen en bezwaren het luchthavenbesluit voor dit vliegveld nu onomkeerbaar is. Hoe denkt de Minister tegemoet te kunnen komen aan de zorgen en betrokkenheid van bewoners die hinder in hun leefomgeving door toenemende vliegbewegingen willen voorkomen?

Voorzitter. Dan iets anders, wat een beetje teruggaat naar het begin van mijn bijdrage. We zitten op veel vliegvelden op dit moment aan de maximale capaciteit van wat we aankunnen. Dat levert overlast op. Ondertussen wordt er gewerkt aan capaciteitsuitbreiding, wordt er een luchtruimherindeling vanaf 2023 voorbereid en moeten we hinder terugdringen en voorkomen. Maar een debat over de luchtvaart die zó aan zijn taks zit, kun je niet los zien van een groter mobiliteitsplan. Dit debat over luchtvaart kun je niet los zien van een debat over het openbaar vervoer, zeker als het aankomt op maatregelen die ervoor kunnen zorgen dat we de druk op vliegen verminderen. Je vliegt soms al voor enkele tientjes, terwijl goede alternatieven binnen Europa qua tijd en afstand voorhanden zijn, bijvoorbeeld de internationale trein. Maar die alternatieven zijn financieel vaak nog te onaantrekkelijk voor veel mensen. De Staatssecretaris die hierover gaat, zit hier vandaag natuurlijk niet, maar voor veel Europese reizen volstaat de trein, ook als er werk wordt gemaakt van redelijke tarieven. Hoe kijkt de Minister aan tegen de verhouding in prijs en tijd van treinreizen en vliegen op Europese bestemmingen? Wil zij zich er hard voor maken om de aantrekkelijkheid van de alternatieven te vergroten?

In het Algemeen Dagblad en de NRC stond vandaag een artikel waarin de luchtverkeersleiding aangeeft dat er twijfels zijn of het vliegverkeer na

opening van Lelystad Airport überhaupt hoger kan vliegen om de hinder te verminderen. Hoe kijkt de Minister tegen dit signaal aan, waarmee toch weer onzekerheid wordt gecreëerd over het resultaat van een herindeling op het verlagen van de hinder? Die herindeling is tot nu toe vaak het argument om wel snel te starten met Lelystad en om daarna de hinder terug te brengen. Hoe beziet de Minister dit en hoe duidt zij de uitspraken van de voorzitter van de luchtverkeersleiding?

Voorzitter. Tot slot. Het is al even door de SP gezegd: Schiphol is een van onze belangrijkste werkgelegenheidsprojecten. Er werken heel veel mensen. Het is ook van groot belang voor heel veel mensen. Maar er is een enorme druk op de arbeidsvoorwaarden. Hoe ziet de Minister haar rol als het gaat over een gelijk speelveld en eerlijke arbeidsomstandigheden? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Dijk. We gaan schorsen tot 14.45 uur. Dat is dus een dik kwartier. Dat is ook een goed moment voor mensen die even sanitair willen relaxen. Dat kan dan ook allemaal. We zien elkaar dadelijk weer.

De vergadering wordt van 14.29 uur tot 14.49 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan dadelijk luisteren naar de eerste termijn van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De Minister gaat antwoorden in blokjes, die ze dadelijk bekend zal maken. Ik stel voor dat we de Kamerleden de gelegenheid geven tot het stellen van vragen aan het einde van zo'n blokje. Dat moet echt kort en puntig, want om 17.00 uur verlaten we deze zaal. Ik stel een maximum van twee interrupties per lid voor. Mevrouw de Minister, aan u het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal eerst even de blokjes opnoemen. Het eerste blokje is LA. Tot voor kort dacht iedereen dan ergens anders aan, maar nu denken we daarbij allemaal aan Lelystad Airport. Het tweede blokje is luchtruimherziening. Het derde blokje is Schiphol. Dan een blokje regionale luchthavens, een blokje duurzaamheid en een blokje overig. Dan wil ik graag beginnen met het blok van Lelystad Airport. Het gaat om «gordiaanse knopen» en de heer Dijkstra had het over «de rode olifant in de Kamer». Toen keek ik even rond en dacht «dat ben ik!», want er heeft niemand anders iets roods aan!

Het geeft wel aan dat het allemaal uitdagingen zijn waarbij iedereen een beetje zoekende is om de complexiteit van het onderwerp te omschrijven. Even terugkomend op wat ik in algemene zin ook al met u heb gedeeld in het debat in december: de zorgvuldigheid staat voorop. Velen van u hebben dat gelukkig ook onderstreept. Het is altijd belangrijk om dat te doen, maar in dit dossier is dat extreem belangrijk, juist omdat er in het verleden fouten zijn gemaakt, waardoor het vertrouwen is geschaad. Op het gebied van de inhoud zijn we op het ministerie, bij LVNL, bij allerlei bureaus en gelukkig ook samen met de bewoners, die bereid zijn gevonden om weer veel van hun vrije tijd en moeite hierin te steken, hard bezig om dat allemaal te berekenen, nog eens een keer na te rekenen en nog eens een keer te checken, zodat we er straks echt honderd procent van overtuigd zijn dat de feitenbasis op basis waarvan we tot een oordeel willen komen gewoon klopt, en dat we de juiste stukken straks kunnen inbrengen bij de Commissie voor de m.e.r.

Zorgvuldigheid van het proces staat natuurlijk ook voorop. Daar kom ik straks in brede zin ten aanzien van de hele herindeling van het luchtruim ook nog wel even op terug, maar dat is iets wat we hier natuurlijk ook heel erg proberen: om ervan te leren. We hebben in het rapport van de

commissie-Ter Kuile, zoals ik het maar even omschrijf, daar natuurlijk ook belangrijke aanbevelingen voor gehad. Ik heb toen ook al gezegd dat ik die aanbevelingen graag ter harte neem. Dat zal ik ook zeker gaan doen. De heer Laçin heeft gevraagd: waarom stelt u de opening niet uit? Mijn antwoord daarop is dat ik pas een besluit ga nemen als ik alle feiten op tafel heb. Dat heb ik nu nog niet, dus u zult echt nog even moeten wachten. Ik vraag ook u, meneer Laçin, om zorgvuldigheid boven snelheid te verkiezen. Ik begrijp dat iedereen graag zo snel mogelijk duidelijkheid wil hebben, maar ik wil het echt zorgvuldig doen, dus ik heb echt de tijd nog even nodig, want ik kan daar nu domweg niet over beslissen. Zodra we dat op een verantwoorde manier kunnen doen, zal ik dat ook doen. Dan zal ik uw Kamer daar uiteraard ook over informeren.

De heer Bruins heeft gevraagd: wat vindt u nou van de uitlatingen van de CEO van LVNL dat mogelijk na de herindeling van het luchtruim nog steeds niet gegarandeerd is dat er niet laaggevlogen kan worden? Wat mij betreft is dat een van de randvoorwaarden die we meegeven bij de herindeling. Anders heeft het ook allemaal helemaal niet zo veel zin, want daar doen we het juist voor. Dus we gaan voor een verbeterde situatie. Een van de randvoorwaarden die we meegeven is dat het ook moet verbeteren en dan zijn we ook van die laagvliegroutes af. Dat doel is dus heel helder. En waar je dan precies op welke hoogte gaat vliegen wordt natuurlijk in de hele puzzel van de herindeling van het luchtruim meege-
nomen. Er zijn natuurlijk altijd stukken waar je wel laagvliegt, want je moet dalen en landen, maar het gaat om het langdurige laagvliegen. Zo hebt u het bedoeld, neem ik aan, meneer Bruins? Ik zie u ja knikken. De heer Amhaouch vraagt of er andere plekken in de wereld zijn waar toestellen bij vertrekken en landen laagvliegen over een lange afstand. Vliegroutes van 6.000 voet of lager zijn niet uniek voor Lelystad; die komen ook bij Schiphol regulier voor. Dat is ook het geval bij veel buitenlandse luchthavens. Dat laat onverlet dat ik graag zo veel mogelijk wil doen om hinder waar mogelijk te beperken, zoals ook in het regeerakkoord staat. Wellicht kunnen we ook op andere plaatsen in het land met de herindeling van het luchtruim tot verbeteringen komen. We willen natuurlijk graag routes waarop er standaard zo hoog mogelijk wordt gevlogen, waarbij woonkernen zo veel mogelijk worden vermeden. Dat is gewoon een algemeen uitgangspunt.

Dan hebben mevrouw Kröger en de heer Bruins nog gevraagd: hoe gaat u nou om met de routes in de MER-actualisatie in de eindsituatie voor Lelystad? Mevrouw Kröger omschreef dat als een worstcasescenario en vroeg of daar ook rekening mee wordt gehouden. In de MER-actualisatie ga ik uit van twee situaties: de eindsituatie met 45.000 vliegbewegingen in een heringericht luchtruim – onderstreept u 't maar even! – en de tijdelijke situatie met maximaal 10.000 vliegbewegingen. Beide situaties beschouw ik op basis van de minimale ontwerphoogtes die LVNL aangeeft. Daarvan breng ik dus de milieueffecten in beeld. We hebben overigens ook al vaker gezegd dat in de praktijk vaak hoger gevlogen zal worden. Dat heeft de CEO van LVNL onlangs ook weer bevestigd. Voor de situatie met meer dan 10.000 vliegbewegingen heb ik als randvoorwaarde meegegeven dat we daar dan een oplossing voor moeten hebben.

De herziening is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling naar 45.000 vliegbewegingen. Dus we gaan die beweging niet maken – dat zeg ik uitdrukkelijk – als die herziening niet rond is. Dat hebben LVNL en externe partijen als Helios ook bevestigd. Omdat er nog geen definitief ontwerp is van de aansluitroutes in een heringedeeld luchtruim, zal ik in de MER-actualisatie ook een gevoeligheidsanalyse doen voor situaties waarbij niet al het verkeer direct kan doorklimmen naar grotere hoogtes. Daarvan wacht ik de resultaten af en die krijgt u in februari dan allemaal ook.

Overigens, excuses voor mijn stem. Ik heb een beetje keelontsteking, dus ik zit met wat tabletjes te voorkomen dat ik in een hoestbui op wielen terechtkom.

Dan is er nog gevraagd of mensen kunnen inspreken bij de actualisatie van de MER. Net als bij het opstellen van de MER is het ook bij de actualisatie van de MER voor iedereen mogelijk een zienswijze in te dienen. Gelijktijdig met de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad zal het actualisatiedocument ook ter inzage worden gelegd. Dus mensen kunnen zich dan ook uitspreken over de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad. De ontvangen zienswijzen zullen uiteraard van een reactie worden voorzien.

De heer Amhaouch heeft onlangs nog vragen gesteld en hij vroeg wanneer hij de beantwoording daarvan tegemoet kan zien. We kunnen zeggen dat u die antwoorden waarschijnlijk volgende week, maar uiterlijk de week daarna tegemoet kunt zien.

Mevrouw Kröger vraagt of de vliegroutes eigenlijk wel veilig zijn. In algemene zin kan ik zeggen dat veiligheid de bodem is onder het geheel. Als het niet veilig is, praten we niet verder. Dat is het fundament van al die besluiten: de veiligheid moet eerst in orde zijn en daarna ga je pas naar andere dingen kijken. Als het niet veilig is, gaan we op die routes niet vliegen. Daar kan ik heel helder in zijn. LVNL heeft bij het ontwerpproces alle nationale en internationale richtlijnen bij de hand en weegt alle risico's mee, dus ook het risico op vogelaanvaringen, waar ook al vaker over is gesproken. Uiteindelijk is het ook nog aan de inspectie, de ILT, om die eindontwerpen te toetsen. Als aan al die voorwaarden is voldaan, kan ik pas die routes vaststellen. Dat geeft misschien ook een inkijkje in wat er allemaal bij komt kijken om het echt zorgvuldig en goed te doen. Dat is wat ik aan vragen over Lelystad had verzameld, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, Minister. Er zijn al drie liefhebbers voor vragen, zie ik, als het gaat het om het blokje Lelystad en de milieueffectrapportage – want daar staat «MER» voor, zeg ik voor de mensen thuis. We beginnen met meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook aan de Minister voor de beantwoording tot nu toe. Zoals ik in mijn inbreng al zei hebben een aantal partijen hier in de media toch wel een duidelijke mening en een grote mond over uitstel, maar zien we nu toch vooral mannen die een beetje klein en bang worden en die zich verschuilen achter de Minister. Waarom helpt de Minister deze mannen niet door te zeggen dat we voor uitstel gaan? De tweede vraag die ik direct wil stellen is de volgende. Iedereen in deze zaal zegt dat zorgvuldigheid boven snelheid gaat. Dat zegt u ook. Gelooft de Minister erin dat wij een jarenlang proces dat vol zit met fouten, nu binnen een aantal maanden of weken gaan herstellen? Is dat haalbaar? Zo ja, hoe wilt u dat gaan doen? Hoe wilt u die jarenlange fouten gaan herstellen binnen een paar weken en daarmee het vertrouwen winnen van alle mensen die nu naar dit debat kijken?

De voorzitter:

We spreken altijd via de voorzitter. De heer Laçin bedoelde met «u» dus de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op uw eerste vraag kan ik zeggen: ik zie hier geen mannen die zich achter mij verschuilen. Ik heb ook niet de natuurlijke neiging om het als taak te zien om dat te verhelpen. Ik begrijp dat u aandringt op spoed, al dan niet omwille van de mannen, maar ik herhaal wat ik steeds heb gezegd: ik kan pas beoordelen of het nog realistisch en haalbaar is en of het allemaal

klopt, op het moment dat ik al die gegevens heb. Dan zal ik het beoordelen. Dat mensen het jammer vinden dat het niet sneller kan? Daar neem ik kennis van. Ik ben ervoor ingehuurd om zowel wat de inhoud als het proces betreft ervoor te zorgen dat het klopt en dat het zorgvuldig gaat.

