

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat inzake de Reactie op verzoek commissie om een schriftelijke toelichting over voorhang van de verkeersverdelingsregel (VVR) en het betrekken van het RIVM en de Commissie voor de m.e.r. bij de reactie op het SATL-rapport (Kamerstuk 31 936, nr. 715) en de Verkeersverdelingsregel Schiphol – Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 492).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	2
GroenLinks-fractie	3
SP-fractie	5
Partij voor de Dieren-fractie	6
ChristenUnie-fractie	9

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Minister over de voorhang Verkeersverdelingsregel Lelystad Airport en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van het besluit van de Minister om de Verkeersverdelingsregel Lelystad Airport niet in voorhang aan te bieden zoals aan de Kamer meerdere malen mondeling en schriftelijk is toegezegd.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister waarin zij aangeeft geen voorhangprocedure met betrekking tot de Verkeersverdelingsregels voor Lelystad Airport te willen voeren. Deze leden keuren af dat de Minister hiermee op haar eerdere toezeggingen terugkomt.

De leden van de SP-fractie hebben met onbegrip en boosheid kennisgenomen van de brief die de Minister op 22 januari 2020 naar de Tweede Kamer heeft gestuurd over de Voorhang op de Verkeersverdelingsregel Lelystad Airport en een reactie op de stikstofberekeningen van SATL.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van de reactie op verzoek van de Commissie van Infrastructuur en Waterstaat over voorhang van de verkeersverdelingsregeling om van Lelystad Airport. Deze leden hebben enkele vragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat de Kamer uiteindelijk nog de mogelijkheid heeft zich uit te spreken. Klopt het dat er geen ruimte is om, bijvoorbeeld op basis van verzoeken uit de Kamer, aanpassingen te doen in de Verkeersverdelingsregel (VVR) zonder dat deze opnieuw genotificeerd moet worden? Op welke wijze is de procedure met betrekking tot de uiteindelijke VVR geschetst? Wanneer en hoe is de Kamer hierover geïnformeerd?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie lezen in de brief van 3 juli 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 492): «Indien na deze periode de Europese Commissie de regel goedkeurt, zal de VVR het nationale wetgevingstraject dienen te doorlopen. Dit betreft voorhang bij uw Kamer en advisering door de Raad van State.» Dit geeft een duidelijke volgorde aan van stappen. Eerst een voorhang in de Tweede (en Eerste) Kamer en daarna advisering door de Raad van State. Voordat deze leden door de brief van de Minister van 22 januari 2019 (documentnummer 2020D02098) op de hoogte werden

gesteld dat de VVR sinds 16 december 2019 bij de Raad van State ligt, hebben de leden dit al in december vernomen via de website van de Raad van State, zonder dat de Minister daarover de Kamer heeft geïnformeerd of vooraf heeft betrokken. Deze leden hebben over deze gang van zaken en de houding van de Minister tegenover de Tweede Kamer de onderstaande vragen.

De leden van de D66-fractie lezen in interviews en speeches van de Minister terug dat zorgvuldigheid en herstel van vertrouwen kernwaarden zijn die de Minister in haar beleid hanteert.^{1 2} Dat zou ook de reden van de Minister zijn geweest om de opening van Lelystad Airport, oorspronkelijk gepland op 1 april 2019, uit te stellen. Deelt de Minister de mening dat elke stap naar uitbreiding of opening van een luchthaven zorgvuldig genomen moet worden? Deelt de Minister ook het principe dat belofte schuld maakt en een toezegging dus nagekomen dient te worden? Kan de Minister aangeven hoe zij de principes van zorgvuldigheid en het herstellen van vertrouwen vindt passen bij haar besluit om de gewijzigde VVR niet in voorhang te plaatsen, zoals toegezegd in de brief van 3 juli 2018?

