

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 695

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 oktober 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 11 september 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 januari 2019 inzake selectiviteitsbeleid Schiphol-Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 574);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 maart 2019 inzake notificatie Verkeersverdelingsregel Schiphol-Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 584);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2019 inzake beantwoording vragen commissie over de notificatie Verkeersverdelingsregel Schiphol-Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 630);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juli 2019 inzake stand van zaken Verkeersverdelingsregel Schiphol-Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 649);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 juni 2019 inzake reactie op verzoek commissie inzake een afschrift van de brief over de vliegroutes Noord-Veluwe;**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 mei 2019 inzake reactie op motie van de leden Bruins en Paternotte over knelpunten bij de routes van en naar Lelystad Airport (Kamerstuk 29 665, nr. 371);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juli 2019 inzake antwoorden op vragen commissie over de reactie op de motie van de leden Bruins en Paternotte over knelpunten bij de routes van en naar Lelystad Airport (Kamerstuk 29 665, nr. 375);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2019 inzake toelichting op het faunabeheer rond Lelystad Airport naar aanleiding van de motie van het lid Van Raan over het ongeldig verklaren van het Faunabeheerplan Flevoland 2019–2023 (Kamerstuk 31 936, nr. 642);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 juli 2019 inzake ontwikkeling Schiphol en hoofdlijnen Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 646);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juli 2019 inzake reactie op verzoek commissie inzake het SEO-rapport Het belang van leisurevervoer op Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 374);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 mei 2019 inzake handhavingsrapportage Schiphol 2018 (Kamerstuk 29 665, nr. 370);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 juni 2019 inzake tussenrapportage onderzoek ultrafijn stof Schiphol (Kamerstuk 30 175, nr. 337);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 juni 2019 inzake benoeming interim-voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 372);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juli 2019 inzake voortgang programma Luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 647);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 april 2019 inzake advies Proefcasus Eindhoven Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 593);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 maart 2019 inzake vijf studies luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 581);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2019 inzake beantwoording vragen commissie inzake vijf studies luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 581) (Kamerstuk 31 936, nr. 631);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juni 2019 inzake BIT-advies Centralised Base Luchtverkeersleiding Nederland (Kamerstuk 31 936, nr. 639);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 mei 2019 inzake reactie op de impact assessment die de Europese Commissie laat uitvoeren inzake een mogelijke herziening van de richtlijn luchthavengelden (Kamerstuk 22 112, nr. 2804);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juli 2019 inzake aanpak geluidshinder Eijsden (Kamerstuk 31 936, nr. 644);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 september 2019 inzake diverse onderwerpen luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 658);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 september 2019 inzake Eindhoven Airport na 2019 – reactie op het advies van de heer Van Geel «Opnieuw verbonden» (Kamerstuk 31 936, nr. 659);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 september 2019 inzake beantwoording vragen commissie over verbeteringen aansluitroutes Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 661).

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: Middendorp
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Van Brenk, Bruins, Remco Dijkstra, Graus, Kröger, Laçin, Middendorp, Paternotte, Van Raan en Stoffer,

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

Aanvang 13.03 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag en welkom, allemaal. Als u het goed vindt, begin ik met het openen van deze bijeenkomst van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Aan de orde is het AO Luchtvaart. Ik heet de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Van Nieuwenhuizen, welkom, evenals de leden, de heer Dijkstra van de VVD, mevrouw Kröger van GroenLinks, de heer Laçin van de SP, de heer Amhaouch van het CDA, de heer Stoffer van de SGP, mevrouw Van Brenk van 50PLUS, de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren, de heer Bruins van de ChristenUnie en de heer Graus van de PVV.

Ik wil de spreektijd afspreken, maar ik zie dat de heer Bruins iets aan de orde wil stellen. Gaat uw gang.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Voorzitter, slechts voor de Handelingen: ik ben officieel geen lid van deze commissie I&W, dus ik vraag graag toestemming aan de collega's om dit debat bij te mogen wonen en een inbreng te hebben.

De voorzitter:

Ik hoor een enthousiast akkoord. We doen een spreektijd van maximaal zes minuten, met maximaal twee interrupties. Ik houd geen winst- en verliesrekening bij; het moet gewoon in tweeën. Geen interrupties bewaren dus. Twee interrupties, in tweeën. Ik merk nog op dat de heer Van Dijk zich heeft moeten afmelden wegens ziekte. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra. Gaat uw gang.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Er is veel aandacht vandaag voor luchtvaart, want luchtvaart doet ertoe in Nederland. Ik heb een drietal punten die ik wil benadrukken en ik krijg ongetwijfeld – denk ik – vragen van collega's. Wij willen dat vliegen, de luchtvaart, schoner, duurzamer en stiller wordt. Een van onze ideeën daarover, zeker voor in de verre toekomst, is het promoten van elektrisch vliegen of het vliegen op waterstof, of andere methodes. Ik denk dat we in Nederland heel veel in huis hebben om technologie te ontwikkelen en om innovatie toe te passen. We zien ook een aantal vliegvelden waar dit heel goed zou kunnen. Denk aan Teuge. Maar ook bij Rotterdam en op andere plekken zijn ze bezig. Hogescholen, mbo's en technische universiteiten verbinden zich met elkaar om te leren over die technologie. Wat betekent die voor het onderhoud van de vliegtuigen? Wat betekent die voor de infrastructuur? Als mensen veel willen vliegen, wat ze nog steeds graag doen – in de toekomst zal dat ook wel zo blijven – is het denk ik verstandig om dat op een schonere en veiligere manier te doen. Ik denk dat we hier alles in huis hebben om misschien wel de Fokker van de komende eeuw te ontwikkelen, als een van de start-ups. Daarbij worden toestellen omgebouwd en verder ontwikkeld. Daarvan kan men leren.

De heer Paternotte is er nu nog niet, maar hij kan dit zo verder toelichten. We hebben een vijftal voorstellen gedaan om dit te stimuleren. Ik vraag

graag een reactie van de Minister hierop als ze dit heeft ontvangen. Ik kan het zo wel even naar haar mailen. Dat is wel zo handig. Dan Lelystad Airport. Ik zie wat mensen in de zaal die ik een beetje herken. Het is lastig om er uitspraken over te doen, omdat we formeel wachten op de goedkeuring uit Brussel. Ik heb begrepen van de NOS dat die er in concept is. Als dat klopt, kan wat ons betreft de vlag uit. Dat is goed, maar we hebben wel afgesproken dat we dit integraal gaan bekijken, aan de hand van de drie voorwaarden die we met elkaar hebben gesteld. Om te beginnen moet er een regeling zijn die ervoor zorgt dat je vakantievluchten kan verplaatsen van Schiphol naar Lelystad, zodat op Schiphol weer ruimte komt. Daarnaast moeten er natuurlijk een luchthavenbesluit en een goedgekeurde MER zijn. Volgens mij moeten we die dingen gaan afvinken en kijken in hoeverre dit eraan voldoet. We wachten dus formeel het bericht af, maar dan kunnen we ook weer snel bij elkaar komen, denk ik.

Het is geen geheim dat de VVD Lelystad Airport graag zo snel mogelijk open wil zien. Een hypermodern vliegveld dat kan doen waarvoor het bedoeld is, namelijk de netwerkfunctie van Schiphol ondersteunen. Het is ook fijn voor de reizigers, die wellicht binnen vijf uur, van deur tot deur, in Zuid-Europa of iets verder staan. De vliegroutes worden hier en daar wat aangepast, aan de hand van input van omwonenden. Terecht, denk ik, maar ik wil wel dat dit zo min mogelijk overlast oplevert, ook in de toekomst als er wijzigingen komen. Ik wil het liefst bepaalde garanties voor hoe we een en ander met elkaar gaan inrichten.

Ik heb mijn tijd niet bijgehouden, maar ik kom nu op mijn derde punt, Schiphol. Er wordt weleens denigrerend gedaan over overstappassagiers, zo van: ze drinken alleen maar een kop koffie. Maar volgens mij begrijp je het dan niet helemaal. Zij houden echt wel dat netwerk in stand, met meer dan 300 directe verbindingen tussen Nederland en de rest van de wereld. Dat moeten we koesteren en versterken waar dat kan, binnen de bestaande mogelijkheden. Ik vind het van belang om dat te benadrukken. Volgens mij hebben we goud in handen. Dat is goed voor Nederland, goed voor de bv Nederland. Daardoor, naast alle andere voordelen die wij te bieden hebben, vestigen heel veel bedrijven hun hoofdkantoor in Nederland.

Het is ook belangrijk dat de luchtvaartsector an sich perspectief krijgt om te blijven investeren in nieuwe en schonere toestellen, in nieuwere manieren om de mensen goed te kunnen bedienen. Wat ons betreft is het goed dat het kabinet inzet op het handhaven van de afspraken die in het verleden zijn gemaakt en op het vastleggen daarvan, maar dan moet er wel zicht zijn op verdere groei. Je verwacht ook van de airlines dat zij blijven innoveren en investeren. Dat moeten ze wel in Nederland kunnen doen, en niet elders. Ik vraag het kabinet dus om zicht op die groei te blijven houden, ook na dat getal van 540.000 dat nu is of wordt vastgesteld.

Als we die groei moeten verdienen, zoals de Minister zegt, wat kan zij dan zeggen over de stappen die we daarvoor moeten maken? Zijn die groeistappen ook helder en afgebakend? Zijn ze realistisch en is er geen twijfel over? Ik wil voorkomen dat we zo meteen weer vervallen in eindeloze discussies over de vraag of het wel of niet gerealiseerd is en op welk moment dat het geval zal zijn. Het vergt dus knopen doorhakken, maar ook leiderschap. Dan zie ik niet veel in het toevoegen van allerlei extra eisen, maar wel in het goed verankeren van de afspraken.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Paternotte, die ik welkom heet. Hij heeft zich bij ons aangesloten. Ik geef hem het woord. O, nog één opmerking, die wel belangrijk is. We hebben zes minuten spreektijd. We hebben in deze groep al eens een AO Luchtvaart gehad. Daar was u ook bij. De regel is twee interrupties in tweeën. En we sparen niks op. Gaat uw gang.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik hoor de heer Dijkstra zeggen: 540.000, maar verdere groei daarna wel openhouden. Ziet hij dat ook als taak voor deze Minister? Denkt u niet dat die 540.000 al een enorme ambitie is? Het wordt al een ongelofelijke opgave met alle eisen die we stellen. Denk aan minder hinder, de veiligheid op orde brengen, het terugdringen van de uitstoot en het aanpakken van de fijnstofuitstoot. De Minister heeft bovendien gesteld dat die 540.000 een bovengrens is. De ondergrens is 500.000. Daardoor hoeven we even niet bezig te zijn met nog eens groei daarna.

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

Het is een ambitie om het allemaal te realiseren. Ik denk, gezien de animo hiervoor en de vraag hiernaar, dat je dit heel snel kunt doen. Op dit moment ligt de beperking natuurlijk op veiligheidsgebied. Dat zijn we met elkaar eens. Er moeten dus maatregelen worden genomen om verdere groei te accommoderen. De luchtvaart is een sector waarin veel geïnvesteerd wordt. Daarom moet je ook perspectief bieden voor daarna, na die periode van drie of vier jaar. Daarin werk je dan aan die veiligheidsmaatregelen, maar houd je tegelijkertijd dat perspectief. Hoe je dat dan verder invult, is een tweede. Daar gaan wij voor een deel ook over. Maar ik wil wel dat zicht houden. Het kan niet zo zijn dat we nu aan de ene kant afspraken vastleggen voor 500.000, en de rest maar een beetje laten zweven. Ik wil dat dit kabinet daar wel stappen in zet. Dat vind ik ook wel een voorwaarde.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Paternotte nog een vervolgvraag heeft.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik hoor u zeggen dat je moet kijken naar de vraag. De vraag is inderdaad enorm. Die is gigantisch. Omdat vliegen zo ongelofelijk goedkoop is op dit moment, zou je, als je dat zou willen, Eindhoven Airport waarschijnlijk zo kunnen verdubbelen. Tegelijkertijd zegt u dat we economisch gezien, in de structuur van onze economie, alleen iets hebben aan de hubfunctie van Schiphol. Moet je in de luchtvaart de vraag willen faciliteren, of moet je eigenlijk een heel andere overweging maken?

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

Je moet een andere overweging maken, waarbij de luchtvaart in balans is met de omgeving. Ik pleit ook zeker niet voor ongebreidelde groei. Dat wordt ons weleens in de schoenen geschoven, maar dat is niet het geval. Dan zou je 700.000, 800.000 vluchten kunnen doen. Dat kan fysiek, mits het veilig is. Dat is niet wat we willen. Maar ik streef er wel naar om perspectief te blijven houden, voor nu en voor de korte en middellange termijn, juist om de investeringen hier te houden en alle verbindingen, banen en concurrentiekracht hier te houden. Want je weet ook: als je die hubfunctie verliest, dan zak je af naar het niveau van Wenen, Kopenhagen en dergelijke. Dat lees je ook in de rapporten die we hebben gehad. Daar is niks mis mee, maar dat betekent wel dat 40% van de mensen daar hun baan verliest. Er werken 300.000 mensen in de luchtvaart, direct en indirect. Het betekent ook dat de helft van de verbindingen verdwijnt. Het kan geen kwaad om na te denken over de rol van de hubfunctie. Maar we hebben wel met elkaar vastgesteld dat die belangrijk is voor ons land, voor de werkgelegenheid en voor de toekomst. Daarom vind ik dat je dat perspectief moet blijven bieden.

De **voorzitter**:

Ik zag een interruptie van de heer Van Raan. Gaat uw gang.

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

Ik vraag mij af of de heer Dijkstra de tegenstrijdigheid in zijn eigen redenering inziet, want eigenlijk komt die redenering erop neer dat de luchtvaartmaatschappijen eerst mogen groeien en eerst moeten investeren en dat ze dan duurzaam kunnen worden. Maar dat is natuurlijk precies de verkeerde volgorde, omdat het helaas niet mogelijk is om met de huidige technieken en met de huidige stand van zaken de luchtvaart te laten groeien zonder dat je de grenzen van de leefomgeving en het klimaat overschrijdt. Mijn vraag aan de heer Dijkstra is dus waarom hij zo hardnekkig blijft vasthouden aan het doodgelopen denken dat je eerst moet groeien met oude technieken voordat je duurzaam kan worden.

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

Dan heeft u mij niet goed begrepen. Mijn eerste punt was het ontwikkelen van nieuwe technologie, het liefst in Nederland, en daarvan leren. Ik zie dat de luchtvaart zelf nu ook innoveert. Het is best wel uniek dat de sector en alle partijen die daaraan vasthangen, zelf een plan hebben gemaakt voor duurzamer vliegen. Ik denk dat dat goed is. Gisteren zag je nog de eerste berichten dat TUI, een grote reisorganisatie, een bestemming, Parijs, gewoon niet meer aanbiedt en de trein als alternatief aanbiedt. Ik denk dat zo'n ontwikkeling goed is. Voor de korte afstand, voor 500 of misschien iets meer kilometers, zou dat voor bepaalde bestemmingen best een alternatief kunnen zijn. Het gaat erom dat de reiziger een keuze heeft, dat je investeert in nieuwe technologie en dat je ook zorgt dat bedrijven levensvatbaar zijn. Als bijvoorbeeld de trein kan leren van de luchtvaart, is dat goed, maar volgens mij geldt dat ook andersom. Laten we het makkelijker maken voor de reiziger. We zien dat de mobiliteit en de vraag toenemen. Dat moeten we zo goed mogelijk accommoderen binnen de grenzen die we met elkaar afspreken op het punt van hinderbeperking en binnen de grenzen van wat we met elkaar binnenkort gaan vastleggen. Je kunt natuurlijk iets doen in nachtvluchten. Woningbouw is een behoefte in de omgeving. Nou ja, verzijn het allemaal maar; zo zijn er heel veel knoppen om aan te draaien. Dat gaan we bij de Luchtvaartnota en in de aanloop daarnaartoe ook doen. Dan hoop ik ook op uw bijdrage daarin.

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

In plaats van dat de heer Dijkstra gedegen antwoord geeft, stapelt hij een aantal sprookjes op elkaar. Hij begint over Slim én duurzaam, het plan van de luchtvaart. We hebben het vorige AO besteed aan het ontleden van waarom dat helemaal niet slim is en ook helemaal niet duurzaam, omdat de CO₂-uitstoot aanzienlijk toeneemt. Hij heeft zelf net in zijn eerste bijdrage gezegd dat dat met name voor de verre toekomst geldt en dat elektrische vliegtuigen misschien ooit geschikt worden voor de verre afstand. Fabeltjes op fabeltjes stapelen is niet het geven van concrete antwoorden, maar kan ik wel met de heer Dijkstra afspreken dat het uit de markt halen van die korte-afstandsvluchten tot 750 kilometer een speerpunt gaat worden, ook voor de VVD?

De **voorzitter**:

Dat laatste was in ieder geval een concrete vraag. Het had misschien iets korter gekund, maar ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

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

Luchtvaart is een mondiale markt. U noemde net het plan Slim én duurzaam. U kunt zeggen dat dat niet voldoende is, maar het is uniek dat een sector zelf die verantwoordelijkheid neemt. Een van de dingen die daarin zit, is inderdaad het vervangen, waar mevrouw Kröger vaak aan appelleert: bepaalde bestemmingen kun je best met de trein doen. Daar zijn we ook mee bezig: Schiphol als multimodale hub. Dat scheelt weer.

Dat kan behoorlijk wat schelen en dat schept ook weer ruimte voor het intercontinentale verkeer. Ik hoop dus dat we dat voor elkaar kunnen krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van Brenk heeft nog een interruptie. Ga uw gang.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik was blij verrast toen ik in de krant las dat de VVD positief was over elektrisch vliegen. Wij hebben dat vorig jaar aangekaart en toen was er vooral nog scepsis bij de VVD. Voor ons is dit dus positief, maar ik hoop dat de VVD nu ook een verdere sprong wil maken. Wij zullen straks een pleidooi gaan houden voor het nemen van een volgende stap met Schiphol in zee. We hebben een quickscan gehad en nu komt er een volgende stap.

De voorzitter:

En uw vraag is? Want het pleidooi komt zo meteen.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

De vraag is of de VVD dat nu ook wil steunen, een stap vooruit.

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

Ik was vrijdag in Teuge. Daar werd ik erg geënthousiasmeerd door alle studenten die daar waren uit Amsterdam, van het Deltion College in Zwolle en van de TU Delft. Er kwam toen een vliegtuig, een Cessna met twee motoren, waarvan ze er eentje gaan ombouwen richting waterstof of elektrisch om daarvan te leren. Daar komt mijn enthousiasme vandaan. Als ik die studenten spreek en hoor waarmee ze bezig zijn en welke kansen zij zien, dan denk ik dat wij daarop moeten inhaken, dat wij dat moeten faciliteren en dat wij, waar dat kan, kleine stapjes moeten zetten om dat te ondersteunen. Over Schiphol in zee gaat de VVD-fractie nog een standpunt bepalen. Het debat is aangevraagd door een van de partijen. Daar kom ik later op terug. Ik stel natuurlijk wel de vraag wat dat oplost, want dat schept ook nieuwe problemen.

De voorzitter:

Volgens mij heeft u het antwoord gegeven. Nu gaat u weer een vraag stellen.

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

Ja, ik kom daar later op terug.

De voorzitter:

Ik wilde zeggen dat u uw betoog kunt vervolgen, maar mevrouw Van Brenk is nog niet klaar.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ja, ik mag niet vier keer in enkelvoud. Ik doe het dus echt in tweeën. Er is vorig jaar nog een behoorlijk pleidooi gehouden voor synthetische kerosine. Daar hoor ik de heer Dijkstra helemaal niet over. Dat wij dat als overheid zouden kunnen aanjagen, scheelt echt vervuiling. Ik zal daar straks zeker op terugkomen. Hoe staat de VVD daar nu in? Zou ook zij daar extra in willen investeren?

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

De heer Paternotte komt nog op het elektrische plan terug, want dat is een samenwerking met hem. Hij is zo'n beetje de initiator daarvan. Het klopt dat het CDA het vorig jaar over de synthetische kerosine, de biofuels, heeft gehad. Ook in de richting van de heer Van Raan zeg ik dat dit

volgens mij een enorm goede kans is ten aanzien van de bestaande vloot. Als je het zelf kan maken en als je het ook nog duurzamer kan krijgen – de infrastructuur heb je toch al en dan kan je volume gaan draaien – liggen daar enorme kansen. Dan kan je de belemmeringen op het punt van volume of prijs ook voor een deel wegnemen. Ook daar ben ik dus enthousiast over. Mijn beginzin was dan ook: «De luchtvaart moet verduurzamen». Laten we dat dan stap voor stap doen op de wijze die het meeste rendement heeft, zonder dat we direct naar krimp, een slot of dat soort dingen gaan. Daar zijn we niet van, omdat we het belang van de luchtvaart ook zien.

De voorzitter:

Maar het antwoord was dat u daar enthousiast over bent.

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

Ja.

De voorzitter:

Oké, dan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor de heer Dijkstra een aantal dingen opsommen, zoals ook de heer Van Raan al zei. Volgens mij is niemand tegen elektrisch vliegen. Volgens mij willen we dat allemaal, maar we weten ook allemaal dat dat voor de hele, hele lange termijn is en niet voor de korte termijn. De heer Dijkstra zegt ook dat hij niet voor ongebreidelde groei is, terwijl ik hem in dezelfde zin hoor praten over 540.000 vluchten op Schiphol en hoor zeggen dat we nog verder moeten denken. Dat is wat ons betreft een synoniem voor ongebreidelde groei op dit moment.

De voorzitter:

En dat leidt tot de vraag?

De heer **Laçin** (SP):

Nog één opmerking voordat ik bij de vraag kom. Ik heb voor Lelystad Airport een hele goede oplossing om ervoor te zorgen dat er weinig overlast is, meneer Dijkstra: gewoon niet uitbreiden en niet doen. Dan zijn we er. Behalve de fabels en plannen voor de lange termijn over elektrisch vliegen wil ik dus heel graag van de heer Dijkstra horen welke oplossing hij op de korte termijn voor alle mensen in deze zaal heeft om overlast tegen te gaan. Hij gaat ook voorbij aan de PAS-uitspraak. Dat begrijp ik van de heer Dijkstra, maar kan hij wat meer zeggen over de kortetermijnoplossingen voor overlast door de luchtvaart?

De voorzitter:

De vraag is helder.

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

Ik heb heel veel aanknopingspunten. Een aantal van 540.000 vluchten is geen ongebreidelde groei. Daarvan zou sprake zijn als je naar 1 miljoen zou gaan. Daar heb ik de heer Graus weleens over gehoord. Misschien komt hij daar straks op terug. Daarnaast was het aantal vliegbewegingen dat geprognostiseerd was voor 2020, natuurlijk al een stuk hoger dan het aantal dat we nu hebben. De andere vraag was wat we kunnen doen voor ...

De voorzitter:

Als ik u even mag onderbreken ... De heer Graus hoorde zijn naam.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb het nooit over 1 miljoen gehad. Ik weet dus niet hoe u daaraan komt. Ik heb ooit gezegd dat meneer Nijhuis, de oud-directeur van Schiphol, heeft gezegd: «We kunnen zonder grote aanpassingen groeien tot 800.000 vliegbewegingen». Dat heb ik gezegd en daar heb ik een reactie op gevraagd. Dat is wat ik gezegd heb. Het moet dus wel zuiver zijn. Meneer de voorzitter, over 40 minuten moet ik hiernaast trouwens een groot overleg voorzitten. Ik hoop dus dat mijn collega's mij straks een minuutje of zo iets laten zeggen, want dan kan ik dalijk vertrekken. Want er wordt hier toch niet naar mij geluisterd. Het heeft dus ook geen zin om hier te zijn.

(Hilariteit)

De voorzitter:

Meneer Graus, laat ik vooropstellen dat ik deze anderhalve minuut nu al geboeid heb zitten luisteren, terwijl ik overlegde of dit een punt van orde was. Het was een soort uitlokking. Ik zou dus zeggen: waarvan akte. U heeft ook aan de orde gesteld dat u eerder wil spreken.

De heer **Graus** (PVV):

En kort.

De voorzitter:

Ja, en kort. U heeft in principe zes minuten. Ik denk dat de collega's daar wel mee kunnen instemmen. Ik stel dus voor om dat meteen na de heer Dijkstra te doen, als dat u helpt. Er is ook nog een andere opmerking. Ik begreep dat er een regeling van werkzaamheden is en dat mevrouw Van Brenk daarbij de «leiding» heeft. Dan kan de heer Graus daar nog vóór spreken, want anders komen we in problemen. Ik zou dus willen voorstellen om daar gelegenheid voor te geven, want volgens mij moeten ook meerdere woordvoerders daarnaartoe. Oké, ik zou dus tegen de heer Graus willen zeggen: waarvan akte. Ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij heb ik nog geen antwoord gekregen, voorzitter.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Dijkstra om zijn antwoord af te maken.

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

De heer Graus heeft gelijk, het was 800.000; ik had niet moeten overdrijven. Dat is ook niet het aantal waar de VVD naar streeft, maar het is goed dat hij dat corrigeert.

De heer Laçin vroeg: waar hebben de bewoners wat aan? Ik verwacht veel van de herindeling van het luchtruim, waarbij we het gebruik van het luchtruim gaan optimaliseren door kortere routes en vooral door glijvluchten. Dat is een andere benadering. We investeren daarin, samen met de luchtverkeersleiding en de verantwoordelijken voor het militaire luchtruim. Denk ook aan de knoppen waaraan we kunnen draaien: enerzijds de woningbouwbehoefte en isolatie en dergelijke, anderzijds het terugschroeven van het aantal nachtvluchten, om ervoor te zorgen – anderen pleiten daar ook voor – dat er bepaalde rustmomenten komen waar dat soms niet zo schijnt te zijn, wat natuurlijk vervelend is. Ik denk dus dat we heel veel aanknopingspunten hebben om de groei van de luchtvaart of de huidige luchtvaart – hoe je er ook in zit – meer in balans te brengen met de omgeving, waarbij we een deel van de milieuwinst zeker ten goede laten komen aan de omwonenden en aan iedereen die hinder van de luchtvaart heeft.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Laçin een vervolgvraag heeft, een korte vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):

U laat mij geen keuze, voorzitter, dus dan ga ik door.

De **voorzitter**:

Nee, dat hoeft helemaal niet, hoor.

De heer **Laçin** (SP):

Het zijn toch wel heel veel lege hulzen van de VVD, van de heer Dijkstra. Ik vraag naar concrete maatregelen. U kan aan knoppen draaien en aan hinderbeperking doen, maar we moeten het invullen. Ik zal dat straks ook aan de Minister vragen, omdat zij op de laatste dag voor het reces een opmerkelijke uitspraak deed, wat mij betreft. Specifiek over Lelystad ...

De **voorzitter**:

Ja, u vraagt de heer Dijkstra naar concrete maatregelen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik had mijn vraag nog niet afgemaakt. Wat ik zei, was richting de Minister.

De **voorzitter**:

Ja, maar u kan toch niet nu een vraag aan de Minister stellen, terwijl u een vraag aan de heer Dijkstra stelt? Ik stel voor dat u als vervolgvraag stelt: wat zijn dan de concrete maatregelen? Dat hoorde ik terug in uw aanloop.

De heer **Laçin** (SP):

Mijn concrete vraag aan de heer Dijkstra is, voor alle omwonenden van Lelystad en onderwonenden van de aanvliegroutes: is het dan niet verstandig om, in lijn met wat de heer Dijkstra zegt, op z'n minst te wachten met de uitbreiding, met de opening van Lelystad, tot die luchtruimherziening voltooid is? Dan hebben we nog een paar jaar, maar dan weten we wel zeker welke hinder het oplevert. Dan zijn we in ieder geval de komende jaren van het gedoe af en kunnen die mensen in ieder geval rustig slapen tot 2023. Is de heer Dijkstra het daarmee eens?

De **voorzitter**:

Dank, heldere vraag.

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

Nee, omdat Lelystad al open had moeten zijn. Bovendien zetten we ook in op stillere vliegtuigen. Dat is de heer Laçin misschien ontgaan. We hebben daar stimulansen voor. Het is echt een groot verschil of je een ouderwetse Boeing 747 met vracht of iets anders hoort langskomen, of een van de meest moderne vliegtuigen. Daar zit een wereld van verschil tussen. We stimuleren juist die schonere en stillere vliegtuigen. Dat zijn dingen die helpen. Natuurlijk, een vliegtuig is een vliegtuig, maar voor de vraag hoeveel hinder je ervan hebt, maakt het nogal uit welk vliegtuig het is, uit welke richting het komt en wanneer het vliegt. We kunnen de hinder natuurlijk nooit helemaal wegnemen, maar we proberen er wel alles aan te doen. We zien het belang van Schiphol en de vliegvelden in nationaal verband, maar realiseren ons tegelijkertijd dat die in een dichtbevolkt gebied liggen. Daar moeten we dus zorgvuldig mee omgaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

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

Voorzitter. Mensen waarderen vliegen, niet alleen voor zakelijk verkeer, maar ook voor vakantie, sociale contacten en netwerken en familiebezoek.

Ik zei het al: we lijken hier in Den Haag weleens te vergeten dat we goud in handen hebben met onze luchthaven. Als we daaraan tornen, wordt dat goud koperkleurig en daarna iets anders, en vervalt zeker de toegevoegde waarde. Om relevant en modern te blijven, is het nodig om te investeren: in de bereikbaarheid van het vliegveld via infrastructuur, fysiek op het platform, in de omgeving, in de terminals, in de verbindingen, in nieuwe bestemmingen, in veiligheid en in de afwikkeling. De VVD zou ook graag meer sturingsmogelijkheden voor slots zien – ik denk dat we dat op Europees niveau moeten regelen – zodat we zelf kunnen bepalen wie er wanneer en hoe binnenkomt. Graag een reactie van de Minister daarop. Dat maakt het ook makkelijker om zelf strategische keuzes te maken in hoe we dat dan doen.