De voorzitter:

De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter; ik zal via u spreken. De Minister zegt dat het niet haar taak is om deze mannen een goed gevoel te geven. Dat begrijp ik heel goed. Het gaat mij ook vooral om de mensen thuis en om die honderdduizenden inwoners, die zich al maandenlang, jarenlang druk maken over wat hun te wachten staat. Mij valt in dit debat, net als in de voorgaande debatten, het volgende op. De Minister heeft vaker gezegd dat ze een opdracht van de Kamer heeft, namelijk dat een uitgebreid Lelystad op 1 april 2019 open dient te gaan. Hier zie ik echter coalitiepartijen die vooral wijzen naar de Minister en zeggen: de Minister is bezig met het vergaren van meer informatie. Mijn laatste punt is dat wij vinden dat er twee dingen uit elkaar gehaald moeten worden: de MER is ontzettend belangrijk en die krijgen we binnenkort, maar voor het eindplaatje van 45.000 vliegbewegingen is herindeling van het luchtruim ontzettend belangrijk. Die twee zaken staan los van elkaar. Wij weten dat de herindeling van het luchtruim er niet voor 2023 gaat komen. Dus waarom kunnen wij dan niet nu al beslissen om te wachten op de herindeling, zoals ontzettend veel mensen eisen en wensen, en daarmee tegemoet te komen aan die wensen, onszelf meer tijd te gunnen om dit proces goed en zorgvuldig te doen en daarmee vertrouwen te winnen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Laçin heeft het erover dat heel veel mensen in onzekerheid verkeren en graag duidelijkheid willen. Dat begrijp ik heel goed, maar ik doe die mensen er ook geen plezier mee als ik straks een beslissing neem waarvan blijkt dat er iets verkeerd in is. Ik vraag die mensen dus toch om geduld, in het belang van het vertrouwen. Ik vraag hun om mij de gelegenheid te geven om nu echt eerst te zorgen dat die feitenbasis waar we het besluit op moeten baseren, klopt. De heer Laçin zegt dat een heel grote groep mensen eigenlijk liever uitstel wil. Er zijn ook altijd mensen die het helemaal niet willen; dat heb ik vandaag ook gehoord. Ik stel vast dat er gewoon een meerderheid in de Kamer is die zegt dat Lelystad Airport nodig is om Schiphol te kunnen ontzien. Er is breed in de Kamer gekozen voor het selectiviteitsbeleid – dat wordt al jarenlang gebruikt – en er is voor gekozen om Lelystad daarvoor te gaan gebruiken. Daar zijn data bij afgesproken. Ik begrijp heel goed dat de coalitie graag snel duidelijkheid wil of ik de datum van 1 april 2019 voor de opening van Lelystad Airport kan halen of niet, maar ja, daar is nou eenmaal nog even geduld voor nodig.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er blijft voor mij een gekke discrepantie zitten tussen de uitspraken van de directeur van de LVNL en de uitspraken van de Minister. De directeur van de LVNL zegt: ik kan geen garanties bieden dat na een herindeling van het luchtruim de laagvliegroutes verleden tijd zijn. De Minister zegt: het is een randvoorwaarde voor de herindeling van het luchtruim. Wat gebeurt er als in 2021 blijkt dat het bij de herindeling van het luchtruim niet mogelijk is om hoogvliegroutes vanaf Lelystad te krijgen? Betekent dat dan dat Lelystad Airport blijft steken op 10.000 vluchten? Zegt de Minister dat hier keihard toe? Of betekent het iets anders?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp heel goed dat de CEO van de LVNL geen garanties kan geven, want hij stelt de randvoorwaarden niet vast. Dat gaan wij straks in een open proces met elkaar doen: wat wordt de opdracht? Ik denk dat we met elkaar kunnen vaststellen dat de opdracht zal worden dat wij geen langdurige voortzetting willen van heel veel laagvliegroutes. We gaan dus met elkaar bepalen wat we willen. Hij kan natuurlijk nooit de garantie geven dat het nergens meer voorkomt; dat begrijp ik wel. Daar zijn wij voor aan de lat. Wij moeten zeggen wat we wel of niet acceptabel vinden. Dat gaan wij met elkaar bepalen; dat wordt niet bepaald door de CEO van de LVNL.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dus de randvoorwaarde die u als Minister wilt scheppen is dat er geen langdurige laagvliegroutes voor 45.000 vluchten komen op Lelystad Airport. Vervolgens gaan we het luchtruim zo indelen, dat er geen laagvliegroutes komen boven de 10.000 vluchten. Als dat niet past, wat dan?

De voorzitter:

Ik ga helemaal niks doen. Mensen zeggen altijd «u» en praten dan dus tegen mij, maar u moet zich richten tot de Minister van Infrastructuur.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Pardon. Als dat niet past, wat dan, voorzitter?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zoals we het nu doen, kunnen we ook niet verdergaan dan die 10.000 vluchten. Daarom doen we die hele herindeling van het luchtruim. Die is overigens breder. Die is niet alleen gericht op Lelystad Airport, maar op het hele Nederlandse luchtruim, civiel en militair, want ook de militairen hebben straks een nieuw oefengebied nodig voor de opvolger van de F-16. We gaan dus naar het hele luchtruim kijken. Wellicht kunnen we voor andere luchthavens links en rechts ook nog wel tot een verbetering komen. Er wordt nu in verschillende delen van het luchtruim civiel en militair af en toe om elkaar heen gevlogen, om het een beetje oneerbiedig te zeggen, dus wellicht kunnen we ook op andere plekken nog verbeteringen realiseren. Dat is nou juist de bedoeling van dat open proces: dat je van het begin af aan kijkt naar de benodigde randvoorwaarden en naar mogelijke verbeteringen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik denk ook dat in de luchtverkeerstoren enig geluid is doorgedrongen van alle discussies en onrust over laagvliegroutes. Hoe zou de Minister de uitspraken van de CEO van de Luchtverkeersleiding duiden? Het is een zelfstandig bestuursorgaan. Het zijn indirect ambtenaren. Hij weet dat er een debat over de luchtvaart plaatsvindt, dat heel ingewikkeld is en waar heel veel emotie omheen zit. Is het dan niet handig dat zo'n CEO gewoon even zijn mond houdt? De Minister heeft gelijk: de garantie is dat er na de herindeling geen laagvliegroutes meer zijn. Daar gaan we met z'n allen van uit. Waarom doet deze man dan op dit soort momenten uitspraken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U geeft terecht aan dat het een zelfstandig bestuursorgaan is. De voorzitter daarvan kan ook zelfstandig bepalen wanneer hij met wie spreekt. Als u daar vragen over heeft, stel ik voor dat u zich tot hem wendt. Ik voel mij er niet toe geroepen om daar commentaar op te geven.

De voorzitter:

Dat klopt. Het is altijd lastig om vragen te stellen over iemand die zich niet kan weren en die niet kan antwoorden.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Laat ik de Minister daarin dan steunen: vanuit de politiek worden de randvoorwaarden geschapen waarbinnen de luchtverkeersleiders uiteindelijk moeten handelen. Zij moeten het uitvoeren. Gezien de onrust in de samenleving wil ik zeggen dat zij het gewoon netjes gaan uitvoeren. We hebben ook de afgelopen jaren een hoop met hen te stellen gehad. Ze moeten doen waarvoor ze zijn aangesteld; ze moeten gewoon hun werk doen.

De voorzitter:

De Minister kan verdergaan met blokje 2. Als ik het goed heb, gaat dat over de luchtruimindeling. Klopt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dank u, voorzitter. Dat was een soort natuurlijke brug. We waren er al een beetje over begonnen. Het is van essentieel belang – in het debat in december heb ik dat al een beetje aangekaart – dat we het luchtruim herzien in heel goede coöperatie met de collega's van Defensie. We zijn beiden gebruikers van ons luchtruim. Ik ben heel blij dat we dit jaar de colocatie op Schiphol feestelijk hebben mogen openen. Daar zijn de militaire en de civiele mensen nu naast elkaar aan het werk. Dat is een eerste, heel belangrijke stap om tot die luchtruimherziening te kunnen komen.

Ik vind het belangrijk om ook dat proces zorgvuldig in te richten. Verschillenden van u hebben opgemerkt dat informatie over het eerste jaar aanmerkelijk gedetailleerder is opgeschreven dan de rest. Dat heeft ermee te maken dat we in het eerste jaar invulling willen geven aan het iedereen er goed bij betrekken en het goed vormgeven aan het proces voor de rest van de tijd. Zodra je dat weet, kun je samen met alle betrokkenen gedetailleerd kijken hoe het vervolgtraject eruitziet om te doen waar u bijna allemaal – ik denk zelfs allemaal – op aan heeft gedrongen: zorg nou dat mensen die hun ei hierover kwijt willen, die hier zorgen over hebben of die hier ideeën over hebben, hun zorgen of ideeën kwijt kunnen.

Dat is meteen een mooi bruggetje naar de overlegstructuur: hoe gaan we om met de bestaande overlegstructuur? U hebt vrijwel allemaal gezegd: die heeft in het verleden haar vruchten afgeworpen en is nuttig geweest, maar zoals bij elk stelsel wordt het op een gegeven moment een stolsel. U weet dat allemaal. Ook hier is dat, denk ik, aan de hand. We zullen moeten kijken hoe dingen anders en beter kunnen; ik geloof dat de heer Amhaouch het zo omschreef. Hoe we het hebben gedaan, heeft zijn waarde gehad, maar als zo veel mensen er ontevreden over zijn, onder anderen u allemaal, dan geeft dat aan dat we moeten nadenken over een andere vormgeving. Nogmaals, de commissie-Ter Kuile heeft daar al aanbevelingen voor gedaan. De ORS-tafel gaat ook het eigen functioneren evalueren. Daar zullen ongetwijfeld ook aanbevelingen uit komen. Dat ga ik allemaal bij elkaar leggen om te kijken hoe we het proces van de herindeling goed kunnen opstarten.

Een wezenlijk onderdeel daarvan zijn de contacten met onze buurlanden, Duitsland en België. Ik wil het graag in samenspraak met de collega's van Defensie oppakken om daar contacten te leggen en te kijken of we er een win-winsituatie van kunnen maken, want wellicht hebben zij aan hun zijde van de grens ook de behoefte om routes wat te verleggen, om aan hun kant tot wat minder hinder te komen. We gaan dus contact opnemen met de Duitse en Belgische burens, dat alles natuurlijk ook onder de brede paraplu van Europese regelgeving. Ik ga binnenkort voor het eerst praten met Eurocommissaris Bulc; dat zal meer een kennismakingsbezoek zijn. In

dat gesprek zal het niet alleen gaan over dit onderwerp, maar ook over het Mobility Package en allerlei andere onderwerpen die in mijn portefeuille zitten. De heer Paternotte heeft een vraag gesteld over de verkeersverdelingsregel. Daar kom ik straks nog wel op, maar ook daarover is een goed contact met de Europese Commissie onontbeerlijk.

Even kijken waar ik gebleven ben, want ik ben zonder de briefjes maar begonnen, realiseer ik mij nu. Er is door het CDA aangegeven dat de Kamer graag een hoorzitting zou willen organiseren. Ik vind het een heel goed idee dat de Kamer zich goed laat informeren. Wij zullen zelf ook waar mogelijk gebruikmaken van deskundigheid uit het binnen- en buitenland – dat hebben ook verschillende mensen gevraagd – omdat het zo'n belangrijk, groot proces is.

Een luchtruimherziening doe je niet ieder jaar. Ik zal meteen dit onderwerp er ook bij pakken: verschillenden van u hebben gevraagd wanneer het nou klaar is. Echt helemaal klaar zal het nooit zijn, want er zullen altijd mogelijkheden voor verbetering blijven, afhankelijk van wat er gebeurt met de vliegtuigen – worden die misschien stiller? – en de bestemmingen waar mensen naartoe willen gaan. Er zullen dus misschien altijd wel mogelijkheden blijven om tot optimalisering te komen, maar nu pakken we echt de kans om het hele luchtruim in een keer eens even grondig te analyseren. Dat is niet iets wat je ieder jaar opnieuw gaat doen. We hebben ook gezegd dat dit een tamelijk historische operatie is, die je misschien maar een keer in de 50 jaar uitvoert. Daarom is die ook pas klaar in 2023. Je kunt namelijk best van een luchtverkeersleiding vragen om ergens een kleine optimalisatie in het werkproces te verwerken, maar je kunt niet van de ene op de andere dag een helemaal opnieuw heringe-deeld luchtruim op het bordje van de verkeersleider leggen, want dat zou heel onverstandig zijn voor de veiligheid. Dat totaalplaatje, met de Belgen en de Duitsers, is het grote proces waar we mee bezig zijn. Dat neemt niet weg dat we natuurlijk niet zullen nalaten om te verbeteren wat we nu al bijvoorbeeld in de aansluitroutes voor Lelystad kunnen verbeteren; dan praat je over een beperkt stukje van het luchtruim. Maar die grote herindeling, in samenspraak met de buurlanden, is echt van een andere orde van grootte. Het zal dus niet lukken om die helemaal klaar te krijgen voor 2023. Ik ben het inderdaad met u eens dat het nooit helemaal af is, omdat je altijd weer nieuwe optimalisaties kunt bedenken, want de wereld staat niet stil. Ik wil dat proces graag met geïnteresseerde burgers, belangengroepen enzovoorts vormgeven. Daar heb ik, denk ik, genoeg over gezegd. Volgens mij ben ik dan ongeveer door de vragen op dit punt heen.

De voorzitter:

Er zijn wat interrupties aangaande de luchtruimindeling. Meneer Van Raan was het eerst.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik heb een aanvullende, verdiepende vraag. Ik werd even getriggerd doordat de Minister aangaf dat er capaciteitsproblemen zijn bij de civiele luchtverkeersleiding, maar er blijken ook bij de militaire luchtverkeersleiding capaciteitsproblemen te zijn. Naar eigen zeggen hebben ze op een aantal momenten niet kunnen voldoen aan hun eigen kwaliteitseisen. Ik vroeg me af of de Minister daar nog wat over kan zeggen. Erkent zij dat er niet alleen bij de civiele luchtverkeersleiding, maar ook bij de militaire luchtverkeersleiding capaciteitsproblemen zijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het lijkt me niet verstandig dat ik over de militaire kant uitspraken ga doen. Ik denk dat u dat het beste aan de Minister of Staatssecretaris van Defensie kunt vragen. Over de civiele kant kan ik wel iets zeggen. We weten dat het ook daar ingewikkeld is om aan voldoende menskracht te

komen. Het is ook heel specialistisch werk. Maar ik krijg de verzekering dat ze er klaar voor zijn. Ze hebben ook een plan van aanpak om nieuwe aanwas te krijgen, dus ik vertrouw daarop.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik snap dat het twee verschillende ministeries zijn, maar goed, daar hebben wij hier natuurlijk niks aan. Ik zal de vraag anders formuleren: kan de Minister een brief opstellen, wellicht in gezamenlijkheid met Defensie, waarin de luchtverkeersleidingsproblematiek, deels civiel, deels militair, aan de orde komt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wij gaan in het hele proces rond de herindeling van het luchtruim samen optrekken. Ik ben blij dat er nu een colocatie is. Dus er wordt daardoor al indringender samengewerkt. Als ik u daar een plezier mee kan doen, wil ik nog eens graag onderstrepen dat ik dit punt ook in de contacten met mijn collega's van Defensie graag zal bespreken. We zullen samen optrekken, Natuurlijk is het daarbij nodig dat je de zekerheid hebt dat er voldoende capaciteit is om het werk te doen.

De **voorzitter**:

Gaat u gebruikmaken van uw tweede interruptiemogelijkheid, meneer Van Raan?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat is wel verleidelijk.

De **voorzitter**:

U mag ook wachten tot uw tweede termijn.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Bedankt voor de tip.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De herindeling is inderdaad een majeur project. Het is een missie voor deze Minister. Dit is de derde Minister op rij bij wie we een zware verantwoordelijkheid neerleggen. En als dat slaagt, krijgt zij niet één bloemetje maar krijgt zij een volle bos rozen. De vraag die onbeantwoord is gebleven tot nu toe, is wat zij echt nodig heeft. Heeft u uw eigen team compleet?