De leden van de D66-fractie lezen in de reactie van de Minister op het «verzoek van commissie om een schriftelijke toelichting over voorhang van de verkeersverdelingsregel (VVR) en het betrekken van het RIVM en de Commissie voor de m.e.r. bij de reactie op het SATL-rapport» dat de VVR in voorhang behandelen niet wettelijk verplicht is. Deze leden vragen of de Minister de mening deelt dat voorhang van de VVR wel wettelijk mogelijk is? En deelt de Minister de mening van deze leden dat zij op die grond in 2018 heeft toegezegd de VVR voor te hangen bij beide Kamers? Heeft de Minister ooit actief de Tweede Kamer laten weten geen voorhang te willen van de gewijzigde VVR? Zo ja, wanneer heeft de Minister dit expliciet gezegd? Heeft de Minister andere voorbeelden uit de parlementaire geschiedenis waar de toezegging een algemene maatregel van bestuur (AMvB) voor te hangen niet gestand hoefde te worden gedaan en ook niet werd gedaan omdat er een gewijzigde versie van dezelfde AMvB kwam? Zo nee, vindt de Minister dit een wenselijk precedent? Kan de Minister, omkleed met redenen, uiteenzetten waarom de gewijzigde VVR niet in voorhang is gebracht?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat nut, noodzaak en legitimiteit van Lelystad Airport onlosmakelijk verbonden moet zijn met Schiphol en de door opeenvolgende kabinetten betoogde mainport- en hubfunctie van Schiphol. De rol van Lelystad Airport als overloop luchthaven voor niet-hubgebonden verkeer moest worden vormgegeven met een sterke VVR, die autonome groei met vakantieverkeer, dat niet afkomstig was van Schiphol, zou weren. Het proces rond Lelystad Airport wordt inmiddels gekenmerkt door een groot aantal fouten in rapportages en procedures die zwaar afbreuk doen aan het vertrouwen van burgers in het ministerie en in het besluitvormingsproces. Deze leden hebben altijd kritisch tegenover dit vliegveld en het plan van een overloopluchthaven gestaan, maar hechtten in alle gevallen aan een eerlijk open en transparant proces, waarbij toezeggingen worden nagekomen. Ook als de feiten tegenzitten. Deze leden verwijzen bij dezen naar de brief van 3 juli

¹ Trouw, 21 februari 2018, Het uitstel van vliegveld Lelystad was onvermijdelijk (<https://www.trouw.nl/nieuws/het-uitstel-van-vliegveld-lelystad-was-onvermijdelijk-b1c74968/>)

² Rijksoverheid.nl, 21 februari 2018, Toespraak Minister van Nieuwenhuizen bij persconferentie besluit Lelystad (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/toespraken/2018/02/21/toespraak-minister-van-nieuwenhuizen-bij-persconferentie-besluit-lelystad>)

2018, waarin de Minister de duidelijke toezegging doet dat de Verkeersverdelingsregel voor Lelystad Airport, na goedkeuring van de Europese Commissie, het wetgevingstraject met voorhang in de Tweede Kamer zal doorlopen. Naar mening van deze leden had deze toezegging betrekking op de VVR-versie die de goedkeuring van Brussel zou krijgen en uiteindelijk ook de verdeling van het verkeer tussen Lelystad Airport en Schiphol gaat bepalen. Of dat versie één, twee drie of tien zou zijn, is dan niet relevant.

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten wat de redenen van de Minister zijn om deze toezegging aan de Kamer terug te draaien. Hoe kwalificeert de Minister zelf het terugdraaien van een schriftelijke toezegging aan de Kamer? Welke waarde kan de Kamer hechten aan afspraken over de behandeling van de besluitvorming over Lelystad Airport, of andere onderwerpen, als de Minister kennelijk zo makkelijk gemaakte afspraken van tafel veegt? Is de Minister bereid om terug te komen op haar recente besluit en alsnog een voorhangprocedure voor de VVR te doorlopen?