Wat mij betreft doen we er alles aan om de hubfunctie te beschermen, niet alleen voor de passagiers, maar ook voor de vracht. Ik wil ook weten in hoeverre de VVR die nu voor Lelystad is ingediend of misschien een andere VVR – het gaat mij om het principe van een verkeersverdelingsregeling – ook een uitkomst zou kunnen bieden voor vracht. Ik pleit ervoor dat de Minister zich er in Europa voor gaat inzetten om meer te kunnen sturen op selectiviteit in de luchtvaart. Hoe houden we de luchtvaart in Nederland competitief? Hoe zorgen we ervoor dat de inzet van nieuwe vliegtuigen en technologie hier plaatsvindt?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Zoals net besproken, geef ik nu het woord aan de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel. Ik dank de collega's voor de collegialiteit. Ik zal het heel kort houden. U weet dat ik hier normaal nogal op de grote trom sla. Ik heb heel veel oplossingen aangedragen die volgens de PVV waardevol zijn. Dat blijkt vaak pas naderhand te kloppen, want toen wij jaren geleden zeiden «ga nu aandelen KLM kopen om de macht en kracht binnen Air France en KLM te vergroten», werd dat niet gedaan, maar een paar jaar later werd het voor honderden miljoenen meer wel gedaan. Hadden de regering en de Kamer toen naar ons geluisterd, dan hadden we honderden miljoenen, bijna een half miljard aan belastinggeld, kunnen besparen. We hebben het heel vaak gewoon bij het goede eind. Dat bleek ook gisteravond weer. Heel vaak komt het gelijk onze kant op, dus ik vind het jammer dat ... We hebben een goede denktank en we weten wel waar het over gaat. Er zijn gisteren twee petities aangeboden. Ik weet zeker dat mevrouw Kröger en de heer Laçin daar uitgebreider op terug zullen komen, dus ik doe het heel summier. Er zijn gisteren twee petities aangeboden, onder andere door de Omgevingsraad Schiphol, door omwonenden, maar ook door een longarts, aangaande fijnstof. Daar zou ik graag een reactie op krijgen. De ambtenaren van de Minister zijn ervan op de hoogte en hebben de Minister natuurlijk gebriefd, zoals ze dat – correct – behoren te doen, dus dan kan de Minister er een reactie op geven. Ik hoor het wel. Omdat ik moet voorzitten in een andere zaal, ben ik hierna afwezig, maar ik kan uiteraard wel meedoen met eventuele moties en goede stemadviezen geven. Mogelijk zijn moties helemaal niet nodig, als we goede toezeggingen krijgen. Ik krijg hier dus graag een reactie op. Ik hoop dat de Minister daarbij het evenwicht bewaart tussen het nationaal belang en de belangen van de luchtvaart, airlines, Schiphol en omwonenden. Ik heb gisteren na de aanbidding van de petitie met enkele omwonenden gesproken. Zij zijn helemaal niet zo tegen Schiphol; dat viel me echt heel erg mee. Zij zijn niet tegen Schiphol, maar ze zeggen dat de kerk een beetje meer naar het midden moet. Ik wil dus graag dat de Minister ook als zodanig handelt, want als volksvertegenwoordigers dienen wij uiteraard ook hun belangen geborgd te krijgen.

Er volgt een plenair debat over Schiphol op zee, dus dat onderwerp ga ik hier nu niet bespreken, want dat gaan we nog doen. Mijn collega Richard de Mos – die is op dit moment zelfs al locoburgemeester van Den Haag – heeft daar in 2009 al plannen voor ingediend. Hij wilde zelfs het circuit van Zandvoort op zee. Toen was Max Verstappen nog helemaal niet hot. Het was zo'n beetje het post-Jos-Verstappentijdperk en het pre-Maxiaanse tijdperk. Toen al waren wij daarmee bezig. Je zou zelfs nog een gevangenis op zee kunnen bouwen, op een eilandje, met allemaal haaien eromheen. Daar komen we later wel op terug. We wachten het af, want het moet ook allemaal haalbaar en betaalbaar zijn. Dat is vaak zo. Als ik een plan heb, moet ik naar mijn fractie en dan vragen de financieel woordvoerders: Dion, waar is je financiële dekking? Die heb ik vaak niet en dan sneuvelt het plan vaak al in de fractie. Vandaar dat ik dit noem. Sommigen hebben één medewerker, maar ik heb nul medewerkers, dus ik moet het allemaal zelf doen.

Ik wil vragen of de Minister tempo in de besluitvorming wil houden. Ik wens haar de wijsheid om de kerk in het midden te houden.

Er was veel ophef over de storingen in het brandstofsysteem. Ik heb begrepen dat die zijn opgelost, of dat daar in ieder geval aan gewerkt wordt. Er wordt onderzocht wat de oorzaak daarvan is. TNO is daarmee bezig, op aanvraag van Schiphol. Daar wil ik nu dus niet te veel op ingaan, ik wacht dat even af.

Over de elektrische vliegtuigen horen we dadelijk meer van meneer Dijkstra en meneer Paternotte. Volgens mijn informatie wordt daar allang aan gewerkt. Het is dus niet zozeer een plan van de VVD en D66, als wel iets waar door de vliegtuigindustrie allang aan wordt gewerkt. Dat wachten we natuurlijk ook af. Gezien alle problemen die er met elektrische auto's nog zijn, moet ik er niet aan denken dat dat in de lucht gebeurt, want wat als er een storing ontstaat? Nu kunnen vliegtuigen vaak nog op een motor doorvliegen, maar wat gebeurt er straks als er een storing in het elektrische systeem ontstaat? Ik wil me daar nu niet verder over uitlaten, we wachten het af.

Dank aan de voorzitter en dank aan de collega's voor de collegialiteit; ik zal ook altijd collegiaal naar jullie zijn. Een gezegende dag verder. Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank de heer Graus. Hij heeft uitgelegd waarom hij nu weg moet. De gelukwensen zijn wederzijds. Ik neem aan dat er door iemand meegeleusterd wordt naar de reactie van de Minister. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Mijn eerste vraag in dit debat is: met welke Minister hebben we vandaag te maken? Hebben we te maken met de rechtsbuiten van het kabinet, die vooral lekker door wil met alle VVD-hobby's en die deze zomer zelfs de klimaatwetenschap in twijfel trok? Of hebben we vandaag te maken met de Minister die bij haar aantreden zei het herstellen van vertrouwen als haar prioriteit te zien, de Minister die verantwoordelijk is voor het beschermen van ons land tegen de gevolgen van klimaatverandering en het klaarmaken van onze infrastructuur voor een emissievrije toekomst? Zeg het maar. De Minister zegt dat ze nu echt een ander luchtvaartbeleid wil voeren, maar ondertussen zet zij in op keiharde groei: 40.000 erbij op Schiphol, 45.000 vliegbewegingen op Lelystad. Wat zijn daar eigenlijk de klimaatgevolgen van, vraag ik de Minister. Staat de uitstoot daarvan niet ongeveer gelijk aan die van een nieuwe kolencentrale? Het is dan moeilijk om alle praatjes over balans, bewoners en klimaat echt serieus te nemen. Wat GroenLinks betreft moeten er drie dingen gebeuren.

De **voorzitter**:

Voordat u die noemt wil de heer Paternotte een interruptie plegen. Ga uw gang.

De heer **Paternotte** (D66):

Mevrouw Kröger maakt heel duidelijk dat het allemaal helemaal anders moet en zegt: stop met de groei. Dat is het verhaal dat ze hier inderdaad steeds houdt, maar ik wil haar dan toch een vraag stellen over iets waar ik echt tijdens de hele zomer af en toe niet uitkwam. Sinds de zomer hebben alle provincies nieuwe besturen. In de meeste gevallen zit GroenLinks daar ook in. Zij heeft zelf in de provincies campagne gevoerd tegen elke groei van de luchtvaart en ook gezegd dat GroenLinks alle invloed daarvoor gaat aanwenden. Daarom wil ik vragen waarom GroenLinks nou het volgende heeft gedaan: in Zuid-Holland tekenen voor een nieuwe helikopterhaven waardoor Rotterdam The Hague Airport kan groeien met nieuwe vakantievluchten, in Noord-Holland ervoor tekenen dat Schiphol zich «binnen de gemaakte afspraken kan ontwikkelen», ...

De **voorzitter**:

De aard van uw vraag is op zich helder. Hoe lang is de lijst?

De heer **Paternotte** (D66):

... en in Flevoland tekenen voor het zo snel mogelijk openen van Lelystad Airport. Kan zij dat uitleggen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank aan de heer Paternotte voor deze vraag. Ik denk dat hierbij twee dingen heel belangrijk zijn. In de eerste plaats is de discussie over het landelijk luchtvaartbeleid een discussie die wij hier voeren en waarvoor een Minister verantwoordelijk is. Wat ons betreft moet dat een heel ander beleid zijn, namelijk een beleid waarbij het niet gaat om groei, maar een beleid waarin het erom gaat slim om te gaan met de capaciteit die wij hebben en waarbij vooral wordt ingegaan op het beschermen van de omwonenden, het klimaat en de natuur. In de voorbeelden die de heer Paternotte geeft, maakt hij een bepaalde interpretatieslag. Ik denk dat het heel belangrijk is om uit te lichten dat het woord «ontwikkeling» dat in het programma van de provincie Noord-Holland staat, slaat op de manier waarop je Schiphol kwalitatief gezien het beste kunt inzetten. Dat is beleid dat deze Minister moet gaan voeren. Dat is overigens ook het beleid waar de heer Dijkstra de Minister op aanspreekt. Dat gaat namelijk om het openbreken van de slotcoördinatie. Wij hebben het hier heel vaak over een heleboel onderwerpen, over harde normen en cetera, maar uiteindelijk zit in die slotcoördinatie de echte oplossing.

De **voorzitter**:

De heer Paternotte heeft nog een vervolgvraag. Ga uw gang.

De heer **Paternotte** (D66):

Ja, voorzitter, want mevrouw Kröger ging in op één van de drie voorbeelden. In Rotterdam is getekend voor een nieuwe helikopterhaven zonder te zeggen dat de geluidsruimte Rotterdam Airport kleiner moet worden. Daardoor kunnen er dus meer vakantievluchten komen. Zij geeft inderdaad toe dat GroenLinks in Noord-Holland heeft getekend voor groei van Schiphol en in Flevoland voor het zo snel mogelijk openen van Lelystad Airport. Wat mij opvalt is dat, ook al is GroenLinks de grootste partij in het bestuur, het een feest wordt voor de luchtvaart. Eigenlijk doet u dan wat u de Minister hier verwijt. Mijn vraag is: hoe kan dat nou?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik gebruik elk antwoord om in te gaan op een ander voorbeeld. Voor Flevoland ligt het besluit wederom hier bij de Minister, bij ons als Kamer. Wij zijn heel erg helder: wij vinden dat Lelystad Airport niet open moet omdat dat onverantwoord is. Alleen, als er landelijk een besluit genomen wordt, dan zijn er vraagstukken omtrent de inpassing in de fysieke ruimte in Flevoland, en dan zal GroenLinks, als onderdeel van het bestuur, het landelijke besluit uitvoeren. Dat is een geheel andere voorstelling van zaken dan de heer Paternotte geeft.

De voorzitter:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog, maar eerst wil de heer Paternotte nog een antwoord geven.

De heer Paternotte (D66):

Twee keer: ik mag niet meer.

De voorzitter:

Twee keer. Zijn conclusie is juist, dus de heer Paternotte mag niet meer. Mevrouw Kröger!

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Goed. Wat GroenLinks betreft moeten er drie dingen gebeuren. Wij hebben harde, heldere en handhaafbare normen nodig om de schade op het gebied van gezondheid, natuur en klimaat terug te dringen. We moeten de slotcoördinatie openbreken, opdat we de capaciteit van Schiphol zo slim mogelijk kunnen inzetten. En we moeten vol inzetten op alternatieven zoals de trein.

Afgelopen maandag hebben wij de initiatiefnota Luchtvaart op de rails gepresenteerd: onze bijdrage aan de discussie over de bereikbaarheid van Nederland. Daarin is de groei van de luchtvaart voor ons geen optie.

Graag bied ik de Minister hierbij mijn nota aan. Ik zie uit naar haar reactie in het volgende debat dat wij net in de procedurevergadering hebben afgesproken. Ik geef de nota aan de griffier.

In haar brief van 5 juli erkent de Minister dat ultrafijnstof en klimaat serieuze problemen zijn die moeten worden aangepakt. Maar als het gaat om de groei die moet worden verdiend, lijkt de Minister toch weer alleen naar geluidshinder te kijken. Hoe zit het dan met de uitvoering van de motie van de leden Van Raan, Kröger en een heleboel andere leden om hinderbeperking toch echt breder te definiëren? Is de Minister het met GroenLinks eens dat de resultaten van het RIVM-onderzoek naar astma bij kleine kinderen dermate zorgelijk zijn dat de blootstelling aan ultrafijnstof vanaf nu echt alleen nog maar af mag nemen, en zeker niet toe kan nemen? Wil de Minister met de Kamer en de sector afspreken dat we in ieder geval het standstillprincipe hanteren, dat de situatie dus niet slechter mag worden dan die nu is?

Dan geluid. De Minister lijkt met een wisseltruc toch groei mogelijk te willen maken: een paar nachtvluchten inwisselen voor een veelvoud aan vluchten overdag. Klopt dit? En waarom gaan we door met een failliet systeem dat ver afstaat van wat mensen echt raakt, waar mensen last van hebben? Mensen hebben geen last van een berekend gemiddeld geluid, maar van het vliegtuig dat hen wakker maakt, van de permanente stress en van nooit meer rust. We moeten naar een systeem dat de gezondheid van omwonenden centraal stelt. Wil de Minister nu eindelijk naar de omwonenden luisteren en op basis van metingen, beleving én een gezondheidsonderzoek een nieuw normenstelsel ontwikkelen en dat voorwaardelijk maken voor de verdere discussie over de ontwikkeling van Schiphol?

Dan het hete hangijzer voor deze coalitie: Lelystad Airport, een monument voor het idee dat eindeloze groei mogelijk is. Maar het is inmiddels ook een gepasseerd station in een rap veranderd maatschappelijk debat, want

58% van de mensen wil helemaal geen groei of zelfs krimp. De woningbouw zit mede op slot door de VVD-hobby's van deze Minister. Het zou toch bizar zijn dat we niet zouden kunnen bouwen in Zwolle of Almere omdat we de groei van goedkope vakantievluchten aan willen jagen? Is de Minister het met mij eens dat de woningnood absoluut prioriteit geniet boven pretvluchten?

Het gelikte VVR-nieuws uit Brussel lijkt, lijkt, een opsteker voor de Minister, maar levert vooral een uitgesteld conflict op met haar coalitiegenoten. Want wat mag van Brussel, mag niet van de coalitie en andersom. Geen van de oorspronkelijke doelen voor Lelystad Airport mogen of kunnen gerealiseerd worden: geen uitplaatsing, geen exclusief overlapvliegveld, geen dwingende sturing op de invulling van vrijgekomen slots en geen ban op autonome groei. Sterker nog, als die 40.000 die de Minister wil, erbij komen, dan geldt daarvoor absoluut geen enkel selectiviteitsbeleid. Dus wat is er over van het plan? Meer vliegen, meer overlast en geen zeggenschap. En dat wil echt alleen de VVD. De Minister staat hierin alleen en met lege handen. Klopt het dat de Minister sinds 2008 herhaaldelijk is gewaarschuwd dat een overloopluchthaven Lelystad Airport juridisch helemaal niet mogelijk was en dat de plannen en de bouw van het vliegveld ondertussen toch door zijn gegaan? Waarom is het SEO-rapport dat via een WOB-procedure boven tafel is gekomen, niet eerder met de Kamer gedeeld?

Ik wil als laatste nog kort verwijzen naar de proefcasus Eindhoven en de uitkomst daarvan, namelijk: sturen op hinderbeperking, geen nachtvluchten en een groeistop. Welke lessen trekt de Minister daar nou uit? En wat zal dat betekenen voor het Schipholdossier?

Tot slot. Ik hoop dat deze Minister haar eigen woorden ook serieus neemt. Het luchtvaartbeleid moet anders. Dat betekent wat GroenLinks betreft zeker geen groei, maar eindelijk handhaafbare normen om de omgeving te beschermen, het slimmer gebruiken van Schiphol en vooral inzetten op de trein als alternatief. Ik hoop dat de Minister samen met de Staatssecretaris die uitdaging serieus oppakt.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin. Ga uw gang.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Het was 4 juli, de laatste dag voor het zomerreces. De zonscheen, de Kamer was volop bezig om de laatste debatten af te werken voordat er politiek rustiger tijden zouden aanbreken. Dat was het moment waarop deze Minister besloot om even doodleuk te zeggen dat Schiphol de komende jaren kan doorgroeien. Dat was het nieuws waarmee zij omwonenden en ons politici de zomer in stuurde. Maar in het vorige luchtvaartdebat, in april, beweerde de Minister stellig dat eerst alle aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over de veiligheid op en rond Schiphol uitgevoerd én geëvalueerd moesten zijn voordat er over de toekomst van Schiphol gesproken zou worden. Waarom neemt de Minister een voorschot op deze eerdere toezeggingen aan de Kamer? Denkt zij zo het vertrouwen in haar ministerie terug te kunnen winnen? Wat zij wel deed, is voorwaarden stellen aan die mogelijke groei, zoals hinderbeperking. Maar de vraag is dan: wat is die hinder dan precies, hoe wordt hinderbeperking vastgesteld, waar is de nulmeting en wie stelt die vast? Ook de heer Dijkstra stelde deze vraag. Heeft de Minister hier al over nagedacht? Ik wil graag een uitgebreide reactie van haar op de uitlatingen die zij op 4 juli heeft gedaan.

Voorzitter. Dan een uitstapje naar ultrafijnstof. Het RIVM heeft de eerste fase van het onderzoek afgerond. Daarin is gekeken naar de effecten van een kortdurende blootstelling op de gezondheid. De resultaten zijn duidelijk: afname van de longfunctie en acute effecten op de gezondheid.

En dan heb ik het alleen nog maar over een kortdurende blootstelling. De tweede fase van het onderzoek gaat over langdurige blootstelling en de effecten daarvan op de gezondheid en het lichaam. Maar ook de tweede fase richt zich alleen op omwonenden. Dat vindt de SP raar, want als er één groep is die langdurig wordt blootgesteld aan ultrafijnstof, dan zijn het wel de werknemers die al jaren dag in, dag uit op Schiphol rondlopen, bijvoorbeeld op het platform. Het RIVM antwoordde vorige week op mijn vragen tijdens de briefing dat het voor hen voor de hand ligt dat werknemers meegenomen worden in de tweede fase en dat de blootstelling aan ultrafijnstof dan niet wordt berekend, maar gemeten. Ook de werknemers die ik vorige week sprak tijdens de staking van KLM maken zich grote zorgen. Daarom heb ik een heel heldere vraag aan deze Minister. Is de Minister bereid om deze groep werknemers mee te nemen in het lopende onderzoek? Dat onderzoek loopt nog tot 2021, dus tijd is er zeker. Is de Minister ook bereid om in de tussentijd te kijken naar maatregelen die getroffen kunnen worden op het vliegveld? Dat gebeurt bijvoorbeeld in Kopenhagen. Daar wordt met kleine maatregelen grote winst behaald voor werknemers. Graag een reactie.

Dan kom ik ook bij Lelystad Airport. De opening is inmiddels al driemaal uitgesteld en de problemen worden alsmaar groter voor deze Minister en voor de uitbreiding van Lelystad. De rechter trekt recht wat jarenlang krom was met het Programma Aanpak Stikstof. Jarenlang is er op de pof – een VVD-plan – te veel stikstof uitgestoten en dat houdt nu eindelijk op. Dan de milieueffectrapportage. Nederland hangt een formele ingebrekestelling door de Europese Commissie boven het hoofd, omdat de Europese MER-richtlijn onjuist wordt uitgevoerd in ons land. Tot slot de VVR; mevrouw Kröger zei er ook al iets over. Brussel schijnt akkoord te zijn – we hebben het conceptbesluit kunnen lezen – met deze VVR, die regelrecht indruist tegen de wens van deze Kamer om geen autonome groei toe te staan op Lelystad Airport. Zie mijn aangenomen motie van eind 2018. Maar dat lijkt deze Minister niet te deren. De inspraak van mensen en hun verbetervoorstellen voor Lelystad Airport neemt ze evenmin serieus. 10.000 reacties kwamen er binnen. 10.000 reacties met bijna 165.000 verbetervoorstellen. En hoeveel daarvan neemt de Minister over? Drie! Drie van de 10.000 voorstellen neemt deze Minister over. Dat is wat mij betreft een klap in het gezicht van al die mensen die tijd noch moeite hebben gespaard om voorstellen in te dienen, en deze Minister flikkert ze regelrecht in de prullenbak, behalve drie van de 10.000. Dat er nu brandweermannen en -vrouwen en luchtverkeersleiders aan de slag gaan op Lelystad Airport is wat mij betreft merkwaardig, maar vooral voorbarig. Wat gaat de Minister straks tegen hen zeggen als het vliegveld nog jaren niet gaat uitbreiden en zij straks zonder werk komen te zitten? Wat wordt de boodschap van deze Minister richting die mensen?

Dan ga ik door over arbeid en de Luchtvaartnota. Ik heb vaak aandacht gevraagd voor de positie van werknemers in de luchtvaart, bijvoorbeeld bij cowboys als Ryanair. Ik heb aangedrongen op nationale en internationale maatregelen om dit te stoppen. De Minister heeft dit, mede op ons aandringen, aangekaart in Brussel, waar op 1 maart 2019 een rapport is verschenen over de handhaving en bevordering van sociale normen in de luchtvaart. Wanneer kunnen we hier een vervolg op verwachten met concrete maatregelen, die we ook kunnen toepassen in Nederland? Welke maatregelen kunnen wij straks treffen om de Ryanairs van deze wereld te weren als zij zich niet willen houden aan onze sociale normen en arbeidsomstandigheden? En gaan we die sociale normen, de arbeidsomstandigheden en de vestigingseisen ook terugzien in de Luchtvaartnota? Daar wachten we nu al een tijdje op. Die komt er in het najaar. Gaan we dat daarin terugzien? Kan de Minister hier al iets over zeggen en kan de Minister ons ook inlichten over haar gesprek met FNV, VNV en VNC dat in april heeft plaatsgevonden? Wanneer komt daar een vervolg op en wat

zijn de concrete doelen die zijn gesteld met deze vakbonden om de sociale normen en arbeidsomstandigheden te verbeteren in luchtvaartland? Voorzitter. Ik sluit af. Het grondpersoneel van KLM heeft vorige week gestaakt. Niet voor gouden bergen, maar voor een fatsoenlijk loon, minder werkdruk en zekere banen. Een paar maanden geleden zijn zij de straat op gegaan om hun Pieter Elbers te behouden, maar diezelfde Pieter Elbers geeft zichzelf nu 9% loonsverhoging en vindt het personeel maar 2% meer per jaar waard. We hebben aandelen gekocht – met «we» bedoel ik de rijksoverheid – in KLM om invloed uit te kunnen oefenen. Laten we die invloed dan ook uitoefenen. Wil de Minister de heer Elbers bellen en hem oproepen om te luisteren naar die werknemers, hun een goede loonsverhoging te geven en hun werkdruk te verminderen? Gaat de Minister deze oproep volgen? Daar ben ik heel erg benieuwd naar, mede namens al het grondpersoneel.

Mijn laatste zin: wat ons betreft is groei van de luchtvaart voorlopig uitgesloten. Er is over luchtkwaliteit gepraat, er is over ultrafijnstof gepraat, er ligt een recordaantal klachten over de luchtvaart. Laten we daarmee stoppen. Laten we werken aan een selectiviteitsbeleid 2.0, zodat we een houdbare luchtvaart kunnen behouden voor Nederland.

De voorzitter:

Nu moest u echt stoppen. Maar het is helder en ik zie twee interrupties. De heer Dijkstra geef ik graag eerst het woord.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het standpunt van de SP is helder: geen groei. U had het zelf over grondpersoneel. Heel veel van het grondpersoneel werkt in de cargo, in de vracht. Dat zijn ongeveer 20.000 banen in totaal, direct, maar denk ook aan de bloemenveiling en dergelijke, en alle transporteurs. Wat voor soort perspectief heeft u voor de mensen die nu op de grond werken, die nu belangrijk werk doen in de logistiek, als u zegt dat er eigenlijk helemaal niks meer kan op Schiphol? En twee, hoe gaan we ervoor zorgen dat vracht er nog steeds kan blijven en een goede plek krijgt in onze sector, ook omdat het van strategisch belang is?

De heer Laçin (SP):

Twee vragen, voorzitter, dan wil ik ze ook even apart behandelen. Ik wil de fabel de wereld uit helpen dat meer groei ook per se meer banen betekent op Schiphol. Dat is niet waar. Dat zien we bijvoorbeeld in de beveiliging. In de beveiliging is het aantal banen de afgelopen jaren juist met 20% afgenomen, terwijl Schiphol is gegroeid. We moeten vooral ook kijken naar kwalitatieve banen, niet alleen maar naar het aantal banen. We zien steeds meer flexbanen op Schiphol. We zien steeds meer dat de mensen die op Schiphol werken, onzekere roosters hebben, geen invloed meer hebben op hun eigen werk en met een hogere werkdruk zitten. Laten we dat eerst oplossen en dan kunnen we kijken naar het tweede deel van de vraag van meneer Dijkstra, over de vracht. Volgens mij pleiten wij vaak samen voor een percentage vracht dat gewoon zeker is van vluchten. Ik ben wel heel erg sceptisch of we al die bloemen uit Afrika wel moeten importeren, of dat niet op een andere manier kan, dichterbij huis of dat we het zelf kunnen doen. Maar vracht verdient een positie op Schiphol. Dat is nu ongeveer 3% van de vluchten, maar het zorgt wel, zoals de heer Dijkstra zegt, voor 20% van de banen op Schiphol en daaromheen. Daarom vind ik het belangrijk. Ik heb ook in het vorige debat aan deze Minister gevraagd: hoe kunnen we dat waarborgen? Kan dat met een nieuw selectiviteitsbeleid? Kan het met een nieuwe verkeersverdelingsregel?

De voorzitter:

Uw antwoord is helder.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben benieuwd naar het antwoord daarop, maar ik steun wat dat betreft het pleidooi van de heer Dijkstra.

De **voorzitter**:

Ik ben ook benieuwd naar dat antwoord, maar dit was het antwoord op de heer Dijkstra, die daar tevreden mee is. Geweldig. De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

In het verlengde van de vraag van de heer Dijkstra. De heer Dijkstra trok heel snel de conclusie dat de positie van de SP helder is. Ze willen niks. Maar ik vind die positie op het gebied van de werkgelegenheid niet helder. Er werken duizenden mensen op Schiphol en rondom Schiphol en de SP is altijd de partij die als eerste bij de poort staat als er ergens ontslagen vallen. Maar ze stelt aan de voorkant nooit voorwaarden aan het vestigingsklimaat, of voorwaarden voor bedrijven die willen ondernemen in Nederland. Ik volg de heer Laçin nu anderhalf jaar op dit dossier, en ik hoor alleen maar «tegen, tegen, tegen». Nergens zie ik dat hij met voorstellen komt waarmee hij de luchtvaart een concurrerende positie geeft in Nederland. Waar zit dat «m dan in? We weten immers allemaal dat, als we niks doen, standstill, een aantal vliegmaatschappijen gewoon weg zullen gaan, zoals in België met Sabena is gebeurd. Dat is geen wishful thinking, dat is een feit.

De **voorzitter**:

De vraag is helder.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het gevaar zit hem in de vanzelfsprekendheid waarmee we vandaag de dag denken dat we alle banen hebben in Nederland en dat die er morgen automatisch ook nog zijn. Dus de vraag is: waar zet de SP zich hard in voor het behoud van werkgelegenheid, in plaats van altijd bij de poort te staan?

De **voorzitter**:

De vraag is echt helder. Ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik had altijd de indruk dat de heer Amhaouch heel slecht luistert tijdens de debatten over luchtvaart. Dat bevestigt hij hierbij, dus dat is dan een winstpunt. Wat de SP altijd zegt, ook lang voor mijn tijd al, kan ik de heer Amhaouch vertellen, is dat wij niet naar het aantal vluchten kijken. Want een groot deel van die vluchten, de pretvluchten, leveren op Schiphol geen banen op. Waar we naartoe moeten – ik zeg het nogmaals; voor heel veel mensen is het herhaling, maar voor u blijkbaar niet – is een selectiviteitsbeleid.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, niet om het antwoord dat u aan het geven bent, maar ik moet u heel even onderbreken voor een schorsing. We hadden afgesproken dat we mevrouw Van Brenk steun of geen steun zouden gaan verlenen, dus ik wil even voor vijf minuten schorsen om dat te gaan doen.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is wel vervelend, zo midden in mijn prachtig antwoord, maar dat ga ik dan straks afmaken.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik wil graag de heer Laçin de ruimte geven om zijn korte antwoord af te maken.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, voorzitter. Ik ben begonnen met te zeggen dat de SP vooral voor kwalitatief goede banen staat en dat we ons daarvoor niet alleen maar moeten focussen op groei, maar vooral op selectiviteitsbeleid. Welke vluchten hebben wij nodig op Schiphol zodat er wellicht meer banen kunnen komen, maar vooral ook dat de banen die er zijn, veel zekerder en beter kunnen worden. Daarom roep ik de heer Amhaouch op om er eens een keer heen te gaan. Ga eens met de beveiligers, de schoonmakers, het cargopersoneel en het platformpersoneel praten. Dan zal hij merken dat mijn boodschap over een toename van onzekere banen de waarheid is en dat wij samen moeten gaan voor kwalitatieve banen en niet alleen maar voor kwantitatieve banen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie dat dit een vervolg oproept van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik vind dit een beetje een slap antwoord na vijf minuten schorsing. Hij had goed kunnen nadenken over het antwoord. Dat meen ik oprecht. Natuurlijk, wie wil er geen selectiviteit? Daar zijn ook dingen over gezegd. Wij willen dat Brussel bij de slotcoördinatie meer ruimte geeft voor een nationale inbreng, maar daar kun je het niet bij laten. Als dat niet is geregeld vandaag, hoe ga je dan wel inzetten voor die werkgelegenheid? Ik hoor u gelukkig wel net tegen de heer Dijkstra zeggen dat die vrachtluchten voor u heel belangrijk zijn. Dat zijn niet altijd de mooiste en schoonste vliegtuigen, maar die hebben economisch wel een bepaalde toegevoegde waarde. Dat is goed, maar u kunt niet alleen zeggen dat de SP, zolang de selectiviteit niet geregeld is, met de handen over elkaar gaat zitten en dan wel zal zien of er banen blijven of niet. Of dat hoog kwalitatieve banen zijn? We hebben banen voor iedereen nodig. We hebben banen aan de onderkant nodig, we hebben banen voor de middenklasse en we hebben kwalitatief hoge banen nodig. Daar hoor ik de SP niet over. Als het antwoord na vijf minuten is dat wij selectiviteit nodig hebben, valt mij dat tegen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil nogmaals benadrukken dat juist al die banen op Schiphol belangrijk zijn. Dat probeer ik ook aan te geven. Vooral die lage en middeninkomens zijn ontzettend belangrijk voor de productiviteit op Schiphol. Daarom is het echt een oud frame te denken dat groei nog meer banen gaat opleveren. Ik gaf net in de richting van de heer Dijkstra het voorbeeld van de beveiliging. Die is in aantallen afgenomen en er zijn meer onzekere contracten en onvoorspelbare roosters gekomen. Dus wij moeten echt van het frame af dat wij met groei meer en betere banen gaan realiseren. Daarom zeg ik ook dat selectiviteitsbeleid één is, maar dat wij vooral ook naar de banen op dit moment moeten kijken. Laten wij daar eens beginnen. Het beleid dat de VVD nu samen met het CDA uitvoert, zorgt alleen maar voor meer flexibilisering van de arbeidsmarkt, ook op Schiphol. Daarom stond ik samen met het grondpersoneel van KLM, niet omdat zij worden ontslagen, maar omdat zij betere banen eisen. Ik zou zeggen: ga er ook eens een keer bij staan om te luisteren naar die mensen, wat zij willen en wat zij verwachten. Maar daar laat u het, zoals altijd, als partij afweten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Amhaouch voor zijn bijdrage.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Dank u wel.

Het CDA is voor een duurzame en concurrerende luchtvaart in Nederland. Daarmee gelijk de constatering dat wij ons vandaag de dag bevinden in een spanningsveld tussen lusten en lasten. Aan de ene kant vinden wij het positief dat Nederland door de luchtvaart sterk is verbonden met een zeer groot buitenland. Voor ondernemend Nederland dat de banen creëert, maar ook voor de hardwerkende mensen die met hun gezin of familie op vakantie willen naar bepaalde bestemmingen. Aan de andere kant hebben inwoners rond de luchthavens last van het geluid en de luchtverontreiniging.

