

3

Vaststelling maximumaantal nachtvluchten luchthaven Schiphol

Aan de orde is het **VSO Ontwerpbesluit wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in verband met de vaststelling van een maximumaantal voor nachtvluchten op de luchthaven Schiphol (29665, nr. 277)**.

De voorzitter:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom en de Kamerleden zeer hartelijk welkom. Ik geef graag als eerste het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren. Het woord is aan u.



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

Voorzitter, dank u wel. Vanwege de tijd zal ik mij beperken tot het voorlezen van drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er tot en met 2020 maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen mogen plaatsvinden op de luchthaven Schiphol en dat dit er in 2017 bijna 497.000 waren;

constaterende dat door de beperkte definitie niet alle vliegtuigbewegingen worden meegeteld;

constaterende dat het aantal vliegtuigbewegingen dat door deze beperkte definitie buiten de telling valt (General Aviation) in de periode 2015 tot 2017 met 44% is toegenomen (tot 17.300);

constaterende dat hier geen maximum aan is gesteld;

constaterende dat er geen zicht is op de omvang van de toekomstige groei van General Aviation;

verzoekt de regering te bewerkstelligen dat vliegtuigbewegingen met General Aviation worden meegenomen in het jaarplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Laçin en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 279 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door een samenwerkingsverband van maar liefst veertien gemeenten rond de luchthaven Schiphol protest is aangetekend tegen het aantal nachtvluchten dat plaatsvindt vanaf de luchthaven;

constaterende dat eerder aan de Alderstafel (2012) is afgesproken niet meer dan 29.000 nachtvluchten te laten plaatsvinden;

overwegende dat de nachtelijke hinder van vliegverkeer leidt tot slaapverstoring, gezondheidsklachten en ernstige overlast voor de inwoners;

verzoekt de regering het aantal nachtvluchten op de luchthaven Schiphol terug te brengen naar maximaal 29.000,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Laçin en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 280 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er wel sprake is van anticiperend handhaven op de huidige grenswaarden voor geluid conform de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS), maar niet op het maximale aantal vluchten;

verzoekt de regering handhaving te laten plaatsvinden op alle gemaakte afspraken, waaronder ook het maximale aantal vliegtuigbewegingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Laçin en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 281 (29665).

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

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Remco Dijkstra. Hij spreekt namens de VVD. Gaat uw gang.



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

Dank u, voorzitter. Een korte nacht voor de meesten van ons, maar we moeten goed wakker blijven. Anders houden de vliegtuigen ons wel wakker, maar dat is natuurlijk niet de bedoeling. Daarom hebben we goede afspraken gemaakt

met Schiphol, met de omgeving en met de bewoners hoe we daarmee omgaan. We gaan nu die 32.000 vluchten vastleggen en kunnen daarop handhaven. Ik denk dat dat winst is, ook voor de omgeving, hoewel er natuurlijk altijd mensen zullen zijn die nog minder vluchten willen. Tegelijkertijd willen we allemaal vliegen.

Ik heb maar een of twee wat technische vragen als dat mag, ten eerste over het nieuwe normerings- en handhavingstelsel. Wanneer valt dat te verwachten voor ons?

Ten tweede. Gisteren kregen we de brief over de evaluatie van het Schipholbeleid, die vrij kort en helder is. Ik denk dat het goed is te constateren dat de grenswaarden als het gaat om de veiligheid, het totale volume, de geluidsbelasting en ook de uitstoot van stoffen niet overschreden zijn. Ik denk dat dat goed nieuws is in deze tijd waarin de luchtvaart onder een vergrootglas ligt. Ik heb een vraag. Er is wel een overschrijding geweest als het gaat om de Lnight, handhavingpunt 23 ergens bij een baan. Dat was het gevolg van buitengewone meteorologische omstandigheden. Nou kan ik me daar iets bij voorstellen, maar ik zou graag willen dat we dat wat helderder omschrijven, zodat we weten waar we aan toe zijn. Wat was daar precies het geval?