De **voorzitter**:

Ik heb helemaal niets nodig, ook geen bloemen, helemaal niets. Maar u bedoelt de Minister waarschijnlijk.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Sorry, u krijgt een gevulde koek, meneer de voorzitter. Ik bedoel uiteraard de Minister. Wat heeft u nodig om de missie te laten slagen? Laten we dat niet onderschatten want deze vragen zijn herhaaldelijk ook door voorgaande Ministers en Staatssecretarissen beoordeeld, in de zin dat alles in orde zou zijn. We hebben kunnen lezen dat de Staatssecretaris zelf aangegeven heeft dat er te weinig bandbreedte – ik wil niet zeggen «expertise», want dat kan ik moeilijk inschatten vanuit de Kamer – is met gekwalificeerd personeel op het ministerie. Ik wil ook weten of de LVNL voldoende bandbreedte heeft door alle grote projecten die er zijn en of deze de ruimte heeft dan wel of daar ook expertise ingekocht moet worden. Zijn er bovendien contacten met de Belgen en de Duitsers en weten ze dat wij gaan komen op dit terrein? Ik wil dit hier als een open vraag neerleggen en misschien dat we er op korte termijn op terugkomen maar dit moet echt heel zorgvuldig ingevuld worden. Anders is het een

kansloze missie. Ik wil niet dat Nederland te boek staat als een land dat na drie pogingen niet in staat is het luchtruim in te delen. Dit is belangrijk voor Schiphol, voor de regio en voor Defensie. Dus laten we deze vragen goed beantwoorden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Deze vragen van de heer Amhaouch zijn me uit het hart gegrepen, want die had ik natuurlijk zelf ook toen ik aan deze klus begon. Ik heb geen enkele behoefte om aan een onmogelijke missie te beginnen. In eerdere brieven heeft u ook kunnen lezen dat er zo'n 20 fte versterking bij zal komen. Zo'n majeure operatie vraagt ook echt heel veel inzet. Die mensen zijn er nu nog allemaal niet, maar er wordt wel heel hard aan gewerkt om die verbreding op het ministerie voor elkaar te krijgen. Ik krijg van LVNL de verzekering dat zij hierop voorbereid zijn. Hoe het verder allemaal precies vormgegeven gaat worden en wat er allemaal voor nodig is, kan ik eigenlijk pas goed zeggen als we dat eerste jaar hebben gehad en we precies weten hoe we het proces gaan vormgeven. Daar blijkt dan natuurlijk ook uit hoe we het precies qua omgevingsmanagement gaan doen. Dat kunnen we dan pas beoordelen. Met de 20 mensen die we er nu bij gaan zetten, denken we dat we het aankunnen. Als we gaande de rit merken dat er nog meer voor nodig is, dan zullen we dat doen. Volgens de inschatting die we nu hebben, zouden we het daarmee moeten kunnen redden.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ga ervan uit dat we in een later maar niet al te lang stadium, als we wat meer stappen vooruit hebben gemaakt, meer inzicht krijgen. Mijn tweede vraag is hoe het staat met de contacten met de Belgen en de Duitsers. We kunnen het traject technisch doorlopen en met architecten aan de slag gaan, maar op een gegeven moment hebben we wel de Belgen en de Duitsers nodig ten aanzien van het luchtruim.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die contacten zijn tot nu toe op ambtelijk niveau verlopen, maar ik heb er al met mijn collega's Bijleveld en Visser over gesproken dat we dit proces op bestuurlijk niveau op heel korte termijn in gang gaan zetten. Over de herindeling van het hele luchtruim en alle stappen daarbij zullen we u periodiek informeren. Dan zullen we ook deze aspecten daarin terug laten komen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Toch nog even door op die herindeling van het luchtruim. Sinds 2009 waarschuwt de LVNL eigenlijk al over de locatie van Lelystad en over het feit dat het een luchthaven zonder luchtruim is en dat het een ongelukkige locatie is. Toch is het doorgedruwd en zitten we nu in een situatie waarin de Minister zegt: het is een randvoorwaarde, anders gaan we het natuurlijk niet doen. Dan is mijn vraag wat de Minister bedoelde met het woordje «het». Is dat het openen van Lelystad Airport? Is dat de groei van Lelystad Airport van 10.000 naar 45.000? Of is dat überhaupt de hele herindeling van het luchtruim?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb in heel veel zinnen het woordje «het» gebruikt. Dat woordje slaat op alle processen. Als er onvoldoende capaciteit zou zijn voor herindeling van het luchtruim, dan ga je het niet doen. Dat geldt ook voor de andere processen die u noemt. In alle gevallen moet je ervan overtuigd zijn dat het kan. Van LVNL krijg ik ook de verzekering dat ze achter dit plan staan. Dus heb ik geen reden om daaraan te twijfelen. Waar u zegt dat het in 2009 is doorgedrukt, moet ik zeggen dat dit niet het geval is, aangezien we «het» nog niet hebben. Er zijn allerlei problemen geweest rondom de Wet

normering topinkomens enzovoort waardoor een en ander niet zo snel van de grond is gekomen als we allemaal graag hadden gewild.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We komen nu toch toch weer terecht bij datgene waarover we in het debat over meer Lelystad ook gesteggeld hebben, namelijk de salamitactiek. Ik hoor de Minister nu eigenlijk voorstellen om 10.000 vluchten toe te laten en vervolgens een MER te maken op basis van een theoretische exercitie van een heringedeeld luchtruim, terwijl niemand, inclusief de expert op dit gebied, namelijk de directeur van de luchtverkeersleiding, aan kan geven hoe dat luchtruim er straks uitziet en wat de routes zijn. De Minister zegt dat het een randvoorwaarde is dat die laagvliegroutes opgeheven zijn. Dat betekent ook dat we wellicht straks zitten met een vliegveld voor 10.000 vluchten dat niet door kan groeien omdat het niet kan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Natuurlijk weet niemand nu nog hoe dat heringedeelde luchtruim er precies uit gaat zien.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, ik verzoek u niet door het antwoord van de Minister heen te praten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als u nu op een A4'tje kon uittekenen hoe dat heringedeelde luchtruim er uit komt te zien, heb je niet zo'n heel zorgvuldig proces nodig. Het is een heel ingewikkelde operatie die je heel zorgvuldig moet doen, maar we weten natuurlijk wel dat het kan en dat het gaat lukken. Alleen, je weet nog niet precies hoe het er dan uit gaat zien. Overal in de wereld worden luchtruimen heringedeeld. Natuurlijk is het bij ons heel erg gecompliceerd maar natuurlijk gaat het wel gewoon lukken.

De **voorzitter**:

Er zijn geen verdere vragen meer. Mevrouw Kröger, u hebt straks nog een tweede termijn en er volgt nog een VAO in de plenaire zaal. Er komt dus nog tijd genoeg om uw ongenoegen te uiten. Dat komt helemaal goed. De Minister gaat nu over naar het blokje Schiphol.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Ook bij Schiphol geldt dat we ervan overtuigd moeten zijn dat de feitenbasis deugt. Gevraagd is hoe ik ervoor zorg dat die zorgvuldig wordt opgesteld. In eerste instantie is het al heel nadrukkelijk onder de aandacht gebracht van degenen die er nu mee aan het werk zijn. Dus dat is vooral onder de verantwoordelijkheid van Schiphol zelf. Ook daarbij zullen we er natuurlijk heel goed voor zorgen dat we de checks-and-balances goed op orde hebben. We zijn er meer dan ooit van doordrongen dat we ons geen enkele fout meer kunnen veroorloven. Dus ook daar zullen we erbovenop zitten, zodat daar straks beslissingen kunnen worden genomen op basis van de juiste feiten.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan en meneer Paternotte, de Minister is hier te gast in ons huis en is hier een verhaal aan het houden, terwijl u nu een soort tupperwareavond aan het houden bent. Ik vind dat niet zo netjes. Ik vind dat we nu naar de Minister moeten luisteren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die tupperwareavond brengt me even van m'n a propos van waar ik was gebleven. Ten aanzien van de MER gaan we een peer review doen, zodat ook wat dat betreft een check plaatsvindt of het allemaal klopt. Een

externe, onafhankelijke partij kijkt naar de kwaliteit, de volledigheid en de juistheid van de nieuwe geluidsberekening. Pas daarna wordt het afgerond en dan zal ook de Commissie voor de m.e.r. om een oordeel worden gevraagd. Daarna kunnen in de ORS de ontwikkeling van Schiphol en de hinderbeperkingen gemonitord worden.

Hoe wordt er nou omgegaan met het volumeplafond? Daarover staan ook een paar zinnen in het regeerakkoord. Tot en met 2020 spreken we over maximaal 500.000 vliegbewegingen. Daarna is verdere groei mogelijk op basis van de fiftyfiftyverdeling van de milieuwinst, uiteraard met veiligheid als bodem onder alles. Die randvoorwaarde geldt sowieso. We hebben ook met elkaar kunnen constateren dat die 500.000 vliegbewegingen al bijna bereikt zijn en dat we eigenlijk al aan dat plafond zitten. Extra ruimte die gecreëerd kan worden door Lelystad is dus zeer welkom. Verschillende woordvoerders hebben het ook gehad over de slots en alle problemen die daaromheen spelen. Mevrouw Kröger vroeg of je bij het toedelen van slots niet de voorkeur kan geven aan stillere of schonere vliegtuigen, dus of je zaken die hinderbeperkend zijn niet voor kan laten gaan. Het is ook eigenlijk het streven van het regeerakkoord om je daarop te richten. In het kader van de plannen die we nu hebben en de Luchtvaartnota wil ik daarnaar ook goed kijken. De Luchtvaartnota geldt voor de periode 2020 tot 2040. Wat kunnen we nou in die periode voor elkaar krijgen? Waar kunnen we precies op sturen? Aan welke knoppen kun je draaien om die hinder zo veel mogelijk te beperken en om te stimuleren dat vliegtuigen stiller worden? Ik denk dat we het met elkaar eens zijn dat we, als we vliegtuigen zouden hebben die helemaal geen geluid zouden maken, dan met omwonenden een heel andere discussie zouden hebben. Het is dus echt voor ons allemaal van het grootste belang om erop in te zetten dat we stillere vliegtuigen krijgen, want daar wordt iedereen blij van. Dus ik wil goed in kaart gaan brengen wat er wel en niet mogelijk is bij die slotsverdeling. Je bent daarbij natuurlijk wel gebonden aan Europese regelgeving. De Europese Commissie heeft eigenlijk dezelfde doelstelling ten aanzien van luchtvaart, namelijk om het ook stiller, schoner en slimmer te gaan doen. Dus ik zal ook graag in het Europese aanpakken welke mogelijkheden er op dat gebied allemaal zijn. Daarbij is de toekenning van slots een van de instrumenten.

De VVD heeft gevraagd naar de precieze invulling van de fiftyfiftyregel. Ik heb de Omgevingsraad Schiphol gevraagd om daarover te adviseren, evenals over het vraagstuk vliegen/wonen en wat er nu wel of niet gecombineerd kan worden. U weet dat ik de ORS onder leiding van de heer Alders, in het belang van tempo heb gevraagd om de twee adviezen uit te brengen. De bedoeling is dat er in de zomer geadviseerd gaat worden over beide adviestrajecten. Daarna stel ik dan regelgeving op die vervolgens bij de Kamer zal worden voorgehangen, zodat u hier het hele proces intern kunt starten.

De heer Laçin heeft gesproken over de vrachtproblematiek. Ook heeft hij daarbij gevraagd of ik het belang van de werkgelegenheid in de gaten wil houden. Dat zal ik zeer graag doen. Dat heeft dan meteen weer te maken met de slotsproblematiek, dus met het inventariseren van wat je met slots wel of niet allemaal kunt regelen. Het is eigenlijk ook een vorm van sturing als je een voorkeur zou willen uitspreken voor vracht ten opzichte van iets anders of voor de mainport ten opzichte van iets anders. Dat hele selectiviteitsbeleid komt daarbij natuurlijk ook om de hoek kijken. Daarbij wil ik zeker ook aandacht besteden aan de mogelijkheden om rond vracht specifieke afspraken te maken. Het heeft ook bepaald niet mijn voorkeur dat dit soort problemen, zoals we met AirBridge Cargo hebben gezien, een steeds terugkerende kwestie wordt. Gelukkig hebben de bedrijven het onderling kunnen oplossen, maar het zou natuurlijk fijn zijn als we er permanente, structurele oplossingen voor zouden kunnen vinden. Dit past hier eigenlijk wel een beetje bij. De VVD vraagt nog wat de mogelijkheden zijn om te kijken naar wat de toegevoegde waarde per

vlucht is. Dat is natuurlijk een rekbaar begrip, want hoe definieer je dan die toegevoegde waarde? Als ik naar u kijk en dan naar de heer Van Raan, denk ik dat er een ander beeld uitkomt van die toegevoegde waarde per vlucht. Natuurlijk gaan we daarover in gesprek, niet alleen met de Europese Commissie over wat er allemaal technisch mogelijk is, maar ook met alle stakeholders in het veld over hoe zij daartegen aankijken. Hoe denkt men bijvoorbeeld over het systeem van slothandel, wat in de afgelopen periode ook voorbij is gekomen? Wat zijn de mogelijkheden daarvan? Het is belangrijk om dat allemaal goed in kaart te brengen, zodat we een weloverwogen voorstel aan u kunnen voorleggen.

Dat is meteen de brug naar de verkeersverdelingsregel. De Europese Commissie vraagt om in eerste instantie te kiezen voor de marktbenadering. Het is natuurlijk altijd fijn als de markt het zelf oplost, want dan hoeft u niet in te grijpen. Het is ook uitdrukkelijk de bedoeling dat Schiphol en Lelystad er werk van gaan maken dat de bedrijven, de airlines die op de piekmomenten, de piekbelasting, op Schiphol het mainportgebonden verkeer belemmeren, naar Lelystad gaan. Als dat onvoldoende werkt, dan komt de verkeersverdelingsregel om de hoek kijken. Dat is ook een onderwerp dat we uitdrukkelijk met de Europese Commissie bespreken. Dat is tot nu toe ambtelijk gebeurd, maar ook dat wil ik graag bestuurlijk oppakken. Zodra we er iets meer duidelijkheid over hebben, kom ik daar uiteraard bij u op terug en zal ik daarover rapporteren.

D66 heeft gevraagd hoe het staat met de app waarom in een eerdere motie is gevraagd. Ik heb die app al mogen lanceren tijdens mijn kennismakingsbezoek met de Omgevingsraad Schiphol op 8 januari. Ik zou zeggen: kijk er ook eens naar. Het zag er heel erg interessant uit. Het was ook leuk om dat te mogen lanceren met alle mensen van de Omgevingsraad Schiphol daarbij aanwezig. Op termijn zal er nog meer informatie aan de app worden toegevoegd, maar u weet hoe het met ICT-dingen gaat. Dat gaat in fasen met elke keer weer een nieuwe release, dus het is een proces waarin we de app steeds willen verbeteren. Voorzitter, ik denk dat ik door de blaadjes heen ben.

De voorzitter:

Dank u wel. Zijn er nog vragen over het blokje Schiphol en de slotverdeling? Meneer Paternotte, u was niet uitgenodigd bij uw eigen app, begrijp ik. Normaal bent u altijd haantje-de-voorste.