Afhankelijk van de ligging en het gebruik van start en landingsbanen is er meer of minder hinder. Ik heb tijdens mijn veldonderzoek mensen gesproken in Aalsmeer en Kudelstaart, waar ik een dag en een nacht heb doorgebracht. Ik was op de koffie bij de familie Scheper op de Aalsmeerderweg, Bert en Hanneke, die aangeven dat zij niet tegen Schiphol zijn, maar dat zij er onderhand wel klaar mee zijn. Genoeg is genoeg! Of de CEO van de Dutch Flower Group, de heer Van Zijverden, die aangeeft dat Schiphol zeer belangrijk is voor de economische ontwikkeling, maar ook zegt dat er keuzes moeten worden gemaakt en dat er moet worden gekozen voor kwalitatieve groei in plaats van kwantiteit.

Of dit allemaal nog niet uitdagend genoeg is, liggen er ook grote uitdagingen op het gebied van klimaat en CO₂. Het CDA vindt het daarom belangrijk en urgent dat de beschikbaarheid van biokerosine, die substantieel bijdraagt aan de reductie van CO₂ en fijnstof, spoedig wordt gerealiseerd. Kan de Minister aangeven of de voortgang er goed in zit? Welke mogelijkheden zijn er om de beschikbaarheid te versnellen? Zijn er zaken waar de overheid bij kan helpen?

Voorzitter. Het klinkt misschien utopisch, maar wij zullen de oplossingen samen met de verschillende betrokken partijen moeten bepalen. Ik heb het hier al vaker gezegd dat er niets mis is met polderen en het sluiten van compromissen, maar het moet wel anders. Daarom is het een mooie uitdaging voor de heer Van Geel die als interim--voorzitter de evaluatie gaat doen voor de ORS. Wij wensen hem veel succes met deze moeilijke maar ook belangrijke opdracht. Dit moet de basis zijn om meer vertrouwen in de luchtvaartpolder te laten terugkomen zodat wij kunnen bouwen aan een duurzame en concurrerende luchtvaart in Nederland.

Voorzitter. Dan de hinderbeperking op Schiphol; het is van belang om te zien hoe de hinder kan worden verminderd. Het CDA vindt het verstandig dat de Minister aangeeft dat het de ambitie is om te komen tot een substantiële beperking van het aantal nachtvluchten en dat verminderen van hinder bereikt kan worden door het stapsgewijs reduceren hiervan.

De Minister geeft verder aan dat meer hinder in de randen van de nacht door het verschuiven van nachtvluchten niet zal worden toegestaan. Hoe wordt dit voorkomen? Aan welke fundamentele aanpassing van het nachregime van Schiphol denkt de Minister voor de lange termijn?

Veel inwoners geven aan dat zij naast hinder in de nacht, ook in de ochtenden van de weekenden hinder ervaren. Dat is namelijk een moment dat er relatief veel mensen thuis zijn en bijvoorbeeld ook rond het huis rondhangen. Het CDA zou daarom graag zien dat bekeken wordt of het aantal vluchten in het begin van de ochtend van het weekend kan worden beperkt om deze hinder te verminderen. Mogelijk zou een aantal vluchten verschoven kunnen worden naar momenten dat deze inwoners het minste thuis zijn. Mensen snakken naar rustmomenten door alle drukke dagen heen. Een vliegweerbericht met daarin te verwachten rustmomenten zou handig zijn. Is de Minister bereid met betrokkenen de mogelijkheden hiervoor te bekijken?

Het CDA krijgt verder signalen van inwoners dat bijvoorbeeld de raamisolatie van veel huizen 20 tot 30 jaar oud is. Betere isolatie kan ook hinder tegengaan. Kan de Minister aangeven of verouderde isolatie wordt

meegenomen in de onderhandelingen met Schiphol over minder hinder en invulling van een nieuw omgevingsfonds? De Minister geeft verder aan Schiphol en andere partijen uit de sector en de omgeving te vragen om nog dit jaar een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. Hoe staat het hiermee? Hoe staat het met het reductieplannen met betrekking tot fijnstof? Kan de Minister hierop reageren en aangeven wat Schiphol aan het doen is? Verder hoort het CDA graag een update van de juridische verankering van het strikt handhaven van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel, het NNHS, en de aangescherpte vierdebaanregel zodat bijvoorbeeld het anticiperend handhaven tot het verleden gaat behoren en dat iedereen zich op de goede nulmeting kan voorbereiden.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Over de bijdrage van de heer Amhaouch. Ik probeer even te zoeken waar hij staat. Schaart hij zich nu achter de Minister die zegt dat eerst al die maatregelen moeten worden genomen alvorens over groei kan worden gesproken? Of je het nu hebt over de hinderbeperking of de verplaatsing van nachtvluchten, eerst moet er sprake zijn van aantoonbare vermindering op allerlei gebieden. Of schaart hij zich achter de heer Dijkstra die zegt: nee, we moeten eerst groeien, want dan kunnen wij die verduurzaming pas goed inzetten? Dat lijken een beetje de twee mantra's te zijn. Dus de Minister heeft gezegd: eerst maatregelen en aantoonbaar bewijzen dat de hinder afneemt, in de breedste zin van het woord. De heer Dijkstra zegt: nee, wij moeten groeien om te verduurzamen. Waar staat het CDA?

De voorzitter:

De vraag is helder.

De heer Amhaouch (CDA):

Het CDA staat niet voor een blinde wildgroei. Absoluut niet.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is de vraag niet.

De heer Amhaouch (CDA):

Als ik mag antwoorden? Ik kom hier ook in mijn volgende stukje op terug. Eerst laten zien dat wij inderdaad concrete stappen maken in de hinderbeperking. Dat zal best wel in een aantal categorieën zijn. Ik kom zo terug op een aantal vragen in de richting van de Minister die precies aangeven waar wij het eigenlijk over hebben zodat wij leren van het verleden. Dus als de beantwoording nog niet goed genoeg is; ik ga even verder met mijn stuk en kom hierop terug.

De voorzitter:

Ik wil de heer Van Raan toch de gelegenheid geven om als hij vervolgvragen heeft, die nu te stellen.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is niet zozeer gelegenheid geven, maar dwingen, want anders ben ik die mogelijkheid kwijt. De heer Amhaouch doet het heel slim. Ik wil er wel meteen op reageren. Hij begon met te zeggen: eerst beperken. Daaruit maak ik op dat hij in die zin voor de kant van de Minister kiest: eerst beperken en dan praten over groei. Met andere woorden, het CDA zegt nu: voorlopig even niet groeien. Heb ik dat goed begrepen?

De voorzitter:

Heldere vraag.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het tijdstip is afhankelijk van wat wordt gerealiseerd. Dus Schiphol zal moeten leveren en als Schiphol levert, kun je dat koppelen aan de groei. Makkelijker kan ik het niet maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, want het gaat hierover. Ik ga de heer Van Raan bedienen op zijn vraag. Het CDA vindt het verstandig dat de Minister conform het regeerakkoord nadenkt over de vraag hoe zij beperking van de hinder voor zich ziet in combinatie met perspectief houden op de groei van Schiphol. Het CDA vindt het van belang dat volstrekt helder wordt hoe de hinderbeperking verdiend kan worden en hoe dit zal worden gehandhaafd.

Wat leren wij van het verleden als wij het hebben over het nakomen van afspraken? Kan de Minister aangeven hoe de groei precies moet worden verdiend? Hoe wordt ieder jaar beoordeeld of aan de reductie van het aantal ernstig gehinderden en de regels van het stelsel is voldaan? Kan de Minister aangeven of er eerst aantoonbaar minder geluidhinder moet zijn voor de groei of dat groei al mogelijk is in ruil voor toezeggingen over het terugbrengen van geluidhinder voor het jaar dat volgt? Hoe wordt de hinderbeperking gemeten? Wat wordt het ijkpunt? Hinderbeperking ten opzichte van welk moment? In de brief geeft de Minister aan dat de door Schiphol te verdienen groeiruimte in de komende periode binnen de bandbreedte van 500.000 tot 540.000 vliegbewegingen kan liggen. Wat verstaat de Minister onder «de komende periode»?

Voorzitter. Ik kom bij Lelystad. Voor het CDA is in verband met Lelystad de luchtruimherziening belangrijk. Wij hebben er namelijk vanaf het begin op gehamerd dat de luchtruimherziening een heel belangrijke oplossing is voor het afschaffen van de laagvliegroutes. De Minister heeft ons voor het zomerreces een brief toegezonden waarin zij meldt dat er positieve ontwikkelingen zijn en dat ze nog steeds on track is, zo zeg ik even op z'n Engels. Kan de Minister bevestigen dat we inderdaad nog steeds de afspraak hebben dat de laagvliegroutes verdwijnen? En kan de Minister haar eigen doelstelling voor de winter van 2021/2022 bevestigen? Want ik denk dat dat een hele grote geruststelling is voor de mensen in Gelderland en Overijssel.

De **voorzitter**:

Ik moet u vragen tot een slotpunt te komen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Er is al veel gezegd over de VVR. Kan de Minister aangeven wanneer de VVR en de marktverkenning ongeveer gaan komen? Dan kunnen wij ook als Kamer goed afwegen wat er uit Brussel terugkomt en hoe wij verder kunnen met Lelystad Airport.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Stoffer. Pardon, u heeft een interruptie.

De heer **Stoffer** (SGP):

Mag ik eerst een interruptie plegen?

De **voorzitter**:

Uiteraard, ga uw gang.

De heer **Stoffer** (SGP):

Mooi betoog van mijn buurman. Om het toch even helder te krijgen: zegt het CDA nu «eerst hinderbeperking en dan pas groei» of zegt het CDA «dat kan eigenlijk wel een beetje samen opgaan»? Ik zou daar graag een heldere uitspraak van het CDA over willen hebben.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Heel helder. Volgens mij hebben we in het vorige debat gezegd dat we twee stappen moeten nemen: het vaststellen van de huidige 500.000 en het Luchthavenbesluit, met alle criteria en alle afspraken erin. Dat is de nulmeting waar ik het over heb. Het moet helder zijn voor ons en de sector, maar ook voor omwonenden, waar we starten. We gaan inderdaad afscheid nemen van het verleden. Eerst resultaten leveren, dan groeien. Als er geen zicht is op reductie, dan gaan we niet groeien. Dat legt druk op de luchtvaartsector, die aan de slag moet, en dat legt ook druk op innovatie: we moeten innoveren en zaken anders gaan doen. Anders is er na een tijd inderdaad wildgroei, en dat willen we volgens mij niet.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat is helder, dus dan zou ik graag overgaan naar mijn eigen eerste termijn.

De **voorzitter**:

Nou, er komen nog meer interrupties. Ik zag de heer Bruins. Ga uw gang.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik ben benieuwd of de heer Amhaouch nog steeds achter de aangenomen motie-Laçin staat, die zegt: geen autonome groei op Lelystad Airport.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Wij hebben vanaf het begin gezegd dat er drie voorwaarden voor Lelystad zijn. Eén is de MER, twee is selectiviteit, dus een overloopvliegveld, en drie is – die ben ik even kwijt; wat was het? – afscheid nemen van de laagvliegroutes. Daar staan wij voor, dus wij willen geen autonome groei op Lelystad. Wij wachten tot de VVR hier op tafel ligt. Wij wachten op wat daarbij hoort en de marktordering. Als dat allemaal compleet is, zullen wij dit alles serieus beoordelen aan de hand van onze doelen.

De **voorzitter**:

Dat is voldoende? Ja. Dan mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het een wat bevreemdend antwoord. Nederland heeft een VVR ingediend. Dat is de VVR die op tafel ligt. Het is niet alsof er opeens uit Brussel iets terugkomt waarmee we veel meer kunnen gaan sturen. Wat er op tafel ligt, laat autonome groei dus toe. Erkent de heer Amhaouch dat?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik ga niet in herhaling vervallen. De vraag van de heer Bruins was van dezelfde categorie. Volgens mij heb ik het volgende gezegd. Er is nog geen VVR terug uit Brussel; er zijn wel allerlei signalen. Die krijgen wij als Kamer. De vraag is ook aan de Minister: wanneer krijgen we die, plus de marktverkenning van welke maatschappijen graag naar Lelystad willen? Dat totaalplaatje zullen wij beoordelen op zijn merites.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan heeft meneer Amhaouch niet goed naar mijn vraag geluisterd. Mijn vraag was: is de heer Amhaouch het met me eens dat de VRR, zoals hij is ingediend in Brussel, autonome groei toelaat? Of zoekt meneer Amhaouch nu een heel klein beetje ruimte door te zeggen: nou, ik kijk ook

naar die marktverkenning? Met andere woorden, trekt de heer Amhaouch nu eigenlijk de steun aan de motie-Laçin in?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Selectiviteit is de VVR plus de marktverkenning. We zullen het totale plaatje bekijken zoals dat terugkomt naar de Kamer.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voor ons is een heel ander aspect van belang en dat hoor ik eigenlijk helemaal niet bij de heer Amhaouch, dus daarom wou ik hem daar op bevragen: de groei van Schiphol. We hebben ook nog de Onderzoeksraad voor Veiligheid, die zegt dat Schiphol eigenlijk helemaal niet zo veel kan groeien, omdat er steeds meer incidenten zijn. Hoe kijkt het CDA ertegenaan als het aantal naar 540.000 doorgroeit, in het kader van de veiligheid van onze inwoners?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij hebben we het net voor het reces in het AO Vliegveiligheid uitgebreid gehad over veiligheid. Ik heb niemand horen zeggen dat veiligheid niet belangrijk is. Die staat namelijk op nummer één, twee en drie, dus daar houden we ons ook aan. Er zijn allerlei plannen gemaakt om die te implementeren. Volgens mij is er nu, ook door het NLR, gezegd dat 540.000 haalbaar is, ook in het kader van veiligheid. Maar we zullen die plannen ook daar stap voor stap moeten implementeren. Als het niet veilig is, gaan we niet groeien. We zijn dus af van de wildgroei. Er zullen eerst resultaten geleverd moeten worden voordat je de volgende stap kunt zetten. Heel helder.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan de heer Laçin. Ga uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

We gaan weer een stapje terug, naar Lelystad en autonome groei. De VVR die deze Minister bij Brussel heeft ingediend, staat autonome groei toe. Dat is helder. We kunnen nu heel spannend gaan doen over wat er terug gaat komen, maar daar gaat het eigenlijk helemaal niet om. De VVR stelt dat autonome groei op Lelystad mogelijk is, of er nou een akkoord komt of niet. Mijn motie, die u als CDA ook heeft gesteund, zegt: nee, autonome groei is niet mogelijk. Wat mij zorgen baart, is dat de heer Amhaouch hier de woordjes «marktordening» en «marktverkenning» erbij plakt, terwijl die totaal niet in mijn motie staan, en – zo interpreteer ik het dan – zijn steun voor mijn motie intrekt. Ik wil een helder antwoord van hem op de vraag of hij de motie steunt die klip-en-klaar zegt: geen autonome groei op Lelystad, punt.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij heb ik net diezelfde vraag van de heer Bruins beantwoord. Die motie staat. De boodschap van die motie is «geen autonome groei op Lelystad». Wat daaronder ligt, is dat ook in het regeerakkoord staat dat Lelystad een overloopvliegveld voor Schiphol moet worden. Dat is het hoofddoel. De VVR kent twee zaken. Eén is dat alle vluchten die van Schiphol overgaan naar Lelystad, niet ingevuld mogen worden met andere vakantievluchten. Twee is dat de vliegtuigen die naar Lelystad komen, van Schiphol af moeten komen. Dat is wat wij aan de Minister hebben gevraagd. Wij wachten tot de Minister komt met het nieuws uit Brussel, met de marktverkenning en met het geluid van de sector over hoe ze dat gaan realiseren. Dat is het hoofddoel en daar staan wij voor.

De heer **Laçin** (SP):

Beide zaken die de heer Amhaouch opnoemt, dat het uitsluitend een overloopvluchthaven wordt en dat er geen ruimte is voor autonome groei, zijn dus niet geregeld in deze VVR. Ik zal de heer Amhaouch geen vraag meer stellen, want zijn antwoord is helder: door de marktverkenning, de marktd ordening, erbij te nemen, trekt hij zijn steun voor de motie in. Dan weten heel Overijssel en heel Gelderland waar het CDA op dit punt staat. Laat dat dan helder zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We hebben alle interrupties al gehad. Ik geef het woord aan de heer Stoffer. Ga uw gang.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Mijn buurman sprak zojuist over Aalsmeer. Een wethouder uit Aalsmeer schreef een tijdje geleden het volgende: «In een nog niet eens zo ver verleden was Schiphol voor de omgeving een lichtend baken. In Aalsmeer had je bumperstickers waarop stond: kom je aan Schiphol, dan kom je aan mijn baan. Maar die tijden zijn wel veranderd. Want vliegtuigen mogen dan wel veel stiller zijn, maar het zijn er zo veel. Die frequentie, het gebrek aan rust, dat maakt dat de balans doorslaat en dat veel van mijn inwoners de last niet meer kunnen dragen. En dat wordt nog moeilijker als nut en noodzaak niet meer zo vanzelfsprekend zijn.»

Hij slaat de spijker op zijn kop. Het is op dit moment echt tijd om een streep te trekken. De Minister wil het aantal vluchten van en naar Schiphol door laten groeien naar 540.000. Laat ik het klip-en-klaar zeggen: daar zijn we als SGP op tegen, niet omdat we tegen vliegen zijn, maar wel omdat we meer dan genoeg overlast en vervuiling hebben. De Minister wil eerst stillere vliegtuigen. Heel goed, maar daar is natuurlijk niet alles mee gezegd. Want, zoals mijn buurman zojuist ook aangaf, overlast wordt niet alleen bepaald door het geluidsniveau, maar ook door de frequentie. Met de verdere groei van het aantal vluchten wordt het aantal rustmomenten steeds kleiner, nog los van de verschillen tussen metingen en berekeningen.

Mijn eerste vraag aan de Minister is of ze ten minste ook komt met een indicator en harde randvoorwaarden voor wat betreft het aantal rustmomenten. De Minister zet ook in op minder nachtvluchten, maar de vraag is: hoeveel minder? Ik zou daar ook graag duidelijkheid over hebben. En daarbij: wat betekent de groei voor het gebruik van de vierde baan? Laat ik het maar zo zeggen: de SGP pleit eerder voor een verdubbeling of ten minste een verhoging van de vliegbelasting, in plaats van voor 540.000 vliegbewegingen op Schiphol.

Voorzitter. Wij zien ook de andere kant. Het is wel erg belangrijk dat die hubfunctie op Schiphol op peil wordt gehouden. Ik zie een beleid dat meer inzet op minder vakantievluchten en op het schrappen van bijvoorbeeld de luchtbrug Brussel-Amsterdam. De Minister wil wat dat betreft op Europees niveau inzetten op ruimte om te sturen op minder pretvluchten en meer vluchten met toegevoegde waarde. Daar staan wij uiteraard ook achter. De vraag die ik daarbij heb, is waarom ze ook niet kijkt naar de mogelijkheden die ze nu al heeft, bijvoorbeeld door extra gerichte prijsprikkels.

Voorzitter. Gemeenten in Zuid-Holland en Utrecht-West constateren dat landende vliegtuigen al op grote afstand van Schiphol op een hoogte van 600 tot 900 meter gaan vliegen. Is dat nu echt nodig? Want onnodige geluidsoverlast moeten we zeker voorkomen.

Een ander onderwerp: Schiphol op zee. Dat staat opnieuw op de agenda. Wat de SGP betreft is dat een hele goede zaak. Ik zou daar de suggestie bij willen doen om daarin gelijk het plan mee te nemen om een grote

getijdencentrale te bouwen voor de kust. Dan hebben we wellicht twee vliegen in één klap.

Voorzitter. Ik kom op de verkeersdelingsregeling. Het klinkt wat negatief, maar ook daar heeft de SGP geen goed gevoel bij. Want wat was de bedoeling? Dat we vakantievluchten zouden verplaatsen van Schiphol naar Lelystad om zo Schiphol te ontlasten en daarmee ook de overlast voor omwonenden niet verder uit de hand te laten lopen. Maar als je nu concreet kijkt, wat hebben we dan in handen? Groei van het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol naar 540.000 euro en mogelijk...

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Niet euro, vluchten.

De heer **Stoffer** (SGP):

Excuus, vluchten. Dank. Wij steunen elkaar altijd, of het nu over water gaat of over vliegen. Maar het ging over vluchten, niet over euro's.

Vliegbewegingen, hoor ik zeggen. Inderdaad.

We hebben mogelijk ook autonome groei in handen van Lelystad Airport. Volgens mij lukt het de Minister niet om dat echt definitief uit te sluiten, en dat is juist wat de SGP niet wil – dat uitsluiten wel, maar dat níét uitsluiten willen wij nadrukkelijk niet. Ik heb daar ook een paar concrete vragen over. Wij zouden een marktanalyse krijgen die al in mei naar de Kamer zou komen. Wordt dat nog dit jaar of wordt het wellicht mei volgend jaar? De tweede concrete vraag is wat de door het kabinet gewenste verhoging van het Schipholplafond naar 540.000 vliegbewegingen – laat ik het nu goed zeggen – betekent voor de belangstelling om vluchten naar Lelystad te verplaatsen. Als derde vraag daarbij: zijn er nog andere, niet-vrijblijvende prikkels die de Minister en Schiphol in kunnen zetten om vakantievluchten ook echt naar Lelystad te krijgen?

Voorzitter. Vrachtluchten kunnen volgens de regeling geen aanspraak maken op de vrijkomende slots op Schiphol en dat was volgens mij niet de bedoeling. Gaat de Minister en kan de Minister, want dat speelt uiteraard ook mee, dit rechtzetten?

Wat betekent het wegvallen van de bestemmingenlijst voor Lelystad bij de aanpassing van de verkeersverdelingsregeling voor de MER? Want die MER was volgens mij gebaseerd op de bestemmingenlijst.

Tot slot, voorzitter. Mijn laatste halve minuut gaat over Lelystad zelf. In de regio leven veel vragen over wanneer de vliegtuigen vanaf Lelystad gaan doorklimmen. Voor zover ik dat nu kan constateren, is de Minister daar nog niet helder over. Vliegtuigen zullen zo snel mogelijk doorklimmen, maar wat betekent dat: boven Wezep, boven Hattem of daarna? Vanaf Wezep kunnen ze doorstijgen, maar het hangt helemaal af van de omstandigheden of dat boven of na Wezep is. Wat mij betreft: geef duidelijkheid over de geluidsbelasting hiervan en betrek dat ook in de routing.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank, voorzitter. Wij willen het hebben over schone lucht en luchtvaart: twee contrasten. Het is al eerder genoemd, de tussenrapportage van het RIVM toont aan dat het vliegverkeer de long- en hartfunctie in negatieve zin beïnvloedt. Het Schone Lucht Akkoord toont aan dat Nederlanders door luchtverontreiniging negen maanden korter leven en dat jaarlijks 11.000 mensen hieraan overlijden. De heer Graus zei het al, wij hebben afgelopen dinsdag een petitie gekregen. Ik neem aan dat de Minister die kent. Anders heb ik hem bij me. Ik zou graag haar reactie daarop willen. Wat ons betreft moet er echt wat gebeuren.

Het kabinet stelt de ambitie om in 2030 elektrisch taxiën als standaardprocedure toe te passen. Waarom kan dat niet eerder? Kan dat niet in 2025? Ook moet 14% van de brandstof in de luchtvaart duurzaam zijn. Ook daar: kan dat niet eerder? Wat is de stand van zaken rondom het in Nederland vervaardigen van synthetische kerosine? Kan de Minister dat vertellen? Er wordt ook gekeken naar een ticket- of vliegbelasting, zowel nationaal als Europees. In Europa lukt dat tot op heden niet zo goed. Wat gaat de Minister daar verder nou nog aan doen?

Schiphol loopt tegen zijn grenzen aan. De wettelijke grens van die 500.000 vliegbewegingen is allang bereikt. De Onderzoeksraad voor Veiligheid waarschuwt voor verdere groei. Het aantal incidenten op Schiphol neemt toe. De Minister kondigt aan door te gaan naar 540.000 – toevallig de eerste dag van het reces. Dat viel bij ons niet helemaal goed. Dat kan per ongeluk zijn, maar het lijkt een beetje op «de Kamer is weg, dus laat ik gauw maar even een briefje sturen». Hoe gaat de Minister zorgen dat de zorgen van de Onderzoeksraad, die ook onze zorgen zijn en volgens mij van de hele Kamer, geen probleem meer zijn?

De Minister zegt «onder voorwaarden» – dat dan wel. Elke stap moet verdiend worden. Maar hoe? Dat wordt nog uitgezocht. Dat kan toch niet, Minister? Hoe? Hoe is nou met zekerheid te zeggen dat dit niet ten koste gaat van de veiligheid, de luchtkwaliteit en de woonomgeving? De bewoners, die we afgelopen dinsdag hebben gezien, geloven de beloften van deze overheid niet meer. Kan de Minister duidelijkheid vooraf toezeggen?

Belangrijk om hier te noemen is de uitspraak ten aanzien van het Programma Aanpak Stikstof. Welke plannen kunnen we nou eigenlijk maken? Welke implicaties heeft de groei van Schiphol en ook de eventuele opening van Lelystad? Kan het allemaal wel?

We hebben berichten gekregen uit Brussel. Althans, we hebben het in de krant gelezen. We hebben gevraagd om een brief. Dat kon allemaal nog niet. Wanneer kunnen we het dan wel verwachten? Kan de Minister daar nog iets over zeggen? Hoe gedetailleerd weten we dat dan?

Voorzitter. Het is wat 50PLUS betreft tijd om de vlucht naar voren te maken. We moeten klaar zijn voor de komende 50 jaar en daarom hebben wij samen met D66 verzocht om een quickscan van de consequenties van de verplaatsing van Schiphol naar zee. Wij willen de Minister bedanken voor het uitvoeren van de motie, maar daar kan het zeker niet bij blijven. Soms zou je willen dat onze voorgangers meer lef hadden gehad, want dan hadden ze in de zestiger jaren doorgezet en hadden we nu een verbeterde leefbaarheid van de directe omgeving van Schiphol, met veel minder omwonenden die last hebben van geluidsoverlast en luchtvervuiling. De regio Amsterdam zou een prachtige locatie voor woningbouw en veel ontwikkelruimte voor bedrijvigheid hebben; dus ruimte voor groei, met alle positieve gevolgen voor de economie van dien. Zeker, het kost wat. Niet alle vragen zijn met honderd procent zekerheid te beantwoorden, maar wat ons betreft denken we verder dan een paar jaar.

De quickscan laat zien dat we nu moeten doorpakken. We hebben daarom de volgende vragen aan de Minister. Kent de Minister de ervaringen van Japan en Hongkong? Weet zij dat de directeur van Boskalis aangeeft dat de tijd die het kost om het eiland en de luchthaven te bouwen beperkt kan blijven tot vijftien jaar, inclusief de tijd die je nodig hebt voor het besluit, het onderzoek, vergunningen, ontwerp, procedures et cetera? Waarom kost het bij de Minister dan zo veel meer tijd? Is nu niet het momentum om zo'n uitdagende klus aan te pakken, zeker als geld lenen nog nooit zo goedkoop was? Kunnen we dan niet alle nieuwe ontwikkelingen op deze luchthaven vormgeven? We kunnen een wereldstandaard neerzetten! Het lijkt alsof deze Minister de guts en de ambities mist. Waar blijven de doeners van de VVD? Gaat de Minister serieus verder met de luchthaven in zee, of moeten wij een motie indienen om dat af te dwingen?

Voorzitter. Wij kunnen ons voorstellen dat omwonenden van Schiphol een beperkte uitbreiding gedurende deze periode kunnen accepteren als ze zeker weten dat aan het eind van die periode de ellende dan over is, omdat een en ander dan verplaatst is naar zee. Maar dan moet de Minister er wel voor willen gaan. Wat 50PLUS betreft zou zij daarvoor alle steun moeten en kunnen krijgen.
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Het was natuurlijk een bizarre vertoning. De inkt van het Klimaatakkoord was nog niet droog, of de Minister kondigde op 5 juli al aan dat Schiphol zou kunnen groeien. Het beeld dat ze achterliet was: 540.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol en een groei op de overige vliegvelden. Dat is ontwrichtend. Maar tegelijkertijd zei ze op die persconferentie van 5 juli een aantal zaken die, gecombineerd met de antwoorden op vragen en aangenomen moties, een ander beeld schetsen. Een beeld van een ander speelveld: luchtvaart binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid. De vraag werpt zich dus op met welke Minister we hier te maken hebben. Is het er eentje die willens en wetens doorgaat op het pad van vernieling van klimaat, leefomgeving en veiligheid en van kortetermijngroei? Of is het er eentje die door begint te krijgen dat de wereld veranderd is en dat krimp van de luchtvaart als oplossing voor de hand ligt? Dat is wat ons betreft het onderzoek van vandaag.

Ik begin met een paar citaten van de Minister. Ze zegt: «We gaan hier echt een trendbreuk neerzetten; we gaan niet langer groeien op krediet maar contant vooruitbetalen in de vorm van meer rust voor de directe omgeving.» En: «Nogmaals, we willen ook een gezond land waarin we verantwoord met de natuur omgaan en we ook oog hebben voor een gezonde leefomgeving.» Ze zegt: «We hebben natuurlijk ook de klimaatdoelstellingen vastgesteld.»

Voorzitter. Het zijn deze woorden die we heel precies samen moeten wegen, want dat bepaalt of de Minister de verdwenen geloofwaardigheid weer terug kan krijgen of dat het gebakken lucht is en de Minister willens en wetens toch weer meewerkt aan de grootschalige vernietiging van de leefomgeving, waar we vlak voor het reces nog een akkefietje over hadden: ecocide. Gelukkig, we komen er gemakkelijk achter met welke Minister wij te maken hebben.

Een paar eenvoudige vragen. Herkent de Minister de citaten nog en, zo ja, staat zij daar nog achter? Herkent de Minister het voornaamste advies van de Rli dat luchtvaart als normale sector moet worden behandeld, waar de volgorde is zoals zij die verkondigde op de persconferentie? Erkent ze dat het Rli-advies voor scherpe grenswaarden reeds is overgenomen door haar en dat ze het heeft over duidelijke normen? Erkent ze dat hinder meer is dan alleen geluidshinder? Erkent zij dat, dan is er winst geboekt. Een duidelijk nee of ja van de Minister volstaat.

Zoals we in het stikstofdebat al een elegante draai zagen van D66 als het gaat om de krimp van de bioindustrie, is het ook in het luchtvaartdebat slechts een kwestie van tijd voordat andere partijen zich bij het krimpstandpunt van de Partij voor de Dieren zullen aansluiten. Nu zou je verwachten dat de overheid haar burgers beschermt tegen klimaatontwrichting en gezondheidsschade, maar niets lijkt minder waar te zijn. Het RIVM bracht ons een kraakheldere boodschap over de blootstelling aan ultrafijnstof rond Schiphol. Jaarlijks sterven er 10.000 tot 15.000 Nederlanders door slechte lucht en te veel geluid. Trekt de Minister zich het lot van de inwoners van Aalsmeer, Uithoorn en andere gemeentes aan? Op de bijgevoegde hittekaart springt de omgeving van Schiphol eruit. De

vervolgvraag is simpel: wat gaat de Minister daaraan doen in het licht van haar taak «eerst maatregelen, dan groei»? Die schade is er nu namelijk al. Dat brengt me op de nachtvluchten, een thema dat bij meerdere lucht-havens speelt. Rond Maastricht wordt met angst en beven gekeken naar de plannen om de nacht open te stellen. Het straffeloos overschrijden van het in het convenant afgesproken aantal nachtvluchten op Rotterdam The Hague Airport belooft niet veel goeds. Wat zijn hier nou de bewijzen van de Minister vooraf dat zij het anders gaat doen?