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was uw inbreng? Dan is er een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mijn collega Dijkstra geeft aan dat er goede afspraken zijn gemaakt, maar dat enkelen bezwaar hebben en eigenlijk die 29.000 vluchten als de afspraak zien. Wat zegt de heer Dijkstra dan tegen die veertien gemeenten die nu zeggen "het zijn 29.000 nachtvluchten, dat was de afspraak, en die 32.000 slaat nergens op"?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Die 32.000 slaat wel ergens op, want dát is de afspraak die gemaakt is. Die kunnen we nu ook eindelijk gaan handhaven. Het mooie is: die afspraken maak je met bewoners, met de vertegenwoordigers van de luchtvaartindustrie en de lokale bestuurders. Wat ik nu merk, of tenminste lees in Het Parool, is dat de lokale bestuurders in één keer, een dag voor de verkiezingen, hun handen daarvan aftrekken. Dat vind ik raar. Ik ben benieuwd wat daar precies aan de hand is.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan mevrouw Kröger. Zij spreekt namens de fractie van GroenLinks.

□

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. GroenLinks maakt zich veel zorgen over de overlast die Schiphol veroorzaakt. Daarom de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de hinder door vliegtuiglawaai 's nachts als veel erger wordt ervaren dan overdag;

constaterende dat de bewonersdelegaties en omliggende gemeenten hebben aangegeven dat ze zich niet kunnen vinden in de eenzijdige wijziging van het afgesproken aantal nachtvluchten van 29.000 naar 32.000;

verzoekt de regering eerst het advies van de Omgevingsraad Schiphol af te wachten en dit advies te betrekken bij het besluit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 282 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het vliegverkeer gedefinieerd als General Aviation ten dele niet onder de huidige slotverordening valt en in principe niet aan een maximum is gebonden;

overwegende dat dit een segment is waar een sterke groei plaatsvindt, die bijdraagt aan de geluidsbelasting van het vliegverkeer voor omwonenden;

verzoekt de regering om met voorstellen te komen die ook klein zakelijk verkeer aan een maximumaantal vluchten binden en daarover met de Kamer in overleg te treden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 283 (29665).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er op dit moment anticiperend gehandhaafd wordt op basis van het nieuwe normen- en handhavingstelsel;

overwegende dat voor omwonenden er onduidelijkheden zijn over de manier waarop de ILT nu kan handhaven;

verzoekt de regering om op korte termijn aan de Kamer te rapporteren hoe de ILT het anticiperend handhaven vormgeeft, hoe getoetst wordt of een overschrijding plaatsvindt op basis van het nieuwe normen- en handhavingstelsel, en in welke gevallen de ILT handavingsverzoeken heeft afgewezen omdat het nieuwe normen- en handhavingstelsel nog niet in werking is getreden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 284 (29665).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan heb ik tot slot nog een vraag. In de aanbiedingsbrief bij de handavingsrapportages schrijft de minister dat de regels van preferent baangebruik in het gebruiksjaar 2017 volledig zijn nageleefd. Dit staat in schril contrast tot de klachten geregistreerd bij het BAS, waaruit blijkt dat deze regels juist niet zijn nageleefd. Waarop baseert de minister haar uitspraak? Daar zouden wij graag duidelijkheid over krijgen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik tot slot het woord aan de heer Paternotte namens D66. Gaat uw gang.

□

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, voorzitter. Wij vonden de beantwoording van de minister over het Luchthavenverkeersbesluit helder. Daar heb ik dus geen nadere vragen of moties over.

We hebben wel vragen over een heel concreet project dat op dit moment speelt, een studentenhuysvestingsproject binnen de LIB4-zone op Kronenburg in Amstelveen. De minister heeft daar een streep door gezet en D66 zet daar vraagtekens bij. We komen net uit een gemeenteraadscampagne waar eigenlijk alle partijen hebben gezegd "bouwen, bouwen, bouwen", met uitzondering misschien van de partij van de heer Van Raan, die zei "bouwen prima, maar niet in het groen". En dat is eigenlijk precies wat Amstelveen hier doet: kantoren ombouwen. Dus niet bouwen in het groen, maar kantoren ombouwen tot studentenhuysvesting. Dat is hun voorstel. En dat ook nog dicht bij de VU, vlakbij de Zuidas en pal naast Uilenstede, waar nu al duizenden studenten wonen.