De heer Paternotte (D66):

Ik ben pas drie maanden luchtvaartwoordvoerder, dus ik denk dat u mij veel te veel eer geeft, maar dat is hartstikke mooi. Mijn vraag gaat over de verkeersverdelingsregel. Ik heb het gevoel dat de Minister nu in haar antwoord daarover hetzelfde zegt als in de brief. Ik vroeg bewust om een verheldering. Er is hierover ook een motie van de heer Van Helvert ingediend naar aanleiding van het laatste AO Luchtvaart, omdat het natuurlijk erg belangrijk is. De Minister schetst de marktbenadering, ofwel maatschappijen verleiden om naar Lelystad te gaan, wat uiteindelijk een subjectieve aanpak is. De verkeersverdelingsregel is een aanpak die zekerheden geeft. Kan de Minister in een aparte brief schetsen wat nu precies het proces en het tijdspad zijn om tot zo'n verkeersverdelingsregel te komen, omdat dat zo van belang is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil wel toezeggen om er nader in detail op in te gaan hoe dat proces eruitziet en welke stappen daarin bewandeld moeten worden. Geen enkel probleem.

De voorzitter:

Onze trouwe griffier heeft de toezegging erbij gezet. Meneer Paternotte, heeft u nog een vervolgvraag?

De heer **Paternotte** (D66):

Nee. Het zou mooi zijn als dat tegelijkertijd kan met het besluit dat u de komende weken gaat nemen en aan ons gaat voorleggen. Dan vraag ik het op een korte termijn, maar het zou mooi zijn om dat tegelijkertijd te hebben, omdat het belangrijk is bij de afweging over de toekomst van Lelystad.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laat ik het dan opvatten als een inspanningsverplichting dat we heel erg ons best gaan doen om dat te combineren.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik weet niet of de Minister de vraag beantwoord heeft wanneer we de Luchtvaartnota kunnen verwachten. Als ik haar goed heb begrepen, heeft de Minister gezegd dat we de 50/50-regel in de zomer kunnen verwachten. Maar het zou allemaal in moeten gaan om ruimte te creëren vanaf 2020. Als 2020 een mijlpaal is, past de timing die u noemt dan bij de mogelijkheid om naar verruiming te gaan, om te groeien volgens de randvoorwaarden? Past de timing, zowel van de Luchtvaartnota als van de uitwerking van de 50/50-regel, zodat we op 1 januari 2020 ruimte kunnen creëren, indien volgens de randvoorwaarden mogelijk?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Om maar even met de fiftyfiftyregel te beginnen. Ik heb u aangegeven dat we aan de ORS hebben gevraagd om daarover te adviseren. Dat advies komt in de zomer. Het moet allemaal ingaan in 2020, dus dan moet zowel dat advies als de Luchtvaartnota klaar zijn. Het is de Luchtvaartnota 2020–2040, dus dat is meteen de deadline. Als die op 1 januari 2020 moet ingaan, dan moet die in 2019 af zijn.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik concludeer dus dat we alles wat nu opgeleverd is volgens de timing in 2020 kunnen toepassen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dat is de bedoeling.

De **voorzitter**:

Nog meer liefhebbers voor het blokje Schiphol en de slotverdeling?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik ben ook wel benieuwd naar de 50/50-verdeling, maar we wachten even het advies af van de ORS en bewoners. Ik ben vooral benieuwd naar de winst die geboekt is sinds de ingang van het Aldersakkoord in 2008. Dat hoeft niet meteen nu, maar ik ben wel benieuwd wie dat berekent. Zijn dat de luchtvaartmaatschappijen zelf? Moet ik bijvoorbeeld de Fokkers vervangen hebben door Embraers? Ook anderen hebben stillere, schonere en grotere vliegtuigen genomen sinds 2008. Er is best wel wat gebeurd en er is best wel wat milieuwinst geboekt. Ik wil van de zomer graag zien hoeveel dat is. Wie berekent dat? Doen wij dat zelf of doen de luchtvaartmaatschappijen het? Dat schept natuurlijk ruimte. Dan hebben we die middellangetermijntip op de horizon voor de komende vijf jaar, zeg maar.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik begrijp heel goed dat u daar ook duidelijkheid over wilt hebben. Het is heel belangrijk dat we milieuwinst op dezelfde manier definiëren. Dat wordt meegenomen in de MER, juist om te zorgen dat dat onafhankelijk wordt beoordeeld en dat daar geen verdere discussie over kan zijn.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

En het tijdspad van de MER? Het is ook wel interessant om dat te weten. Is dat ook allemaal in de zomer? Dan moeten we gewoon een extra AO Luchtvaart gaan inplannen en niet te lang gaan wachten. Duidelijkheid voorop.

De **voorzitter**:

Wij gaan over het plannen van AO's. Daar gaat u ook zelf over. Daar gaat de Minister niet over.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar wil de Minister niet eens over gaan.

We denken nu rond de zomer. We zijn nog even afhankelijk van Schiphol, dat in eerste instantie de boel moet aanleveren. Maar het lijkt er nu op dat we dat rond de zomer kunnen doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we samen met de Minister naar de regionale luchthavens. Aan u het woord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin in het zuiden bij Maastricht Aachen Airport. Verschillende leden van de commissie hebben daar vragen over gesteld. Waarom zijn we daar aan het gedogen? U bent al geïnformeerd over de aanleiding om het luchthavenbesluit, waarvoor het afgelopen jaar een procedure is gevolgd en welke in oktober is vastgesteld, aan te houden. Ik heb u laten weten dat het noodzakelijk is dat het luchthavenbesluit Maastricht wordt aangepast, zodat de gecorrigeerde geluidcontouren en geluidgrenswaarden kunnen worden opgenomen. Het was helaas dezelfde fout. Hiervoor zal een wijzigingsprocedure voor het luchthavenbesluit worden opgestart, die ongeveer een jaar zal duren. Om te zorgen dat de luchthaven economisch vooruit kan, heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport op mijn verzoek een tijdelijke beleidsregel opgesteld. Die heeft het mogelijk gemaakt dat startend verkeer vanaf 6 december 2017 gebruik kan maken van de 2.750 meterbaan op Maastricht Aachen Airport. Absolute voorwaarde daarbij is dat Maastricht Aachen Airport blijft opereren binnen de huidige gebruiksruimte waar de luchthaven al over beschikt op grond van de huidige gebruiksvergunning en uiteraard dat de veiligheid is geborgd. Dat betekent dat de maximale geluidsbelasting voor de omgeving niet mag worden vergroot. Met deze oplossing hebben we naar mijn idee een juiste balans gevonden tussen de economische belangen van de luchthaven en de vrachtsector enerzijds en de belangen van omwonenden anderzijds. Het valt dus allemaal binnen de huidige gebruiksruimte en binnen de huidige regelgeving.

Door onder anderen de heer Paternotte is gevraagd naar de inspraakprocedure voor Maastricht. Zoals ik net al aangaf, zal er een wijzigingsprocedure voor het luchthavenbesluit worden gestart in verband met het herstellen van de fouten in de invoergegevens. Dat wijzigingsbesluit zal na vaststelling samen met het opgeschorte luchthavenbesluit in werking treden. Deze besluiten staan open voor beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In de procedure voor het wijzigingsbesluit bestaat bovendien de mogelijkheid voor omwonenden om een zienswijze in te dienen op het ontwerpwijzigingsbesluit. Die kunnen daar ook nog bij terecht. De rechtsbescherming is met het gedoogbesluit geregeld. Daar is ook bezwaar en beroep tegen mogelijk.

Dan Eindhoven. De heer Paternotte en de heer Van Dijk hebben gevraagd hoe het staat met het door voorganger Mansveld toegezegde onderzoek naar flankerende maatregelen. Onder regie van de tafel van de heer Van Geel worden drie sporen uitgewerkt die allemaal kunnen leiden tot hinderbeperkende maatregelen. Het eerste spoor dat operationeel is

gemaakt, is het leefbaarheidsfonds. Dat fonds is inmiddels opengesteld voor omwonenden van de luchthaven die projecten of initiatieven willen uitvoeren waarmee overlast van de luchthaven zou kunnen worden teruggedrongen. Daarnaast onderzoekt de werkgroep Innovatie welke aspecten van overlast voor omwonenden belangrijk zijn en hoe een duurzame ontwikkeling van de luchthaven haar beslag zou kunnen krijgen. Het derde spoor is gericht op het verkennen van de mogelijkheden voor een onafhankelijk onderzoek naar flankerende maatregelen. Daarvoor is een subwerkgroep flankerende maatregelen ingericht die naar korte- en middellangetermijnvoorstellen gaat kijken. Tot slot zal het onderwerp flankerende maatregelen ook een plek krijgen in het traject dat wordt gestart over de ontwikkeling van Eindhoven Airport na 2019, omdat het besluit tot dat moment loopt en je dan sowieso opnieuw moet gaan nadenken.

Hoe ziet u de ontwikkeling van Eindhoven Airport, vraagt de heer Paternotte, en hoe wordt de omgeving daarbij betrokken? Eindhoven kan op basis van de afspraken doorgroeien tot 43.000 vliegbewegingen tot en met 2019. De verwachting is dat de geboden capaciteit in 2019 volledig benut zal zijn. Gelet op de doorlooptijden voor de nodige procedures voor een nieuwe medegebruiksvergunning – voor degenen die dat niet scherp hebben: het gaat daar om civiel medegebruik van een militaire luchthaven – willen we in overleg met de regio en de luchthaven een zorgvuldig en transparant proces starten. Onder regie van mijn ministerie wordt er een gedegen en objectieve analyse gemaakt van alle relevante aspecten die de ontwikkeling van de luchthaven betreffen. Die moet in de loop van dit jaar gereed zijn. Daarna zal weer een proces volgen van bestuurlijke weging, standpuntbepaling en uiteindelijk besluitvorming. Maar ik wil ook heel graag in het proces rondom Eindhoven al lering trekken uit wat er op andere plekken mis is gegaan; laat ik het zo maar huiselijk omschrijven. Dat is nu nog niet in beton gegoten, juist om de aanbevelingen van de commissie-Ter Kuile en anderen mee te kunnen nemen. Wat komt er in het evaluatietraject rondom de ORS en Schiphol naar voren? Daar kunnen we dan lering uit trekken, niet alleen voor Lelystad en Schiphol, maar juist ook voor alle andere regionale luchthavens. Uiteraard zal ik de Kamer graag blijven informeren over de stappen die we zetten in dat proces. Nogmaals, een goed stakeholder- en omgevingsmanagement is daar een belangrijk onderdeel van. GroenLinks heeft vragen gesteld over Rotterdam The Hague Airport...

De heer **Paternotte** (D66):

Doen we een blokje regionaal? Ik dacht dat we het per luchthaven zouden doen, maar dan gaan we straks weer terug naar Eindhoven. Dat is goed.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik doe alle regionale luchthavens even en dan kunt u van Maastricht tot Eindhoven alles weer...

De luchthaven Rotterdam The Hague heeft in het voorjaar van 2016 haar plannen voor groei gepresenteerd. Daarbij zijn ook een milieueffectrapport en een economische onderbouwing opgeleverd. De provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland hebben op verzoek van het ministerie vervolgens opdracht gegeven om het draagvlak voor die plannen van de luchthaven te inventariseren. Daarvoor is een onafhankelijke verkenner aangesteld. Die verkenner heeft in februari 2017 zijn advies opgeleverd. Op basis van dit advies heeft de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam, waarin de betrokken gemeenten zitten, eind september haar advies over het te nemen luchthavenbesluit aangeboden aan het ministerie. Wij verwachten in het eerste kwartaal van 2018 de aanvraag voor het luchthavenbesluit van de luchthaven. Als we die aanvraag binnen hebben, dan gaan we die uiteraard beoordelen, waarbij we ook het advies van de regio zullen betrekken. Op dat advies

van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam kan ik nu natuurlijk niet vooruitlopen zonder dat ik kennis heb genomen van de strekking van hun aanvraag en hoe die eruit gaat zien. Als we daar meer van weten, dan wordt u daar uiteraard ook van op de hoogte gesteld.

Dan gaan we naar het hoge noorden, Groningen Airport Eelde. Hoe zit het met voornemens met drones in relatie tot het luchthavenbesluit?

Groningen Airport Eelde heeft het voornemen tot de ontwikkeling van de luchthaven. Een belangrijk onderdeel daarvan is het testen met drones.

Voor dit voornemen worden een milieueffectrapportage en ook een economische onderbouwing opgesteld. Die zullen we laten toetsen.

Vervolgens zal er een aanvraag voor een luchthavenbesluit moeten komen. Op dat moment zal ik pas kunnen afwegen welke ruimte ik de luchthaven wil vergunnen. Daarna zal ik dat luchthavenbesluit in procedure brengen met inspraak, advisering door de Commissie voor de m.e.r. en voorhang in uw Kamer. Onderdeel van de procedure is dus dat breed naar de impact van die drones wordt gekeken.

Door de Partij voor de Dieren is gevraagd welke maatregelen zijn getroffen om de geluidsoverlast boven Eijsden terug te dringen en is ook gevraagd naar de MER voor de luchthaven van Luik. Over de geluidsoverlast voor Eijsden kan ik zeggen dat alle inspanningen erop zijn gericht om de overlast structureel te verminderen. De Belgische overheid is uiteraard verantwoordelijk voor de milieueffectrapportage Luik. Daaruit blijkt dat de 48 dB(A) Lden-grenscontour niet boven Eijsden ligt. Met de Belgische autoriteiten en de Belgische luchtverkeersleiding Belgocontrol zijn afspraken gemaakt om de hinder zo veel mogelijk te beperken. In de contacten met de Belgische luchtverkeersleiding en de Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit is bevestigd dat deze operationele aanpak onverkort zal worden voortgezet. We proberen zo goed mogelijk samen met de Belgen te blijven optrekken.

Dan heb ik alle regionale luchthavens gehad.

De voorzitter:

De allereerste interruptie is voor meneer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat het heel goed is voor Brabant om te horen dat de Minister zegt: bij Eindhoven gaan we niet dezelfde fouten maken als bij Lelystad, maar we gaan lering trekken uit het foutenfestival dat we daar bij het milieueffectrapport hebben gezien. Dank daarvoor. Mijn vraag gaat over de toezegging van Staatssecretaris Mansveld uit 2015. Zij deed de toezegging dat er een onafhankelijk onderzoek komt om te kijken op welke manier we de geluidsoverlast kunnen beperken bij Eindhoven. Die toezegging is tweeënhalve jaar oud. Nu hoor ik van de Minister dat er een werkgroep is van de tafel van Pieter van Geel, die een subwerkgroep heeft die een verkenning aan het doen is naar de mogelijkheid voor een onderzoek. Mijn vraag is natuurlijk wanneer dat onderzoek er komt. Als een toezegging aan bewoners wordt gedaan – dat zien we nu ook – is het heel erg belangrijk dat men dan niet het gevoel heeft: dat zou weleens helemaal kunnen stranden in ingewikkelde tafels. Mijn vraag is dan ook wanneer dat onderzoek er komt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die bewoners zijn daar ook bij vertegenwoordigd. Ik heb u een drietrapsraket geschetst. Er is niet voor gekozen om een apart onderzoek te doen. Er is juist gekozen om te kijken: wat kun je op verschillende manieren doen, wat zijn er voor innovatieve... Ik hoef niet helemaal te herhalen wat ik u net heb voorgelezen. Dat is de invulling die eraan is gegeven met medeweten van bewonersgroepen, belangengroepen, de Brabantse Milieufederatie enzovoorts die er allemaal bij betrokken zijn.