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen erop dat, nadat de eerste VVR door Brussel was afgekeurd, de Kamer hierover een debat heeft gevoerd met de Minister. Eén van de uitkomsten van dit debat was de heldere uitspraak van de Kamer in de motie van het lid Laçin c.s. over niet toestaan van autonome groei of vracht op Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 565) dat er geen autonome groei op Lelystad Airport mag plaats vinden. Hoe heeft de Minister deze Kameruitspraak betrokken in het formuleren van de aangepaste VVR? Erkent de Minister dat de VVR, die bij Brussel is genotificeerd, niet in lijn is met de uitspraak van de Kamer? Was een VVR mogelijk, die zowel aan de eisen van de Kamer als aan die van Brussel zou voldoen? Zo ja, waarom heeft de Minister hier niet voor gekozen? En zo nee, waarom heeft de Minister dat niet als zodanig met de Kamer besproken, voordat de nieuwe regels aan Brussel zijn voorgelegd? Waarom heeft de Minister de aangepaste VVR niet voorgelegd aan de Kamer voordat zij deze in Brussel notificeerde? Was de Minister toen al voornemens om de aangepaste VVR niet meer aan de Kamer voor te leggen, met andere woorden om de belofte van de voorhangprocedure niet na te komen? Deze leden zijn van mening dat een dergelijk besluit altijd ook weer aan de Kamer moet worden voorgelegd.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben naast procedurele ook politiek inhoudelijke vragen die zij graag beantwoord zien. Zo heeft de VVR, die inmiddels door Brussel is goedgekeurd, als doel om zowel vrijgevallen slots op Schiphol te prioriteren voor verkeer dat de hub-functie van Schiphol versterkt, als ruimte te bieden aan nieuwkomers op Lelystad Airport. Onderschrijft de Minister dit doel van de VVR?

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten of het klopt dat voor de periode na 2023 weinig zekerheid is over het percentage nieuwe toetreders op Lelystad Airport. Klopt het dat dit geheel afhangt van hoe snel het aantal vliegbewegingen op Lelystad Airport groeit? Klopt het dat er geen juridische instrumenten zijn om de groei van het aantal slots te temperen? Klopt het dat met een snelle groei van het aantal vliegbewegingen en uitgegeven slots het percentage autonome groei rap kan oplopen, mogelijk sterker dan verwacht? Kan de Minister uitsluiten dat in 2030 50% van de capaciteit van Lelystad Airport wordt ingenomen door nieuwe vliegmaatschappijen die dus geen ruimte achterlaten op Schiphol? En als de Minister dat kan of wil uitsluiten, wat zijn dan de juridische instrumenten hiervoor? Deze leden wijzen in dat kader naar het Ondernemingsplan van Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 193, documentnummer 2014D12578). Daarin staat duidelijk dat Lelystad Airport met name aantrekkelijk is voor nieuwkomers met business modellen gericht op lage ticketprijzen. Klopt het dat sinds 2014 duidelijk is dat Lelystad Airport vooral voor nieuwe budgetmaatschappijen een aantrekkelijk vliegveld is?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich ook af of het nog steeds de bedoeling is dat het aanbod van Lelystad zijn eigen vraag naar goedkope vliegreizen genereert, zoals het ondernemingsplan stelt? Is dat niet in strijd met het kabinetsbeleid om burgers aan te moedigen selectiever te zijn in hun reisgedrag? Is dat niet ook het doel van onder andere de in te voeren tickettax?