Voorzitter. Ook de dieren hebben te lijden van ongebreidelde luchtvaart. Nieuw onderzoek toont aan dat vogels in de omgeving van Schiphol doof en agressief worden van al dat vliegtuiglawaai. Ik stelde hier Kamervragen over, maar nu wil ik alvast vragen waarom het aangetoonde effect rond Schiphol anders zal zijn dan rond Lelystad. In hoeverre werpt dit een ander licht op de toch al wankele geactualiseerde MER Lelystad Airport? Op welke wijze gaat deze kennis daarin worden meegenomen? Hoe krijgt dit inzicht over agressieve vogels plaats in de eerder besproken randvoorwaarden?

Voorzitter. Ervan uitgaande dat de Minister de randvoorwaarden klimaat, leefomgeving en veiligheid nu als uitgangspunt neemt – nogmaals, een ja of nee zou iedereen in deze zaal erg welkom zijn – is het klip-en-klaar dat Lelystad Airport niet open kan. Het neerzetten van een volwaardig team van brandweermensen en luchtverkeersleiders heeft dan ook iets van een wanhoopsgebaar.

Dat brengt mij op de verkeersverdeelregel: de list om te doen wat deze Kamer niet wil. We gaan het er zeker nog uitgebreid over hebben, want zoals de Minister ook al zei, is er nog niks zeker. Op dat punt zijn we het eens met de Minister. Over het concept-ja van Brussel heb ik al wel vast een vraag. Ik lees in het uitgelekte stuk dat de transportattachés op 18 juli een brief kregen over de VVR waar ze voor 2 augustus op moesten reageren. Let op, daarbij gold dat als je niet reageerde, je er automatisch mee instemde. Tot zover het democratische gehalte van de EU. Alsof er midden in de zomer in de lokale krant wordt aangekondigd dat je twee weken de tijd hebt om bezwaar te maken tegen het kappen van alle bomen in je straat en dat je, als je geen bezwaar maakt, het ermee eens bent. De concrete vraag die daarbij hoort: hoeveel landen waren actief akkoord met de VVR en hoeveel waren akkoord door niet te reageren? Die vraag hoeft nu niet beantwoord te worden, want die komt vast nog in andere debatten hierover aan de orde. Maar dan ligt het nu alvast vast. Tot slot de situatie in Eijsden. De Belgische verkeersleiding maakt al zes jaar gebruik van een Nederlandse misser bij het verleggen bij de luchtvaartgrenzen. De Minister ging er deze zomer op in tijdens een werkbezoek en belooft precies niets. Er zijn Kamervragen over gesteld die nog niet beantwoord zijn. Ik vraag het nog maar een keer: wat kunt u concreet toezeggen aan de mensen in Eijsden?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. In onze drukke maatschappij wordt stilte steeds schaarser. Met de ChristenUniefractie hebben we afgelopen zomerreces onder begeleiding van een boswachter het Speulder- en Spriederbos bezocht. Zelfs daar, midden op de Veluwe, wordt de stilte regelmatig verstoord door vliegverkeer. Ik besef, het is op geen enkele manier te vergelijken met wat mensen in Uithoorn of Aalsmeer meemaken, of in Geverik of Overschie, Kudelstaart of Amstelveen. Maar als het zelfs op zo'n stil plekje al niet meer stil is, dan is dat een duidelijke waarschuwing om in de toekomst niet te lichtvaardig om te gaan met het schaarse goed stilte.

Voorzitter. De PAS-problematiek heeft dit land met de neus op de feiten gedrukt. We leven met veel en produceren en consumeren veel op een heel klein stukje aarde. Wat kan de Minister op dit moment wel zeggen over de PAS-problematiek in de context van luchtvaart? Even los van specifieke projecten – want dat komt allemaal nog naar de Kamer, dat wordt geïnventariseerd – als algemene vraag: geldt de PAS-problematiek alleen voor de bouw en uitbreiding van luchthavens, of telt bijvoorbeeld ook de uitstoot tijdens het vliegen op grotere hoogte mee in de PAS-problematiek? Wat is hierover bekend? Kan de Minister ons hierover bijpraten?

Voorzitter. Gister spraken we met vertegenwoordigers van de ORS-bewonersraad over de voorgenomen groei op Schiphol. De bewoners zien weer mogelijkheden om aan tafel te gaan om tot een gezamenlijke visie te komen. Daar waren ze echt toe bereid. Ziet de Minister dat ook? Los van de groei vraag ik mij af hoe het eigenlijk zit met de huidige situatie tot 500.000 vliegbewegingen. De Minister heeft aangekondigd te gaan handhaven. Spreekt zij dan over het handhaven van aantallen of ook over het handhaven van de stikstofuitstoot? Is bekend of de huidige situatie van 500.000 wel voldoet aan de uitspraak van de Raad van State of is er ook onzekerheid over de reeds bestaande situatie?

Voorzitter. Ik kom op de aangehouden motie-Bruins/Paternotte over de verwachte overlast bij Wezep, Zwolle-Stadshagen en het Vechtdal na een luchtruimherziening. In de appreciatie van de Minister van juni, die zeer kort voor het in stemming brengen van de motie naar de Kamer werd gestuurd, leek het alsof de Minister zei: aan de motie is voldaan, klaar is Kees. Ik heb de motie om die reden op het laatste moment opnieuw aangehouden. Want het is belangrijk om de interpretatie van die motie helder te hebben. Daarom heeft de commissie hier een schriftelijk overleg over gevoerd. Na de beantwoording door de Minister concludeer ik nu dat er wel degelijk een extra boodschap in de motie zit om mee te geven aan de luchtverkeersleiders. Het zijn juist de in de motie genoemde locaties waar de huidige aanvliegroutes een knelpunt opleveren. Het zijn dan ook die locaties die met extra zorg en aandacht moeten worden bekeken voor de situatie die nu nog geheel open ligt, namelijk de situatie na de luchtruimherziening. Dus los van wanneer Lelystad opengaat en, en nu spreek ik tot de oppositiepartijen, of Lelystad opengaat, vraag ik de Minister deze plaatsen met extra zorgvuldigheid in het oog te houden. Ik hoop dat na de beantwoording van de Minister alhier de motie een meerderheid van stemmen tegemoet kan zien om de mensen in deze gebieden te laten zien dat we de situatie in Wezep, Zwolle en het Vechtdal zien én serieus nemen. Kan de Minister in deze context toelichten wat de situatie is in het overleg met de betrokken gemeenten over de route nabij Hattemberbroek tot 2023?

Voorzitter. Er zijn nog een paar vragen over na de reeks schriftelijke vragen die ik heb gesteld over de manier waarop wij in Nederland vliegtuiggeluid modelleren en berekenen. Inmiddels is voor mij wel duidelijk geworden dat het rekenmodel NRM lacunes vertoont maar dat er geen andere optie is dan dit model te gebruiken, omdat dat nu eenmaal wettelijk is voorgeschreven. Dat is voor mij een onbevredigende situatie, maar politiek kom ik daar dus niet verder mee. Maar het betekent wel dat het nieuwe model, Doc.29, nu zo snel mogelijk moet worden ingevoerd voor alle luchthavens. Is de Minister dat met mij eens?

Er zijn een paar punten die ik hier en niet bij schriftelijke vervolgvragen wil noemen, omdat ze bij mij vraagtekens blijven oproepen; met excuses voor het vakjargon, zeg ik tegen het publiek. Het eerste punt. De afschermingsfactor wordt toegepast omdat dat zo in de appendices staat. Maar dat enkele feit maakt het nog niet correct. Kan de Minister melden door welke onafhankelijke partij de appendices zijn getoetst en in welk rapport en op welke bladzijde ik daarover kan lezen?

Het tweede punt. We weten dat het gebruikte NRM-model het geluids-niveau systematisch onderschat. Ook weten we dat het nieuwe model, Doc.29, zal moeten worden gebruikt bij de handhaving. Ik snap nog steeds niet hoe de Minister die twee aan elkaar gaat knopen. Het berekenen en handhaven met verschillende methodes leidt tot verwarring. Hoe ziet de Minister dit? Kan de Minister bijvoorbeeld garanderen dat Dronten-West, waar de 48 dB-contour nu net niet wordt overschreden in het oude model, ook bij toepassing van het nieuwe voorgeschreven model bij handhaving buiten de 48 dB-contour blijft? Of is de houding: wie dan leeft, wie dan zorgt? Dat hoop ik toch niet.

Voorzitter. Ik heb een vraag over de onafhankelijke MKBA voor Lelystad, die recent is opgesteld in opdracht van omwonenden. Ik was verbaasd over het verschil in conclusies. Hoe verklaart de Minister dat verschil en waar zit «m dat in? Is een MKBA in Nederland dan zo willekeurig dat je eigenlijk alles eruit kan krijgen wat je wilt? In mijn oude vakgebied, de natuurkunde, noemden we dat «garbage in, garbage out». Ik hoop het toch niet. Er is toch geen sprake van schijnobjectiviteit? Zijn er in het opstellen van MKBA's regels die aanscherping of meer eenduidigheid nodig hebben om MKBA's objectief te krijgen? Ik was ook verbaasd toen ik las dat door het ministerie destijds niet een tweede onafhankelijke MKBA is opgesteld. En is het niet zo dat bij grote projecten sowieso een tweede MKBA moet worden opgesteld, bij voorkeur door een planbureau? Voorzitter, ik sluit af. De collega's Graus en Van Brenk hadden het al over ultrafijnstof en het Longfonds, dat gisteren bij ons op bezoek was. Hoe ziet de Minister in het licht van het Preventieakkoord en het door mevrouw Van Brenk ook al genoemde Schone Lucht Akkoord de ambitie van dit kabinet om gezondheidswinst te realiseren en hoe verhoudt dat zich tot de ontwikkeling van de luchtvaart? Gaat de Minister naast verder onderzoek, dat hij heeft aangekondigd, ook al direct actie ondernemen op dit punt? Want de tussenrapportage naar de effecten van ultrafijnstof rond Schiphol geeft geen hoopvol beeld. Welke conclusies trekt de Minister hieruit? Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Paternotte. Ga uw gang.

De heer **Paternotte** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Het is goed om u en alle collega's weer te zien na een zomer vol met verrassingen op luchtvaartgebied. We hadden de mysterieuze brandstofstoring op Schiphol en we hadden de nieuwste Dreamliner van KLM die bij de start van het eeuwfeest niet kwam opdagen door losse stoelen, afwezige bouten en een brandstofleiding die niet goed vastzat. We hadden de topman van de KLM, die een campagne begint waarin mensen gevraagd wordt om minder te vliegen. Vertaald naar de campagnes van Heineken: geniet, maar vlieg met mate. Dick Benschop zegt op BNR per ongeluk dat Schiphol niet hoeft te groeien en maakt excuses voor de overbelasting van een aantal dorpen ten zuiden van Schiphol. Angela Merkel bepleit dat Duitsland leidend wordt in schonere luchtvaart. Als klap op de vuurpijl werpt de Minister zich op als de volgende premier. Aan dat lijstje kunnen we Schiphol op zee volgens mij makkelijk toevoegen zonder dat het heel veel indrukwekkender wordt. Ik kom op al deze punten terug, maar ik begin bij Merkel, want Duitsland laten winnen doen we tegenwoordig niet meer. Dit is het land van de snelste zonneauto's ter wereld en waar Fokker pionierde met luchtvaart-techniek. Laat Nederland nou ook leidend zijn in elektrisch vliegen. Dat doet ertoe, want op de korte afstand kan elektrisch vliegen een veel schonere en veel stillere luchtvaart betekenen. Mijn vraag aan de Minister is of zij aan de slag wil met de voorstellen die wij samen met de heer Dijkstra doen: de regionale luchthavens openstellen voor elektrische burgerluchtvaart, dus niet voor kerosineburgerluchtvaart, kijken naar

beperkingen zoals slotrestricties en luchthavengelden, zodat elektrisch vliegen alle ruimte krijgt, en een innovatiecluster voor elektrisch vliegen ondersteunen.

Voorzitter. Daarnaast wil ik vandaag vier punten maken: veiligheid, gezondheid, stikstof en daarna nog de Schipholgroep. Veiligheid is wat ons betreft altijd het allerbelangrijkste. Laat ik ook maar duidelijk zeggen dat dat een absolute voorwaarde is om te kunnen besluiten over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Dat geldt allereerst in ons luchtruim, want de Boeing 737 MAX 8 blijft weer langer op de grond. De problemen lijken zich niet te beperken tot deze vliegtuigserie van Boeing. Afgelopen weekend kregen we nog te horen dat de Boeing 777X vertraagd is vanwege een vrachtdoor die openklapt. KLM is inmiddels volledig afhankelijk aan het worden van Boeings voor de lange afstand. Daarom is mijn vraag wat de stand van zaken is ten aanzien van de 737 MAX 8 en vooral of de Minister bereid is om eerst met de Kamer te spreken voordat wij het luchtruim weer openstellen voor dit vliegtuigtype. Ten tweede de veiligheid op Schiphol.

De voorzitter:

Voordat we daarop ingaan, is er een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Paternotte begon met een blokje over elektrisch vliegen. Ik begreep daaruit dat hij daar niet meer op terugkomt. D66 heeft een plan met veel technologieoptimisme gepresenteerd, dat wat haaks staat op wat wij in de Kamer hebben gehoord van de experts. Maar als we dat optimisme volgen, dan neem ik aan dat hij veronderstelt dat er heel veel CO₂-winst gaat zitten in elektrisch vliegen. Is hij het dan ook met mij eens dat wij een hard CO₂-plafond voor Schiphol kunnen instellen?

De heer **Paternotte** (D66):

We zijn er zeker voorstander van om naar een CO₂-plafond voor Schiphol toe te gaan. Het is best lastig om dat nu met de huidige stand van de techniek helemaal goed door te berekenen, maar dat is volgens mij uiteindelijk het doel. Daarbij gaat het niet alleen om een CO₂-plafond, maar ook om een plafond voor de uitstoot van fijnstof. Op de punten waar de luchtvaart nu schadelijk is voor het klimaat, voor de gezondheid van mensen en voor omwonenden, moeten we naar plafonds toe, zodra we dat kunnen doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

«Daar moeten we naar plafonds toe zodra we dat kunnen doen.» Ik vraag me af wat de kinderen met astma rond Schiphol daar precies voor kopen. Wil de heer Paternotte dat de uitstoot- en blootstellingsniveaus van ultrafijnstof maar ook van CO₂ gemaximeerd zijn op het huidige niveau en dat ze vanaf nu alleen maar mogen afnemen? Ergo, een plafond?

De heer **Paternotte** (D66):

Laat ik dan alvast mijn tekst over gezondheid erbij pakken. Ik wil benoemen dat RTL afgelopen vrijdag nog kwam met RIVM-gegevens. Die gingen over de gezondheidsrisico's van Schiphol. Vorige week hebben we de tussenrapportage van hetzelfde RIVM, in samenwerking met TNO, gehoord over ultrafijnstof. We zien daarbij dat we steeds meer weten over de impact van fijnstof en ultrafijnstof – niet alleen van de luchtvaart maar ook van de mobiliteit – op de gezondheid. Het raakt mensen inderdaad, met name mensen met astma. Mijn vraag aan de Minister is dus welke stappen zij gaat zetten om op korte termijn de luchtkwaliteit op en rondom Schiphol te verbeteren en of ze dit ook wil meenemen in het plan voor minder hinder, want wat ons betreft moet er een concreet reductiepad komen om ervoor te zorgen dat die uitstoot omlaaggaat. Dat raakt

inderdaad aan het elektrisch vliegen, want dat is veel stiller en veel schoner, maar het belangrijkste is dat je met elektrisch vliegen in ieder geval op de grond de uitstoot van taxiënde vliegtuigen al meteen kunt wegnemen. We hebben vorige week van het RIVM gehoord dat taxiënde vliegtuigen al een derde van de ultrafijnstofuitstoot veroorzaken. Op het moment dat we dat voor elkaar hebben, is wonen naast een luchthaven in ieder geval minder erg dan wonen naast een drukke snelweg.

De voorzitter:

Ik merk maar even op dat de vraag van mevrouw Kröger was of D66 een plafond wil dat vanaf nu alleen nog maar naar beneden ging. Ik geloof dat ik het zo wel een beetje heb samengevat.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter, ik weet niet hoe u een reductiepad wilt omschrijven, maar volgens mij bedoel ik dat daarmee. Daarom heb ik dit ook toegelicht. Ik wil omlaag. Daarom vraag ik de Minister hoe we dat voor elkaar gaan krijgen.

De voorzitter:

Oké, de vraag klonk iets anders, maar ik heb begrepen dat dit uit uw spreektekst kwam. Ik zou dus willen voorstellen dat u uw betoog vervolgt. Ga uw gang.

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij heb ik hiermee ruim antwoord gegeven op de vraag van mevrouw Kröger. Ik heb ook alvast een stuk van mijn spreektekst kunnen gebruiken, waardoor ik genoeg tijd heb voor de rest van mijn verhaal. Voorzitter. Ik was aan het spreken over veiligheid. De Minister heeft op 5 juli in een brief aangegeven dat veiligheid op één staat. Dat ben ik met haar eens. Veiligheid staat wat ons betreft op één, twee en drie. Daarom hebben we met elkaar afgesproken dat we pas een besluit over de groei van Schiphol kunnen nemen wanneer voldaan is aan de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Die aanbevelingen staan groei in de weg, want de Onderzoeksraad heeft gezegd: pas als de veiligheid op alle door de Onderzoeksraad aangegeven punten op orde is, kunnen we veilig groeien. Daar komt een integrale veiligheidsanalyse voor. Mijn vraag is hoe het daarmee staat, want uit de aanbesteding begrijp ik dat er € 100.000 is uitgetrokken voor deze opdracht. Daarmee moet dan de volledige veiligheidssituatie van Schiphol extern geëvalueerd worden. Dat lijkt mij weinig. Kan de Minister dus vertellen hoeveel uren voor dit project beschikbaar zijn en denkt zij dat dit voldoende is om een complete integrale analyse te maken op basis waarvan we wat de veiligheid betreft inderdaad «brand meester» kunnen zeggen? Daarnaast hoor ik graag wat de stand van zaken is bij het ISMS-systeem en de invoering van het iCAS-systeem en ook of de verkeersvliegers daar op het hoogste niveau bij betrokken worden.

Voorts heb ik in antwoord op de vraag van mevrouw Kröger een aantal dingen gezegd over de veiligheid. Daarbij heb ik ook aangegeven waarom elektrisch taxiën daarvoor belangrijk is en hoe we daar volgens ons in ieder geval 19 miljoen kilo kerosine, maar volgens EenVandaag zelfs 75 miljoen kilo kerosine mee kunnen besparen. Het lijkt me dus goed om op korte termijn al stappen met effect te zetten, alleen al om de uitstoot van roet en fijnstof terug te dringen. Een voorbeeld is ook de motie die ik met mevrouw Kröger heb ingediend om het verplicht te maken om met schonere zwavelvrije kerosine te gaan vliegen. De Minister reageerde daar heel positief op. Ik hoor graag hoe het daarmee staat.

Voorzitter. Op 24 september begint de driejaarlijkse ICAO Assembly. Alle landen komen bij elkaar om over de toekomst van de luchtvaart te praten. De Minister is erbij. Er zijn daar wat ons betreft naast een mooie speech van de Minister twee dingen te doen. Ten eerste: zorgen dat Nederland in

de council, het bestuur, van ICAO komt. We zijn kandidaat namens acht West-Europese landen. Dan kunnen we echt aan het stuur zitten bij de verduurzaming van de luchtvaart. Hoe gaat zij dat aanpakken? Ten tweede: steun verwerven voor een buitengewone zitting van ICAO om het verbod op accijns op vervoerde kerosine uit het Verdrag van Chicago te gaan halen, zoals een meerderheid van deze Kamer wil op basis van een motie van mij en de heer Stoffer. Hoe staat het met deze inzet? Hoeveel zijn we al? Hoeveel landen hebben al getekend?

Voorzitter. Dan stikstof, want als we het over uitstoot hebben, kom ik ook bij de pas op de plaats voor Lelystad Airport, die de Minister donderdag aankondigde. Stikstof heeft een effect op de natuur, maar zorgt vooral voor brandnetels. Dat willen we niet als onze natuur. Kan de Minister uitleggen welke stappen ondernomen gaan worden om tot aan de kerst op het punt van stikstofvergunningen en luchthavens te zorgen dat we ook vanuit de luchtvaart een bijdrage leveren? Het lijkt ons logisch dat we dat gaan doen.

Ik ben even aan het kijken waar ik was. Ik heb nog de vraag of de Minister kan toelichten hoe stikstof is meegenomen in het milieueffectrapport van Schiphol en het milieueffectrapport van Lelystad.

Ten slotte geef ik complimenten voor de duidelijkheid op de persconferentie vlak voor de zomer over Schiphol. De Minister maakte duidelijk dat het vóór een besluit over groei van Schiphol echt schoner en stiller moet zijn en dat daarvoor geldt: eerst zien en horen en dan pas geloven. Ik merk veel wantrouwen bij bewoners. Dat wantrouwen snap ik ook. De Minister is aan zet om dat weg te nemen en duidelijk te maken wat «minder hinder» precies betekent, zodat ook kan worden aangetoond wat dat is voordat we gaan groeien. Ook mijn complimenten voor het besluit om Eindhoven Airport voorlopig niet te laten groeien. Daar hadden wij met de ChristenUnie en het CDA ook toe opgeroepen. Toch verraste de Minister mij door te stellen dat Eindhoven in 2022 sowieso wel weer kan groeien door minder geluidsoverlast. Als ik in de regio luister, hoor ik dat men daar in principe «prove it or lose it» wil: bewijs eerst dat het schoner en stiller kan. De brief van de Minister noemt alleen geluid als hinderfactor. Andere uitstoot, zoals fijnstof en broeikasgassen, worden niet meegenomen. Wat ons betreft is dat niet meer van deze tijd. Is zij dus bereid om dit aan te scherpen?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan schors ik deze vergadering tot 15.15 uur.

De vergadering wordt van 14.58 uur tot 15.15 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik wil de Minister de gelegenheid geven om de eerste termijn te starten. Ik stel voor om hetzelfde te doen als in de eerste termijn van de Kamerleden, namelijk twee interrupties in tweeën. De Minister heeft het woord. Gaat uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de leden voor de serie hele interessante vragen. Ik zeg, net als de heer Paternotte, dat het goed is om na de zomer de draad weer op te pakken en om weer samen aan de slag te kunnen gaan. Ik zal de vragen in wat grotere blokken proberen te beantwoorden. Ik wil beginnen met het onderwerp waar de Kamer mee begon en eindigde: duurzaamheid, elektrisch vliegen en wat dies meer zij. Daarna wil ik specifiek over Schiphol spreken. Vervolgens wil ik het in één blok hebben over Lelystad en selectiviteit. Tot slot heb ik nog een categorie waar een heleboel losse vragen in zitten.

Ik begin met duurzaamheid. Het is grappig dat de twee indieners van het plan voor het bevorderen van elektrisch vliegen begonnen en eindigden in

de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik vind het een heel mooi initiatief. Het is een hele zinvolle bijdrage aan het nationaal actieplan elektrisch/hybride vliegen, waarmee ik momenteel al samen met de luchtvaartsector, de kennisinstellingen en de maakindustrie aan het werk ben. Een onderdeel van het programma is het bevorderen van de kennisontwikkeling. We willen daar een stap verder in komen en die kennis en kunde bundelen met de kleine luchtvaart. We hebben het daar al vaker over gehad. Het komt erop neer dat je moet kijken naar de hele keten; daar kwam het in uw voorstellen ook op neer, voor zover ik die in de gauwigheid heb kunnen screenen.

Het voorbeeld van elektrisch taxiën werd ook genoemd. Als je dat voor elkaar krijgt, kan dat ontzettend veel winst opleveren. Een Boeing gebruikt per jaar alleen al 200.000 liter kerosine bij het taxiën, dus dat zet echt wel zoden aan de dijk. Voor de rest kijken we natuurlijk ook naar het vervoer van en naar de luchthaven, naar de luchthaven zelf, naar het vervoer op de luchthaven, ook van passagiers, en naar de pushbacks et cetera. Hoe kun je dat zo veel mogelijk verduurzamen?

We kijken natuurlijk ook naar de General Aviation, de kleine luchtvaart, waar je al veel sneller stappen kunt zetten op het gebied van elektrisch vliegen. Het is heel goed om te zien dat er zo veel partijen zijn, zowel vanuit de samenleving en de kennisinstellingen als vanuit de industrie, die hier allemaal mee aan de slag willen. Mevrouw Van Brenk heeft Noorwegen weleens als voorbeeld genoemd. Maar als zelfs Duitsland ermee komt, dan zie ik perspectief om hier in Europees en internationaal verband wat meer samen in op te trekken.

We hebben natuurlijk een beoogd nieuwe Eurocommissaris voor transport: de Roemeense mevrouw Plumb. Ik heb even nagevraagd hoe je dat moet uitspreken. Volgens mij zeg je «Ploem». U kunt ervan verzekerd zijn, zo zeg ik in de richting van de Kamer, dat ik mij als een van de eerste ministers, misschien wel de eerste, bij haar heb gemeld om snel het gesprek aan te gaan en deze agenda te bespreken. Ik heb u ook weleens verteld dat ik op een EU Aviation Summit was, waar ik als spreker nummer elf de eerste was die het woord «duurzaamheid» in de mond nam. Er is dus nog een wereld te winnen. Ik ga graag met haar het gesprek aan en ik zal daarin dit pleidooi versterken. Ik dacht dat er ook een keer een motie van de hand van mevrouw Kröger is aangenomen die verzoekt om de herziening van de slotverordening met voorrang op te pakken en ervoor te zorgen dat de Europese Commissie daar een prioriteit van maakt, zodat we meer mogelijkheden krijgen om te sturen op duurzaamheid en netwerkqualiteit. Dat punt is ook door een aantal Kamerleden gemeld. Ik zal dat zeer graag oppakken.

Behalve de slotverordening kijken we aan de duurzameluchtvaarttafel ook naar wat je verder nog kunt doen, bijvoorbeeld verschillen in tariefdifferentiatie, wat op Schiphol al is gestart. Wat kun je daar nog meer mee doen? Ik kijk ook samen met de Staatssecretaris naar de laadinfrastructuur, want dat is natuurlijk ook een punt. Je kunt kleine vliegtuigjes wel elektrisch laten vliegen, maar je moet ze ook kunnen opladen op vliegvelden. Dat hebben we ook bij de Staatssecretaris onder de aandacht gebracht.

Een punt dat ook bij duurzaamheid hoort is synthetische kerosine. Daar hebben een aantal van u vragen over gesteld. Dat willen we heel graag ondersteunen, want als we dat voor elkaar krijgen, dan betekent dat echt een hele grote winst. Dat lijkt vooralsnog een van de meest kansrijke methoden om binnen de luchtvaart CO₂ te reduceren. Ik noem de concrete stappen die onder andere de Schiphol Group bij Rotterdam The Hague Airport heeft gezet om te kijken of ze tot een pilotfabriek konden komen. Wij zullen hen daarin ondersteunen waar mogelijk. Ik zal u voor het einde van het jaar informeren over de voortgang daarvan.

Mevrouw Van Brenk heeft in het kader van dit thema gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot de vliegbelasting. Ook dat is iets wat in

Europees verband op de agenda gezet zal worden zodra er een nieuwe Commissie is. Zoals u weet, ligt het voortouw bij collega Snel. Maar dat neemt niet weg dat ook Staatssecretaris Van Veldhoven, in de Milieuraad, en ondergetekende, in de Transportraad, het gesprek daarover zullen opstarten. Dat gebeurt ook op ambtelijk niveau in allerlei werkgroepen die er zijn.

De heer Amhaouch en mevrouw Van Brenk hebben gevraagd of de afgesproken doelstelling van 14% duurzame brandstoffen in 2030 versneld kan worden. Aan de duurzameluchtvaarttafel is afgesproken dat in 2030 minimaal 14% van de brandstoffen duurzaam is. Dat is een ambitieuze doelstelling. We zijn op dit moment ook aan het onderzoeken of het mogelijk en wenselijk is om voor de luchtvaart een verplichte bijmenging van duurzame energie te introduceren. Ik wil u op voorhand alvast toezeggen dat ik u voor het eind van het jaar zal informeren over de mogelijkheden, zodat we kunnen bekijken of we de beschikbaarheid en het gebruik van duurzame brandstoffen kunnen versnellen, en of we de doelstelling kunnen bijstellen.

In dit kader hebben een aantal van u de uitruil tussen de trein en het vliegtuig benadrukt. Het belang daarvan kan ik alleen maar onderstrepen. U had het over de korte afstanden, 500 tot 700 kilometer. We lazen vandaag een voorbeeld in de krant van een van de touroperators die zelf zegt: we vliegen niet meer op Parijs; dat kunt u veel beter met de trein doen. Er wordt hard gewerkt om daarin een stap verder te komen, zowel door de Staatssecretaris als door KLM, Schiphol en de NS. Dat is u ook bekend. Aan die kant wordt ook gekeken wat voor concrete stappen men kan zetten om verder te komen dan alleen de woorden die we met elkaar delen, namelijk «het zou zo mooi zijn als». Het is vooral zaak dat het concreet wordt ingevuld. Ook dat is – dat meld ik maar meteen – een punt dat ook Europees op de agenda moet komen. Ook daarvoor geldt dat zowel de Staatssecretaris als ikzelf dat bij iedere gelegenheid onder de aandacht zullen brengen van onze buitenlandse collega's, niet alleen in de Europese Raden maar ook als wij ze ontmoeten. Zo was ik vorige week zelf nog in Noordrijn-Westfalen. Ik heb daar gesproken met collega Wüst over de mogelijkheden van de internationale trein. Daar trekken de Staatssecretaris en ik gezamenlijk in op. Zoals aan u is toegezegd, zal daar aan het eind van het jaar meer informatie over komen. Ik ben overigens net vergeten om ProRail te noemen, die natuurlijk ook in allerlei Europese gremia zit en daar ook een rol in heeft en wil pakken.