De heer **Paternotte** (D66):

Die drietrapsraket begrijp ik. U zegt dat er een innovatieroadmap is gemaakt in samenwerking met het NLR. Mijn vraag over dat andere onderzoek, even los van de innovatie en de verbetering van de luchtvaart op zich, is welke flankerende maatregelen er mogelijk zijn. Komt er daarvoor een onafhankelijk onderzoek en zo ja, wanneer?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik stel voor dat we even navragen bij de commissie van Pieter van Geel hoe zij dat precies voor zich zien en wanneer de werkgroep flankerende maatregelen met een resultaat gaat komen. Dat kan ik u zo niet zeggen. Wij zullen het navragen bij de commissie van Pieter van Geel.

De **voorzitter**:

Dan gaan we eerst naar meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik heb daar even een vraag over, want volgens mij zijn een aantal vragen niet beantwoord. Ik zou graag willen dat u dit niet als een interruptie telt.

De **voorzitter**:

Dan beschouw ik het niet als een interruptie. Dan gaan we naar meneer Bruins.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Maar volgens mij zijn in dit blokje een aantal vragen niet beantwoord die wij wel stellen.

De **voorzitter**:

Daar zal de Minister dadelijk op reageren. Zij heeft ook gehoord wat u vroeg. Wilt u nader duiden waar u op doelt?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Bijvoorbeeld over Maastricht zegt ze: het zit allemaal binnen de normen. Ik heb gezegd dat daar fouten zijn gemaakt. Nadat de fouten geconstateerd zijn, is er opnieuw onderzoek geweest. Toen zijn normen opgerekend en dan blijkt het wel te kunnen. Ik zou graag een antwoord hebben of die analyse klopt. Bijvoorbeeld bij Eijsden is een foutje gemaakt in het luchtgebied. Dat is gedeeltelijk afgegeven aan de Belgische luchtverkeersleiding. Ze zegt: daar zijn we nu mee bezig. Maar de bewoners daar worden ondertussen helemaal gek van de overlast. De Minister zegt alleen maar: het gaat allemaal volgens de procedure. Dat vind ik niet echt een antwoord op de vragen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Eerst even over Maastricht Aachen Airport...

De heer **Van Raan** (PvdD):

En Eelde ook. Sorry dat ik nog even doorga.

De **voorzitter**:

De Minister was inmiddels aan het woord

De heer **Van Raan** (PvdD):

Excuus, maar we zijn met het blokje afzonderlijke vliegvelden bezig. Over Eelde geeft ze ook een heel procedureel antwoord. Dank daarvoor. Maar ondertussen vliegen die drones al.

De **voorzitter**:

De Minister gaat nu reageren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan begin ik toch weer even bij Maastricht. U zegt dat de normen daar zijn opgerekt. Dat is niet het geval. Er waren fouten gemaakt, die worden hersteld. Alleen is daar de conclusie dat het binnen de vergunde geluidsruimte past. Daarom wordt daarop vooruitgelopen. Het is dus een heel andere situatie dan bij Lelystad Airport, waar je heel nieuwe vliegroutes enzovoorts moet maken. Hier past het gewoon binnen wat is toegestaan. Vandaar dat we voor deze oplossing hebben gekozen. U noemt het een procedureel antwoord. Dat is het natuurlijk ook, maar ik heb willen schetsen welke mogelijkheden nog voor mensen openstaan, hetzij bij de bestuursrechter, hetzij om zienswijzen in te dienen.

Wat Luik en de uitstraling daarvan voor Eijsden betreft kan ik alleen maar herhalen dat de primaire verantwoordelijkheid daarvoor bij de Belgen ligt en dat wij in goed contact zijn met hen om te proberen om overlast te verminderen.

Over Groningen Airport Eelde heb ik u aangegeven dat wij daar alle wettelijke procedures keurig netjes volgen en dus ook checken wat de impact van die drones zal kunnen zijn.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik had het niet in mijn eigen bijdrage genoemd, maar Eijsden, het stukje luchtruim dat is weggegeven, is inderdaad een lastig punt. Ik vroeg mij af wat de mogelijkheid voor omwonenden is...

De voorzitter:

Met alle respect, meneer Bruins. U hebt het niet genoemd, maar mogelijk kunt u dat in tweede termijn doen. Eigenlijk houdt u in een interruptie een soort tweede termijn.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Nee, ik reageer gewoon op iets wat de Minister zegt. Ik ga geen extra punt inbrengen.

De voorzitter:

Doet u het kort en puntig, alstublieft.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Mijn vraag is of de Minister meer kan vertellen over de inspraakmogelijkheden die de omwonenden van Eijsden hebben, omdat het een grensoverschrijdende problematiek is. Er is geen Alderstafel à la Luik. Is het mogelijk om daar meer informatie over te krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik, om ook hier weer zorgvuldigheid te betrachten, even precies kijken hoe dat in die casus zit en daar in tweede termijn op antwoorden, als u mij dat toestaat.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Heel fijn, dank u wel. En ook dank u wel voor de mogelijkheid, voorzitter.

De voorzitter:

Alstublieft, meneer Bruins.

De heer Laçin (SP):

Ik wil toch even doorgaan op Maastricht, want op het punt van Maastricht zit hier volgens mij een Minister die totaal losgeslagen is van de realiteit. Ik hoor de Minister zeggen: wij hebben rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Wij krijgen op 5 december een brief waarin staat dat vanaf 6 december vrachtluchten kunnen gaan landen en opstijgen op Maastricht. Dit is de wereld op z'n kop. De Minister zegt zelf

dat het luchthavenbesluit opnieuw moet. De inspraakprocedure gaat dan lopen, maar tegelijkertijd landen en vertrekken die zware vrachtluchten wel vanaf Maastricht, waardoor ontzettend veel omwonenden en ondernemers in Maastricht al overlast hebben. Dat gaat wellicht een jaar duren en dan pas komen we tot een ander besluit dan we nu hebben. Hoe kan het in het kader van het herstellen van het vertrouwen van mensen in het ministerie, met de fouten in Lelystad in ons achterhoofd, dat we toch weer deze fouten maken en toch weer dit besluit erdoorheen drukken, waardoor dat vertrouwen, dat de mensen toch al niet hebben, nog meer de grond in geboord wordt? Hoe kan dit?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het essentiële verschil is dat op Maastricht Aachen Airport deze ruimte er al is. Dit mag gewoon al binnen de geluidsruimte. Dat is iets totaal anders dan wanneer je ergens een geluidsruimte gaat vergroten. Dit past gewoon binnen de afgesproken wettelijke contouren. Het feit dat er tot nog toe geen gebruik van is gemaakt, is iets anders dan dat het niet zou mogen.

De heer Laçin (SP):

Precies dit antwoord illustreert volgens mij de kloof tussen Den Haag en de bewoners. Dit is exact het antwoord waar het misgaat. Het kan passen binnen de bestaande geluidscontouren, maar wat doen we met de extra overlast die de mensen daar nu ervaren zonder hierover ook maar iets gezegd te kunnen hebben? Dat is de kloof die Den Haag zo ver af laat staan van de bewoners. De bewoners hebben niks te zeggen. Die krijgen zware vrachtluchten en het antwoord is: ja, het past binnen de bestaande contouren en er werd geen gebruik van gemaakt. Nee, precies dat zorgt voor de overlast die de mensen nu hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Met alle respect, die belangenafweging is in het verleden al gemaakt. In het verleden is de belangenafweging gemaakt dat deze geluidsruimte acceptabel is. Daarom zijn ze zo vastgesteld en daar wordt nu gebruik van gemaakt.

De voorzitter:

Dan gaat de Minister naar het voorlaatste blokje, duurzaamheid. Aan u het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij het blokje waarvan mevrouw Kröger zei dat ze wat vrolijker werd. Laten we hopen dat dat nu ook zo is. Nederland heeft zich natuurlijk ook gecommitteerd aan de klimaatdoelstellingen van het Parijsakkoord. Voor de luchtvaart is daarbij afgesproken dat die opgave mondiaal opgepakt zal worden. Ook de internationale luchtvaart zal dus zijn bijdrage moeten leveren. Dit kabinet heeft aangegeven zich te richten op verschillende maatregelen om de CO₂-uitstoot van het vliegverkeer te gaan verlagen. In ICAO-verband, waar Nederland in 2019 een eigen zetel in krijgt – wellicht kunnen we dan onze invloed nog wat vergroten – zullen we daar zeker op blijven aandringen. ICAO is inmiddels aan de slag met de invoering van een mondiaal systeem waar dan ook zo veel mogelijk landen vanaf het begin aan zouden moeten deelnemen. Het kabinet zet zich daarbij in voor een tijdige en effectieve start in 2021. Op dit moment valt alle vliegverkeer binnen Europa onder het EU ETS-systeem. Tijdens deze kabinetsperiode zal op Europees niveau begonnen worden met het bepalen van de manier waarop dit Europese emissiehandelssysteem op de luchtvaart zal worden toegepast na inwerkingtreding van het mondiale systeem vanaf 2020.

In het regeerakkoord hebben we verder aangegeven ons in te zetten voor Europese afspraken over belastingen en om te zien of een heffing op

lawaaige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Collega Wiebes heeft in het kader van het klimaatonderdeel van zijn ministerie uitdrukkelijk aangegeven zich daar in Europees verband voor te willen inzetten. Ik zal dat zelf natuurlijk ook doen, wanneer ik in de Transportraad of anderszins daarop kan aandringen. We hebben ook in het regeerakkoord opgeschreven dat we bij het uitblijven van voldoende resultaat een nationale vliegbelasting voorzien in 2021. Waar we ons kunnen inzetten om mogelijkheden te verkennen van doelheffing, om duurzame innovatie in de luchtvaart mee te kunnen subsidiëren, waar we biokerosinegebruik kunnen gaan bevorderen, zullen we dat zeker gaan doen. Door ons ministerie wordt daarop ingezet en wordt er ook gecompenseerd. Ik denk dat daar ook een belangrijke signaalwerking van uitgaat.

Er wordt binnen BioPort Holland met verschillende partijen in de keten ook gekeken hoe Nederland een voortrekkersrol kan vervullen in het stimuleren van het gebruik van duurzame biokerosine. Ons ministerie is in 2016 ook toegetreden tot het KLM Corporate BioFuel Programme. Dat programma stelt bedrijven in staat om vliegreizen te verduurzamen door ook te investeren in duurzame biokerosine. Het is mijn ambitie om de andere ministeries en bedrijven ertoe te bewegen om daaraan deel te nemen. Sinds deze week kan ik u melden dat bijvoorbeeld LVNL daaraan meedoet. Ik denk dat dit ook een goed effect is; een goed voorbeeld van een actief stimuleringsbeleid.

De heer Paternotte heeft specifiek aandacht gevraagd voor innovatie en elektrisch vliegen. Waar we stimulerend kunnen zijn, zullen we dat zeker ondersteunen. Je kunt ook nog denken aan een combinatie van hybride vliegen, zodat niet alles in één keer elektrisch hoeft. Ook bij de auto's hebben we die tussenvariant. Waar we mogelijkheden zien om stapjes in de goede richting te zetten, zullen we die zeker ook inzetten. Waar kunnen we in het kader van Research and Development links en rechts dingen ondersteunen? Binnen ons ministerie hebben we een innovatiepakket en zullen we kijken wat er mogelijk is, in samenspraak met het internationale bedrijfsleven en kennisinstituten. Ik wil de Kamer in de loop van dit jaar graag nader informeren over wat we hieraan kunnen doen.

Wat velen van u hebben gezegd en wat me ook zeer aan het hart gaat, is om toch vooral te kijken wat de alternatieven zijn voor vliegen op de kortere afstanden, waarbij de trein een rol kan spelen. Zoals u hebt gemerkt heeft mijn collega, Staatssecretaris Stientje van Veldhoven, dat enthousiast omarmd en is zij bezig om te kijken waar we in de verbinding Venlo-Düsseldorf, Heerlen-Aken, maar ook in de richting van Berlijn, slagen kunnen maken om te zorgen dat de trein ook een alternatief is. Overigens kunnen mensen bij de vergelijkingen dat de luchtvaart zo heel veel goedkoper is, nog weleens van een koude kermis thuiskomen, als je ziet wat zij uiteindelijk allemaal op moeten tellen voordat zij er zijn, maar dat is weer een heel ander verhaal. We staan er volledig achter om te stimuleren dat we de trein als alternatief kunnen inzetten. Daarover zijn we het eens.

Met de uitgangspunten «slim en duurzaam» wil ik dit onderwerp graag een goede plek geven in de Luchtvaartnota 2020–2040, de strategische visie op waar we met de luchtvaart in Nederland naartoe willen. Daarbij is een heel essentieel onderdeel dat we ook duurzame luchtvaart willen. Het is al aan de orde geweest: liefst ook met zo min mogelijk geluid. Ik denk dat ik op dit terrein ook heb geantwoord.

De voorzitter:

Dank u wel, Minister. Meneer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik sla even aan op die vliegtaks. Dat is natuurlijk een onding, dat hebben we in het verleden gezien, maar het is wel een afspraak die we in het regeerakkoord hebben staan. Dat is de derde afspraak in een heel rijtje. Ik

denk dat het van belang is dat we dat rijtje zorgvuldig aflopen, zeker als we duurzame groei willen realiseren. U zegt over biofuels dat uw ministerie en de LVNL dat doen. Ik denk dat het goed is als alle ministeries zich hierbij aansluiten, als dat kan. Ik hoor daar graag binnenkort wat over. Ik hoorde dat de Staatssecretaris van Financiën al een werkgroep heeft om een vliegtaks in te voeren en daarvoor voorbereidingen treft. Dat lijkt me op dit moment niet opportuun, ten eerste omdat ik vind dat je eerst moet kijken hoe de groei tot 2020 en daarna is, zodat je ook perspectief geeft aan de sector. Ten tweede omdat we daar slechte ervaringen mee hebben. Nog belangrijker is dat het misschien goed is om de sector te betrekken bij deze plannen. Bent u daartoe bereid? De sector doet al heel veel aan duurzaamheid. Ik denk dat een voorwaarde bij het invoeren van een vliegtaks is dat je deze ten gunste laat komen van duurzaamheid en dat het niet alleen maar 200 miljoen is omdat we toevallig een gat in de begroting hebben en iemand het raar vond dat een treinkaartje naar Groningen duurder is dan naar Barcelona.