De leden van de GroenLinks-fractie willen de Minister wijzen op de volgende passage uit het eerdergenoemde Ondernemingsplan uit 2014: «binnen de kaders van het nationaal en Europees mededingingsrecht, geen middelen voorhanden zijn om de luchtvaartmaatschappijen te dwingen hun operatie te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport, evenmin kan Schiphol een zodanige regie voeren dat bepaalde luchtvaartmaatschappijen op Lelystad Airport de toegang kan worden geweigerd.» Welke indicaties had de Minister dat het mogelijk was om middels een VVR autonome groei op Lelystad Airport te voorkomen? Welke studies of analyses lagen ten grondslag aan de uitspraak van de Minister dat «Doordat Lelystad Airport dit karakter van overloop heeft, zal op deze luchthaven geen autonome groei van handelsverkeer plaatsvinden». Op basis van welke studie of rapporten heeft de Minister deze uitspraak destijds gedaan?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben tenslotte ook vragen over de totstandkoming van de nu voorliggende VVR. Hoe is met de Europese Commissie (EC) onderhandeld over de inhoud en doelstellingen? Hoe is de EC geïnformeerd over de wensen en voorwaarden van de Kamer? Kan de Minister de correspondentie met de EC aangaande de VVR met de Kamer delen? En kan de Minister in detail aangeven hoe het verdere tijdsplan voor Lelystad Airport eruitziet, als het vliegveld in november open moet voor groot commercieel verkeer? Wanneer moeten welke stappen doorlopen zijn en wat is daarin de rol van de Kamer?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat de Minister in haar brief van 3 juli 2018 bevestigd heeft dat de VVR, na goedkeuring door de EC, het nationale wetgevingstraject zal doorlopen. Dit betreft een voorhang bij de Tweede Kamer en advisering door de Raad van State. De Kamer heeft duidelijk uitgesproken behoefte te hebben aan de voorhang op de VVR. Toch besluit de Minister in haar brief van 22 januari 2020 deze voorhang eigenhandig op te heffen, door te stellen dat de voorhang gold voor de eerste VVR die is ingetrokken op 4 december 2018 en dat voor de Verkeersverdelingsregels die daarna zijn ingediend geen voorhang van toepassing is. Daarmee schoffeert de Minister de Kamer, die duidelijk heeft uitgesproken een voorhang op de VVR te willen zonder een uitzondering te maken op welke versie van de VVR dan ook. Deze leden willen uitleg van de Minister waarom zij dit besluit heeft genomen en willen van de Minister weten of zij doorheeft dat zij hiermee de Kamer willens en wetens buitenspel zet en het vertrouwen in haar handelen rondom Lelystad Airport een dieptepunt bereikt. Heeft de Minister nagedacht welk effect dit heeft op alle betrokken mensen en actiegroepen die tijd noch energie besparen om feiten boven tafel te krijgen, die er anders nooit waren gekomen? Hoe rijmt de Minister dit besluit met haar eerder uitgesproken woorden dat zij het vertrouwen in het ministerie wil terugwinnen en dat zorgvuldigheid voor snelheid gaat?

De leden van de SP-fractie vinden het onacceptabel dat de Minister de voorhang op de VVR eigenhandig, met een list over verschillende versies van de VVR, opheft. De Minister kan deze misstap slechts op één manier herstellen en dat is door de wens van de Kamer in acht te nemen en de voorhang op de VVR te respecteren. Deze leden willen klip en klaar weten

of de Minister bereid is deze eis in te willigen en de voorhang op de VVR daarmee te herstellen.

De leden van de SP-fractie constateren dat de VVR, die door de Minister is opgesteld en is goedgekeurd door de EC, autonome groei op Lelystad Airport toestaat. Dat is tegen gemaakte afspraken in, tegen de aangenomen motie van het lid Laçin c.s. over niet toestaan van autonome groei of vracht op Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 565) in en tegen datgene wat de Minister zelf heeft opgeschreven in haar brief van 3 juli 2018 in («Doordat Lelystad Airport dit karakter van een overloop heeft, zal op deze luchthaven geen autonome groei van handelsverkeer plaatsvinden»). Deze leden willen van de Minister weten waarom zij blind doordendert als het gaat om uitbreiding van Lelystad Airport en daarbij gemaakte afspraken van tafel veegt. Hoe lang gaat het nog duren voordat de Minister gaat erkennen dat uitbreiding van Lelystad Airport onmogelijk is gezien de laagvliegroutes, de klimaatopgave, het advies van de Commissie Remkes die stelt dat de luchtvaart eerst aan reductie van stikstofuitstoot zal moeten doen alvorens er überhaupt gedacht kan worden aan verdere groei, een onvolledige milieueffectrapportage (MER) en een onjuiste Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en er dus wel autonome groei is. Deze leden willen hier uitgebreid antwoord op en willen ook weten wat afspraken en aangenomen moties waard zijn voor de Minister.