De minister heeft geen verklaring van geen bezwaar afgegeven, maar dat was wel nodig. Volgens mijn informatie

is dat vanwege veiligheidsaspecten. Nu ligt dit complex niet in een veiligheidscontour van Schiphol maar in een geluidscontour. Dus mijn vraag is: klopt het dat het vanwege veiligheidsaspecten is afgewezen en wat is daar dan de onderbouwing voor? De GGD heeft wel positief geadviseerd over de gezondheidsaspecten van dit project. Kan de minister ook op het advies van de GGD reageren?

We hebben ook begrepen dat hier weliswaar geen studentenhuysvesting mag komen maar wel een studentenhotel, waar in de zomer toeristen verblijven en in de winter studenten wonen. Waarom is het nou logisch dat je er in de winter wel studenten laat wonen en in de zomer toeristen, maar dat er niet gewoon studenten mogen wonen in de vorm van huysvesting, ook gezien het feit dat er in deze regio een enorm tekort aan huysvesting is en dat het kabinetsbeleid is om voor meer woonruimte te zorgen in de metropoolregio Amsterdam?

Deze vragen wil ik graag aan de minister voorleggen.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van de inbreng van de Kamer. Ik schors dit debat voor tien minuten om daarna de minister het woord te geven voor de beantwoording.

De vergadering wordt van 10.25 uur tot 10.35 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef graag de minister de gelegenheid om de gestelde vragen te beantwoorden en de moties te beoordelen. Het woord is aan de minister.

□

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik ga ze maar gewoon een voor een langs. Ik begin bij de motie-Van Raan c.s. op stuk nr. 279. Die verzoekt de regering om te bewerkstelligen dat vliegtuigbewegingen met General Aviation worden meegenomen in het jaarplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen. Die motie wil ik ontraden omdat General Aviation in de Aldersafspraken niet meetelt voor het plafond. Het valt overigens wel binnen de geluidsnormen. Daar wordt dus wel gewoon op gehandhaafd.

De motie-Van Raan c.s. op stuk nr. 280 wil ik ook ontraden, maar hij heeft nog een vraag over de vorige.

De voorzitter:

Gaat u verder. We doen de vragen in één keer, als u het goedvindt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Oké. De motie op stuk nr. 280 verzoekt de regering het aantal nachtvluchten op Schiphol terug te brengen naar 29.000. Zoals gezegd wil ik die ook ontraden. We brengen het nu wel terug naar de 32.000 die als maximum is afgesproken. Er loopt een adviesaanvraag bij de ORS op dit traject over de vraag of het 29.000, 32.000 of iets daartussenin moet zijn. Ik wil die adviesaanvraag van de Omge-

vingsraad Schiphol afwachten. Tot die tijd zal ik dit ontraden.

De motie-Van Raan c.s. op stuk nr. 281 wil ik ook ontraden. Die verzoekt de regering handhaving te laten plaatsvinden op alle gemaakte afspraken, waaronder het maximale aantal vliegtuigbewegingen. Dat kan ik niet zolang dat nieuwe normen- en handhavingstelsel nog niet in werking is getreden. We zijn nu bezig met een milieueffectrapportage-traject. Dat moeten we eerst uitlopen.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Van Raan. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik begrijp dat u ze alle drie ontraadt. Dat is aan de ene kant wel bijzonder, want straks hebben we de situatie dat er vliegtuigen in de lucht vliegen en dat we dan niet weten of we die moeten meetellen, aangezien het een vliegtuig is en het beweegt, of dat we die niet moeten meetellen. Dat is toch wat bijzonder. Maar naast deze constatering heb ik nog een aanvullende vraag over de motie op stuk nr. 279. U ontraadt die motie over General Aviation. Kunt u wel toezeggen dat u inzicht geeft in het aantal vluchten dat in het kader van General Aviation in de nacht plaatsvindt en het aantal dat overdag plaatsvindt, zodat wat duidelijker wordt hoe er gehandhaafd wordt op de geluidsnormen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga straks ook in de richting van mevrouw Kröger voorstellen om iets schriftelijk te rapporteren. Ik stel voor om dit in een gezamenlijke brief mee te nemen, zodat u daar inzicht in krijgt.