Mijn vraag is, in het kort: hoe gaat u de sector betrekken bij de werkgroep die er dan is en houden we de volgorde aan die we hebben afgesproken in het regeerakkoord?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Natuurlijk staan wij aan de lat, samen met de Minister van EZK, om in het Europese en op het wereldtoneel te proberen hier beweging in te krijgen. Maar u weet ook dat je niet pas kunt beginnen als een dergelijk project in 2021 van start moet gaan. Op zich lijkt het mij toch verstandig dat de collega van Financiën er alvast over nadenkt, zodat hij het kan doen zodra dat aan de orde komt. Als u verder vragen hebt over hoe de sector daarbij betrokken wordt, dan is het ook aan de collega van Financiën om dat precies te gaan doen. Ik zal er in ieder geval wel bij betrokken willen zijn. Mocht dat aan de hand zijn, dan zal ik graag met hem van gedachten wisselen. Het kan natuurlijk niet zonder dat je de sector erbij betrekt, dat ben ik direct met u eens. In mijn portefeuille heb ik ook de vrachttaks, bij een andere vorm van vervoer. Daarbij heb ik uitdrukkelijk aangegeven dat ik dat met de sector wil bespreken, dus het lijkt mij logisch om dat ook bij een vliegtaks te doen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Wat betreft het draagvlak, bij de vrachtwagens zie je inderdaad dat er een bepaalde heffing komt die ten goede komt aan de sector. Dat zou hier ook mooi kunnen. Het bedrag is natuurlijk een stuk kleiner, maar als je dat ten gunste laat komen van het ontwikkelen van duurzame, alternatieve brandstof, dan weet de consument waarvoor hij die zoveel euro betaalt en dan haal je de verduurzaming daadwerkelijk uit dat geld. Als het in een grote pot gaat, zal dat op weinig draagvlak in de samenleving kunnen rekenen. Ik verzoek u wel om duidelijk de sector erbij te betrekken, als u dat doet, en om ervoor te zorgen dat de opbrengst ten gunste komt van de sector. Ik denk dat dit een goede ontwikkeling is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik neem kennis van de wensen van de heer Dijkstra. Ik ben het helemaal eens wat betreft het erbij betrekken van de sector. Wij gaan ons ervoor inzetten dat het niet nodig zal zijn, ook in die volgorde, maar mocht het allemaal niet lukken, dan is het in eerste instantie aan de collega van Financiën om dat proces goed te managen. U kunt overtuigd zijn van mijn inzet dat de sector erbij betrokken wordt, maar ik kan mij niet voorstellen dat hij dat zelf niet zou willen.

De heer Van Raan (PvdD):

We zijn aan het eind van het rondje duurzaamheid. Ik denk dat het heel verstandig is dat die belastingplannen alvast worden ingezet. Ik wil ook

wel een weddenschap aangaan met de heer Dijkstra dat dit gaat gebeuren en veel sneller dan hij denkt. Als ik die win, geef ik hem het biertje dat erop staat.

Over de duurzaamheid vraag ik mij nog wel iets af. De Minister zegt dat we nog over duurzaamheid gaan spreken, dat er nog een notitie over komt. Is zij zich ervan bewust dat een gegeven is dat de luchtvaart sneller groeit dan de wetenschap innoveert en dat de termijnen bij de doorlooptijd of de levensduur van vliegtuigen 20 of 30 jaar zijn? Ik probeer te checken of zij het heeft over een beetje rommelen in de marge van wat de komende vijf jaar nog gaat gebeuren, of over een heel grote innovatie, waarop mijn rechterbuurman hoopt, zodat het kan doorgroeien. Dat gaat niet gebeuren, de komende vijftien jaar. Hoe krijgen we die wetenschappelijke inzichten in de notitie die de Minister ons voor de zomer, zo meende ik te horen, over de innovatie in de luchtvaart gaat geven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uiteraard, als je zo'n notitie gaat opstellen, moet je daar wetenschappelijke inzichten bij betrekken, om te kijken wat wel of niet haalbaar is. U hebt ook de berichten gelezen over Norwegian Air, dat toch heel ambitieuze plannen heeft. Ik zie het ook zo dat je soms aangenaam verrast kunt worden. Het is net zoiets als gras wat groeit. Als je ernaar kijkt zie je het niet groeien, maar als je twee weken op vakantie bent geweest, dan schrik je van wat er staat als je terugkomt. Het is misschien een rare vergelijking, maar zo kan het misschien ook ineens meevallen.

De heer Van Raan (PvdD):

En je weet nooit hoeveel olifanten er dan op dat gras komen. Hoe moet ik het zeggen? Je gokt ermee of wij in de toekomst onder 1,5 graad blijven, als je toch blijft inzetten op die groei en die uitstoot. Nogmaals, de investeringen in de luchtvaart gaan over 30–40 jaar. De toestellen waar Noorwegen het over heeft, gaan pas vliegen op het moment dat we de Parijse doelstellingen al gehaald moeten hebben. Het heeft geen enkele zin om daar nu op te gokken. Als je dat wel doet, gok je bewust met je beschikbare koolstofbudget en met de opwarming van de planeet. Dat kan, dat kan een keuze zijn, als de Minister dat graag doet, maar ik vraag me echt af of de Minister zich daarvan bewust is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De Minister is zich ervan bewust, maar kijkt er iets anders tegenaan dan u dat doet. Kijk, ik vind dat we maximaal ambitieus moeten zijn en ons maximaal moeten inzetten op wat we voor elkaar kunnen krijgen, maar er zijn ook andere belangen en die moeten we ook afwegen. Ik heb geen toverstafje waarmee ik naar Schiphol kan lopen, zodat er morgen ineens allemaal elektrisch gevlogen kan worden; dat begrijp ik ook. Je moet realistische doelen stellen en dat gaan we met elkaar doen.

De voorzitter:

We gaan naar het laatste blokje: overig. Mogelijk kan de Minister in de turbostand, want anders komen we misschien in de problemen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hoe loopt het met het convenant over vliegen over conflictgebieden? De heer Paternotte heeft daarnaar gevraagd. Dat convenant, dat wordt voorgezeten door het Ministerie van JenV, is afgelopen jaar geëvalueerd. Alle betrokkenen waren van mening dat het goed loopt. Alle benodigde informatie wordt uitgewisseld tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappijen. Indien een van de partijen uit de werk- dan wel stuurgroep, die u ook allemaal heeft omschreven, van mening is dat er iets moet worden aangepast of verbeterd, dan is er alle ruimte voor om dat op te brengen, maar tot op heden is daar geen sprake van en functioneert het

dus con amore, volgens het voorzitterschap van JenV, want daar zijn wij dat nagegaan.

Wanneer komt de Luchtvaartnota? Ik heb al aangegeven dat ik de Kamer voor de zomer over die aanpak ga informeren.

Dan heeft de heer Laçin nog gevraagd naar de situatie van Ryanair en de race to the bottom. Kan de Minister garanderen dat zij daarnaar kijkt? Er zijn inderdaad brieven over naar de Kamer gestuurd. Het gaat mijn ministerie specifiek om de veiligheid en de collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid ziet toe op de arbeidsomstandigheden. In de brief die we aan u hebben gestuurd, was de beantwoording over het veiligheidsdeel van mij en de rest kwam van mijn collega, Staatssecretaris Van Ark, zoals u zult hebben gemerkt. Er zijn overigens geen aanwijzingen dat luchtvaartmaatschappijen het betalen van belastingen of sociale premies ontduiken of dat arbeidsvoorwaarden of -omstandigheden een negatief effect hebben op de luchtvaartveiligheid in Nederland.

Ook de heer Van Dijk had over de arbeidsvoorwaarden op Schiphol nog vragen gesteld. Ik dacht dat die antwoorden al weg waren, excuus daarvoor, maar dat komt doordat ik ze al wel afgetekend heb. Ze liggen nog bij dat andere ministerie, maar dat komt heel snel. Ik heb een beetje voor mijn beurt gesproken. U ontvangt ze zeer spoedig.

Is de veiligheid in het geding door het personeelsgebrek bij LVNL? De veiligheid op Schiphol is niet in het geding. LVNL en het Luchtverkeersleiders Gilde hebben naar aanleiding van de recente brandbrief aangegeven dat de veiligheid op Schiphol op dit moment niet in het geding is. Daarover zijn geen signalen bij het toezicht dat de ILT uitvoert. Ik heb al eerder gezegd dat de LVNL werkt aan een programma voor voldoende verkeersleiders, om de huidige krapte aan verkeersleiders weg te werken. Zij geven aan daarop goede vorderingen te maken. Dat was het blokje overig, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, Minister. Zijn er nog interrupties? Alleen meneer Van Dijk en meneer Bruins hebben er nog over; de rest heeft alles verspeeld. Dan gaan we vlug over naar de tweede termijn van de Kamer. Ik stel voor om het in één minuut, staccato, kort en puntig te doen. Anderhalve minuut dan. Er komt nog een VAO, dus we gaan naar de plenaire zaal. We moeten het nu echt kort houden, want de Minister moet ook daarop fatsoenlijk kunnen antwoorden. Anderhalve minuut.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook voor de beantwoording van de Minister. Ik ben blij met de toezegging dat de Minister de positie van vrachtluchten op Schiphol in het oog houdt. Ik ga er ook vanuit dat zij zich daarvoor hard zal maken in Europees verband. Ik heb in eerste termijn al een VAO aangekondigd. Noem het voortschrijdend inzicht, maar ik heb voor de rest weinig antwoorden gekregen waar ik gelukkig van ben geworden, dus ik handhaaf dat verzoek ook.

Ik wil nog één punt maken. De Minister gaf bij haar aantreden al aan dat zij er alles aan gaat doen om het vertrouwen in het ministerie te herstellen. Tot nu toe zie ik en concludeer ik dat juist het tegenovergestelde gebeurt. Ik wil er twee voorbeelden uitlichten. Het eerste is Lelystad, uiteraard. Een aantal partijen doen uitspraken in de media over uitstel, maar krabbelen hier terug en wijzen naar de Minister. De Minister geeft terecht aan dat zij hier niet zit om hen gerust te stellen, maar het zou goed zijn als de honderdduizenden mensen die thuiszitten en meekijken, wel gerustgesteld kunnen worden. In dat opzicht kan uitstel niet verkeerd zijn, in mijn beleving, want dat geeft ons tijd om goed te kijken naar wat er moet gebeuren, met de juiste informatie, en om de discussie goed te voeren. Doordenderen herstelt geen vertrouwen, maar schaadt dat verder.

Het tweede punt is Maastricht. In mijn interruptie heb ik al duidelijk aangegeven dat dit de wereld op z'n kop is, wat ons betreft. Er worden allerlei beslissingen genomen die binnen de contouren of binnen het besluit passen, maar de omwonenden en de ondernemers hebben niks te zeggen en kunnen pas gaan inspreken als het kwaad al is geschiedt.

De voorzitter:

Kunt u afronden, alstublieft? U bent over uw tijd heen.

De heer Laçin (SP):

Ik heb nog één punt over veiligheid, waar de Minister zojuist op inging, wat betreft Ryanair. Ik vroeg of het ministerie dit scherp op het netvlies heeft staan. Zij antwoordde dat de arbeidsomstandigheden onder Sociale Zaken vallen, maar de veiligheid van de luchtvaart valt wel degelijk onder deze Minister. Werknemers van Ryanair moeten het vertrouwen hebben dat zij misstanden aan kunnen kaarten. In andere landen worden invallen gedaan bij Ryanair en wordt duidelijk dat er sprake is van social dumping en pay to fly en dat soort constructies waarbij schijnzelfstandigheid aan de orde van de dag is. Dan is het naïef om te denken dat het in ons land niet gebeurt. Ik vraag de Minister om niet alleen op basis van gegevens van de Belastingdienst conclusies te trekken, maar in gesprek te gaan met het veld.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik zal proberen het snel te doen. Over Lelystad Airport stellen de antwoorden van de Minister mij absoluut niet gerust. Sinds 2009 waarschuwt de LVNL ervoor dat Lelystad geen geschikte locatie is. Een luchthaven zonder luchtruim, ieder mens snapt dat dat niet kan. Toch proberen we nu 45.000 vluchten in een overvol luchtruim te prakken. De Minister geeft toe dat zij geen idee heeft hoe het luchtruim er na de herindeling uitziet. Waar wordt dan mee gerekend in de MER? Met welke hoogtes wordt gerekend? Dat wil ik echt heel graag concreet hebben.

Ook teleurstellende antwoorden over Maastricht; een klap in het gezicht van de bewoners. Dit helpt absoluut niet in het herstellen van vertrouwen. Dan naar de positievere punten, zoals duurzaamheid in een slotallocatie. Ik zie uit naar een goed gesprek met de Kamer over hoe we duurzaamheid leidend gaan krijgen in een slotallocatie; niet alleen voor geluid, maar ook voor ultrafijnstof en CO₂. Ik denk wel dat dit moet in de context van een cap waarbij je iets te kiezen krijgt. Wat is er misgegaan in de afgelopen jaren? Dat er ruimte was en dat Schiphol vol is gelopen met prijsvechters. Ik denk dat het echt naïef is, en dat wil ik ook tegen alle collega's zeggen, om te denken dat de luchtvaart verder kan groeien met de 6% waar we nu op zitten en toch binnen de grenzen van het klimaat, van de mens en van de omgeving kan blijven. Die discussie ligt er nog.

Ten slotte heeft de Minister één heel specifieke vraag niet beantwoord, namelijk of de luchtvaartsector onderdeel kan worden van de mobiliteits-tafel van het nieuwe klimaatakkoord. Kunt u hierover in gesprek met uw collega-minister? Wij zouden heel graag zien dat de scenario's met een modal shift voor de trein op de korte afstand expliciet onderdeel worden van de Luchtvaartnota.

De voorzitter:

Meneer Amhaouch, alstublieft.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Luchtvaart brengt ons Nederlanders welvaart en welzijn. In de toekomst zal het aantal verbindingen met de wereld niet verkleinen, maar alleen maar toenemen. Daarom is het goed dat we over duurzaamheid en innovatie gaan praten; hoe we dat kunnen gaan doen naar de toekomst toe. Het is ook belangrijk dat wij oor en oog hebben voor de mensen die in de buurt wonen. Daarom heb ik ook gezegd dat het Nederlands is om compromissen te sluiten en te polderen. Dat moet in stand worden gehouden, maar wel op een nieuwe manier. De Minister heeft daarover toezeggingen gedaan.

We moeten niet voorbijgaan aan de mensen, want anders heeft de luchtvaart geen toekomst. Veel belangrijker vind ik dat de Minister ons als Kamer meeneemt in het herindelingsproces. Wij gaan het samen spannend maken. Er is een gezonde spanning tussen kabinet en Kamer, want als volksvertegenwoordigers moeten wij de Minister controleren, om het eindresultaat positief te laten zijn. Ik vraag een toezegging van de Minister of zij ons minimaal twee keer per jaar kan informeren, via een brief of een rapportage, om ons daarin mee te nemen.

Dan mijn laatste punt. Ik weet niet of de Minister ons kan informeren of er al zicht is op een nieuwe CEO voor Schiphol. Dat loopt al een tijdje. Er is gezegd dat het in het eerste kwartaal komt. Als iemand al zijn vertrek aankondigt, heb ik zoiets van: gaat dat dan wel goed? Schiphol is een belangrijke mainport, met grote projecten. Of er zijn te veel gegadigden en we kunnen niet kiezen, of niemand wil het doen. Misschien dat de Minister het antwoord heeft.

De **voorzitter**:

Meneer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik wil de Minister van harte bedanken voor de antwoorden die ze gegeven heeft. Ik begrijp wel dat een paar antwoorden naar voren in de tijd wijzen, dus ik kijk halsreikend uit naar alle informatie die we nog krijgen, om in februari het debat te voeren, zodat we precies weten waar we over praten en waar we dan een besluit over zullen moeten nemen. Tussen neus en lippen door stel ik nog een vraag over Eijsden. Om tijd te besparen kan ik mij ook voorstellen dat het antwoord via een brief komt, maar als het nu kan zou dat mooi zijn. Hoe is de stem van omwonenden bij vliegveld Luik georganiseerd?