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat het marktonderzoek dat is uitgevoerd door m³ Consultancy naar Lelystad Airport als overloopvluchthaven van Schiphol stelt dat er tot 25.000 vliegbewegingen 10% tot 20% autonome groei zal plaatsvinden. Deze leden concluderen na de technische briefing over het marktonderzoek Lelystad Airport door m³ Consultancy (d.d. 23 januari 2020) dat deze voorspelling is gestoeld op boterzachte aannames en dat de autonome groei veel groter kan en waarschijnlijk zal zijn. Deze leden willen van de Minister weten of zij hiermee eens is en of zij bereid is de volledige onderzoeksopdracht richting m³ Consultancy met de Kamer te delen. Ook willen deze leden van de Minister weten waarom ervoor is gekozen om onderzoek te laten doen tot 25.000 vliegbewegingen en niet tot 45.000 vliegbewegingen, wat het beoogde aantal vliegbewegingen is. Ook willen deze leden weten of de Minister bereid is om alsnog een marktonderzoek te laten doen naar de situatie rondom autonome groei bij 45.000 vliegbewegingen en in dat onderzoek rekening te houden met de mogelijkheid dat er na herziening van het luchtruim in 2023 een big bang kan plaatsvinden en de 45.000 vliegbewegingen heel snel opgevuld zullen worden. Deze leden willen weten welk effect dit scenario zal hebben op het percentage autonome groei. Tot slot willen deze leden nogmaals uitspreken dat elk percentage autonome groei tegen de gemaakte afspraken en de aangenomen motie van het lid Laçin c.s. over niet toestaan van autonome groei of vracht op Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 565) is en daarmee de uitbreiding van Lelystad Airport onmogelijk en onacceptabel is.

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister waarin zij de Tweede Kamer een belangrijk instrument uit handen slaat door geen uitvoering te geven aan haar eerdere toezegging omtrent de voorhangprocedure inzake de VVR voor Lelystad Airport. Deze leden spreken hun sterke afkeur uit van deze gang van zaken, die helaas past in het patroon van het huidige luchtvaartbeleid waarin een zorgvuldige en transparante omgang met procedures voor deze Minister geen prioriteit lijkt te hebben.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen de Minister op haar eerdere schriftelijke uitspraken op 3 juli 2018, waarin zij de Kamer de toezegging doet dat er een voorhangprocedure zal worden doorlopen op basis van de door de EC goedgekeurde VVR: «Indien na deze periode de Europese Commissie de regel goedkeurt, zal de VVR het nationale wetgevingstraject dienen te doorlopen. Dit betreft voorhang bij uw Kamer en advisering door de Raad van State.» Erkent de Minister dat uit deze bewoordingen in alle redelijkheid mag worden opgemaakt dat het bestaan van verschillende versies van de VVR niet van invloed is op de vraag of een voorhangprocedure wel of niet doorlopen dient te worden? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister dat haar eerdere toezegging dat een voorhangprocedure doorlopen dient te worden ook volkomen logisch was gezien de ernst, omvang en impact van het dossier Lelystad Airport en de sleutelrol daarbij van de VVR? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de betreffende toezegging om een ordentelijke voorhangprocedure te doorlopen, door de Minister vervolgens van tafel wordt geveegd met de brief van 22 januari 2020 waarin zij schrijft dat voorhang niet meer aan de orde is omdat dat bij een AMvB niet verplicht zou zijn. Waarom schreef de Minister dan op 3 juli 2018 nog dat een voorhangprocedure doorlopen «diende» te worden? Erkent de Minister dat zij met de brief van 22 januari 2020 de toezegging om een voorhangprocedure te doorlopen heeft ingetrokken? Wat heeft de Minister doen besluiten om haar oorspronkelijke toezegging in te trekken?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de Minister in haar recente schrijven vooral leunt op een taalkundige exercitie, door een onderscheid aan te brengen tussen de verschillende versies van de VVR. Erkent de Minister dat deze handelwijze niet past bij een samenwerking te goeder trouw tussen Minister en Kamer? Zo nee, waarom niet? Is de Minister bereid om alsnog vast te houden aan haar toezegging om een voorhangprocedure in gang te zetten? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de VVR aanvankelijk werd afgekeurd door de EC, mede op grond van het feit dat de toenmalige VVR geen voorziening had om nieuwe toetreders toe te laten en daarmee autonome groei toe te staan. Goedkeuring volgde pas nadat de Minister de VVR zodanig afzwakte dat er op Lelystad Airport toch sprake kan zijn van autonome groei. Het is bekend dat het scheppen van deze mogelijkheid tot autonome groei indruist tegen de ruime Kamermeerderheid die precies die autonome groei middels de aangenomen de motie van het lid Laçin c.s. over niet toestaan van autonome groei of vracht op Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 565) heeft afgewezen. Erkent de Minister dat hiermee de eisen van Brussel en Den Haag onverenigbaar zijn? Zo nee, waarom niet en op welke manier zijn ze wel verenigbaar?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen erop dat uit antwoord op Kamervragen van het lid Van Raan³ bleek dat de Minister prijsvechters simpelweg niet kan weren. Erkent de Minister dat juist de voorliggende afgezwakte VVR logischerwijs veel meer controverse oproept vanwege de toegestane autonome groei, wat in strijd is met een Kamermeerderheid? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister dat het mede daarom juist logischer zou zijn om vast te houden aan eerder gemaakte afspraken,