Dan is nog gevraagd hoe milieugrenzen worden meegenomen in de Luchtvaartnota. Bij de voorbereiding van de Luchtvaartnota is er op verschillende manieren aandacht voor milieugrenzen. We hebben er samen met uw Kamer voor gekozen om de Luchtvaartnota via een planMER te laten verlopen. Via die planMER wordt inzicht gegeven in de relatie tussen de verschillende manieren om met luchtvaart om te gaan en de effecten daarvan op klimaat, mens en natuur. Daarbij zal er natuurlijk specifiek aandacht zijn voor geluid. Dat zal niemand verbazen, maar we kijken natuurlijk ook verder, naar CO₂, fijnstof, ultrafijnstof en stikstof. Daarnaast lopen er onderzoeken om beter inzicht te krijgen in een aantal milieueffecten. Het verloop van het actieprogramma, hoe meten en berekenen dicht bij elkaar kunnen komen: die trajecten lopen allemaal. Misschien ga ik meteen maar even door op het ultrafijnstof. In de afgelopen tijd heb ik een aantal bezoeken gebracht aan gemeenten in de omgeving van Schiphol. De heer Amhaouch is er zelfs blijven overnachten. Dat heb ik niet gedaan, maar ik heb wel met een heleboel mensen gesproken. Wat mij opviel is eigenlijk hetzelfde als wat ik in de reacties van de Kamerleden hier hoor, namelijk dat het niet meer alleen over geluid gaat. Mensen maken zich zorgen over hun gezondheid. Ze hebben vragen over fijnstof, maar naar aanleiding van het RIVM-onderzoek ook echt over ultrafijnstof.

Over de luchtkwaliteit zijn een aantal vragen in bredere zin gesteld. U weet dat het kabinet een grote ambitie heeft om de lucht schoner te maken. We hebben het Schone Lucht Akkoord. Staatssecretaris Van Veldhoven heeft daarbij het voortouw. Zij is daar vanuit milieu uiteraard primair voor verantwoordelijk. Natuurlijk trekken wij daarbij samen op vanuit de verschillende sectoren – bij mij zijn dat de wegen, de vaarwegen en de luchtvaart en bij de Staatssecretaris zijn dat meer het spoor en het ov – om te kijken welke bijdrage daaraan moet worden geleverd. De heer Laçin heeft een specifieke vraag gesteld over het ultrafijnstof en de werknemers op Schiphol. Laat ik hierover zeggen dat het vooral aan het RIVM is om te beoordelen hoe en of men dat in het onderzoek mee kan nemen, maar ik zie daartoe geen enkele belemmering. Ik zou het prima vinden als men dat ook zou kunnen meenemen in het onderzoek. Het is natuurlijk verder aan de partijen, aan Schiphol, hoe het RIVM dat met hen zou kunnen regelen. Maar wat ons betreft is dat een prima idee.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Paternotte u wil interrumperen. Ga uw gang.

De heer Paternotte (D66):

De Minister bracht mij op een idee omdat zij verwees naar het feit dat de heer Amhaouch was blijven slapen bij de luchthaven. Ik vond dat een heel goed idee. Ik ben zelf verhuisd naar een aanvliegeroute, overigens niet omdat ik toevallig ook woordvoerder luchtvaart ben. Vindt de Minister het geen goed idee om ook zelf een keer te blijven slapen vlak bij een plek waar 's ochtends de vliegtuigen opstijgen? Dan heeft zij dat ook meegeemaakt. Er zitten hier veel mensen die dat denk ik zouden waarderen. Mijn tweede vraag. Ik hoor goede woorden over fijnstof. Het is terecht dat de Minister verwijst naar het Schone Lucht Akkoord, maar zit dat aspect ook in het plan voor minder hinder dat we eind van het jaar kunnen verwachten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kom ik zo nog even op terug, want de vraag die u nu stelt is een beetje specifiek aan Schiphol gekoppeld. De overkoepelende aanpak is natuurlijk het Schone Lucht Akkoord van de Staatssecretaris. Luchtvaart is daar een onderdeel van. Er zijn ook vragen gesteld naar aanleiding van het Rli-rapport: is de luchtvaart nou een normale sector zoals alle andere? Mijn inzet is nog steeds dat de luchtvaart inderdaad moet worden behandeld als alle andere sectoren, dus met die bril op kijk ik daarnaar. Over het Schone Lucht Akkoord heeft de Staatssecretaris overigens morgen een algemeen overleg, een AO Leefomgeving. Ik denk dat alle specifieke vragen op dit vlak het beste daar aan de orde kunnen worden gesteld.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Paternotte een vervolgvraag wil stellen. Ga uw gang.

De heer Paternotte (D66):

De Staatssecretaris gaat over luchtkwaliteit, maar die luchtkwaliteit wordt natuurlijk beïnvloed door de auto's en de vliegtuigen waar u verantwoordelijk voor bent. Het is iets wat we heel vaak meemaken: als we over dit thema beginnen, wordt gezegd dat we ook een Staatssecretaris hebben. We vinden het op zich heel goed dat we die hebben, maar als het gaat om minder hinder rondom Schiphol en de impact voor bewoners, dan praten de luchtvaartwoordvoerders van deze commissie niet voor niets met het RIVM over de impact die de luchtvaart heeft. Dan wil ik dat graag ook in samenhang kunnen bekijken. Daarom vraag ik of wij de maatregelen om die uitstoot terug te dringen ieder geval kunnen behandelen als wij het over minder hinder hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij zijn wij het daarover niet oneens. Ik gaf alleen aan dat ik op minder hinder wil terugkomen in het blok Schiphol. Nu spreek ik even in het algemeen over duurzaamheid. Straks, in het blok Schiphol en het blok Lelystad, kan ik er wat specifiek op ingaan. Maar als u graag nu iets meer wilt horen over het ultrafijnstof ... Dat doen we ook. Dat onderzoek loopt inderdaad bij Schiphol. Dat is dus ook specifiek daaraan gekoppeld. Voor de zomer zijn de resultaten van twee deelstudies aan de Kamer gezonden. Ik heb begrepen dat u daar inmiddels een briefing over heeft gehad van het RIVM. Het is ook duidelijk dat de deelonderzoeken nog geen duidelijkheid geven over de effecten op langere termijn. Het resultaat van het derde deel van het RIVM-onderzoek, dat daar wel meer over moet zeggen, wordt medio 2021 verwacht. Dat is ook de reden dat ik nu nog geen specifieke maatregelen kan nemen inzake het vliegverkeer. De uitkomsten van dat onderzoek gaan we natuurlijk wel een-op-een meenemen in het Schone Lucht Akkoord en in de Luchtvaartnota. U weet ook dat het RIVM tot nu toe de enige is die hiernaar echt onderzoek doet. Ik ga daar dus ook de collega's in internationaal verband op aanspreken, want dat helpt natuurlijk geweldig. Wil je echt tot een normstelling kunnen komen, dan moet je een degelijke wetenschappelijke onderbouwing hebben en dan zou het enorm helpen als dat in de rest van de wereld ook wordt opgepakt.

Ik heb inderdaad aan Schiphol gevraagd om niet alleen te komen met een actieplan voor minder hinder, maar ook voor ultrafijnstof. Dat moet ook gaan voorzien in metingen op het luchthaventerrein zelf. Ik heb net al tegenover de heer Laçin aangegeven dat het mij alleszins begrijpelijk en wenselijk lijkt om de werknemers die daar actief zijn, daaraan toe te voegen. Het lijkt mij dus ook logisch dat in het actieplan ook met de werknemers rekening wordt gehouden. Ik moet natuurlijk eerst het actieplan van Schiphol afwachten, en dan zullen we kijken of dat voldoende is.

De voorzitter:

Ik zie dat mevrouw Kröger en de heer Van Raan een interruptie willen plegen. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de Minister een heleboel, en toch ook weer helemaal niets zeggen over gezondheid en ultrafijnstof. Ze zegt dat er nog onderzoek gaande is en dat er een actieplan komt. Ik wijs op de resultaten van het onderzoek van het RIVM naar de schade en naar astma bij kinderen en op het feit dat ultrafijnstof van luchtvaart dezelfde effecten heeft als ultrafijnstof van wegverkeer. Daar is wel al meer onderzoek naar gedaan, ook internationaal. Dan moet de overheid toch de verantwoordelijkheid nemen en zeggen dat er een standstillprincipe moet komen en dat de lucht in ieder geval niet viezer mag worden? Daarna komen dan het reductiepad en een actieplan dat met de sector wordt afgesproken. Maar eerst een standstill-principe waaraan de Minister zich hier committeert en zeggen dat de lucht niet viezer mag worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op dit moment vind ik het echt te vroeg om dat te doen alleen op basis van deelrapporten van het RIVM-onderzoek. In de tussentijd gaan wij met een actieplan aan de gang. Ik hoop dat daar goede voorstellen uit komen die laten zien wat we nu al kunnen doen. Het onderzoek moeten we echt goed afronden. En ik ga er ook voor pleiten om in de rest van de wereld meer onderzoek te doen, opdat we dit ook echt wetenschappelijk kunnen valideren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat vind ik toch wel heel erg pijnlijk voor de omwonenden van Schiphol, die geconfronteerd worden met de onderzoeken van het RIVM. Aan de ene kant zegt de Minister dat zij het een heel belangrijk onderwerp vindt, maar dat het ergens terugkomt in de Luchtvaartnota. Aan de andere kant zegt zij dat de sector wel iets moet doen. Maar zij neemt als overheid niet de verantwoordelijkheid door te zeggen: het standstillprincipe, en voor dit moment is de inzet van ons beleid dat de lucht in ieder geval niet viezer mag worden. Dat is wat ik vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Maar dan moet je toch echt inzicht hebben in hoe het precies in elkaar zit. Zover zijn we nog niet. U zegt: bij de weg is er meer onderzoek gedaan. Dat is een van de dingen die je goed naast elkaar moet leggen. We moeten proberen daar zo snel mogelijk en zo veel mogelijk van te leren. In de tussentijd moeten we ijken wat we al kunnen doen met de aanpak van ultrafijnstof. Sneller dan dat kan het niet, want je kunt niet zomaar in het wilde weg normen gaan stellen als je helemaal geen onderbouwing hebt.

De voorzitter:

Ik zag de heer Van Raan. Ga uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Wat een onzin, echt. De Minister zegt: ik ga eerst de sector aan eisen houden alvorens die groei verdient. Maar ze grijpt de eerste de beste kans – het onderzoek is er allang; er zijn kortetermijneffecten – die ze heeft om in te grijpen, niet. Dat is echt een schande ...

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer Van Raan (PvdD):

Heeft de Minister niet door dat ze hiermee impliciet door de mand valt? Er was een keuze tussen een nieuwe periode van eerst bewijzen en dan groeien, versus daar waar ze vandaan kwam, namelijk eerst maar groeien en dan eens even bekijken hoe we de hinder kunnen beperken. Met deze uitspraak zit ze nog ferm in het tweede kamp. Die persconferentie was dus prietpraat; gewoon onzin. Heeft ze dat niet door?

De voorzitter:

De vraag is helder. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat ben ik absoluut niet eens met de heer Van Raan. Dat zal hem niet verbazen. Er is wel degelijk sprake van een trendbreuk. Ik zal er zo meteen in het kader van Schiphol verder op ingaan dat het mij echt ernst is. Ik begrijp de scepsis heel goed. Die heb ik ook van de bewoners meegekregen. Er moet eerst geleverd worden. Maar dat moet wel gebeuren op basis van heldere, afrekenbare afspraken. Dat vraagt uw Kamer ook van mij. Die afspraken kunnen we op dit vlak gewoon nog niet maken. Over geluid zijn er heldere normen en afspraken. Die kun je allemaal wettelijk vastleggen, net als het aantal nachtvluchten. Dat kun je dan handhaven. Maar hierbij is het gewoon nog te vroeg. Ik denk dat het goed is dat Nederland hierin pioniert en vooroploopt, maar dat brengt met zich mee dat veel nog niet duidelijk is. Daar moeten we echt op wachten. In de tussentijd moeten we kijken wat we al kunnen doen om die uitstoot te verminderen. Dat gaan we doen. Maar het is simpelweg te vroeg voor normstelling.

De voorzitter:

De heer Van Raan voor het vervolg.

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

Dan is het antwoord dus: nee, dat heeft ze niet door. Zelfs terwijl ze dit antwoord nu uitspreekt, kan ze ingrijpen om de schade van ultrafijnstof, dat kortetermijneffect, te beperken. Maar dat doet ze niet; ze doet het niet. De oplossing is natuurlijk heel simpel: gewoon minder vliegen.

De **voorzitter**:

De vraag is?

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

Het is geen vraag. Ik constateer dat ze het niet doorheeft. Op de een of andere manier zit deze Minister tegelijkertijd in twee werelden. Ze zegt dat ze van alles aan het doen is waardoor het beter wordt, maar het wordt niet beter. Dat heeft ze niet door. Het is dus heel lastig werken met deze Minister. Dat is geen vraag, maar een constatering.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Waarvan akte. De heer Laçin, ga uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Even doorgaand op dit punt. Het principe van een standstill is iets anders dan het stellen van normen. We hebben nu een bepaalde uitstoot. We kunnen, met een motie, die mevrouw Kröger straks misschien indient, of een toezegging van de Minister, samen bepalen dat we niet meer dan nu gaan uitstoten. Dat kan de Minister hier dus toezeggen, zonder het stellen van normen. Daar werken we naartoe, zoals het RIVM vorige week ook heeft gezegd. Het standstillprincipe is iets anders dan het stellen van normen. Dat zijn twee verschillende dingen. Ik wil doorgaan op dit punt. Kortdurende blootstelling zorgt al voor gezondheidseffecten. Dat staat helder in de uiteenzetting van het RIVM. Het tweede, langdurige onderzoek loopt nu. De conclusies over de eerst termijn zijn al helder. Gaan wij nu, terwijl het onderzoek over de tweede termijn nog loopt, iedereen die rondom of onder een aanvliegroute van Lelystad Airport woont, blootstellen aan zo veel ultrafijnstof? De onderzoeksresultaten over langdurige blootstelling moeten dus nog komen. Vindt de Minister dat de goede volgorde, of moeten we eerst het onderzoek afwachten voordat we überhaupt kunnen denken aan Lelystad Airport? Mijn conclusie is al helder, maar wat vindt deze Minister daarvan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De inzet is om er zo snel mogelijk iets aan te doen. Daarom moet er een actieplan komen. Het eerste wat je kunt doen, is kijken welke acties je kunt ondernemen om tot vermindering te komen. Dat gaan we doen. Maar om dat specifiek in regels te vatten, is het simpelweg te vroeg. We gaan het met elkaar in kaart brengen. Ik heb Schiphol om een actieplan gevraagd. Daarmee zullen we aan de slag gaan.

De **voorzitter**:

Een kort vervolg van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

De Minister zegt tegen ons dat het veel te vroeg is omdat er nog geen normen zijn. Aan de andere kant vraagt ze aan Schiphol wel om een actieplan te maken. Dan vraag ik me af waar dat actieplan überhaupt op gebaseerd is, als de Minister tegen ons zegt dat het veel te vroeg is. Dat vind ik heel raar. Ik vind dat ze een helder antwoord moet geven op de vraag of wij al die mensen die onder de aanvliegroutes en rondom Lelystad Airport wonen straks blootstellen aan ultrafijnstof, voordat we weten wat de effecten zijn van langdurige blootstelling eraan op de gezondheid. Want dat is een ontzettend belangrijke vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik geef net aan dat we met actieplannen actie willen ondernemen om te kijken wat je kunt doen aan de vermindering van de uitstoot van ultra-fijnstof in de luchtvaart. Het is pas een tussenrapportage. We hebben dat eindonderzoek nog niet. Het is ook alleen maar van het RIVM in Nederland. In de rest van de wereld is dergelijk onderzoek er nog niet. We kunnen daar dus niet nu heel gedetailleerd regels aan vastknopen. Het enige wat we kunnen doen, is met elkaar actie ondernemen en kijken hoe we de uitstoot naar beneden kunnen krijgen. Dat is belangrijker dan dat we ons in de regelgeving vastbijten.

De voorzitter:

Ik geef de heer Van Raan het woord, want die was als eerste voor een interruptie.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik maak even bezwaar tegen het feit dat dit een interruptie is, want de Minister doet uitspraken die niet waar zijn. Ik denk dan dat we haar daarop mogen wijzen zonder dat dit meteen een interruptie kost.

De voorzitter:

Ik maak er bezwaar tegen dat u er bezwaar tegen maakt dat ik het als een interruptie tel. Ik heb zelf in mijn eigen debatten weleens meegemaakt dat ik dacht: de ander zegt iets wat niet waar is.

De heer Van Raan (PvdD):

Laat dan maar kletsen!

De voorzitter:

O! Dank u wel. Dan zag ik nog de heer Laçin, die nog een interruptie over heeft. Nee, hij is toch klaar. Dan vervolgt de Minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Paternotte had nog gevraagd naar de stand van zaken rondom zwavelarme kerosine. Over de mogelijkheid om zwavelarme kerosine de norm te maken op Schiphol zijn we in gesprek met de partijen aan de duurzameluchtvaarttafel. Uit de eerste ronde blijkt dat de op Schiphol gebruikte kerosine ruim onder de vastgestelde specificatienorm zit. We zullen het vervolgen aan de duurzameluchtvaarttafel en kijken of het nog verder naar beneden kan, maar het zwavelgehalte voldoet dus al ruim aan de norm. Ik ben graag bereid om er nader het gesprek over aan te gaan of dat eventueel nog verder naar beneden zou kunnen.

Ik kom toe aan het blok Schiphol, voorzitter. Het is al meerdere keren gememoreerd: op 5 juli heb ik de voorgenomen aanpak op het terrein van Schiphol en de Luchtvaartnota met u gedeeld. De hoofdlijn daarvan is: niet langer groeien op krediet; eerst zien en dan geloven. Er is sprake van een heldere set regels, die duidelijk en handhaafbaar zijn. Daar zit de volgende drieslag in. Een aantal van u memoreerde het al. Ik ben er zeer wel van doordrongen dat het vertrouwen op een niet erg hoog niveau staat en dat er nog veel terug te verdienen valt. We gaan om te beginnen proberen daarin een stap te zetten door de huidige situatie van de maximaal 500.000 vluchten op Schiphol in besluit 1 wettelijk te gaan verankeren. Ook de vierdebaanregel zal wettelijk worden verankerd. We weten met elkaar dat die heel vaak niet werd nageleefd, maar straks moet die worden nageleefd en kan dat gehandhaafd worden. Hebben we dat morgen klaar? Nee. Daar kom ik straks nog even op terug. Ook voor Luchthavenverkeersbesluit 1 hebben we overigens de PAS-problematiek aan de hand. We zullen dus een passende beoordeling moeten doen van de stikstofuitstoot. Dat geldt dus ook voor de eerste ronde van 500.000 vliegbewegingen. Ik heb dat dacht ik al in de brief vermeld, maar het is

misschien goed om dat hier nog even te memoreren. We gaan daar als eerste mee aan de slag. Ik hoop dat we, zodra we daarin stappen hebben gezet, het verankeren van de huidige 500.000 vliegbewegingen inclusief de vierdebaanregel snel met elkaar door de Kamer kunnen krijgen. Daarnaast hebben we het ook al even met elkaar gehad over de lange termijn. Het traject over alle verschillende varianten met betrekking tot de toekomst van de luchtvaart in heel Nederland loopt ook nog. Ik heb al aangegeven dat we dat in de planMER-procedure doen. Er wordt dus vanuit alle invalshoeken naar gekeken. Een van de punten daarbij is de optie Schiphol in zee. Ik heb begrepen dat de Kamer ervoor heeft gekozen om daar binnenkort al een apart debat over te voeren. Dat vind ik uitstekend, want ik denk dat het heel goed is om die input te hebben voor de Luchtvaartnota. Dan weten we op dat onderdeel alvast hoe de Kamer daarin zit. Dat is een van de punten die in de Luchtvaartnota aan de orde zal komen. U licht dit punt eruit en dat vind ik prima.

De lange termijn komt dus in de Luchtvaartnota. Die hebben we niet volgend jaar klaar. Dat weet u ook. We hebben ondertussen ook nog de luchtruimherziening. De heer Amhaouch vroeg of het op schema loopt. Het loopt goed op schema. Er wordt door de mensen van CLSK en LVNL heel hard gewerkt om dat stapje voor stapje verder te brengen, zodat dat ook in 2023 klaar is. Er zit een gat tussen het Luchthavenverkeerbesluit over de 500.000 vliegbewegingen en het moment waarop we met elkaar in het kader van de Luchtvaartnota keuzes maken over waar we op de lange termijn naartoe willen. In die overgangperiode, in de jaren daartussen, wil ik komen met het voorstel dat er alleen gegroeid kan worden als daar ook hinderbeperking tegenover staat. De vraag werd gesteld of hinder alleen geluid is. Nee, hinder is niet alleen geluid. Wat valt er dan precies onder en hoe gaan we dat kwantificeren? Daar voeren we nu gesprekken over met omwonenden, de sector, natuur- en milieuorganisaties en de gemeenten. Kortom, met alle relevante partijen. Ik geef meteen aan dat er heel veel hoe-vragen zijn gesteld. Hoe zien die pakketjes er precies uit? Daar kan ik op dit moment echt nog geen antwoord op geven, want die gesprekken lopen volop. Ik vond het in die zin ook nuttig om in de verschillende gemeenten met allerlei geledingen van mensen te spreken. Ook daar voelde ik de scepsis. Dat zeg ik maar open. Men zei: mooie woorden, Minister, maar we moeten het eerst nog zien. Dat begrijp ik volkomen, maar we zitten met elkaar aan tafel om afspraken te maken, waarbij we het vooraf samen met elkaar eens willen zijn. Dat onderstreep ik nog maar een keer, want mevrouw Kröger en de heer Van Raan vroegen allebei: welke Minister zit hier nou aan tafel? Ik sta nog steeds honderd procent achter mijn teksten die u citeerde. Ik noemde toen het voorbeeld van de nachtvluchten, omdat die zo lekker makkelijk in een concreet getal te vatten zijn. Maar we moeten ook bij allerlei andere aspecten bekijken of we pakketjes kunnen samenstellen. Als ik met de bewoners spreek, dan zijn er verschillende bewoners die zeggen: als dit of dat gebeurt, dan zouden we daar wat aan hebben. Dat zijn juist de dingen die je probeert aan elkaar te knopen, zodat je tot afspraken kunt komen. Als we deze hinderbeperking kunnen realiseren, dan mag daar een bepaald aantal vluchten tegenover staan. Ik kan u nog niet uitleggen hoe dat precies in elkaar gaat zitten. Ik denk dat we dat zorgvuldig moeten doen. Dat hoeft niet met stoom en kokend water, want we moeten eerst die 500.000 nog met elkaar vastleggen. Daar moeten we ook nog een traject voor doorlopen. Maar in principe kan iedereen alles op tafel leggen, als we het maar met elkaar vast weten te leggen in dingen die vooraf te leveren zijn. Dat gesprek loopt. U zult toch nog wat geduld moeten betrachten. Maar nogmaals, we moeten vooraf vaststellen – dat moet u ook doen – of dit wat oplevert. Anders zullen verschillende geledingen daar ook niet in mee willen gaan. Die gesprekken lopen. Daar doorheen speelt natuurlijk ook de hele discussie tussen wonen en vliegen, waarover ik de ORS ook om advies heb gevraagd. Dat is ook niet

gekomen. Ook daarbij kijk ik samen met de collega van BZK, die een flinke woningbouwopgave te realiseren heeft, hoe we in het gebied omgaan met die afweging. Je moet het met elkaar heel helder voor ogen hebben. Pal onder de aanvliegroutes enzovoort willen we het niet, maar wat kan er wel in de grensgebieden? Als ik de heer Paternotte zie zitten, denk ik ook aan het Amstelveenvoorbeeld. Als er bepaalde dingen niet kunnen, dan zullen we met elkaar moeten bekijken wat er wel kan. In de gesprekken die ik heb gehad in de regio heb ik allerlei voorbeelden gehoord, zoals geluidadaptief bouwen. Er zijn allerlei initiatieven. Wat kun je met groene gevels, ook in het kader van ultrafijnstof en fijnstof? Het zijn er te veel om op te noemen. Daar wordt allemaal uitgebreid over gesproken. De bedoeling is echt om tot pakketten te komen die vooraf iets opleveren. Ik noem ook nog maar even het getal van 540.000. Dat is niet, zoals in het verleden, een stip op de horizon. Het wordt niet op basis van allerlei beloften, aannames of veronderstellingen vol gevlogen tot 540.000. Dat is absoluut niet het geval. Het gebeurt ook niet in vaste tranches, waarin er elk jaar zoveel duizend bij komen. Er kunnen hele verschillende pakketten ontstaan. Misschien wordt er in een jaar iets geleverd waar een getal aan vliegbewegingen tegenover staat, terwijl dat in de paar jaar daarna niet gebeurt. Waarom die 540.000? Dat is alleen genoemd als bovengrens, omdat het NLR heeft aangegeven dat 540.000 überhaupt het maximale is dat veilig zou kunnen binnen het huidige concept. Nogmaals, in het geval van Schiphol op zee of andere banen is het weer een ander verhaal. Daarom is die bovengrens getrokken. Maar het is absoluut niet zo dat we het nu in stapjes vol gaan vliegen. Ik kan nog even doorgaan maar ik zie al heel veel vingers, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zie de heer Van Raan, mevrouw Van Brenk en de heer Amhaouch. Ik geef het woord aan de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Het NLR heeft gezegd dat 540.000 kan binnen het veiligheidsconcept. Dat klopt. Daar heeft de Minister gelijk in. Maar de OVV heeft het over de acute situatie en die gaat maar tot 500.000. Hier zie je dus weer die tweedracht in het hoofd van de Minister. Zij zegt op twee verschillende manieren op hetzelfde moment hele andere dingen. Ik kom op mijn vraag. Als ik de Minister goed begrijp, dan zegt ze: die nieuwe werkelijkheid, waarin geldt dat het een bedrijfstak is en dat we eerst bewijzen moeten hebben, gaat pas in met de Luchtvaartnota, als we die 500.000 en alle andere luchtvaartdingen hebben ingevuld. Dus wat betreft Schiphol tot 500.000, de Lelystadproblematiek, Eindhoven en noem het allemaal maar op doen we voorlopig wat we altijd al deden. Ik begrijp het niet. Ik zie aan de lichaamstaal van de Minister dat ze dit niet bedoelt, maar...

De voorzitter:

De vraag is duidelijk. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga nog een poging doen. De heer Van Raan begrijpt mij goed. We moeten eerst die 500.000 en alles wat daarbij hoort, inclusief de vierdebaanregel enzovoort, wettelijk vastleggen, zodat het ook gehandhaafd kan worden, want we vinden allemaal dat we moeten stoppen met het anticiperend handhaven van de afgelopen jaren. Een andere voorwaarde, die ook met uw Kamer is besproken, zijn de aanbevelingen van de OVV, de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Die worden overgenomen en die moeten ook gerealiseerd worden. De heer Paternotte noemde net nog de veiligheid. Die staat niet alleen op één, maar ook op twee en drie. Dat staat buiten kijf. We moeten de veiligheid op orde hebben. Het duurt meer dan een paar jaar totdat we een keus hebben gemaakt en uitgewerkt over

de luchtvaart in heel Nederland op de lange termijn. Zo snel gaat dat niet. De tussenliggende periode zou je kunnen overbruggen met deze pakketten: stapjes groei die te verdienen vallen door minder hinder. Als die niet geleverd wordt, wordt er ook niet vergoed. Zo simpel is het eigenlijk.

De voorzitter:

Dat leidt tot een vervolgvraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan moet ik toch eerst proberen om het in mijn eigen woorden samen te vatten. De Minister koppelt een moment waarop allerlei zaken wettelijk geregeld moeten worden, aan een moment waarop de knip met de toekomst wordt gemaakt, als ik het goed beluister. De Minister begon zo met haar verhaal: «eerst moeten we een aantal dingen wettelijk vastleggen, bijvoorbeeld 500.000», en noem maar op, wat de Minister net zei, «en dan pas gaan die pakketjes in». In dit geval van Schiphol, want de Luchtvaartnota gaat natuurlijk over veel meer zaken. Dan pas is de nieuwe werkelijkheid die ze op de persconferentie beschreef, van kracht. Dat is raar. Wat de Minister zegt, kan wel. Natuurlijk, dat mag. Maar dan zijn haar woorden geen knip voor de neus waard, want die volgroei tot 500.000 met Lelystad, Limburg en noem alles maar op totdat die nota ingaat, is dan oude meuk. Het is dus eerst groeien en dan kijken hoe we erin passen.

De voorzitter:

De vraag is duidelijk.

De heer Van Raan (PvdD):

En als we dat allemaal wettelijk hebben vastgelegd, gaat het in. Dat is een heel rare tegenstelling. Nogmaals, het mag, maar de Minister is dan haar volledige geloofwaardigheid kwijt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp werkelijk niet waar het probleem van de heer Van Raan zit. De huidige 500.000 moeten eerst worden vastgelegd. Hij zegt: dan is het voor de rest oude meuk. We hebben het net ook over Eindhoven gehad. Daar gaat voorlopig niks gebeuren. Daar wordt eigenlijk dezelfde systematiek toegepast. Op Schiphol worden deze pakketten niet van kracht voordat we die 500.000 vastgelegd hebben. Dat lijkt me toch logisch? Het kan toch niet zo zijn dat we nu al groei gaan toestaan voordat de vierdebaanregel geborgd is? Dat gaan we eerst netjes doen. Verder moet de veiligheid op orde zijn. En pas daarna, als we tot groeiafspraken kunnen komen, komen deze pakketten aan de beurt. Ik zie werkelijk niet wat Maastricht of Eindhoven daarmee te maken hebben. Natuurlijk kijk je voor heel Nederland waar je strategisch naartoe wilt in de Luchtvaartnota. U gaat nog een debat voeren over Schiphol in zee. Stel dat u daar massaal voor kiest, dan betekent dat nogal wat.

De voorzitter:

Ik stel eigenlijk voor dat u de tweede termijn aan dit verschil van inzicht besteedt, want de tijd is op. Dat is een. En twee ...

De heer Van Raan (PvdD):

Het is geen voorstel. Het is gewoon wat u zegt. Klaar.

De voorzitter:

Oké. Geweldig. Mevrouw Van Brenk, ga uw gang.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik vroeg me ook even af: zit ik hier nu voor Jan met de hele korte achternaam? Ik heb namelijk vragen gesteld over Schiphol in zee en de Minister zegt: daar kan ik geen antwoord op geven, want dat komt later bij de Luchtvaartnota aan de orde of het komt bij een apart debat over Schiphol, nadat we de Prinsjesdagnota gehad hebben. Op die manier kan het kabinet goede sier maken met wat het misschien nog in de portemonnee heeft. Ik heb vragen gesteld en ik wil eigenlijk antwoord. Volgens mij hebben we met elkaar afgesproken dat de vragen over luchtvaart gesteld konden worden bij het algemeen overleg Luchtvaart, dus ik wil eigenlijk gewoon antwoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij heb ik niet gezegd dat ik geen antwoord wil geven. Ik heb er alleen kennis van genomen dat de Kamer een breed debat wil gaan hebben over de mogelijkheid van Schiphol in zee. Ik heb gezegd dat dat prima is, omdat we zelf al hadden aangegeven dat dit een van de opties is die in het kader van de Luchtvaartnota op tafel ligt. U kunt daar nu Kamerbreed al één onderdeel uitlichten en uw opvattingen daarover geven. Natuurlijk ga ik proberen om gewoon alle vragen die gesteld zijn, te beantwoorden. Maar ik zat nog in een heel algemene introductie over hoe het in Schiphol in elkaar zit met de drie fasen van mogelijk 500.000, kleinere pakketten tussendoor en een langetermijnperspectief.

De voorzitter:

Ik heb nog interrupties van de heer Amhaouch en de heer Dijkstra.