Ik ben heel benieuwd naar de komende luchtvaartvisie, omdat het voor ons land buitengewoon belangrijk is hoe we alle belangen in evenwicht krijgen. Verder heb ik geen nadere vragen, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Luchtvaart is actueel. Het is een hot onderwerp, en terecht, want er gebeurt veel. Dan kun je een paar dingen doen. Je kunt allemaal roepen dat het niet deugt, dat het slecht is, dat de Minister het slecht doet. Ik vind dat de Minister het goed doet. Na het debat van 19 december heeft zij de tijd genomen om het zorgvuldig te doen, want dat gaat boven snelheid. Mensen praten mee op het ministerie en zijn er diverse keren geweest. Zij weten meer van de routes dan wij allemaal samen, ongeveer. Het komt pas als het zeker is; zorgvuldigheid boven snelheid. Ook de uitspraak vandaag over de randvoorwaarde, dat 10.000 echt het maximum is, is heel goed, denk ik.

Van de zomer komen wij te spreken over de roze olifant in de Kamer; wat doen wij met de limiet voor Schiphol richting 2020 en daarna? Ik denk dat het goed is om dat te doen als we al die informatie hebben; de MER

Schiphol en het advies van de NLR en als we weten hoe het verdergaat met Lelystad, want anders is het een selffulfilling prophecy. Het belang van Lelystad is nu groter dan ooit, juist omdat Schiphol tegen zijn capaciteit aanloopt.

Ik ben blij dat er wat woorden waren over Cargo, maar er moet echt een structurele oplossing komen. We zijn deels aandeelhouder van Schiphol en KLM. Ik wil graag weten hoe dat gaat in de markt en ik ben benieuwd naar de contacten bij biedingen op Alitalia en dergelijke. Ik wil zelf meer weten over selectiviteit en slottoewijzing. Ik denk dat ik via de PV, de procedurevergadering, een verzoek ga doen om een soort briefing, zodat we allemaal op hetzelfde niveau zitten. Ik zou ook graag wat meer informatie willen hebben van het ministerie over de Luchtvaartnota en welke keuzes daar zo meteen in te maken zijn. Als daar bij meer collega's behoefte aan is, kunnen we de volgende keer met meer inhoud over die slottoewijzingen en dergelijke discussiëren. Dank u wel.

De voorzitter:

Ook dank dat u even de afkorting toelichtte. Dat is fijn voor de mensen thuis, want die weten vaak niet waar die afkortingen voor staan. Meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Wij begonnen onze termijn met vertrouwen. Ik had echt gehoopt dat het vertrouwen door de uitspraken misschien weer wat zou toenemen, maar ik denk oprecht dat dit niet gebeurd is. Ik nodig de honderdduizenden burgers die kijken, uit om dat tegen te spreken als dat niet het geval is, want ik zou er graag naast zitten, maar ik denk het niet. Ik denk dat het bij al die lokale vliegvelden procedureel wel goed zit, maar dat men bij de uitwerking en de onderliggende feiten de plank volledig mislaat, als het gaat om het terugwinnen van vertrouwen.

Dan over de suggesties die ik beloofd had. Is de Minister bereid om te onderzoeken of de verwachte CO₂-uitstoot onderdeel kan worden van milieueffectrapportages? Dat zou nieuw zijn. Dat gaan we nog toelichten in het VAO. Is de Minister bereid te onderzoeken of een carbon budget kan worden ingesteld voor de luchtvaart? Ik hoor de VVD zeggen dat het een gemiste kans is dat Parijs de luchtvaart niet heeft meegenomen. Niets let ons om dat wel te doen in de verplichtingen die we zelf aangaan, dus daar zullen we ook het nodige over zeggen. Is de Minister bereid om luchtvaartmaatschappijen te verplichten tot transparantie over de CO₂-uitstoot, zodat mensen op een vliegticket kunnen zien hoeveel uitstoot er is ten opzichte van auto of trein?

Een ander punt is dat ik heel graag een brief wil over het personeelstekort bij Dutch Mil. Ze gaan gezamenlijk het luchtruim managen. Vooropstaat de veiligheid in het luchtruim en die valt onder de Minister. We moeten echt inzicht hebben in het militaire stuk, want Dutch Mil geeft zelf toe dat er een gebrek aan personeel is en dat er fouten zijn gemaakt. Graag een toezegging dat dit geadresseerd wordt. Dank u wel.

De voorzitter:

Het woord is aan het lid Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, voorzitter. Er zijn ontzettend veel onderwerpen langsgekomen bij dit verzamel-AO. Het is mooi om te zien dat elke partij bezig is met ideeën en oplossingen om in de toekomst de luchtvaart schoner en stiller te maken en te zorgen dat we de uitdagingen door klimaatverandering aangaan, waarin de luchtvaart een rol speelt. Je hoeft maar acht jaar terug in de tijd te gaan. Toen waren er nog Kamerleden, ook van heel belangrijke partijen, die zeiden: het KNMI is klimaatpartijdig; dat moeten we

afschaffen. Nu blijft dat beperkt tot Thierry Baudet die dat zegt over een weerman. Ik vind dat winst.

Ik wil nog een paar punten maken, allereerst over de milieueffectrapportage Schiphol. De Minister zei terecht dat daar het vergrootglas op ligt en dat het heel belangrijk is dat daarbij de feiten en de balans op orde zijn. Ik wil daarop doorvragen. Betekent dit ook dat we, net als we nu bij Lelystad Airport doen, alle invoergegevens en aannames die achter dat milieueffectrapport liggen, openbaar maken, zodat iedere betrokkene of belangstellende eerlijk kan meekijken?

Dan het convenant vliegen over conflictgebieden. Ik vond het antwoord van de Minister daarover te summier. Wij maken ons zorgen over dat convenant, zorgen die we niet terugzien in de evaluatie. Dat is zo vanwege de ingewikkelde structuur, met de stuurgroep en de expertgroep. De stuurgroep houdt toezicht op de expertgroep, maar bestaat eigenlijk uit dezelfde partijen, behalve dan de verkeersvliegers. Ik wil dus een concrete vraag stellen aan de Minister. Neem bijvoorbeeld de coup in Turkije van anderhalf jaar geleden, die plaatsvond tijdens een nacht en 's avonds op gang kwam. Op welk moment kwam toen de expertgroep bij elkaar, en was dat op initiatief van de overheid of van de luchtvaartmaatschappijen? Dit soort dingen spelen ook bijvoorbeeld nu Turkije operaties in Noord-Syrië aan het uitvoeren is. Ik zou daarop graag wat meer antwoorden van de Minister krijgen, en willen weten of ze het gevoel heeft dat ze nu de regie heeft.

De voorzitter:

Tot slot de heer Van Dijk, PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. Dit is een belangrijk debat, en het is niet laatste debat over de luchtvaart en de toekomst daarvan. We zullen daar de komende maanden vaker over gaan praten, niet alleen over Lelystad, maar ook over hoe we de komende decennia ons op een veilige en duurzame manier gaan verplaatsen. De verplaatsing via vliegtuigen is van ongelofelijk belang voor de economie en voor ons als mens, maar ik ben blij dat de Minister zegt dat het moet samenhangen met een duurzaam, ook internationaal ov. Ik ben ervan overtuigd dat we met een goed ov een goed alternatief in handen hebben voor al die korte vluchten. Er moet ook nog wel wat gebeuren als het gaat om de prijzen en, met name, de internationale aansluitingen, maar ik ben blij met die opstelling van de Minister.

Tot slot over Schiphol. Ik kwam daar in mijn eerste termijn heel kort, op het laatste moment, op terug. Wij zijn een van de belangrijkste aandeelhouders van Schiphol, net als de gemeente Amsterdam dat is. Schiphol is een economisch uithangbord, maar zou ook een sociaal uithangbord moeten zijn. Wat hebben wij in handen om ervoor te zorgen dat er op Schiphol veilig en tegen goede arbeidsvoorwaarden wordt gewerkt, en dat niet allerlei maatschappijen over de rug van werknemers geld verdienen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Dijk. De Minister kan in één keer antwoorden. Ik stel voor dat de Kamerleden allemaal één interruptie krijgen. Dus wacht even rustig en overleg goed, want u krijgt nog maar één interruptie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De SP gaf aan dat het vertrouwen nog niet is teruggewonnen. Dat had ik ook niet verwacht, want meerderen van u hebben aangegeven dat het te paard gaat en te voet komt. Daar zal dus tijd voor nodig zijn. Als ik nu op dingen vooruit zou lopen en uitspraken

zou gaan doen terwijl ik nog niet weet of de feiten op orde zijn, dan denk ik dat ik daar juist het vertrouwen echt mee zou schaden. Ik neem dus de tijd die nodig is om tot een zorgvuldige afweging te komen. U geeft aan dat zorgvuldigheid boven snelheid moet gaan. Dat wil ik ook in dit verband toepassen.

Mevrouw Kröger geeft aan dat ik nog geen idee heb hoe de luchtvaart er straks na de herindeling uit gaat zien. Dat is wel een beetje gechargeerd. Ik heb aangegeven dat niemand nog precies kan weten hoe de herindeling eruitziet, want anders hoef je het hele proces niet te doen en kun je die zo op een achternamiddag even tekenen. Zo simpel is het dus niet, maar het is ook niet zo dat we geen flauw idee hebben hoe die vluchten zullen gaan lopen.

U hebt ook gevraagd of de luchtvaartsector in het klimaatakkoord zou kunnen worden meegenomen. Mijn collega Wiebes gaat over dat klimaatakkoord. Ik ben bereid om hem de vraag voor te leggen of hij daar kansen toe ziet.

De heer Van Dijk en mevrouw Kröger hadden het over de modal shift. Ik denk niet dat de Luchtvaartnota de goede plek is om mee te nemen wat we met de treinen gaan doen. Ik denk dat het vooral moet landen in de ov-portefeuille zelf en in de omschakeling die we maken naar het mobiliteitsfonds, waarmee we nu juist gaan loskomen van de individuele sectoren. U kunt ervan overtuigd zijn dat zowel de Staatssecretaris als ik echt wil kijken waar de trein aanvullend kan zijn. We willen de modal shift die nodig is voor de modal shift van harte ondersteunen, maar de Luchtvaartnota is echt voor de luchtvaart. Er kan misschien best een stukje aan gewijd worden, maar om het hele verhaal over internationale treinen in de Luchtvaartnota op te nemen, vind ik wat te ver gaan. Maar we zullen heus wel een koppeling aangeven, als dat uw bedoeling is. Het CDA vraagt of we nog twee keer per jaar kunnen...

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er was een openstaande vraag over met welke hoogtes er in de MER gerekend kan worden, maar dat kan ik ook schriftelijk vernemen, kan ik me zo voorstellen. We zouden het in ieder geval graag vernemen.

De bedoeling van mijn vraag over de modal shift was vooral of er voor de toekomst van de luchtvaart, waarover de Luchtvaartnota gaat, expliciet de vervangbaarheid van luchtvaart door trein op de korte afstanden wordt meegenomen, dus als een onderdeel van het uitdenken van de verschillende scenario's.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan hebben we elkaar in ieder geval op een punt gevonden vanavond, want daar heb ik geen bezwaar tegen. Het ging mij er alleen maar even om dat er niet een heel plan van aanpak voor de internationale treinen in komt te staan. Dat hoort echt bij de Staatssecretaris. Maar dat we de wisselwerking in beeld brengen, lijkt me een goede zaak.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik denk dat het echt van belang is om die combinatie te maken. Ik wil nog een suggestie doen. Het is niet de portefeuille van de Minister, maar vooral de gebruiksvriendelijkheid zou je, los van de tariefstelling, er ook bij moeten betrekken. Binnen vijf minuten heb ik een vlucht geboekt naar een plek ergens in Duitsland, maar ga dat eens met het internationaal treinvervoer doen: dat is een stuk ingewikkelder. Het moet dus toegankelijk en betaalbaar zijn, maar ook heel makkelijk te hanteren, net zoals we nu al binnen vijf minuten een vliegticket kunnen boeken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik geloof dat de Staatssecretaris dat echt wel op het netvlies heeft, maar ik zal het graag nog een keer aan haar overbrengen.

De heer Amhaouch heeft gevraagd of we twee keer per jaar willen rapporteren. Dat wil ik graag toezeggen. Het lijkt me verstandig om dat te doen.

Er is ook gevraagd naar de CEO van Schiphol, door meerderen van u. De taakverdeling is als volgt. Het aandeelhouderschap ligt bij de Minister van Financiën, dus dit soort vragen had u eigenlijk moeten stellen bij het algemeen overleg Staatsdeelnemingen, dat onlangs is geweest. Ik kan de wens doorgeven aan collega Hoekstra dat ik snel een heel goede CEO wil, maar die procedure gaat buiten mij om. Die vraag moet u dus aan collega Hoekstra stellen.

De PvdA heeft meer inhoudelijk naar het aandeelhouderschap gevraagd: wat mag je verwachten? De aandeelhouder keurt de strategie van een bedrijf goed, dus ook de vragen over het vanuit het aandeelhouderschap beïnvloeden van de strategie van Schiphol horen eigenlijk thuis bij de Minister van Financiën in een algemeen overleg Staatsdeelnemingen of anderszins.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als de Minister dit door wil geleiden naar de Minister van Financiën, dan zal ik dat ook doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zal ik graag aan hem overbrengen, ja. Ik zei dit overigens ook naar aanleiding van hetgeen de woordvoerder van de VVD zei over de markt. Daarvoor geldt ook dat de collega van Financiën erover gaat.

Er is nog een keer gevraagd naar Eijsden. Enkele jaren geleden is vanwege een veiligheidsprobleem voor het vliegen op Maastricht Airport een stukje luchtruim met België uitgeruild. Dat was en is nog steeds nodig, om te zorgen dat er als gevolg hiervan niet meer over Eijsden wordt gevlogen dan voorheen. Daar zijn met de Belgische overheid en Belgocontrol afspraken over gemaakt. Die hebben al tot aanzienlijke verbetering geleid. Wij monitoren de effecten voortdurend en betrekken ook de gemeente Eijsden daarbij. Uw Kamer is daarover steeds geïnformeerd. Om de effecten nog verder te beperken, maak ik in 2018 verdere afspraken met België, maar ik blijf uiteraard van die medewerking afhankelijk. Dat is het antwoord daarop.

Verder zegt de heer Van Raan dat het vertrouwen nog niet terug is. Ik heb al aangegeven dat ik niet had verwacht dat dit in een paar weken het geval zou kunnen zijn.

Mevrouw Kröger vroeg net nog naar de aanvliegroutes en de gegevens daarvan. Dat is nou juist een onderdeel van de informatie die in februari bekend gaat worden, dus daar kom ik dan op terug. Eerder kan ik die nog niet geven.

D66 vraagt...

De **voorzitter**:

Sorry, er is een interruptie van de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik weet zeker dat de Minister nog wel terugkomt op de duurzaamheids-suggesties die we gedaan hebben, dus ik gebruik mijn interruptie toch voor het vertrouwen. Ze zegt dat ze nog niet had verwacht dat het terug zou zijn. Dat hadden wij ook niet verwacht. Het is ook raar om dat te verwachten. Ik wil het punt markeren of de Minister zich realiseert dat het op dit moment helemaal niet gaat om het terughalen, maar dat u achteruit boert.