³ Kamervragen Van Raan over het uitgelekte marktonderzoek naar Lelystad Airport en de stelling van Wizz Air dat prijsvechters niet kunnen worden geweerd vanaf Lelystad Airport (d.d. 18 november 2019). <https://www.partijvoordedieren.nl/vragen/vragen-van-raan-over-uitgelekte-marktonderzoek-naar-lelystad-airport>

zoals de belangrijke toezegging om een voorhangprocedure inclusief advisering door de Raad van State in gang te zetten? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen erop dat uit het marktonderzoek en de technische briefing van bureau m³ bovendien bleek dat de toch al ongewenste autonome groei heel makkelijk uit de hand kan lopen, waardoor Lelystad Airport uit kan groeien tot een heus plofvliegveld. Bureau m³ sprak niet tegen dat de voorspelde 10–20% autonome groei in de praktijk veel ruimer kan uitpakken. Dat kan net zo goed 40–50% autonome groei worden. Erkent de Minister dat zij niet kan uitsluiten dat de voorspelde autonome groei in de praktijk veel ruimer uit zal pakken dan tot nu toe wordt gesteld door de Minister en m³? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister snapt dat volgers van het dossier Lelystad Airport momenteel niet het gevoel hebben dat er sprake is van een zorgvuldig en transparant proces. Zo nee, waarom niet? Wat gaat de Minister doen om dit gevoel weg te nemen en het vertrouwen in een zorgvuldig en transparant proces te herstellen? Erkent de Minister dat dit niet de eerste keer is dat de Kamer moet vragen om het herstellen van vertrouwen in het luchtvaartdossier?^{4 5 6 7 8 9 10 11} Hoe vindt de Minister zelf dat het gaat met het terugwinnen van dat vertrouwen in een zorgvuldig en transparant luchtvaartbeleid?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de Minister het tempo juist alleen maar lijkt op te voeren, terwijl de fouten en onzorgvuldigheden in rapporten omtrent Lelystad Airport zich opstapelen. Waaruit blijkt dat de Tweede Kamer de Minister nog kan vertrouwen in het voeren van een zorgvuldig en transparant proces omtrent het dossier Lelystad Airport?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie pleiten al jarenlang voor een stevige krimp van het aantal vluchten voor klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier. Het is bekend dat deze leden daarom ook een

⁴ Bijdrage Van Raan, algemeen overleg luchtvaart (d.d. 25 januari 2018): <https://www.partijvoordedieren.nl/bijdragen/bijdrage-van-raan-ao-luchtvaart>

⁵ Bijdrage Van Raan, schriftelijk overleg ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) (d.d. 8 februari 2018): <https://www.partijvoordedieren.nl/bijdragen/inbreng-so-ontwerpbesluit-tot-wijziging-van-het-luchthavenverkeerbesluit-schiphol-lvb>