De heer Amhaouch (CDA):

Even terug van die toekomstige discussie richting de 540.000 naar de belangrijke nulmeting, die 500.000. De Minister zegt terecht dat die als eerste moet komen. Kan de Minister ons helpen, want ons geduld wordt toch wel een beetje op de proef gesteld in dezen? Wat is het tijdpad daarnaartoe? Wat zijn de tussentijdse opleveringen daarnaartoe? Iedereen snakt naar duidelijkheid rondom die 500.000. Waar staan we nu met die criteria? Of dat over nachtvluchten of over laagvliegen gaat, maakt me allemaal niet uit, maar het LVB-1 moet er snel komen. Wanneer kunnen we dat verwachten? De vraag is dus wat het tijdpad is van de tussentijdse opleveringen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het zou mij een lief ding waard zijn om dat tijdpad te kunnen geven. Dat zou ik zelf ook heel graag willen weten. Ik noemde net al even de PAS-problematiek. Die is ook al aan de hand bij de 500.000. Dat is iets wat niet alleen in de luchtvaart speelt, maar in alle sectoren. U weet dat het van de landbouw tot de windmolens en de dijkversterkingen speelt, eigenlijk bij alle activiteiten waar stikstof bij vrijkomt. We kunnen er niet één sector uitlichten. Ik kan niet tegen collega Schouten, die primair verantwoordelijk is voor de stikstofaanpak, zeggen: ik had gedacht om het bij luchtvaart alvast zo te gaan doen. Dat moeten we echt kabinetsbreed meenemen in het grotere geheel. Daardoor kan ik nog geen tijdpad geven. Zodra we daar duidelijkheid over hebben, ga ik dat natuurlijk melden. Maar op dit moment is die duidelijkheid rondom het PAS er nog niet, dus kan ik die ook niet geven.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat tijdpad, dat begrijp ik. Ik hoop dat we daar op korte termijn helderheid over krijgen. Maar stel dat we het PAS even parkeren, wat zijn dan de tussentijdse opleveringen? Die moeten sowieso gebeuren. Wat moet Schiphol opleveren? Wat moet het ministerie nog opleveren om die 500.000 vast te stellen? Ik vind het te makkelijk om nu alles op het PAS te gooien, want we moeten die stap echt gaan maken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarnaast is de milieueffectrapportage natuurlijk noodzakelijk. Die beide zaken moeten we hebben. Dat moet opgelost zijn.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Volgens mij was er al een milieueffectrapportage voor Schiphol; maar goed. Oké, ik hoor dat die niet definitief was, maar een concept. Ik kom op mijn vraag. Ik denk dat het een goede zaak is om die 500.000 vast te stellen, want je geeft helderheid en je komt afspraken uit het verleden na. Er is altijd overleg geweest tussen bestuurders, omwonenden en de sector. Maar je moet richting de sector natuurlijk ook leveren, want die wil perspectief houden. Als we die 500.000 dus gaan vastleggen, wat voor soort garanties of zekerheden hebben we dan dat we in ieder geval tot die veiligheidsmarge van 540.000 kunnen groeien? En twee: gaat de groei, gezien het huidige plafond, ook plaatsvinden in 2021, zoals we met elkaar in het regeerakkoord hebben afgesproken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vind het heel vervelend, maar ik moet de heer Dijkstra teleurstellen. Ik kan niet garanderen dat er gegroeid kan worden tot 540.000. Dat hangt er erg van af of er ook afspraken te maken zijn die tot hinderbeperking leiden, aantoonbaar en vooraf geleverd. Dat zal eerst moeten blijken. Natuurlijk heeft de heer Dijkstra gelijk dat de sector hier iets van verwacht. De sector is voor een belangrijk deel ook zelf aan zet om die hinderbeperking te realiseren. In die zin wordt het dus echt een «voor wat, hoort wat»-aanpak. Dan stelde u nog een vervolgvraag over de jaartallen. Hoe vervelend ik het ook vind, ook op dit vlak kan ik geen garanties afgeven, omdat ik simpelweg niet weet hoe het met die PAS-problematiek gaat lopen. Het is heel vervelend om dit te moeten noemen, maar het is nou een keer zo.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat van de PAS-problematiek snap ik. Dat de Minister geen garanties kan geven, snap ik ook. Dat het vooraf aantoonbaar moet zijn richting hinderbeperking, snap ik ook. Maar ik wil wel die koppeling zien. Er moet een koppeling zijn tussen het vastleggen van wat we hebben afgesproken en de toekomst. Als die koppeling er niet is, wordt het erg ingewikkeld. Natuurlijk hebben we te maken met de PAS, maar we spreken volgende week of de week daarop ook met de commissie-Remkes. Die gaat binnenkort met iets komen. Daar moet snel helderheid over komen. Dat is evident. Ik ben het met de Minister eens als zij zegt dat ze geen garanties kan geven. We zijn het er ook allemaal over eens dat we afspraken willen vastleggen, maar we moeten ook verder kijken. We moeten naar de toekomst durven kijken. Het zou toch wel fijn zijn als de Minister explicieter kan zijn over wat het betekent voor andere partijen die ook allemaal aan tafel zitten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat dat nou bij uitstek is wat je in die pakketten zou willen vangen: een win-winsituatie. De sector moet ook een motivatie hebben. De sector wil er natuurlijk groeimogelijkheden uit halen. Dat is duidelijk. En de bewoners willen er hinderbeperking uit halen. Dan gaat het erom of je die twee bij elkaar kunt brengen. Daarom vind ik het hoopgevend dat er in de rondgang in de verschillende gemeenten ook mensen zijn die zeggen: wij zien wel mogelijkheden, want er zijn dingen waar wij wat aan zouden hebben als die gerealiseerd zouden worden. Nogmaals, of dat nou nachtvluchten of rustmomenten of wat dan ook is: dat zijn de deals die je wilt sluiten en daar zit dan voor de sector aan vast dat zij daar dingen voor moeten leveren, maar dat ze daar ook iets voor terugkrijgen in hun groeimogelijkheid. Nogmaals, die gesprekken voeren we. Dat zal niet

eenvoudig zijn, maar er wordt hard aan gewerkt om daarbij tot afspraken te komen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De Minister schetst dat zij in de rondgang met omwonenden wel dingen hoort waar de mensen wat aan hebben. Maar waar de mensen wat aan hebben, is dat de Minister en Schiphol zich houden aan de afspraken die al gelden. Dat is nu nog niet eens het geval, laat staan dat we het hebben over nieuwe beloften, mét groei. Dan is het dus verbijsterend dat we al vier jaar een situatie hebben van anticiperend handhaven waarbij er geen wettelijke handhaving is op afspraken, dat dit nog allemaal vastgelegd moet worden en dat de Minister dan praat over onderhandelde pakketten. Hoe gaat de Minister zorgen dat dit na 2021, als er een LVB is op 500.000 en de Minister door wil groeien met deze pakketten, echt wettelijk gehandhaafd wordt? Dat kan toch alleen met normen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat gaan we dus ook met elkaar afspreken. Nogmaals, het makkelijkste voorbeeld daarvan is een vermindering van het aantal nachtvluchten. Die wordt wettelijk vastgelegd, dus daar bent u dan gewoon bij. Als ik erin slaag om een x-aantal duizend nachtvluchten naar beneden te krijgen en daar een aantal vliegbewegingen tegenover staat, dan zou dat een pakket kunnen zijn waarvan mensen zeggen: daar heb ik wat aan. Ik weet nog niet of dat zo zal zijn, maar die gesprekken voeren we met elkaar. U zegt: leg nou eerst maar eens de huidige situatie vast. Dat is precies de reden waarom ik heb aangedrongen op een knip, in plaats van het oorspronkelijke plan om in één keer met een nieuw groeiplan voor Schiphol te komen. Ik heb gezegd: nee, dat gaan we niet doen, we gaan eerst een LVB-1 maken waarin we de huidige situatie vastleggen, waardoor alle afspraken, ook die rondom de vierdebaanregel, gewoon te handhaven zijn. Want anders gaat het misschien veel te lang duren en ik wil een einde aan dat anticiperend handhaven. Dat gaan we dus eerst apart doen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger heeft een vervolgvraag. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Uit mijn rondgang, het rondje gesprekken dat ik voerde, bleek dat mensen behoefte hebben aan heldere, handhaafbare normen voor bijvoorbeeld gezondheid, veiligheid en klimaat. De Minister schetst nu eigenlijk: ik ga met de huidige failliete geluidssystematiek, namelijk een berekende werkelijkheid, herberekeningen doen en pakketten samenstellen, en dan biedt dat de groeimogelijkheid. Dit doet toch op geen enkele manier recht aan de gemeenschappelijke oproep van omwonenden en bestuurders in de regio: Minister, alstublieft, maak een pas op de plaats, zorg eerst voor nieuwe normen en laten we dan verder zien?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat ben ik absoluut niet met mevrouw Kröger eens. De huidige afspraken kan ik alleen maar handhaven als we dat gaan vastleggen. Ik kan die vierdebaanregel niet handhaven als we dat niet in het nieuwe LVB vastleggen. Dat moet dus eerst. In het nieuwe actieprogramma Meten en rekenen wordt gewerkt aan de nieuwe systematiek rondom geluid – hoe brengen we dat allemaal bij elkaar? – maar als we daarop wachten, zouden we nog jaren moeten doorgaan met anticiperend handhaven. Dat wilt u ook niet, dus laten we nou eerst de huidige situatie vastleggen, zodat die handhaafbaar is. Dat kan dus alleen maar met de huidige wet- en regelgeving, want als je die wet- en regelgeving wilt gaan veranderen, duurt het gewoon weer veel te lang. Dan zijn we nog jaren bezig. Volgens mij moet u dat ook niet willen.

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

Die laatste woorden klonken fijn: we moeten niet jaren bezig zijn, maar helderheid verschaffen. Ik denk dat het een goede zaak is dat we een aantal knoppen om aan te draaien gedefinieerd hebben, zoals woningbouw, vierdebaanregel en vooral nachtvluchten, maar ik hoop dat we dat snel kunnen doen. Dat is mijn oproep. Volgens mij gaat het om minder gehinderden. Dat is het punt waar we het over hebben. Als ik de Minister net tussen de regels door beluisterde, kwam de PAS ook nog even voorbij. Is de PAS op dit moment wellicht ook een soort bottleneck om de 500.000 te kunnen vastleggen? Dat is wel even een constatering, want dan zou je dus niet kunnen handhaven omdat de PAS daar nog een rol in speelt. Dat zou wel weer een heel zure zijn, op de lijst van vele.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat heb ik in de brief al aangegeven, dacht ik. Ook voor een LVB-1 moeten we die stikstofanalyse verwerken. Dus ja, dat moeten wij. Dat zullen we met de grootst mogelijke spoed moeten proberen te doen. Nogmaals, aan mijn inzet op dat punt hoeft u niet te twijfelen. Dit geldt zelfs voor de dijkversterkingsprojecten, waarover we het, denk ik, heel snel eens zijn: als de veiligheid in het geding is, moet er toch een oplossing voor gevonden worden. Zo zijn er voorbeelden te over in het kabinet waarvan iedereen zegt: dit kan toch niet waar zijn, dit moet door kunnen gaan. Ik hoop dus echt dat bijvoorbeeld de commissie-Remkes met de eerste handvatten komt hoe we daarmee kunnen omgaan. Dan heb ik nog een aantal punten over hoe omwonenden er nu bij worden betrokken. U weet dat ik inmiddels aan Pieter van Geel heb gevraagd om ook de evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol op te pakken. Ik heb juist hem gevraagd omdat hij dat bij Eindhoven naar ieders tevredenheid heeft gedaan. Daar is een advies uit gekomen waarvan u inmiddels per brief van mij hebt vernomen dat ik dat omarm. Ik heb goede hoop dat hij, in de ronde die hij nu aan het maken is met alle belanghebbers in die Omgevingsraad Schiphol, met een goed advies komt over hoe wij nu de participatie op een nieuwe manier kunnen vormgeven. Ik hoor van iedereen dat dat hele ingewikkelde gedoe met die kiesmannen allemaal niet werkt en dat men dat anders wil. Ik hoop dus daarbij een goed advies van de heer Van Geel te kunnen krijgen, want het is de bedoeling om van de inbreng van zo veel mogelijk mensen gebruik te kunnen maken.

Mevrouw Kröger vroeg nog welke lessen ik trek uit het advies van de heer Van Geel voor Schiphol. Nou, dat begint natuurlijk bij de participatie, maar ik denk ook aan de gedachten rondom hinderbeperking. Nu is het daar nog wel erg op geluid gefocust en u wilt dat allemaal breder, maar ik denk dat dat vanzelf aan de orde komt. De lessen daarvan nemen we dus graag mee, want anders had ik het rapport van de heer Van Geel ook niet omarmd.

De heer Laçin vroeg: waarom neemt u met het voornemen voor de ontwikkeling een voorschot op de implementatie van de OVV-aanbevelingen?

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter, mag ik een kort punt van orde maken? De Minister ging in op Eindhoven Airport. Ik had daar ook een paar vragen over gesteld. Komen die nog?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, volgens mij wel.

De heer **Paternotte** (D66):

Oké.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In de brief van 5 juli heb ik u geïnformeerd over de OVV-aanbevelingen en de onderzoeken hoe Schiphol zich veilig kan ontwikkelen. Ik laat de implementatie van alle OVV-aanbevelingen evalueren – dat geldt echt voor al die aanbevelingen, onderstreep ik hier nog maar eens – en de integrale veiligheidsanalyse actualiseren. Een en ander is inmiddels gestart en zal moeten zijn afgerond voordat ik u een LVB-2 met al dan niet pakketten erin kan gaan voorleggen. Maar dat is gewoon nog een bevestiging van wat ik al eerder aan uw Kamer heb toegezegd.

De voorzitter:

Meneer Paternotte, hebt u een punt van orde of een interruptie?

De heer Paternotte (D66):

Ik heb maar twee interrupties en ik heb er al een gebruikt, maar ik had een paar vragen gesteld over die integrale veiligheidsanalyse. Ik zie dat de Minister naar haar volgende punt gaat, hetgeen mij ertoe brengt dat ik dan even vraag of mijn vragen nog beantwoord zullen worden.

De voorzitter:

Ja.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U had gevraagd of er wel voldoende geld en inzet voor beschikbaar was. Laat ik dat nu meteen ook meenemen. De KWINK groep voert die onderzoeken in samenwerking met to70 en het NLR uit. Daar is voldoende tijd en budget voor beschikbaar. Ik ga er eerlijk gezegd van uit dat de OVV hier zelf misschien ook nog wel een opvatting over zal hebben.

De heer Paternotte vroeg ook nog naar het ISMS. Hebben de vliegers daarin ook een positie? In de eerste helft van dit jaar heeft de sector een eerste externe evaluatie laten uitvoeren van het ISMS, waaruit blijkt dat het als veiligheidsmanagementsysteem functioneert boven het wereldwijde gemiddelde. Dat biedt veel perspectief voor de verdere ontwikkeling van het ISMS, zeker omdat het nog pas kort bestaat. We blijven de ontwikkeling van het ISMS nauwgezet volgen.

Wat de vliegers betreft: de sector hecht zeer aan de inbreng van de VNV, die ook wordt uitgenodigd voor de zogeheten standing committee flight en enkele andere taskforces. Op die manier kunnen ook de veiligheidszorgen van de vliegers worden ingebracht en worden zij omgekeerd ook weer op de hoogte gehouden van de follow-up daarvan. Momenteel heeft de VNV ervoor gekozen niet deel te nemen. De VNV is geen formeel deelnemer op het hoogste niveau, want de deelnemers op het hoogste niveau vertegenwoordigen bedrijven die actief zijn op Schiphol en ook beslissingsbevoegdheid en veiligheidsverantwoordelijkheid dragen. Maar er is dus een standing invitation om in de andere comités inbreng te leveren en er ook bij betrokken te worden.

Wordt groei toegestaan bij geplande of gerealiseerde hinderbeperking?

Dat was een specifieke vraag van de heer Amhaouch. Het gaat niet om gepland, maar het moet echt gerealiseerd zijn: eerst leveren en dan komt de beloning.

De heer Stoffer vroeg of de Minister komt met een harde indicator en randvoorwaarden wat betreft het aantal rustmomenten. Dat is onderdeel van de gesprekken die we op dit moment voeren. We proberen alles natuurlijk zo hard en concreet mogelijk op te schrijven, dus dat geldt ook ten aanzien van de rustmomenten. Dat lijkt me iets wat je vrij makkelijk in tijdstippen enzovoorts kunt vangen. Als we daar tot een deal zouden kunnen komen, dan moet dat dus heel concreet te maken zijn.

Wat betekent groei voor het gebruik van de vierde baan? Ik heb net al aangegeven dat in het LVB-1 de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel worden verankerd. Een belangrijk onderdeel daarvan

is de aangescherpte versie van de vierdebaanregel, zoals opgenomen in het verslag van de voorzitter van de ORS. Dat zeg ik nog maar even, zodat u precies weet wat we daaronder verstaan. Ook voor de middellange termijn, dus de eerste jaren na 2020, geldt dat de betrokken partijen moeten blijven voldoen aan de aangescherpte versie van de vierdebaanregel. Dat gaan we dus hard vastleggen.

Hoe is Schiphol bezig met het uitvoeringsplan hinderreductie en het omgevingsfonds? Volgens de berichten die ik daarover hoor, is Schiphol daar fanatiek mee aan het werk. Ik moet natuurlijk afwachten met welk resultaat zij komen, maar zij voeren de gesprekken op dit moment ook in de omgeving. Pas zodra er een voorstel aan mij wordt gedaan, kan ik dat beoordelen, maar ik krijg gemeld dat men er hard mee aan het werk is. De heer Graus had nog gevraagd naar de bewoners. Ik heb net al gezegd dat de heer Van Geel nu bezig is om te kijken hoe we de participatie op een goede manier kunnen vormgeven, zodat er een opvolging komt voor de ORS. De heer Bruins heeft ongeveer hetzelfde gevraagd: ziet de Minister nog mogelijkheden om aan tafel te gaan? Ja. Ik heb ook al een aantal geledingen bij mij aan tafel gehad, maar nog niet allemaal. Dat proces loopt en daar gaan we ook graag mee door.

De heer Amhaouch had nog een hele concrete vraag over woningen die lang geleden geïsoleerd zijn en waarvan de isolatie niet meer voldoet. Alle vragen die wij op dat vlak tegenkomen, geleiden we door naar Schiphol. Tijdens een van de meetings kwam ik een mevrouw tegen die zei dat de hele straat destijds geïsoleerd was, maar dat zij er pas twee jaar woonde en de vorige bewoner het niet nodig vond. Zij komt er nu niet meer voor in aanmerking. Dat zijn allemaal van die dingen waarvan je denkt: het klinkt niet echt logisch; Schiphol, doe er iets aan. We gaan dus kijken of ze daarmee aan de slag kunnen.

De heer Amhaouch vroeg hoe ik ga bereiken dat de nachtvluchten op Schiphol door een reductie niet worden verplaatst naar de randen van de nacht. Mijn inzet is inderdaad om te komen tot een substantiële reductie van het aantal nachtvluchten, maar dan gaan we er in die gesprekken ook met elkaar voor zorgen dat dat niet massaal opschuift naar de randen van de nacht, want dan kom ik natuurlijk niet met een pakket waarvan bewoners zeggen dat ze er iets aan hebben. Daar zullen we dus echt rekening mee moeten houden.

Mevrouw Kröger vraagt of het klopt dat de Minister nachtvluchten wil inwisselen voor meer vluchten tijdens de dag. Ik kan de ambitie dan herhalen: wij zullen meer hinder in de randen van de nacht door verschuiving van nachtvluchten niet toestaan. Nogmaals, het moet uiteindelijk iets opleveren waarvan mensen zeggen dat ze er iets aan hebben. Als ik één nachtvlucht inruil voor een hele berg vluchten overdag, denk ik niet dat mensen gaan zeggen: daar hebben wij iets aan. Daar zal het dus ook niet op uit kunnen komen.

Over de planning heb ik al iets gezegd.

De heer Stoffer zei dat gemeenten in Zuid-Holland en Utrecht-West constateren dat landende vliegtuigen al op grote afstand van Schiphol op een hoogte van 600 tot 900 meter vliegen en vroeg of dat echt nodig is. De ILT controleert hoe hoog vliegtuigen vliegen en of dat conform de regels is. De ILT rapporteert daar ook over. Verder wil ik in het kader van het uitvoeringsplan hinderreductie laten bekijken of het mogelijk is om vliegtuigen hoger naar de luchthaven te laten vliegen. Ook dat is dus een punt dat we meenemen om te bekijken of het tot verbetering van de situatie kan leiden.

De heer Van Raan vroeg wat ik specifiek ga doen ten aanzien van Aalsmeer en Uithoorn. Dat is natuurlijk onderdeel van het totale uitvoeringsplan hinderreductie. Het is evident dat deze gebieden daarin bijzondere aandacht zullen krijgen.

De voorzitter:

Ik zag een interruptie van de heer Stoffer. Ga uw gang.

De heer **Stoffer** (SGP):

Maakt het plan voor hinderreductie waar de Minister over sprak, ook onderdeel uit van de herindeling van het luchtruim?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Niet van de technische exercitie van de routes, nee. Het gaat daar echt om het zo efficiënt mogelijk herindelen van de militaire en civiele luchtruimen, zodat je niet meer om elkaar heen vliegt, je voor het klimaat de winst hebt dat je de kortste route vliegt en je tegelijkertijd wel probeert zo veel mogelijk rekening te houden door zo min mogelijk over bewoonde gebieden te vliegen.

Dan de invloed van de uitspraak over de PAS. Die geldt dus niet alleen bij Schiphol, maar ook bij Lelystad. Wij zullen er in principe bij iedere activiteit rekening mee moeten houden.

Dat is dan meteen de stap naar Lelystad, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond om het probleem van de heer Paternotte te voorkomen. Zijn er nog dingen die wel zijn gevraagd maar toch zijn blijven liggen? We gaan dingen uiteraard niet overdoen. Meneer Paternotte, hebt u een interruptie of is er een punt niet beantwoord?

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij is mijn vraag over de groei van Eindhoven en de beperking van geluidshinder nog niet beantwoord. Worden daar niet alle hinderfactoren, zoals CO₂-uitstoot en fijnstofuitstoot, in meegenomen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb nu de vragen rondom Schiphol beantwoord. Het blok Lelystad moet nog komen. Daarna heb ik nog het blok overig. Ik hoop dat ik dan uiteindelijk alle vragen heb beantwoord.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb de vraag nu twee keer gesteld, dus ik denk dat het wel goed gaat komen.

De **voorzitter**:

We zoeken ook even naar een weg om het punt-van-ordeprobleem inzake de blokken op te lossen. Deze vraag komt dus nog. De heer Bruins?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ook om een punt-van-ordeprobleem op te lossen, want mijn vraag zit op de grens van de twee blokken. De Minister zei dat de PAS-problematiek ook bij Lelystad speelt. Mijn specifieke vraag was of dat alleen geldt dichtbij de luchthaven of dat ook de routes langs en over de Veluwe deel zijn van de PAS-problematiek. Ik hoor nu dat dat in het volgende blok zit. Dan heb ik niks gezegd!

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Mijn vraag zat in het blok duurzaamheid. Ik had gevraagd of de ambitie van 2030 voor het elektrisch taxiën niet eerder kan. Daar heb ik nog geen antwoord op gekregen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb wel getracht daar een antwoord op te geven, namelijk dat we aan de duurzameluchtvaarttafel proberen om het te versnellen, maar dat daar wel het gevoel heerst dat die 14% al ambitieus is. Ik heb aangegeven dat

ik best bereid ben om de druk er maximaal op te houden – dat doen we ook steeds – maar vooralsnog ziet men dat niet lukken.

De voorzitter:

Oké. De heer Amhaouch nog?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Er staan nog vragen open. Ik kan ze dadelijk ook in tweede instantie stellen, maar er staan nog vragen open die ik niet beantwoord heb gekregen.

De voorzitter:

Ja, maar om dit proces goed te laten werken stel ik voor dat we vasthouden aan de afgesproken twee interrupties. Dat moest ik bij de heer Paternotte doen, helaas. U hebt de gelegenheid om vragen die zijn blijven liggen, nog een keer te stellen. Het is ook niet erg om een vraag te herhalen die al wel beantwoord is, maar als u zegt dat vragen zijn blijven liggen, vraag ik u om specifieke punten te noemen. Anders is het en open einde.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dan toch even heel specifiek. Ik heb een vraag gesteld over de weekendrust, of die onderdeel is van die onderhandelingen. En in het verlengde daarvan: kun je aan de hand van het vliegweerbericht mensen helpen inzicht te krijgen in wanneer die rustmomenten zijn? Want je hoort mensen zeggen: doordeweeks begrijpen wij dat. Mensen zijn aan het werk, er is drukte. Maar in de weekenden komt het extra hard aan. Die vraag had ik nog open en de vraag is of dat onderdeel van het gesprek is met de bewoners, maar ook met de sector. Want het kan ook pijn doen bij de sector.

De voorzitter:

Oké, helder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Jazeker. Dat had ik net gepoogd te beantwoorden toen ik het had over de rustmomenten, maar u hebt gelijk: ik heb daar niet specifiek de weekenden bij betrokken. Natuurlijk is dat ook iets wat bewoners zeker noemen. Ik heb ook van mensen gehoord «vroeger kon je ten minste nog één dag in de week uitslapen». Dat zijn allemaal dingen die we zeker meenemen, die ook op tafel liggen als zaken waarover je met elkaar kunt spreken.

De voorzitter:

Oké, dank u wel. Dan vervolgt u uw beantwoording, als ik het goed heb met het blok Lelystad.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ja, dat klopt. De heer Bruins heeft nog vragen gesteld over de PAS-problematiek. Die vraag zit nu bij Lelystad, maar had ook bij Schiphol kunnen zijn. Geldt dat alleen voor de bouw en de uitbreiding van de luchthavens, of telt ook de uitstoot naderhand nog mee? De Wet natuurbescherming geldt inderdaad ook voor de luchtvaart. Daar zijn geen uitzonderingen voor. Voor de uitbreiding moet projectspecifiek onderzoek uitgevoerd worden. Daarbij wordt zowel de depositiebijdrage als gevolg van de bouw als die van de exploitatie van de luchthaven betrokken. Ook de vliegbewegingen van en naar de luchthaven worden meegenomen, tot een hoogte van 3.000 voet. U weet inmiddels dat dat ongeveer 900 meter is.

Mevrouw Van Brenk vroeg ook: wat zijn de implicaties van de stikstofproblematiek voor Lelystad Airport? Dat zijn we nog in kaart aan het brengen. Zodra ik daar duidelijkheid over heb, hoort u het, maar u weet nu in ieder geval welke onderdelen daar allemaal in meegenomen worden.

Dan de heer Bruins, heel specifiek. Hoe staat het met het routetraject met de gemeente rond Hattemerbroek? Er zijn in samenwerking met de betrokken gemeente routevarianten ontwikkeld, die bebouwd gebied substantieel ontzien. Die zijn ook toegelicht en besproken met de bestuurders en bewoners, die ook daar weer op konden reageren. Ik heb begrepen dat er inmiddels, vandaag, een advies is ontvangen van de gemeente, maar ik heb dat nog niet kunnen zien. Dat bestuderen we en dan zal ik ook een keuze maken en uw Kamer daarover informeren. Maar het is dus kennelijk net vandaag binnengekomen.

De heer Amhaouch vroeg nog of ik kan bevestigen dat laagvliegroutes uiterlijk in de winter van 2021–2022 zijn verdwenen. Kortheidshalve: ja, dat kan ik bevestigen.

Dan nog de vraag waar de vliegtuigen in de regio Wezep door gaan stijgen en hoe het zit met de geluidsbelasting. In de Startbeslissing Luchtruimherziening, mijn Kamerbrief over de verbeteringen van de aansluitroutes in juni, en het schriftelijk overleg van juli zijn daar ook al een aantal vragen over beantwoord. Nog een keer heel helder: doorklimmen zal na Wezep-Hattem gebeuren en de precieze locatie na Wezep-Hattem is dan afhankelijk van bijvoorbeeld de weersomstandigheden. Daar kan altijd een kleine spreiding in zijn. Die spreiding geldt wereldwijd, bij alle vluchten en alle routes. Daar kunnen we ook niets aan veranderen. Maar de geluidsbelasting komt niet in de buurt van de wettelijke en informatieve contouren.

Wat gaat de Minister doen met de verkeersleiding als Lelystad voorlopig niet opengaat? Dat vroeg de heer Laçin. Dat is een als-danvraag waar ik ook niet echt een antwoord op kan geven. Ik heb u al eerder gemeld dat er gewoon is doorgedaan met de bouw van de airport. Daar hoort ook de verkeersleiding bij. Dat inregelen is ook belangrijk, want dat doe je vooral voor de veiligheid. Het is noodzakelijk om een transitie mogelijk te maken; je kunt niet opeens een vliegveld openen en daar dan verse luchtverkeersleiders neerzetten. Die moeten echt al een tijd ervaring opgedaan hebben, zodat er daadwerkelijk gestart kan worden op het moment dat u eventueel besluit tot een openstelling.

De heer Bruins heeft ook nog eens gevraagd – die vraag had ik eigenlijk net moeten beantwoorden – of ik met extra zorgvuldigheid Wezep, Zwolle en het Vechtdal in het oog kan houden voor de situatie die nu nog openligt, te weten de situatie na de luchtruimherziening. De hoofdopdracht uit de Startbeslissing is zo veel mogelijk continuous climb – u weet het: het ongehinderd klimmen – en ook continuous descent, de bekende glijvluchten. Daarbij zoeken we naar de beste oplossing voor het totaal, voor heel Nederland. Maar zoals ik in mijn schriftelijke beantwoording ook al heb gezegd, ligt de situatie na de luchtruimherziening nog geheel open. Dus de Lelystadroutes zijn geen uitgangspunt.

Uw motie geeft eigenlijk de opdracht de situatie ter plekke niet te laten verslechteren, als uiteindelijk die routes nog lopen langs de plaatsen Wezep, Zwolle-Stadshagen en het Vechtdal. Ik noem ze voor de zekerheid nog maar even. Dat ervaar ik als een extra opdracht voor die luchtruimherziening en ik denk ook dat het proces zoals dat nu loopt, daaraan kan voldoen.

Dan nog een vraag, ook van de heer Bruins, over een onafhankelijke MKBA voor Lelystad Airport, die is opgesteld in opdracht van omwonenden. Hij uit zijn verbazing over de verschillen in conclusies. Hoe kan dat nou? Op die second opinion, die is uitgevoerd in opdracht van SATL, heb ik recent ook schriftelijk gereageerd. Daarin heb ik geprobeerd uw vragen te beantwoorden. De recente discussie toont wel aan dat de uitgangspunten en richtlijnen voor MKBA's op het gebied van de

luchtvaart nog niet op alle punten compleet zijn. Dat hebben we ook al eerder met elkaar gewisseld. Daarom wil ik ook open kijken, in de komende periode, hoe de richtlijnen voor MKBA's op het gebied van luchtvaart voor de toekomst verder kunnen worden gespecificeerd. Dan de VVR. Uiteraard zijn daar heel veel vragen over gesteld. Is er nu wel of niet antwoord uit Brussel? Ik kan er nog niets anders van zeggen dan wat ik eerder heb vermeld. Natuurlijk hebben we kennisgenomen van een concept, maar ik heb geen reactie uit Brussel en kan daar dus verder ook niet op vooruitlopen en niets over zeggen. De heer Amhaouch vroeg hoe lang dat nog kan duren. Volgens de wettelijke termijn die de Europese Commissie zelf stelt, een halfjaar. Ik geloof dat we op 27 maart hebben genotificeerd, dus dan zou 27 september toch wel de deadline zijn. Dan zouden we het moeten weten. Daar ga ik maar van uit.