De heer Dijkstra heeft gevraagd wanneer het LVB Schiphol met het nieuwe stelsel naar de Kamer komt. Het streven is dat dat in de tweede helft van dit jaar gaat gebeuren.

De heer Dijkstra heeft ook gevraagd wat die buitengewone meteorologische omstandigheden waren. Dat heeft er iets mee te maken dat er uitzonderlijk veel zuidenwind is geweest, waardoor er ook meer starts en landingen in zuidelijke richting zijn geweest. Maar als u het op prijs stelt om daar nog meer specifieke informatie over te krijgen, dan stel ik voor om er in diezelfde brief nog een passage aan te wijden hoe dat met die zuidenwind precies in elkaar steekt.

Dan kom ik bij de motie van mevrouw Kröger, om het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 29.000 terug te brengen. Die motie wil ik ook ontraden, omdat ik eerst het advies van de ORS hierover wil afwachten.

De voorzitter:

U heeft het over de motie op stuk nr. 282?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan heeft de minister mijn motie wellicht niet heel juist geïnterpreteerd. De vraag is juist om te wachten met het vastleggen van de 32.000, totdat dat advies er is. Ik vraag dus om de 32.000 nu niet vastleggen, maar te wachten tot dat advies van de omgevingsraad er is en dat dan te betrekken bij het besluit.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat wil ik dus niet doen, want doordat we dit nu vastleggen kunnen we in ieder geval voorkomen dat er meer dan 32.000 vluchten worden gevlogen. In de afgelopen tijd is er een overschrijding geweest, dus we leggen hierin in ieder geval het aantal van 32.000 vast, om te voorkomen dat het meer zou kunnen zijn. We brengen het nu niet nog verder omlaag, omdat daar die adviesaanvraag over loopt. Maar ik vind het wel belangrijk om in ieder geval zeker te stellen dat het niet meer dan 32.000 kunnen zijn, zodat de ILT ook daarop kan handhaven. Die stap zetten we nu dus. Om te kunnen bepalen of er nog een vervolgstap komt of dat het bij 32.000 zal blijven, moeten we afwachten wat er uit de advisering van de ORS komt. Maar ik denk dat u toch ook niet wilt dat het er nog meer dan 32.000 zouden kunnen zijn. Dus dat is de reden. Misschien willen sommigen dat ook wel, maar

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 283 van mevrouw Kröger, die de regering verzoekt om met voorstellen te komen die ook het klein zakelijk verkeer, General Aviation, aan een maximum aantal vluchten binden. Ik kan daarbij hetzelfde antwoord geven als het antwoord dat ik in de richting van de heer Van Raan heb gegeven. Ook deze motie ga ik ontraden. Dit is niet conform de afspraken die we in het kader van de Alderstafel hebben gemaakt. We hebben natuurlijk wel een afspraak gemaakt over het geluid. En binnen die geluidsnormen tellen al die General Aviationvluchten wel degelijk gewoon mee.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wederom een vraag over de precieze strekking van de motie. De motie van de heer Van Raan wilde die vluchten binnen de 500.000 laten meetellen. Deze motie vraagt om, als ze buiten die 500.000 vallen, in ieder geval een maximum te stellen, omdat je dan dezelfde lijn volgt als bij dat andere verkeer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vind het op dit moment niet opportuun om dat te doen. Binnen de geluidsnormen worden ze gewoon meegeteld, wordt er rekening mee gehouden. Voor General Aviation, waar zoals u weet ook vluchten van traumahelikopters enzovoort onder vallen, vind ik het niet verstandig om daaraan een limiet aan het aantal vliegbewegingen te koppelen.

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

Heel kort. Ik vind het toch heel verrassend dat de minister zegt: voor General Aviation bestaat het begrip vliegtuigbewegingen niet, want dat doen we met de geluidsnormen, maar voor andere vormen van luchtvaart zijn vliegtuigbewegingen wel van belang. Dan vraag ik me het volgende af. Als de minister dat voor General Aviation niet van belang vindt — daar telt het aantal vliegtuigbewegingen niet — waarom schaft ze het dan ook niet af voor die andere vormen? Want het is echt meten met twee maten. Waarom doet de minister dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De minister handelt gewoon op basis van de bestaande afspraken. Er zijn afspraken gemaakt rondom het aantal vliegbevingen specifiek voor handelsverkeer, die niet voor General Aviation gelden, en daar houd ik me aan. Als we in de toekomst tot een ander beleid zouden komen, dan moeten we daarmee verder. Maar op dit moment is de situatie zo dat deze afspraken aan de Alderstafel zijn gemaakt. Ik wacht de adviesaanvragen verder af. Dat is eigenlijk de situatie.