⁶ Kamervragen Van Raan, Kröger & Laçin over het bericht dat de vliegroutes voor Lelystad Airport gewijzigd zijn tijdens de lopende zienswijzenprocedure (d.d. 27 februari 2019): <https://www.partijvoordedieren.nl/vragen/vragen-van-raan-over-het-bericht-dat-de-vliegroutes-voor-lelystad-airport-gewijzigd-zijn-tijdens-de-lopende-zienswijzenprocedure>

⁷ Kamervragen Van Raan over het bericht dat Rotterdam The Hague Airport straffeloos het afgesproken aantal nachtvluchten kan overschrijden (d.d. 20 juni 2019): <https://www.partijvoordedieren.nl/vragen/vragen-van-raan-over-het-bericht-dat-rotterdam-the-hague-airport-straffeloos-het-afgesproken-aantal-nachtvluchten-kan-overschrijden>

⁸ Kamervragen Van Raan over het doordrukken van groei op Schiphol (d.d. 11 juli 2019): <https://www.partijvoordedieren.nl/vragen/vragen-van-raan-over-het-doordrukken-van-groei-op-schiphol>

⁹ Kamervragen Van Raan over de alternatieve luchtvaartnota (d.d. 4 oktober 2019): <https://www.partijvoordedieren.nl/vragen/vragen-van-raan-de-alternatieve-luchtvaartnota-waaruit-blijkt-dat-een-krimp-van-de-luchtvaart-onvermijdelijk-is>

¹⁰ Kamervragen Van Raan over het uitgelekte marktonderzoek naar Lelystad Airport en de stelling van Wizz Air dat prijsvechters niet kunnen worden geweerd vanaf Lelystad Airport (d.d. 18 november 2019). <https://www.partijvoordedieren.nl/vragen/vragen-van-raan-over-uitgelekte-marktonderzoek-naar-lelystad-airport>

¹¹ Kamervragen Van Raan over bericht dat SATL en BTV opstappen uit overleg klankbordgroep Luchtvaartnota (d.d. 6 december 2019): <https://www.partijvoordedieren.nl/vragen/vragen-van-raan-over-bericht-dat-satl-en-btv-opstappen-uit-overleg-klankbordgroep-luchtvaartnota>

fel tegenstander zijn van de geplande opening van Lelystad Airport. Ook al zou er een VVR liggen die in staat zou zijn om autonome groei volledig uit te bannen, dan nog blijft de noodzaak staan om Lelystad Airport überhaupt niet te openen. Erkent de Minister dat het volstrekt onverantwoordelijk is om middenin de klimaatcrisis en biodiversiteitscrisis een vliegveld te openen? Zo nee, waarom niet? Ziet de Minister de relatie tussen het anno 2020 openen van een vliegveld en ecocide? Zo nee, waarom niet?

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de Minister in haar reactie erkent dat zij in 2018 een voorhangprocedure bij de behandeling van de VVR van Lelystad Airport heeft toegezegd aan de Kamer. Deze leden vragen zich af op basis waarvan de Minister heeft geconcludeerd dat de wens van de Kamer van het in voorhangprocedure behandelen van de verkeersverdelingsregeling bij een herziening veranderd zou zijn. Deze leden vragen zich tevens af waarom de Minister bij kennelijke onduidelijkheid hierover niet in overleg is getreden met de Kamer.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de Minister de door de Europese Commissie goedgekeurde verkeersverdelingsregeling pas in december 2019 naar de Kamer heeft gestuurd, terwijl deze in september al door de Europese Commissie was goedgekeurd. Gezien de vertraging van enkele maanden, gecreëerd door het Ministerie zelf, vragen deze leden zich af waarom de Minister nu plotseling haast heeft bij het behandelen van de VVR. Deze leden vragen zich af waarom de Minister haar eigen handelen dan niet eerder heeft versneld om tijdsdruk later in het proces te voorkomen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister of zij alsnog bereid is een voorhangprocedure te volgen bij het behandelen van de VVR voor Lelystad Airport, aangezien dit de duidelijke wens van de Kamer is. Zo nee, welke zwaarwegende belangen liggen eraan ten grondslag om af te wijken van de nadrukkelijke wens van de Kamer?

II Reactie van de bewindspersoon