Wat betekent het schrappen van de bestemmingenlijst bij de VVR voor de MER van Lelystad, vraagt de heer Stoffer. Dat heeft daar geen effect op. De aannames in de MER over de verdeling van aankomend en vertrekkend verkeer zijn gebaseerd op een inschatting van de reizigersbehoeften en die zijn afkomstig uit het businessplan van Lelystad Airport. In de actualisatie van de MER zijn daarvoor meerdere varianten in beeld gebracht, met de bijbehorende gevoeligheidsanalyses. Dus het schrappen van die lijst is daarop niet van invloed.

Klopt het dat de Minister is gewaarschuwd dat overloop van vluchten naar Lelystad Airport juridisch kwetsbaar zou zijn? Zo herinner ik mij de vraag ongeveer. U weet dat selectiviteitsinstrumenten zoals de VVR moeten passen binnen het strikte kader van de EU-regelgeving, dat nadrukkelijk ook toeziet op onder andere non-discriminatie, proportionaliteit en ook die vrije markttoegang. We kunnen dus geen nationale regels stellen die strijdig zijn met het Europese kader. Daarom is er ook gezocht naar mogelijkheden om een VVR te maken die de genoemde doelen van het kabinet zo goed mogelijk borgt maar tegelijkertijd wel past binnen de voorwaarden van de Europese Commissie. Ik moet dus nog steeds wachten op een officiële reactie van de Europese Commissie of we erin geslaagd zijn om daaraan te voldoen. Voor de rest kan ik alleen maar onderstrepen wat een aantal Kamerleden ook gemeld heeft. Ik ben me er goed van bewust dat uw Kamer zegt alles bij elkaar aangeleverd te willen hebben om vervolgens een integrale afweging te maken. Die zal in het Kamerdebat plaatsvinden.

Waarom kijkt u niet ook naar de mogelijkheden die u nu al hebt om te sturen op het type vluchten en bestemmingen zoals Brussel, bijvoorbeeld door gerichte prijsprikkels? Dat is een vraag van de heer Stoffer. Daar kijken we ook naar. Prijsprikkels maken daar ook onderdeel van uit. Bijvoorbeeld in het wetsvoorstel voor een vliegbelasting is om die reden bewust gekozen voor één vlak tarief, waardoor vluchten met een korte afstand relatief zwaarder worden belast. Daarnaast is de Schiphol Group als exploitant verantwoordelijk voor de tarieven op de luchthaven. Daarbij dienen ze rekening te houden met nationale en EU-wetgeving, zoals daar ook nog is een EU-richtlijn over havengelden. Binnen dit kader is het niet toegestaan om tarieven op Schiphol te differentiëren naar bestemming. U weet dat het wel is toegepast op basis van lawaai en vervuiling, maar op basis van bestemming kan het niet. Dan kom ik weer op het verhaal van de herziening van de Europese slotverordening. Mogelijk kunnen we in de toekomst daartoe wel mogelijkheden krijgen.

De heer Dijkstra heeft gevraagd naar sturingsmogelijkheden voor vracht. Zou je ook een VVR kunnen hebben voor vracht? De huidige VVR heeft daar niets mee van doen. We hebben heel nadrukkelijk – ik zie de heer Laçin al kijken – voor Lelystad vastgesteld: geen nacht en geen vracht. Laat ik dat nog maar eens herhalen. Er is natuurlijk wel een local rule voor vracht in werking. Laten we kijken hoe dat in de praktijk werkt. Wellicht kan het input zijn voor de herziening van de slotverandering op Europees niveau.

Zijn er nog andere prikkels die de Minister en Schiphol kunnen inzetten, vraagt de heer Stoffer. Jazeker, want naast de inzet van de VVR is de Schiphol Group ook gevraagd om middels een gerichte marktbenadering en aantrekkelijke faciliteiten te zorgen dat Lelystad Airport zich actief richt op die airlines die op Lelystad vakantievluchten willen aanbieden, zodat airlines op Schiphol zich kunnen richten op het hubgebonden verkeer. In de marktbenadering kan daar dus ook rekening mee worden gehouden. Zo zijn ook alle faciliteiten van Lelystad Airport, van de parkeergelegenheid en de landzijdige bereikbaarheid tot de inrichting van de terminal, gericht op dit soort vluchten. Ook de marketing van de luchthaven richting de luchtvaartmaatschappijen en het publiek zal alleen hierop zijn gericht. Wat betekent de door het kabinet gewenste mogelijke verhoging tot 540.000 voor de belangstelling om vluchten naar Lelystad te verplaatsen? Dat is ook nog een vraag van de heer Stoffer. De capaciteit op Schiphol is en blijft schaars. De ontwikkeling van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol blijft derhalve van belang om op Schiphol ruimte te kunnen creëren voor vluchten die het netwerk versterken. De heer Van Raan heeft nog gevraagd hoeveel landen akkoord waren met de VVR. Ik kan daar uiteraard helemaal niets over zeggen, want ik heb geen formele reactie ontvangen. Dit waren de vragen, voorzitter, die ik kreeg over Lelystad. Dan heb ik nog vrij uitgebreid pakketje overig.

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Kröger niet beantwoord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een specifieke vraag gesteld over de waarschuwing dat het juridisch helemaal niet mogelijk is om een overloopluchthaven in te zetten. Ik heb gevraagd waarom het SEO-rapport hierover uit 2008, dat recent via een WOB-procedure naar buiten is gekomen, niet eerder met de Kamer is gedeeld.

De voorzitter:

Ik hoor in mijn rechteroor dat die beantwoord zou zijn. Ik kijk even naar de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het eerste deel van de vraag heb ik net getracht te beantwoorden. Er is wel degelijk gekeken naar juridische kwetsbaarheden. Ik heb u net geschetst aan welke voorwaarden je Europees moet voldoen, dat we tegelijkertijd onze eigen Nederlandse wensen hebben en dat nog moet blijken of deze VVR daaraan voldoet. Ik heb immers nog geen formele reactie. Natuurlijk is ingeschat of dit haalbaar zou zijn of niet. Ik heb u al eerder gezegd dat ik niet iets ga insturen waarvan ik op voorhand weet dat de Europese Commissie het af gaat schieten. Wat SEO betreft: dat zit in het mapje overig.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

O.

De voorzitter:

Dat is tot tevredenheid van mevrouw Kröger. Meneer Laçin had een interruptie.

De heer Laçin (SP):

Het verbaast mij dat de Minister zegt dat ze natuurlijk geen VVR gaat indienen bij Brussel die het niet zal halen, want dat heeft ze wel twee keer gedaan. Eén keer, hoor ik; prima, wat de Minister wil. Maar ze heeft dat wel gedaan, dus spreekt ze zichzelf tegen. Ze heeft het afgezwakt door de

oorspronkelijke afspraken – overloopluchthaven Schiphol en de wens van deze Kamer – los te laten en autonome groei mogelijk te maken binnen de VVR. Pas daarna is de VVR goedgekeurd. Althans, formeel moet hij nog goedgekeurd worden, maar we hebben het conceptbesluit gezien. Ik zou van de Minister nogmaals de bevestiging willen dat het op die manier is gegaan en dat de laatste VVR, die dus waarschijnlijk wordt goedgekeurd over maximaal twee weken, autonome groei op Lelystad mogelijk maakt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat dit niet de plek is om een inhoudelijk debat te gaan voeren over de verkeersverdelingsregel ...

De heer **Laçin** (SP):

Hoezo niet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, omdat we dan wel heel erg de diepte ingaan. We zijn bijna bij de deadline dat we weten of deze VVR wordt goedgekeurd. Zo heb ik het ook met de Kamer afgesproken. U zegt: het is er eigenlijk geen. Ik heb toch wel een beetje geleerd dat als het erop staat, het er ook een is. Het heet traffic distribution rule. We moeten afwachten of hij wordt goedgekeurd. Als hij goedgekeurd wordt, kunt u, zo heb ik met u afgesproken, het geheel beoordelen en dan komt daar uiteraard, zo kan ik mij voorstellen, uw motie over autonome groei zeker bij aan de orde.

De voorzitter:

Ik meen dat er ook nog een debat komt over dit onderwerp.

De heer **Laçin** (SP):

Nee, dat staat nog niet gepland.

De voorzitter:

Het ziet ernaar uit dat er nog een debat komt. Maar u heeft in ieder geval nog een vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):

Jazeker. Ik moest een beetje lachen om het antwoord van de Minister, want volgens mij zitten wij hier juist om de diepte in te gaan, ook over Lelystad. Het excuus dat we niet te veel de diepte in moeten gaan, begrijp ik niet zo goed. Maar de vraag die ik stel gaat niet over wat er terugkomt uit Brussel. Daar schermt de Minister steeds mee. Mijn vraag is: laat de VVR die de Minister heeft ingediend in Brussel – de laatste, die de Minister zelf heeft ingediend – autonome groei op Lelystad toe? Die vraag kan zij beantwoorden, want het is haar verkeersverdelingsregel. Dat is de vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Toch een beetje flauw om dan te zeggen dat we hier natuurlijk de diepte in moeten gaan. Maar het heeft weinig zin om in detail over een verkeersverdelingsregel te spreken die nog niet terug is. Ik wil best antwoord geven op uw vraag of het honderd procent waterdicht is tegen autonome groei. Ik heb het in het verleden ook al gezegd: het antwoord is nee. Maar dat weet u ook allang.

De voorzitter:

Dank u wel. Eerst de heer Bruins en daarna gaan we in overleg met de heer Van Raan.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik heb geen interruptie maar ik mis het antwoord op een vraag. Rondom de MKBA miste ik de beantwoording op de vraag of de overheid niet

sowieso verplicht is om een tweede, onafhankelijk MKBA te laten maken bij zo'n groot project als een luchthaven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik dacht dat ik daarop ingegaan was, maar we zoeken het even op. Anders kom ik daar in de tweede termijn nog even op terug.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik moet om te beginnen even iets rechtzetten. Ik maakte een fout. Niet alleen rondom Schiphol maar ook bij de luchthaven van Manchester is onderzoek gedaan naar vogels die agressief en doof worden als gevolg van luchtvaart. Ik heb in dat kader drie vragen gesteld over Lelystad, maar ik begrijp dat de Minister daar nog op terugkomt in een ander blokje.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, ik had de vogels in de categorie overig gedaan. Ik kom daar dus op terug.

De voorzitter:

Oké. Dat vergroot ook weer het enthousiasme voor het volgende blokje. Dat is goed. De heer Laçin heeft nog een antwoord gemist op een gestelde vraag.

De heer Laçin (SP):

Die vraag ging over de inspraakprocedure. Slechts 3 van de bijna 10.000 reacties van omwonenden en van mensen die zich hier tegenaan bemoeien in Lelystad, zijn overgenomen. Hoe kan dat nou eigenlijk? Hoe wordt zo'n proces uitgevoerd? Hoe is het mogelijk dat er maar 3 van de 10.000 reacties worden overgenomen? Ik vind dat grof gezegd wel een beetje schandalig.

De voorzitter:

U miste dus het antwoord op die vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het zou kunnen dat ik daar overheen heb gekeken. Ik kijk even of nog iets in mijn mapje zit. Dit heeft er natuurlijk mee te maken dat we al een heel uitgebreid voortraject hebben gehad met een groep mensen, deskundigen en omwonenden die advies hebben gegeven. We hebben daar al ongelooflijk veel verbeteringen uit kunnen halen, zowel waar het de routes betreft als waar het de participatie betreft. Heel veel reacties die u noemt, waren niet uniek. Een groot aantal reacties sloeg op hetzelfde. En uiteindelijk is de conclusie dan dat je tot dit aantal komt. Dat is zo. Ik kan het niet anders maken.

De voorzitter:

Oké. Dan vervolgt u uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vrees dat de categorie overig een beetje alle kanten op gaat schieten, maar dat is onvermijdelijk.

Bovenop ligt de vraag van de heer Paternotte of de Minister bereid is om breder op Eindhoven te sturen dan alleen op geluid. Het advies van de heer Van Geel gaat ook al wel breder dan alleen geluid. Dat geldt overigens ook voor mijn reactie daarop. Ik wil dit najaar graag met de regio nadere afspraken maken over hoe we gezamenlijk invulling kunnen geven aan de verschillende elementen van het advies. Dat zal ook gaan over luchtkwaliteit en CO₂-reductie

De heer Paternotte heeft ook gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot de 737 MAX. Bent u bereid om hierover eerst met de Kamer

te spreken alvorens het luchtruim weer te openen? In Europa is het aan EASA om te beoordelen onder welke voorwaarden de 737 MAX weer mag vliegen. Het is nu nog onbekend wanneer EASA dat besluit eventueel zou kunnen gaan nemen. Na goedkeuring door de Amerikaanse autoriteit voert EASA zelf een groot aantal tests uit en beoordeelt vervolgens namens de Europese landen of de maatregelen van Boeing naar zijn oordeel voldoende zijn om de veiligheid te borgen. Alleen als EASA positief oordeelt, de maatregelen zijn geïmplementeerd en de lidstaten hierover zijn geconsulteerd, kunnen die vliegtuigen weer gaan vliegen. Nederland is daarbij betrokken via de management board van EASA. Ik zal uw Kamer uiteraard van de verschillende stappen op de hoogte houden. De heer Van Raan heeft nog de antwoorden tegoed op twee sets vragen over Eijsden. Ik geef hier maar even aan dat het nogal uitgebreide lijsten met vragen waren en dat die zorgvuldig beantwoord worden. Daar wordt hard aan gewerkt, maar ik heb die vragen helaas niet voor dit AO kunnen beantwoorden. Ik begrijp de onvrede in Eijsden zeer. Dat heb ik zelf ook gemerkt toen ik daar was. Mijn inzet is en blijft gericht op het terugdringen van de overlast tot het niveau van voor de luchtruimwijziging in 2013. De afgelopen jaren hebben een kleine verbetering laten zien, maar ik ben het direct met u eens dat dat nog onvoldoende is. De onafhankelijke analyse van het luchtverkeer die ik heb laten maken, biedt aanknopingspunten om de situatie structureel verder te verbeteren. Ook de monitoringsresultaten van afgelopen jaar laten een positieve trend zien. Inmiddels is er ook gesproken met gemeenten, met de provincie en met de Belgische counterparts. Zij hebben ermeê ingestemd om gezamenlijk een taskforce te formeren om met ons te werken aan concrete verbetering. Een van de mensen die bij dat bezoek aanwezig was, is jarenlang luchtverkeersleider geweest in Maastricht. Hij gaf aan dat hij daar allerlei ideeën over heeft. Hij gaat zelf ook participeren. De komende maanden gaan we dus samen met België en de regio met volle inzet daaraan werken. Uw verhaal is dat ik ze helemaal niets te bieden heb, maar dat kan ik niet helemaal plaatsen. We proberen echt om alles daaraan te doen wat we kunnen.

De heer Laçin vroeg of we in de Luchtvaartnota iets terugzien over de positie van werknemers. Uiteraard zet ik me in voor een eerlijk en fatsoenlijk speelveld in de luchtvaartsector, zowel in Europees verband als nationaal. U weet dat Nederland deelneemt aan de Europese werkgroep om de sociale normen in de luchtvaart te handhaven en te versterken. Nationaal zal er ook een sociale paragraaf komen in de Luchtvaartnota, waarbij aandacht is voor de zorgen van werknemers in de luchtvaartsector. Ik kan me zo voorstellen dat u daar t.z.t. een bijdrage aan zult willen leveren. Momenteel ben ik in gesprek met de vakbonden over wat zou dat moeten behelzen in de Luchtvaartnota.

Wil de Minister kijken of er een weerbericht over vliegtuiggeluid komt, vraagt de heer Amhaouch. De Omgevingsraad Schiphol is bezig met een traject om te komen tot betere informatievoorziening voor de omgeving. Er zijn veel wensen; laat ik het zo formuleren. Ik zal met de ORS bezien wat technisch mogelijk is en hoe een dergelijk weerbericht daarin meegenomen zou kunnen worden. Ik heb zelf van omwonenden gehoord dat ze dat fijn zouden vinden, bijvoorbeeld om te kunnen inschatten «wanneer houdt het nou op en hoe zit dat in elkaar?». We gaan dus kijken wat er technisch mogelijk is.

Dan de vragen van de heer Bruins. Het wordt nu heel technisch, denk ik.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Heerlijk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar geniet u van. Hij vroeg of ik Doc.29 ook ga invoeren voor Lelystad Airport. Levert het gebruik van NRM voor handhaving en Doc.29 voor

geluidskarten niet een complexe situatie op? Zo vat ik de vragen maar even samen. U weet dat NRM op dit moment het wettelijk voorgeschreven rekenmodel is voor regionale luchthavens. Daarmee is bij Lelystad dus ook gerekend. De handhaving gebeurt bij alle regionale luchthavens op basis van het NRM. Voor het opstellen van geluidskarten in het kader van de Richtlijn omgevingslawaaï heeft de Europese Commissie Doc.29 voorgeschreven. Dit is alleen voorgeschreven voor grote luchthavens met meer dan 50.000 bewegingen, exclusief oefen- en lesvluchten. Lelystad voldoet daar niet aan. Deze geluidskarten zijn geen handhavinginstrument, maar zijn bedoeld voor informatie. De stelling dat handhaving van de grenswaarden op basis van Doc.29 zou moeten gebeuren, is dus niet correct. Dat moet op basis van NRM. De andere is voor informatie.

De vervolgvraag van de heer Bruins is of ik dit zo snel mogelijk ga invoeren voor alle luchthavens. Op dit moment laat ik onderzoeken of Doc.29 in de toekomst ook geschikt te maken is voor de regionale luchthavens, inclusief die waar de provincie het bevoegd gezag is. Op basis van die analyse zal ik besluiten of, hoe en wanneer Doc.29 dan ook voor regionale luchthavens voorgeschreven zou kunnen worden. Zorgvuldigheid staat daarbij voorop. Het is technisch gezien een zeer ingewikkeld proces. Er zal met heel veel partijen geschakeld moeten worden. Het is nu nog te vroeg om conclusies daarover te trekken. Medio 2020 verwacht ik de eerste resultaten van die analyse te hebben. Uiteraard zal ik de Kamer daar dan ook over informeren.

Dan is er van de heer Bruins ook nog de vraag hoe ik het verschil verklaar tussen de uitkomsten van de MKBA van Lelystad Airport die in opdracht van het ministerie is opgesteld, en die van de omwonenden. Die vraag was net nog niet helemaal beantwoord. De second opinion die door de omwonenden is opgesteld, gaat niet over de MKBA van Lelystad Airport, maar over de verkennende MKBA-beleidsalternatieven voor de luchtvaart uit 2018. Die is gemaakt in aanloop naar de kabinetsformatie. De verkennende MKBA 2018 heeft niet ten grondslag gelegen aan de besluitvorming over de ontwikkeling van Lelystad Airport voor commercieel verkeer. De MKBA van Lelystad Airport uit 2014 is op gedegen en onafhankelijke wijze tot stand gekomen. Het CPB zat onder andere in de begeleidingscommissie van dit onderzoek ter borging van de kwaliteit en de onafhankelijkheid. De uitkomsten zijn evident. Het is geenszins het geval dat je er bij een MKBA alles uit kunt krijgen wat je wil. De geldende richtlijnen moeten gewoon worden gevolgd. Wel zijn er in veel gevallen natuurlijk projectspecifieke aannames noodzakelijk, ondanks het feit dat er gestreefd wordt naar consensus en consolidatie.

Aangezien ik hecht aan duidelijkheid, heb ik in het vorige antwoord al aangegeven dat ik in de komende periode wil bekijken of we nog wat aanscherping kunnen aanbrengen bij de richtlijnen voor MKBA's in de luchtvaart. Kunnen we die nader specificeren? Een andere vraag van de heer Bruins was of het niet een regel is dat bij grote projecten altijd een tweede MKBA door een planbureau moet worden gemaakt. Dat is niet het geval.

De voorzitter:

Dat roept een interruptie op van de heer Bruins.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik moet even weer graven naar het vorige antwoord over Doc.29 en NRM. De Minister zegt dat NRM op dit moment nog voorgeschreven staat in de wet. Dat weet ik en dat vind ik onbevredigend, want Doc.29 bestaat, maar is nog niet technisch geïmplementeerd. Ik hoor de Minister ook zeggen dat het op enig moment zo is dat we geluidsbelastingkarten gaan maken. Dat zal met Doc.29 sowieso moeten gaan gebeuren. Dat hoeft nu nog niet, want nu zijn die 45.000 vliegbewegingen plus wat daar nog meer is aan

klein verkeer, dus meer dan 50.000, er nog niet. Daar zou je over kunnen twisten, want een geluidsbelastingkaart gaat niet alleen over wat er nu is, maar ook over wat je verwacht. Maar goed, dat laten we even in het midden. Dat is misschien iets voor schriftelijke vragen. Uiteindelijk kom je bij het punt dat Doc.29 het nieuwe model is dat Europees voorgeschreven is om te gebruiken bij geluidsbelastingkaarten. Op enig moment zul je dat dan toch ook moeten gebruiken bij handhaving? Dan zitten we dus met het vreemde punt dat we nu een luchthaven hebben die wil openen op basis van het model NRM, waarbij we in de toekomst gaan handhaven op basis van Doc.29. Hoe knoop je die twee modellen aan elkaar, met name op plekken waar nu die 48 dB-contour maar net langs bebouwd gebied loopt? We zien bovendien dat Doc.29 in de meeste gevallen een sterker geluid oplevert dan de NRM-berekening. Hoe ga je dan om met handhaving volgens een nieuw rekenmodel?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op het gevaar af dat ik in herhaling vervel: NRM is wettelijk voorgeschreven voor de regionale luchthavens en Doc.29 niet. We zijn aan het onderzoeken of dat toegevoegde waarde kan hebben en hoe dat zou kunnen. We zijn allerlei technische analyses aan het doen. Het is dus niet wettelijk voorgeschreven. Je moet nu dus ook gewoon handhaven op basis van NRM. Mochten we in de loop van 2020, als we die analyse hebben, tot de keuze komen dat we Doc.29 zelf willen gaan gebruiken, dan moeten we weer nieuwe vragen gaan stellen. Zo ver zijn we nog niet. We moeten nu gewoon doen wat wettelijk is voorgeschreven. Dat is voor de regionale luchthavens NRM. Dat is het enige waar wij op kunnen handhaven. Dat moeten we dus ook gewoon doen.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Een vervolgvraag is toch het tweede deel van mijn eerste interruptie?

De voorzitter:

Ja, althans, als technicus heeft u wel door dat we bijna in een do-loop terechtkomen, zoals dat in basic heet. Maar ga uw gang.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ja, dat ziet u heel erg goed, voorzitter. Dat ziet u heel erg goed. Ik besef dat ik technisch gezien een als-danvraag stel, maar ik denk dat het belangrijk is om nu al na te denken over hoe je de huidige NRM-berekeningen gaat vertalen, transponeren, naar Doc.29-berekeningen. Ik denk dat daar ergens iemand over moet gaan denken, want dat probleem gaat op ons afkomen binnen een of twee jaar. Kan de Minister daar nog op reageren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het zeer eens met de heer Bruins dat je over mogelijke toekomstscenario's rond Doc.29 moet nadenken. Dat is precies de reden waarom de experts nu ook om tafel zitten en samen bekijken hoe het zou kunnen. Zou het wenselijk zijn? Hoe zou het dan moeten? De provincies moeten erbij als bevoegd gezag. Maar dan moeten we de experts hun werk echt goed laten doen. Zij stellen zich juist de vragen die u zich ook stelt. Daar moeten we dan in 2020 de analyse van krijgen.

U kijkt erg teleurgesteld, maar ik heb nog een vraag van u. Door wie worden de NRM-appendices opgesteld en gecontroleerd? Wijzigingen in de appendices, bijvoorbeeld vanwege nieuwe of aangepaste vliegprofielen, worden door het NLR uitgevoerd. Alle wijzigingen worden door een extern bureau gevalideerd. Dit externe bureau is geen vaste partij, maar wordt per situatie aangewezen. Zo is bij de actualisatie van de MER voor Lelystad een validatie uitgevoerd door onderzoeksbureaus To70 en Adecs. Deze validatie is als bijlage bij de actualisatie aan uw Kamer aangeboden.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voor de Handelingen: ik keek niet teleurgesteld, maar was vooral heel diep aan het nadenken, want dit is ingewikkelde materie. U weet dat ik er zelf ook diep in duik. Ik zou in dit specifieke geval wel heel geïnteresseerd zijn wie destijds de appendices op correctheid getoetst heeft en waar ik dat zou kunnen lezen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij geef ik net aan dat de validatie is uitgevoerd door die twee onderzoeksbureaus. De validatie is als bijlage bij de actualisatie aan de Kamer aangeboden. Ik denk dus dat u het daar kunt terugvinden. Anders stel ik voor om dit nog even schriftelijk of anderszins te doen, want dit gaat wel heel erg ...

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Want ik vraag me af of we over hetzelfde praten. Ik praat over de appendices die bij het wettelijke voorschrift horen. Ik praat niet over de actualisatie van de MER.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zullen we daar dan nog even op terugkomen? Misschien kan iemand dat uitzoeken voor de tweede termijn en anders stel ik voor om dat schriftelijk te doen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Anders doen we het schriftelijk. Dat is prima.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de heer Van Raan. Hij had het over het effect dat vogels doof en agressief worden van de luchtvaart. Hij heeft daar ook schriftelijke vragen over gesteld. Die zullen op korte termijn worden beantwoord, want dat moeten we natuurlijk in samenspraak doen met het Ministerie van LNV. Dat gaat daarover. Ik kan hier wel over zeggen dat het aantal vliegbewegingen op Lelystad in de toekomst natuurlijk beperkt is als je die vergelijkt met Schiphol. Het effect zal dus veel kleiner zijn dan het mogelijke effect op Schiphol. Dit heeft geen gevolgen voor de MER. Maar nogmaals, voor de specifieke vragen naar wat het doet met de vogels et cetera, heb ik echt afstemming met LNV nodig.

Gaat de Minister KLM oproepen om de situatie van het KLM-personeel te verbeteren, vraagt de heer Laçin. Het gaat dan om meer loon. Hierop krijgt u het bekende antwoord dat ik altijd op dit soort vragen geef, namelijk dat de cao-onderhandelingen een kwestie zijn van de sociale partners. Daar blijf ik buiten.

De heer Laçin vraagt ook naar het overleg met de vakbonden in april. We hebben een constructief gesprek gehad met de vakorganisaties. U hebt daar op 13 mei een brief over gehad. We hebben afgesproken dat we gezamenlijk gaan kijken naar onderwerpen die prioriteit hebben en ook naar de frequentie van het overleg. Dat zal in het najaar verder vorm krijgen. Ik zal uw Kamer uiteraard op de hoogte houden van de voorde- ringen. Ik heb daarstraks ook al even vermeld dat we met de vakorgani- saties kijken naar de sociale paragraaf in de Luchtvaartnota.

Mevrouw Van Brenk heeft lang moeten wachten. Zij vroeg naar de plaats van een luchthaven in zee in de Luchtvaartnota. Zij noemde zelf al even de quickscan die op verzoek van uw Kamer is gedaan naar een luchthaven in zee. Die scan heeft al relevante inzichten opgeleverd in kosten, baten en overwegingen bij het verplaatsen van Schiphol naar een locatie op zee. Momenteel doe ik ten behoeve van de Luchtvaartnota nader onderzoek naar de effecten van overige mogelijkheden om de ontwikkelingen van de luchtvaart in Nederland vorm te geven. Het is de bedoeling om in de Luchtvaartnota het perspectief voor de toekomst van de luchtvaart te

schetsen en daarbij dan ook duidelijkheid te geven over hoe om te gaan met eventuele andere locaties voor luchthavens. Ik zal kijken wat we al concreet op tafel kunnen hebben voor het debat dat u plant, maar we zijn op dit moment nog niet in de fase dat het afgerond is. Dan de vraag van mevrouw Kröger over het SEO-rapport. O, ik zie dat mevrouw Van Brenk nog een vraag heeft.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Fijn dat u oplet, voorzitter. Ik had een aantal vragen gesteld specifiek over Schiphol. Ik begrijp dat u zegt dat de Kamer er ook een maandje later over mag gaan praten, maar dat zij pas bij de nota wat kan zeggen. Ik had ook nog een hele specifieke vraag gesteld over de opmerking van de directeur van Boskalis. Hij zegt dat je binnen vijftien jaar klaar kan zijn, als je het integraal aanpakt. Dat komt zeker niet uit uw quickscan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, het is heel terecht dat u nog even refereert aan de opmerking over Hongkong en Japan et cetera. Ik probeerde aan te geven dat we, afhankelijk van wanneer het debat op de rol staat, zullen kijken wat we dan aan informatie naar de Kamer kunnen sturen. De totale afweging hebben we echt in het hele proces rond de Luchtvaartnota meegenomen, dus die eindafweging zullen we daar moeten maken, maar ik kan dit debat ook zien als input daarvoor. We zullen kijken wat we in aanvulling op de quickscan nog meer kunnen beantwoorden, voorafgaand aan het debat. Ik wil mijn best doen om te kijken wat we dan al hebben, zodat u een zo gefundeerd mogelijk debat erover kunt voeren.

Dan de vraag van mevrouw Kröger waarom een SEO-rapport uit 2008 pas later boven tafel is gekomen. Dit rapport zou naar de Kamer worden gestuurd zodra er een eindrapport beschikbaar was. Die afspraak was in 2009, ten tijde van een van mijn voorgangers, gemaakt, maar dat eindrapport is nooit opgesteld vanwege bedrijfsvertrouwelijke gegevens. Indien het tot afronding komt zou het eindrapport worden toegezonden, zei mijn voormalige collega Eurlings. Eerder dit jaar is een concept van het rapport alsnog grotendeels openbaar gemaakt, exclusief die bedrijfsvertrouwelijke gegevens, in het kader van een WOB-verzoek. Zo is het gegaan.

Tot slot de vraag van de heer Paternotte over de ICAO Assembly. Tijdens de komende Assembly van ICAO in Montreal streven wij, samen met de Europese partners, een aantal doelen na. Een belangrijk doel voor Nederland is om verkozen te worden tot lid van de raad van ICAO voor de komende termijn van drie jaar. Ik denk dat we daar een goede kandidaat voor hebben, dus daarvoor gaan we ons maximaal inzetten. Wat betreft die kandidatuur is de lobby ook al enige tijd geleden begonnen. Ook daarvoor geldt dat je de buit nog niet binnen hebt, maar we blijven daar hard aan trekken. In het verleden heeft u ook aangegeven dat ik zelf door mijn aanwezigheid nog een bijdrage kan leveren. Het helpt ook als je laat zien dat je als land er echt belang aan hecht dat deze kandidaat het haalt, dus dat ga ik ook zeker benadrukken. En daarnaast zijn er ook doelen op verschillende terreinen van de luchtvaart, zoals veiligheid of security en duurzaamheid, waarover we net hebben gewisseld. U vraagt om een bijzondere bijeenkomst van ICAO te organiseren. Daarvoor zullen we eerst binnen Europa de handen op elkaar proberen te krijgen. We zullen dit onderwerp ook gaan agenderen in het ICAO Legal Committee. We zullen ook de nieuwe Eurocommissaris erop aanspreken, zoals ik in het begin al aangaf. Collega's Snel en Van Veldhoven zullen dat zeker ook doen met hun counterparts.