De **voorzitter**:

Kort afrondend, meneer Van Raan.

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

Ja, tot slot. Dan stel ik wel vast dat het natuurlijk heel makkelijk is om te zeggen: ik hou me aan de afspraak. We zitten juist in de Tweede Kamer om andere afspraken te maken. En nogmaals, het blijft raar dat je een vliegtuig ziet bewegen en zegt: ja, maar het is geen vliegtuigbeweging. Dat blijft raar.

De **voorzitter**:

Dat is een constatering. Ik vraag de minister door te gaan naar de volgende motie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja. In de richting van de heer Van Raan zeg ik nog: we gaan het hele luchtvaartbeleid uitgebreid met elkaar bespreken in de Luchtvaartnota. Ik kan me zo voorstellen dat u daar t.z.t. dan moties over in gaat dienen.

De motie van mevrouw Kröger c.s. op stuk nr. 284 verzoekt de regering om op korte termijn aan de Kamer te rapporteren hoe de ILT het anticiperend handhaven vormgeeft, hoe ze nou precies toetst enzovoorts. Ik zal het hele dictum verder niet voorlezen. Ik wilde eigenlijk voorstellen om nog eens schriftelijk aan u te rapporteren hoe dat precies in z'n werk gaat, want het is wat lastig om dat hier nu zo te doen. U vraagt mij ook niet om het nu te doen, maar ik wil graag toezeggen dat ik dat schriftelijk aan u zal rapporteren. Daarmee zal de motie wat mij betreft overbodig zijn, want u krijgt de informatie. Dat zeg ik u graag toe.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou de motie niet overbodig noemen. Ik zou voorstellen dat de minister haar overneemt, want dit heeft ze niet eerder toegezegd.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat mag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een additioneel onderdeel bij die informatie. In de laatste brief over handhaving wordt gerept van een additioneel onderzoek naar de overschrijding van grenswaarden door de ILT. Dat onderzoek zouden wij ook graag ontvangen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volledige transparantie lijkt mij heel belangrijk op dit dossier, dus we zullen zorgen dat dat ook meegenomen wordt.

De **voorzitter**:

Dan vraag ik van de minister nog even een oordeel over de motie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mevrouw Kröger zei: waarom neemt u haar niet over? Dan stel ik voor dat ik haar overneem.

De **voorzitter**:

De motie-Kröger c.s. (29665, nr. 284) is overgenomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan zou ik in dezelfde toezegging aan mevrouw Kröger eigenlijk ook even de vraag die zij heeft gesteld mee willen nemen. Zij vroeg: hoe zit het nou precies met wat er bij het BAS wordt gerapporteerd, met de klachten die mensen melden, en hoe verhoudt zich dat nou tot de ILT? Het zijn in wezen natuurlijk appels en peren, want de ILT kijkt gewoon of er volgens de regels wordt gevlogen, en bij het BAS worden klachten gerapporteerd. Maar ik stel voor om in diezelfde brief nog eens voor u uiteen te zetten hoe dat precies in elkaar zit, want daar vraagt u eigenlijk naar. U vraagt wat de relatie daartussen is; zo heb ik de vraag in ieder geval verstaan.