De voorzitter:

Ik boer niet achteruit. U bedoelt de Minister.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter: dat het vertrouwen in de Minister achteruit boert. Is ze zich daarvan bewust? Ik vraag me af of dat het geval is en dat vind ik heel jammer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat het moeilijk is om objectief vast te stellen of dat het geval is. Dat zullen we gaan ondervinden. Ik doe mijn uiterste best om alles zo zorgvuldig mogelijk te doen en om iedereen overal bij te betrekken. Uw collega Paternotte heeft een motie ingediend om weer de bewoners en nog een onafhankelijke deskundige erbij te betrekken enzovoort. Ik ga zelf ook met mensen in gesprek. Ik ga nog langs de gemeenten. Ik doe er dus alles aan. Maar ja, ik zal inderdaad moeten afwachten of we het terugkrijgen, en op welk moment dat dan zal zijn.

Dan blijf ik nog even bij de heer Van Raan over het carbon budget. Ik zal even met collega Wiebes moeten bespreken of hij er mogelijkheden voor ziet, omdat het binnen het hele klimaatakkoord zal moeten passen. Ik wil het volgende onderstrepen. Waar de suggestie wordt gewekt dat de veiligheid in het geding is: dat is niet het geval. We komen binnenkort denk ik ook nog wel te spreken over het OVV-rapport over veiligheid. De OVV zegt ook dat de veiligheid niet in het geding is. Dat zegt LVNL ook, en daar houd ik aan vast.

De voorzitter:

U heeft geen interruptie meer.

De heer Van Raan (PvdD):

Maar dit zie ik toch wel als een vorm van uitlokking. Het klopt dat de OVV zegt dat die niet in het geding is, maar dat was bij een aantal vliegbewegingen dat al ver overschreden is... Ja, zeker weten!

De voorzitter:

Dit is echt een heel ander verhaal. We gaan het hier voor vandaag even bij laten. Minister, gaat u verder met het beantwoorden van de vragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb geen enkele aanwijzing dat de OVV of LVNL op die uitspraak is teruggekomen.

D66 heeft nog gevraagd of ik bereid ben om het met de MER Schiphol op dezelfde manier te doen als nu met Lelystad. Het antwoord daarop is ja. Ook die gegevens willen we volledig transparant maken, zodat iedereen alles kan narekenen en bekijken, om te werken aan meer vertrouwen en te zorgen dat het allemaal klopt en goed gaat.

Dan nog over de conflictgebieden. U overvraagt me wanneer u in het geval van Turkije vraagt wanneer die commissie bijeenkwam. Ik denk dat iedereen begrijpt dat ik dat niet paraat heb. Voor mij is relevant dat JenV, dat het voorzitterschap heeft, zegt dat het naar tevredenheid functioneert en dat alle partijen die aan tafel zitten dat ook vinden. Dat is voor mij dan ook voldoende. 24 uur per dag wordt informatie uitgewisseld, is wat wij begrepen hebben.

De voorzitter:

Er zijn nog interrupties.

De heer Paternotte (D66):

Ik begrijp dat de Minister zegt dat ik haar overvraag. Voor ons is dit natuurlijk belangrijk, juist omdat u en anderen ook zeggen dat veiligheid

het allerbelangrijkste is en de MH17-ramp vers in ons geheugen ligt. We hadden vooraf de vraag: wat verandert dit convenant nou eigenlijk? Gaan we niet gewoon door op de oude weg? Daarbij wordt oude informatie wel uitgewisseld, maar gaat dat wel snel genoeg? Wat is er nu concreet veranderd? Ik begrijp dat u zegt dat u geen antwoord kunt geven op die vraag, maar dit is voor ons een belangrijk punt en een grote zorg.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, waar ik geen antwoord op kan geven is de vraag: hoe laat werd wie geïnformeerd toen dat zich boven Turkije afspeelde? Op die concrete vraag heb ik nu geen antwoord. Voor mij is het belangrijk dat alle partijen aan die tafel het erover eens zijn dat ze nu 24 uur per dag de juiste informatie uitwisselen en dat de samenwerking dus goed loopt. Daar moet ik dan ook op vertrouwen. Als dat vanuit JenV, vanuit het voorzitterschap, de boodschap is, als ze zelf aangeven dat het goed loopt, dan zie ik geen aanleiding om per geval te gaan navragen of iedereen toen wel op de hoogte was.

De voorzitter:

Mijn excuses, meneer Paternotte. U was nog niet klaar met uw vraag. U mag hem dus even volledig stellen.

De heer Paternotte (D66):

Ja, ik werd geïnterrupteerd door de Minister. Mijn vraag is de volgende. Ik begrijp dat u op de concrete vraag over de casus Turkije geen antwoord kunt geven, maar kunt u voor ons inzichtelijk maken wat er nu concreet veranderd is in de praktijk ten opzichte van de manier waarop de informatie-uitwisseling voor de zomer van 2014 ging?

De voorzitter:

Ik kan niks inzichtelijk maken. Je moet de vragen altijd stellen aan de Minister. U stelt uw vragen altijd aan mij.

De heer Paternotte (D66):

Dat vraag ik aan de Minister via u, mijnheer de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Paternotte.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Omdat de collega van JenV hier in de lead is, wil ik met hem weleens overleggen over de vraag wat we kunnen doen om daar meer duidelijkheid over te geven. Maar ik kan hier natuurlijk niet voor hem op gaan antwoorden. Als u ermee kunt leven dat ik hierover met mijn collega van JenV in overleg ga en de uitkomst daarvan aan u laat weten, dan denk ik dat dat het beste is wat ik kan bieden op dit moment.

De voorzitter:

Dank aan de Minister. Meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik wil allereerst de opmerking van collega Van Raan onderstrepen. De manier waarop het ministerie nu te werk gaat, schaadt het vertrouwen alleen maar meer, laat staan dat het zo het vertrouwen terugwint. Dat geldt vooral voor Maastricht. Ook hebben een aantal partijen in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen een aantal uitspraken gedaan over Lelystad, en krabbelen die hier vervolgens toch terug. Dat vergroot het vertrouwen in de politiek ook niet. Waar ik geen antwoord op heb gehad is mijn laatste opmerking over de sociale veiligheid. Ik wil er zeker van zijn dat de veiligheid in de luchtvaart prioriteit nummer één is.

Daarom wil ik de Minister vragen om te reageren op de concrete vraag of er op het ministerie continu aandacht is voor schijnzelfstandigheid en pay-to-fly, en of daar ook genoeg inzet op is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik deel het belang dat de heer Laçin schetst volledig, maar de Inspectie SZW handhaaft natuurlijk vooral op schijnconstructies en dat soort zaken, die echt met arbeidsomstandigheden te maken hebben. Wij staan aan de lat voor de veiligheid. Daar ziet de ILT op toe. Er ligt ook een OVV-rapport waarin allerlei veiligheidsaspecten aan de orde komen. We zitten er dus bovenop om dat te garanderen. Maar uw betoog spitst zich vooral toe op de socialezekerheidswetgeving. Ik denk dat u daar mogelijk wat meer inzicht in krijgt als u de brief van mij en mijn collega van SZW ontvangt.

De voorzitter:

Dank aan de Minister. Er zijn wat toezeggingen gedaan. Ik zal ze gaan voorlezen. Ik vraag iedereen om even goed mee te luisteren of ze goed geformuleerd zijn.

- De Kamer zal twee keer per jaar worden geïnformeerd over de herindeling van het luchtruim.
- Zodra er meer duidelijkheid is over de verkeersverdelingsregel, zal de Kamer worden geïnformeerd. De Minister zal hierbij ingaan op het proces en het tijdpad hiervan.
- De Luchtvaartnota 2020–2040 komt in 2019 naar de Kamer.
- Naar verwachting komt de MER (milieueffectrapportage) Schiphol voor de zomer naar de Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

«Naar verwachting» klinkt natuurlijk een beetje gek, maar ik ben natuurlijk in eerste instantie afhankelijk van wanneer Schiphol het aanlevert. Als het op tijd wordt aangeleverd, komt het ook op tijd naar u.

De voorzitter:

Maar de Minister is altijd de baas. Ik hoor instemmende geluiden van de Kamerleden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, maar ook daar geldt: als ik een stuk krijg dat nog niet goed is, dan schieten we er ook niks mee op. Ik moet ervan overtuigd zijn, en zijzelf natuurlijk ook, dat alles tot drie cijfers achter de komma in orde is.

De voorzitter:

We gaan er in ieder geval van uit dat het voor de zomer naar de Kamer komt.

- De Kamer zal worden geïnformeerd over de stappen in het proces rond de luchthavens Eindhoven en Rotterdam. De Minister komt nog terug op de vraag wanneer het onderzoek naar flankerende hinderbeperkende maatregelen voor Eindhoven Airport beschikbaar komt.
- De Kamer zal in de loop van 2018 worden geïnformeerd over de ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming van de luchtvaartsector.
- De Minister zal haar collega van Justitie en Veiligheid vragen naar de toegevoegde waarde van het convenant vliegen over conflictgebieden en de Kamer hierover informeren.

Bij deze laatste toezegging staat geen tijdpad. Ik weet niet of daar nog iets over gezegd kan worden. De Kamerleden hebben altijd graag een deadline.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik daar dan van zeggen dat of ik of de Minister van JenV daar zelf over informeert. Het zou ook een beetje raar zijn als hij zegt dat hij daar de Kamer over gaat informeren en dat ik dat dan naar me toe trek. Een van ons tweeën zal u informeren, of ik of de Minister van JenV.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik meen dat de Minister ook zei dat ze het carbon budget en luchtvaart zou doorgeleiden naar de heer Wiebes en dat daar wellicht een reactie op zou komen. Maar misschien heb ik het verkeerd gehoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die zou ik eigenlijk samen met de toezegging aan mevrouw Kröger willen meenemen. Ik wil met collega Wiebes bespreken hoe hij staat tegenover de luchtvaart en het carbon budget. Dat kan ik hem voorleggen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik wil twee dingen vragen. Het eerste is of de Minister ook contact kan opnemen met de Staatssecretaris van Financiën om de sector te betrekken bij de uitwerking van de vliegtaks. De andere vraag is of u de Minister van Financiën wilt informeren dat deze commissie waarschijnlijk behoefte heeft aan briefings over aandeelhouderschap van Schiphol en KLM, en de stand van zaken als het gaat om biedingen. Want nogmaals, de luchtvaart zoals we die nu hebben is prachtig, maar die is niet vanzelfsprekend. We moeten dus ook daar een vinger aan de pols houden. Vorige week was er een AO Staatsdeelnemingen. Daar is dit amper aan de orde geweest. De belangen zijn zo groot, dat ik vind dat we ook in deze commissie verstand van zaken moeten hebben als het gaat om: wat hebben we voor aandelen, wat is dat precies, hebben we daar een gouden aandeel bij, en dat soort dingen. We moeten weten waarover het gaat, want het gaat over veel meer dan dit. Het gaat ook over de manier waarop de beveiligingskosten geregeld zijn, over het afkomen van het dividend en dergelijke. Daar moeten we echt over komen te spreken, met u of met de Minister van Financiën.

De voorzitter:

Ik ga helemaal nergens over spreken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, dat klopt. U zit al langer op het luchtvaartdossier, dus u weet het allemaal. Maar dit is ook essentieel.

De voorzitter:

De toezegging is alleen dat er een brief naar de Kamer komt. Dat wordt genoteerd, de rest niet; dat u dat weet, voor alle duidelijkheid.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, als ik daarop in mag gaan. Ik breng natuurlijk graag allerlei boodschappen over aan mijn collega van Financiën. Maar dat het weinig aan de orde is geweest bij het algemeen overleg Staatsdeelnemingen, kunt u natuurlijk ook bespreken met uw collega's die daar het woord hebben gevoerd. U kunt als commissie de Minister van Financiën natuurlijk ook gewoon vragen om uitleg te komen geven of technische briefings vanuit het ministerie te laten verzorgen over wat er allemaal speelt bij de staatsdeelnemingen die onder deze commissie vallen. Maar ik ben graag bereid om er ook vast iets over te melden aan mijn collega.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou graag nog een tijdpad krijgen. Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden om de luchtvaartsector bij de mobiliteits-tafel in het klimaatakkoord te betrekken? Wanneer krijgen we daar een reactie op?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat kan ik echt nog niet zeggen. Ik heb aangegeven dat ik bereid ben om er eens met collega Wiebes over te praten of hij dat überhaupt ziet zitten. Ik zou een beetje heel erg enorm ver voor de troepen uitlopen als ik daar een tijdpad aan zou koppelen. Dat ga ik dus ook niet doen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan had nog een nabrander.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat klopt. Er is nog gesproken over een gezamenlijke brief met informatie over Dutch Mil. In onze bijdrage hebben we het ondermaats presteren geadresseerd. Dutch Mil – de militaire luchtverkeersleiding, voor de kijkers thuis – geeft ook zelf toe dat daar hiaten zitten. Net zo goed als bij de civiele...

De **voorzitter**:

Volgens mij ligt dat meer bij Defensie, als ik het goed heb.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, dat zei de Minister ook.

De **voorzitter**:

Ja, maar dan moeten we er nu niet meer over gaan beginnen.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Nee, maar goed, we hebben er wel naar gevraagd. Het gaat om de totale luchtveiligheid, en daar gaat de Minister over.

De **voorzitter**:

Maar toch meen ik dat de Minister heeft gezegd dat dat soort zaken echt bij de Minister en de Staatssecretaris van Defensie ligt, en dat we dat ook gewoon zo zuiver moeten houden.

De heer **Paternotte** (D66):

De Minister deed terecht de oproep aan ons om te praten met onze collega's die over de staatsdeelnemingen gaan. Bij D66 ben ik dat zelf. Ik heb gisteren toevallig ook met mijn collega van de VVD in die commissie erover gesproken dat we dit onderwerp daar beter op de agenda moeten gaan krijgen. Ik denk dus dat dat een terechte oproep is van de heer Dijkstra. Daar ga ik dus mee aan de slag.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, even een dubbelcheck. U noemde de toezegging dat de Luchtvaartnota in 2019 opgeleverd zou worden. Ik meen dat dat eerder zou zijn. Ik heb in elk geval de toezegging gehoord dat wij alles klaar hebben, zodat wij per 1 januari 2020 kunnen gaan schakelen, in lijn met de 50/50-regel en de Luchtvaartnota. Past dat in het tijdsbestek?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik luister ook goed naar de toezeggingen. Ik hoorde: hij komt in 2019, maar dan moet hij ook klaar zijn. Daar mogen dus geen misverstanden over bestaan. Het is een nota 2020–2040; dan moet hij in 2020 ook van

start kunnen gaan. U zult er dus al eerder van horen, maar hij moet in 2019 opgeleverd worden.

De voorzitter:

We gaan nu langzamerhand afronden. Er volgt ook nog een VAO, met de heer Laçin als eerste spreker. Ik dank de mensen thuis en de mensen op de publieke tribune. Dank u dat u zo netjes bent gebleven. Ik dank de Minister en haar gevolg. Ik wens de Minister namens de Kamercommissie trouwens ook veel beterschap. En ik dank de Kamerleden. Ik wens u allen een behouden thuiskomst, een gezegende maaltijd en een liefdevolle nacht toe.

Sluiting 16.55 uur.