Dan kom ik bij de heer Paternotte. Hij vraagt naar de bijzondere situatie bij Kronenburg in de gemeente Amstelveen. Daar lag een verzoek voor om een verklaring van geen bezwaar voor uitbreiding van een studentencampus met maar liefst 2.500 eenheden — dat zeg ik er dan toch maar bij. Conform onze eigen wet- en regelgeving zou je daarvan mogen afwijken en zouden daar 25 woningen mogen komen. Nou vind ik het verschil tussen 25 en 2.500 dermate groot dat ik het niet verantwoord heb geacht. Het is overigens niet mijn beslissing; het is de beslissing van de inspecteur-generaal van de ILT. In een bijzonder geval zou ik de discretionaire bevoegdheid hebben om te zeggen: de inspecteur-generaal heeft het niet goed gedaan, dus ik overrulle dat. Ik zie in dit verband geen reden om dat besluit van de inspecteur-generaal te overrullen, omdat het verschil tussen 25 en 2.500 wel extreem is. Er is ook een precedent. Er is ooit een aanvraag gedaan voor een British Institute, een school. Daarvoor is ook geen verklaring van geen bezwaar afgegeven. Dat heeft bij de rechter ook standgehouden. Het heeft namelijk ook te maken met het feit dat het gebied nu binnen het LIB4 valt, maar straks ook voor

een deel binnen de LIB3-zone valt. Het ligt in het verlengde van de Buitenveldertbaan. Als je daar 2.500 studentenwoningen gaat bouwen, krijg je met een toename van vliegtuigen dus echt een flinke toename van het groepsrisico. Alles bij elkaar zie ik geen reden om de inspecteur-generaal op dat punt te overrulen. Hoezeer ik ook met u de wens deel om woningbouw te faciliteren, dat zal toch echt op een andere plek moeten dan in het verlengde van de Buitenveldertbaan als het om dat soort grote aantallen gaat.

Dat was het, voorzitter.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb een aantal vragen aan de minister gesteld. Ik begrijp dat u het verschil tussen 25 en 2.500 groot vindt. Er wonen daar al duizenden studenten en er staan nu kantoren. Wat er wel mag komen, is een hotel waar in de winter alsnog studenten wonen, maar zij moeten er dan na acht maanden een paar maanden uit. Ik vind het aan mensen die zeggen dat daar heel veel gebouwd moet worden — iedereen wil veel bouwen — heel lastig uit te leggen dat er wel een hotel mag komen waar studenten acht maanden mogen verblijven maar dat er geen huisvesting mag komen waar ze twaalf maanden mogen verblijven. Ik begrijp dat u nu verwijst naar de inspecteur-generaal. In de procedurevergadering hebben we ook om een brief gevraagd. Zou u in die brief in kunnen gaan op de door mij gestelde specifieke vragen over het GGD-rapport en de logica van wel het hotel maar niet de huisvesting?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat wil ik graag doen. Ik kan nu in ieder geval wel aangeven dat we het met wet- en regelgeving nu eenmaal zo met elkaar hebben afgesproken. Daar staat inderdaad in dat de mogelijkheid van shortstay wel mag. Dat hebben we nu eenmaal zo met elkaar afgesproken. Nogmaals, ik zie geen reden om daarvan af te wijken, maar ik zeg u graag toe om dat nog even specifiek uiteen te zetten in een brief.

De **voorzitter**:

Kort afrondend, de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Ja, kort afrondend. Ja, er is wet- en regelgeving, maar die wet- en regelgeving maakt het ook mogelijk dat we daarvan afwijken en dat we niet stoppen met nadenken. Dan vind ik het heel onlogisch dat shortstay wel op die plek mag en huisvesting niet. Ik wil dat graag inhoudelijk beargumenteerd zien, dus niet alleen met een verwijzing naar het feit dat er wet- en regelgeving is die dat ooit heeft geregeld, want als we die niet meer goed kunnen beargumenteren, zouden we die juist moeten aanpassen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Afrondend: dat is precies waar we ook met de gemeenten over hebben afgesproken. U weet ook dat een van de adviezen die we verwachten van de ORS, de Omgevingsraad Schiphol, gaat over wonen/vliegen. We hebben de gemeenten ook aangeraden om daar, in dat gremium, die discussie nog een keer aan te zwengelen, zodat ze in het advies over wonen/vliegen, dat we van de ORS gaan krijgen,

dat aspect ook kunnen beoordelen. Want u hebt gelijk: het denken stopt niet, maar op dit moment vind ik dit een onverantwoorde verhoging van het groepsrisico in het kader van externe veiligheid.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de beraadslaging. Ik dank de minister voor de bijdrage en ik dank de Kamerleden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

De stemming over de ingediende moties zal plaatsvinden op dinsdag 27 maart.