De heer **Paternotte** (D66):

Dit maakt me wel wat ongerust, want tien maanden geleden is de motie van mij en de heer Stoffer aangenomen door de Tweede Kamer, om ons in te gaan spannen om dat verbod op kerosineaccijns van tafel te krijgen. We hebben daarbij ook de route aangegeven. En nu zegt de Minister: we gaan het agenderen voor het Legal Committee van ICAO en we moeten daar de handen voor op elkaar zien te krijgen bij de Europese landen. Dan is mijn vraag wat er de afgelopen tien maanden precies is gebeurd. Hoeveel landen hebben nu al gezegd dat ze dit willen steunen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zo hard gaat het niet. U weet ook dat collega Snel een conferentie heeft georganiseerd over dit hele thema. Je moet dat toch langzaam opbouwen. Er was belangstelling bij een aantal landen. Ik heb het zelf nog in de Transportraad besproken. Daar zie je dat landen mij voorzichtig bij gaan vallen. Maar het gaat niet heel snel, ik kan het niet mooier maken dan het is. Het is nu zaak om onze vertegenwoordiger in die raad van ICAO te krijgen, want daar zit je het dichtst bij het vuur en dan kun je ook sneller vorderingen maken, denk ik.

De **voorzitter**:

Dat leidt tot een vervolgvraag van de heer Paternotte. Ga uw gang.

De heer **Paternotte** (D66):

De eerste stap is überhaupt zorgen dat het op de agenda komt en daar heb je een buitengewone zitting voor nodig. Een vijfde van de ICAO-leden moet daarop intekenen, maar elk land telt dan even zwaar. Ik heb even gekeken welke leden er bijna onder de zeespiegel liggen: Nauru, Tuvalu, Micronesia, Samoa, de Marshalleilanden, Fiji, Kiribati, de Malediven, Palau, de Salomonseilanden, Vanuatu, ...

De **voorzitter**:

Hoelang is uw lijst?

De heer **Paternotte** (D66):

Die werken allemaal samen om hun punt op de agenda te zetten dat die landen bijna onder water staan. Het lijkt me dat zij zo kunnen tekenen. Zijn ze al gebeld en hebben ze al getekend voor die buitengewone zitting? Er is inderdaad een conferentie geweest met Staatssecretaris Snel. Het lijkt me dat dit ook de gelegenheid was om Europese landen hiervoor te werven. Mijn vraag is of we hier wel echt mee bezig zijn. Ik krijg hier geen goed gevoel over, terwijl een Kamermeerderheid vraagt om als Nederland voorop te lopen om dit punt ter discussie te stellen. We hebben nu geen eerlijke prijs voor vliegen in de wereld. Het grootste probleem daarbij is dat we geen kerosineaccijns kunnen heffen door dat verbod op vervoerde kerosine. Wij willen dat graag ter discussie hebben.

De **voorzitter**:

De vraag is helder. De Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou ja, er wordt hard aan gewerkt, maar je moet hier ook voorzichtig opereren, want als je er te hard ingaat, bereik je misschien het tegenovergestelde. Het moet toch in stapjes, want er is ook heel veel weerstand van een heleboel landen die hier helemaal niets in zien, dat weet u ook. We moeten voorzichtig opereren om toch stappen vooruit te zetten. Al die Small Island Developing States die u opnoemt, kom ik ook tegen in de Global Commission on Adaptation, en daar kan ik heel goed zaken met ze doen. Natuurlijk heb je het dan ook over deze onderwerpen, maar zij zijn ook niet allemaal vertegenwoordigd in die board en zij krijgen niet

allemaal steun bij de grote landen, die nu heel erg dwarsliggen. We moeten dat dus zorgvuldig opbouwen, maar er wordt echt aan gewerkt.

De voorzitter:

Dank u wel. Volgens mij bent u er doorheen. Dankzij de snelheid waarmee de Minister de vragen in de break heeft bekeken, hebben we misschien wel een hele mooie tweede termijn, want ik ga ervan uit dat daar behoefte aan is. Als er vragen zijn blijven liggen, kunnen we dat nu doen. Anders stel ik een spreektijd voor van twee minuten per lid. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. We hebben hier bijna vijf uur met elkaar gezeten. Ik zat te bedenken waar je dan allemaal naartoe had kunnen vliegen, maar dat is geen goede, want het onderwerp is te belangrijk en we hebben ook wat politieke turbulentie nodig om stapjes te maken. Ik heb er best begrip voor dat het allemaal stap voor stap gaat. Ik weet ook wat voor achterstanden er waren toen u op het departement kwam, bijvoorbeeld dat er nog niks bleek van een VVR.

Als ik kijk naar de stapel onderzoeken die ik in de afgelopen anderhalf jaar tot me heb genomen, begrijp ik ook wel dat we in de aanloop zitten naar een Luchtvaartnota waarin alles op z'n plek moet vallen, net als in de debatten die we hier met elkaar voeren, maar ik heb nu wel genoeg onderzoeken gezien. Ik denk dat het tijd wordt om komend kwartaal bij elkaar te gaan zitten over de knoppen waaraan we kunnen draaien, om ook afspraken te maken en die gestand te doen, wetende dat er altijd nieuwe belemmeringen op je weg komen, zoals het PAS.

Onderzoeken genoeg, het is tijd voor helderheid voor iedereen, voor de sector, voor de omwonenden en voor onszelf, omdat we ons moeten realiseren dat we met Schiphol goud in handen hebben, zoals ik eerder al zei. Het is echt niet vanzelfsprekend dat die luchthaven die in honderd jaar is opgebouwd, nog tien, twintig, dertig jaar zo blijft. Daarvoor moet je investeren, innoveren, ruimte geven en tegelijkertijd de balans vinden met alle nadelen die ook aan de luchtvaart kleven.

We hebben tien of twaalf jaar lang alles gedeponereerd bij die tafels. Ik zal de meneer niet noemen, maar iedereen kent hem, de grote luchtvaartpaus. Dat betekent dat wij hier in de politiek ook een beetje lui zijn geworden. We lieten het allemaal maar gebeuren; wat er uit die tafels kwam, niemand wist het, en er werd niks opgeschreven. Dat was het dan. Gelukkig zijn we daar vanaf, maar het wordt nu wel tijd voor leiderschap, om beslissingen te nemen.

Het gaat de VVD erom dat we die banen en die verbinding met de rest van de wereld houden en dat we er echt voor zorgen dat Schiphol de beste blijft, die tweede of derde positie blijft innemen in Europa en dat we concurrerend blijven, ook met wereldwijde spelers. Ik wil nog even horen van de Minister hoe we zorgen dat die concurrentiekracht zo blijft, dat die mensen daar hun boterham verdienen, dat al die partijen nu naar Nederland komen om hier hun hoofdkantoor te vestigen ...

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

En dat dat zo blijft, omdat dat nooit vanzelfsprekend is.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het blijft fascinerend dat je naast elkaar kan zitten in een debat van vijf uur en toch zo'n ander beeld hebt van waar een Minister mee bezig is. Dat is misschien ook precies het probleem. Hoe kan het nou dat het vertrouwen in de luchtvaart zo is gedaald? De maatschappelijke houdbaarheid staat onder druk. 58% van de mensen wil geen groei of zelfs krimp. Maar de Minister gaat eigenlijk door op dezelfde weg, namelijk geen harde, handhaafbare afspraken, maar pakketjes die onderhandeld worden, of deals. Dat is toch heel erg onbegrijpelijk? Ik denk dat dit precies het punt is waar bestuurders en bewoners om vragen: harde, handhaafbare afspraken. Ja, het LVB 500 moet worden vastgelegd, maar de groei die de Minister daarna voornemens is, wil ze doen op basis van pakketjes. Ik denk dat niemand in de zaal er vertrouwen in heeft dat je die pakketjes ook kan controleren, om te kijken of het echt goed zit.

De eerste testcase die de Minister voor haar neus kreeg, is ultrafijnstof. We hebben een heel erg verontrustend onderzoek van het RIVM. We zijn als Kamer daarover gebriefd. Het RIVM laat zien dat er schadelijke effecten zijn. Ja, er is meer onderzoek nodig, maar op basis van wat we nu weten, vind ik het onverantwoord om de blootstelling van kleine kinderen aan ultrafijnstof te laten toenemen.

Maar deze Minister zegt dat zij geen standstillprincipe wil hanteren. Ze wil de sector op basis van vrijwilligheid een actieplan laten opstellen, waarbij onduidelijk is wat de doelstelling zou zijn, maar ze wil niet als overheid zeggen dat de blootstelling van kleine kinderen aan ultrafijnstof niet verder mag toenemen. Dat is enige vraag die ik heel specifiek aan deze Minister wil stellen; of uit dit debat kan komen dat we aan mensen laten zien dat het echt menens is en dat het echt anders wordt.

Er zijn nog erg veel dingen rond de VVR en de MKBA en andere afkortingen die ter tafel zijn gekomen. De commissie heeft besloten over de MKBA nog een schriftelijk overleg te voeren, want het is duidelijk dat daar van alles rammelt.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Mevrouw Kröger heeft al heel veel gezegd. Als het over Schiphol gaat, gaat de Minister door op dezelfde voet als haar voorgangers, maar probeert ze het toch een beetje anders te verpakken en wat meer te doen alsof de omwonenden belangrijker zijn. Maar ze gaat gewoon op dezelfde voet door: 540.000 bewegingen. We hebben jarenlang niet gehandhaafd. De afspraken van nu liggen niet eens vast. En deze Minister denkt nog steeds aan groei. Dat is voor mij ondenkbaar en onhaalbaar, vooral ook gezien het punt van ultrafijnstof, waarover wij hebben gesproken.

Het is echt onacceptabel dat we ook al aan uitbreiding van Lelystad denken, terwijl we niet eens weten wat de gevolgen zijn van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof. Wat mij betreft is dat een extra reden, naast al die afkortingen, zoals PAS, VVR en MER, om Lelystad vooral dicht te houden.

Nog een aantal punten over Lelystad. Het is goed dat de heer Bruins aandacht heeft gevraagd voor de MKBA. We hebben vanochtend besloten om daarover nog een schriftelijk overleg te voeren. Dat gaan we zeker doen. Over het brandweerkorps en de luchtverkeersleiding zegt de Minister dat het een als-danvraag is. Dat zou ik willen terugkaatsen: de Minister creëert een als-danrealiteit, want er is nog steeds geen businesscase voor Lelystad Airport, terwijl er al ruim 50 mensen aan de slag gaan. De Minister verwijt mij dat ik een als-danvraag stel, maar die creëert

de Minister vooral zelf. Wat wordt haar boodschap straks, als zij geen baan meer hebben?

Tot slot. De Luchtvaartnota en de sociale normen. Er komt nog wat aan. Ik wacht af wat er in de Luchtvaartnota komt, maar daar heb ik zeker wat over te zeggen. Wat betreft KLM en de staking, de overheid heeft aandelen gekocht om invloed uit te oefenen. Invloed kan ook uitgeoefend worden om goede arbeidsvoorwaarden te bieden aan het personeel. Dat doet KLM nu niet. De Minister weigert om dat te doen, terwijl de Minister-President zegt dat de lonen omhoog moeten. Minister Hoekstra maakt zich zorgen om de middeninkomens; dat zijn die mensen.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Laçin** (SP):

Dat zijn die mensen, wil ik zeggen. Daarom vraag ik een VAO aan om de Minister een opdracht te geven. Ik weet dat mevrouw Kröger dat is vergeten. Dan is zij hierbij gerustgesteld.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik constateer dat de heer Laçin een VAO heeft aangevraagd en dat mevrouw Kröger dat inderdaad vergeten is. Ik geef het woord aan de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. We hebben inderdaad vijf uur gesproken over de luchtvaart, maar er stond ook heel veel op de agenda. Om te vertellen wat wij in het regeerakkoord voor deze kabinetsperiode hebben geschreven: wij zullen werken aan biokerosine en aan de ontwikkeling van Lelystad en Schiphol als hub; we zullen sturen op hinder; we zouden de vliegtaks en heffingen op vervuilende vliegtuigen invoeren. Dat is een rij van activiteiten die we opgeschreven hebben.

Maar we moeten ook voortmaken. We zijn al over de helft van deze kabinetsperiode. Ik zou graag zien dat we heel concrete zaken, zoals elektrisch taxiën of biokerosine, direct gaan implementeren en zichtbaar maken aan de omgeving wanneer we dat echt gaan doen. Daar zit de reductie van CO₂ en fijnstof die we bij wijze van spreken vandaag al kunnen halen. Ik weet ook wel dat je niet van vandaag op morgen een fabriek neerzet, maar we moeten als overheid wel kijken waar we belemmeringen kunnen wegnemen of kunnen ondersteunen, want de maatschappijen staan al klaar.

Voor het CDA blijft het belangrijkste punt het vastleggen van die 500.000 in het LVB. Ik begrijp dat de Minister verwijst naar het PAS. Ik hoop dat we eind van de maand, als Remkes komt met zijn rapport, in elk geval helderheid hebben. Het mag niet zo zijn dat we dan achterlopen met die andere zaken en dat we nog eens moeten wachten op de MER. Dan worden we door de tijd ingehaald. Iedereen snapt na die nulmeting wat dat is en vanuit welke positie we naar de toekomst toe gaan werken. Nog een andere vraag die te maken heeft met Lelystad. Volgens mij heeft de Minister iets toegezegd wat wij herhaaldelijk hebben gevraagd, namelijk dat zij bezig is met het monitoren van geluid, als voorbereiding bij die eerste 4.000 of 7.000 vluchten. Wat is daar de laatste status van?

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van mevrouw Kröger. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Om toch even te toetsen of we het hebben over echte oplossingen. Is de heer Amhaouch ook van mening dat biokerosine slechts minimaal een

oplossing biedt voor de fijnstofproblematiek en dat elektrisch vliegen minimaal of niet een oplossing biedt voor de geluidsproblematiek?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb alle vertrouwen in biokerosine. Als je de artikelen leest over het bijmengen van biokerosine en de reductie van CO₂ en fijnstof, zie je dat er minder roet in zit, zoals vorige week is bevestigd door de mensen van het RIVM. Dat zijn stappen die we kunnen nemen. We zouden biokerosine introduceren voor CO₂-reductie. Als je weet dat het ook profijt heeft voor fijnstof, moet je dat niet achterwege laten.

Over elektrisch vliegen ondersteun ik het plan van de heren Dijkstra en Paternotte dat we volop moeten inzetten op innovatie. Ik ben ook overtuigd dat die curve veel sneller gaat; dat het vandaag 9-zits is en dat het snel naar 20 of 30 gaat. Dan kun je zeggen dat vliegen in de toekomst een efficiënte, goedkope, duurzame manier van transport en mobiliteit is en dat niet nu al afschepen.

De **voorzitter**:

De heer Laçin had ook een interruptie.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, ik heb ook een interruptie. De heer Amhaouch houdt een utopisch verhaal dat het allemaal heel snel gaat en dat het dan duurzaam wordt, en noem maar op. Mijn vraag gaat over de bijzin in wat hij zegt over Schiphol; dat we niet moeten wachten op de MER. Dat vind ik opvallend. Stelt de heer Amhaouch dan voor dat we allemaal toekomstplannen moeten gaan maken voor Schiphol terwijl we nog geen definitieve MER hebben? Is dat het voorstel van het CDA of begrijp ik dat verkeerd?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat begrijpt de heer Laçin verkeerd. Ik wilde zeggen dat de MER een traject is waar we op moeten wachten, maar ook een voorwaarde waar je nu al aan kunt werken. Het is niet zo dat we dadelijk als de MER-problematiek opgelost is, nog aan de MER voor Schiphol moeten werken. Die moet nu al voor 80% of 90% klaar zijn, bij wijze van spreken. Ik hoop dat dat duidelijk is voor mijn collega Laçin.

De **voorzitter**:

Een korte vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, eens, maar wat doen we dan als er straks een ingebrekestelling is van Europa omdat wij niet voldoen? Gaan we dan toch door met Schiphol of gaan we dan wat terugdraaien?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat is weer zo'n als-danvraag over straks. Ik weet niet of de heer Laçin ook in het bedrijfsleven heeft gezeten. Daar werk je met plannen met een bepaald doel en daar zit altijd risico aan. Heel vaak kom je vooruit door het stellen van deadlines en doelen. Als je altijd zegt «ja, maar», dan wil je niks, zoals ik al eerder in dit debat heb gezegd. Als je overal tegen bent, dan wil je niet dat de Nederlandse luchtvaart duurzaam en concurrerend is.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Wat moet je na zo'n conclusie nog zeggen? Ik wil de Minister in ieder geval dankzeggen voor haar pogingen, die best goed zijn gelukt, om

mijn vragen te beantwoorden. Ik zeg niet dat ik met ieder antwoord even blij ben, maar het antwoord is wel gekomen. Er is nog één ding wat voor mij een beetje openligt en wat ik niet helemaal begrijp, maar dat ligt vast aan mij. Ik heb gevraagd wat het wegvallen van die bestemmingenlijst betekent voor Lelystad en voor de MER. De Minister geeft aan dat deze helemaal geen uitgangspunt is waar het op is gebaseerd. Ik dacht van wel, want als deze wegvalt, krijg je dadelijk volgens mij mogelijkheden voor nieuwe of andere routes. Dat zou positieve of negatieve effecten kunnen hebben. Zou de Minister dat nog nader kunnen toelichten? Dat hoeft niet per se in tweede termijn, maar dat mag de komende periode ook schriftelijk. Ik zou daar graag wat meer inhoud over hebben. Als ik daar een toezegging op krijg, ga ik straks met een goed gevoel deze deur uit.
Dank u wel.

De **voorzitter**:

Geweldig. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter. Ik ben nog niet zo makkelijk tevreden te stellen om vrolijk de deur uit te lopen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Niet vrolijk, hè.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ah.

Ik heb gekeken wat voor mij de winst is van deze bijeenkomst. De enige winst die ik zie, is dat de Minister voor het einde van het jaar een brief toezegt met meer info over de synthetische kerosine. Voor ons is dat een belangrijk punt, omdat er inderdaad heel veel milieuwinst is en er voor een deel tegemoet kan worden gekomen aan de schade waar het Longfonds en het RIVM en dergelijke op hebben gewezen. We hebben afgelopen dinsdag een groep omwonenden gehad van Schiphol en ik vond dat die mensen heel reëel en zonder agressie waren, maar wel met een vorm van moedeloosheid of men er nog op kan vertrouwen dat de afspraken nagekomen worden. Is het werkelijk waar, gaat de Minister nou normen stellen en kunnen we ervan uitgaan dat die dan ook gehandhaafd worden? Ik denk dat mensen als zij hiernaar kijken of als zij straks naar huis gaan, nog niet denken dat het allemaal wel goed gaat komen. Misschien kan de Minister nog een poging doen om daar in ieder geval een voorzet voor te geven.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Van Raan.

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

Voorzitter, dank u wel. We zijn eigenlijk niets opgeschoten in dit AO, moeten we vaststellen. Op zich is het goed dat de Minister krimp niet meer uitsluit, in haar beantwoording van vragen. Het is ook goed om dat hier in het openbaar te zeggen. 58% van de bevolking wil dat de groei stopt of dat het minder wordt. Als je nou weet dat je vervuult, dat die stikstofdeposities elk moment gewoon doorgaan, dat ultrafijnstof op de korte termijn, terwijl we spreken, dat schadelijke effect heeft, dat het niet meerekenen van effecten boven 3.000 voet misschien regeltechnisch wel oké is, maar geen lor uitmaakt voor de reële effecten die het heeft op CO₂ of stikstof, dan betekenen de uitspraken van de Minister dat we het anders gaan doen, helemaal niks, eerlijk gezegd. We gaan het misschien anders doen als de Luchtvaartnota er is en als we die besluiten hebben, anders kan ik het niet interpreteren.

Dan het elektrisch taxiën of het elektrisch vliegen. Dat is hartstikke goed en daar moeten we vooral mee doorgaan, maar je moet niet vergeten dat het reële effect van elektrisch taxiën een tienduizendste is van het verbruik van de vluchten tussen New York en Amsterdam. Dat doet mij denken aan Elizabeth Warren die ontzettend boos werd dat daar zo veel tijd aan wordt besteed. Het moet wel gebeuren maar het maakt echt geen fluit uit, want die effecten zijn heel klein en elektrisch vliegen duurt nog heel lang. Aan de effecten die nu zichtbaar zijn, doet de Minister niks. Wat dat betreft zijn we dus niet zo veel opgeschoten.

Ik heb nog twee vragen openstaan. De eerste gaat over de vogels bij Lelystad. De vraag was niet zozeer wat de effecten zijn, want dat is helder. We wachten nog op het antwoord op de vraag wat zij gaat doen met die nieuwe inzichten. Eerst moeten we kijken of ze die inzichten erkent en dan is de vraag wat zij met die nieuwe informatie gaat doen.

Ik was nog een citaat vergeten bij die persconferentie over die hele nieuwe aanpak, waarbij werd gezegd: stel je voor dat bewoners zeggen dat zij die groei rondom Schiphol eigenlijk niet willen ...

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan zegt de Minister doodleuk dat ze die geluidhinderkorting ook niet krijgen. Dat lijkt een beetje op chantage. Kan ze daar nog wat over zeggen?

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Van Raan (PvdD):

En dank voor de antwoorden.

De voorzitter:

Nou. Ik geef het woord aan de heer Bruins.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Laat ik voor de symmetrie beginnen met te danken voor de antwoorden en voor het detailniveau van de antwoorden. Dat waardeer ik zeer. Ik noteer dat de Minister de motie-Bruins/Paternotte die was aangehouden, ziet als een extra opdracht voor luchtruimherziening, voor minder hinder op de drie plekken Wezep, Zwolle-Stadshagen en Vechtdal. Op basis daarvan wil ik die motie opnieuw in stemming brengen, in de hoop dat we wat rust kunnen geven aan de mensen op die drie plekken. Ik zal van tevoren ook bij de collega's toetsen of ze daarin mee willen gaan met mij. Ik dank de Minister voor de toezegging om ons in een brief te informeren over het wettelijk rekenvoorschrift, inclusief appendices, waarop het Nederlands rekenmodel is gebaseerd en over wie dat destijds, in een ver, ver verleden heeft gevalideerd en waar ik dat kan gaan lezen.

Als er dan toch een brief komt, zou ik willen vragen of de Minister daarin ook iets kan opschrijven wat vandaag nieuw voor mij was, namelijk dat zij zegt dat de PAS-problematiek alleen hoeft te worden opgelost tot 3.000 voet. Dat betekent dat de aanvliegroutes er niet in zitten, maar dat alleen een klein gebied rondom Lelystad wordt meegenomen. We weten dat de aanvliegroutes voor de vergunningverlening beschreven moeten worden. Voor de MER is dat niet nodig. Maar volgens Europese regelgeving zijn de aanvliegroutes onderdeel van het openen van een luchthaven. De PAS-problematiek is nou juist ook ontstaan vanwege een EU-richtlijn die we niet juist hebben geïnterpreteerd in dit land. Volgens mij betekent dit niet automatisch dat de stikstofcompensatie niet ook voor de aanvlieg-

routes zou gelden. Ik zou in die brief willen zien op grond van welke redenering de Minister tot de conclusie komt dat het alleen geldt tot 3.000 voet.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Bruins (ChristenUnie):

En het laatste punt, sorry, voorzitter. Doc.29 voor regionale luchthavens wordt op dit moment aanbesteed. Begin oktober is de deadline. Acht maanden bouw, heb ik gezien, dus juni volgend jaar is het ministerie in staat om Lelystad door te rekenen met Doc.29. Gaat de Minister daar dan ook meteen gebruik van maken en kijken of de contouren dan nog steeds voldoen aan de voorwaarden?

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik heb een vraag aan de heer Bruins. Hij sloot eigenlijk aan bij wat ik eerder betoogde, dat de vreemde situatie zich voordoet dat boven 3.000 voet de uitstoot ineens niet meer meetelt, en in het kader van de PAS-problematiek ook niet meer kan worden toegeschreven aan de luchtvaart. Is de heer Bruins het met mij eens dat dat ertoe kan leiden dat bijvoorbeeld Hans de Boer van VNO-NCW dan weer loopt te huilen dat er niet gebouwd mag worden vanwege stikstofdeposities die misschien wel van de luchtvaart afkomstig zijn? Is hij het met mij eens dat het van belang is – en misschien wil hij ook wel een motie in die richting van de Partij voor de Dieren steunen – om toch eens te kijken hoe we die effecten kunnen meenemen of in ieder geval kunnen meten boven die 3.000 voet, zonder meteen de Europese regels te willen veranderen, om een attributiemodel of iets dergelijks op te stellen zodat we weten hoeveel het is? Is hij daartoe bereid?

De voorzitter:

De vraag is helder.

De heer Bruins (ChristenUnie):

De emoties van de heer De Boer heb ik niet onder controle en kan ik ook niet inschatten.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat heeft niemand.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik hoop dat hij ze zelf onder controle heeft.

De heer Van Raan (PvdD):

Nee.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik wil op dit moment weten hoe het kabinet tot de conclusie komt dat de PAS-problematiek alleen maar geldt tot 3.000 voet. Het berekenen van de stikstofuitstoot daarna, van luchtvaart boven ons land als geheel, is interessant. Ik ga eerst maar eens een avondje vrij nemen om dat zelf te proberen.

De voorzitter:

Dat was een mooi antwoord.

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

Dat was een prachtig antwoord, dat wou ik even zeggen. Ik hoop niet dat ik nu ruzie krijg met de partner van hem, maar dat lijkt me een goed antwoord.

De **voorzitter**:

Nee, dat hoop ik ook niet.

De heer **Paternotte** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Minister voor de antwoorden.

Allereerst over Schiphol. Ik denk dat de intentie heel goed is: minder hinder, geen groei op de pof. Dat zijn mooie woorden, maar eerst zien en horen, dat is wat de Minister zelf zegt, maar wat ik er ook de hele tijd bij denk, ook op basis van het verleden.

Ik had de Minister gevraagd of zij net als de heer Amhaouch ook eens een nachtje onder de Aalsmeerbaan wil doorbrengen om erover mee te kunnen praten. Ik werd er in de tussentijd per app op gewezen dat ik daar nog geen antwoord op had gehad, dus het lijkt me goed om dat nog een keer te vragen, bij dezen. Ik ben uiteraard zelf ook graag bereid om dat te doen.

Het vastleggen van die 500.000, zo snel mogelijk, wordt natuurlijk ongelofelijk belangrijk. Het is heel jammer dat we dat uitstellen, want hoe eerder we het anticiperend handhaven opheffen hoe beter, ook omdat we niet in een keer kunnen doorschakelen van die 500.000 naar het groeiplan dat een maand later op tafel komt. Wat betreft de veiligheid bij de bovengrens van 540.000 die de Minister aangaf, is de vraag of dat inclusief of exclusief de opening van Lelystad is. Voor de zomer heeft de Minister aangegeven dat die vliegroutes nu ook door elkaar gaan lopen. Wordt daar rekening mee gehouden in de conclusie van het NLR?

Er komt een veiligheidsanalyse, of die groei veilig kan, door het bureau To70, de KWINK groep en het NLR. To70 is een bureau dat ongelofelijk veel kennis heeft over de luchtvaart, maar waarvan het verdienmodel gebaseerd is op de luchtvaart. Het heeft zelf de MER Lelystad opgesteld, waar HoogOverijssel voldoende gaten in heeft geschoten, omdat het niet bleek te kloppen. De KWINK groep is een adviesbureau voor maatschappelijke vraagstukken. Welke kennis brengen zij precies in? Ik vind het heel hoopvol dat de Minister zegt dat de OVV misschien zelf ook nog een opvatting heeft. Wat bedoelt zij daarmee? Gaat de OVV zelf nog een update van zijn rapport maken? Ik hoor daar graag een toelichting op en ook iets meer concreet: hoeveel tijd gaat er nou zitten in die integrale veiligheidsanalyse? De Minister zegt: voldoende. Maar mijn vraag was hoeveel nou eigenlijk voldoende is.

Dan ICAO en onze motie. Ik moet zeggen dat ik een tikje verdrietig ben dat er nog weinig te zeggen is over wat er de afgelopen tien maanden is gebeurd. Ik ben ook hoopvol, omdat de Minister bij het adaptatieforum van de Verenigde Naties, waar zij over een paar weken is, de kleine eilandstaten tegenkomt. Ik vraag de toezegging om de kleine eilandstaten allemaal te vragen of zij meetekenen voor een extra zitting, want het lijkt mij dat zij hier het allermeeest belang bij hebben.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Paternotte** (D66):

Tot slot, we zien natuurlijk uit naar de Luchtvaartnota. Ik hoop dat deze heel ambitieus wordt, anders dan de vorige, en dat we dat ook gaan realiseren. Destijds was de inzet op kwaliteit, maar dat is de afgelopen tien jaar te weinig gelukt. Er was enorme groei maar weinig kwaliteit. Ik verwacht een mooie, ambitieuze Luchtvaartnota van deze Minister. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de Minister voor haar tweede termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn niet zo heel veel vragen meer. Ik loop maar gewoon even de woordvoerders langs, want dat is misschien het makkelijkste.

De heer Dijkstra zegt: goh, Minister, u focust nou wel heel erg alleen op de lasten, maar vergeet de lusten ook niet; vergeet niet hoe belangrijk Schiphol is, met de hubfunctie en wat dat allemaal betekent voor het vestigingsklimaat in ons land en hoeveel werkgelegenheid ermee gemoeid is. Dat zal ik zeker ook in ogenschouw blijven nemen. Dat belang staat evident ook bij mij op de agenda. Het gaat er echt om de goede afweging te maken tussen de lusten en de lasten en daarbij vergeet ik de lusten zeker niet.

Dan komt mevrouw Kröger. Zij spreekt over pakketjes en zegt «wat heb ik eraan, er verandert eigenlijk niks». Het enige wat ik daartegen in kan brengen is dat ik natuurlijk juist laat zien dat ik wel kom met harde, handhaafbare afspraken. Dat begint met die 500.000 en die vierdebaanregel. Ik besef heel goed dat u kunt blijven zeggen: ja, ze leveren toch niet, we moeten het eerst maar zien. Oké, dat gaan we dus ook leveren. Dan zult u stap voor stap zien hoe het gaat met die pakketjes, waar u een beetje badinerend over doet, en dat vind ik echt jammer. Ik ben echt op zoek naar iets wat je pakketten kunt noemen of gewoon afspraken om hinderbeperking voor elkaar te krijgen, waar dan een stukje groei tegenover mag staan. Daarover heb ik ook al aangegeven dat het vooraf geleverd moet worden en dat het met harde, handhaafbare afspraken moet zijn.

Gezien de voorgeschiedenis begrijp ik heel goed dat u zegt, net als de heer Paternotte: eerst zien, dan geloven. Ik ga echt mijn uiterste best doen om met die eerste stappen te laten zien dat er ook echt geleverd gaat worden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het woord «pakketjes» is een term die de Minister bij dit debat heeft geïntroduceerd. Eerst zien dan geloven is wellicht mijn gevoel of dat van de heer Paternotte, maar vooral het gevoel van heel veel omwonenden en bestuurders. Dan blijft mijn vraag staan: wat zijn de wettelijke kaders waaraan de pakketjes afgemeten kunnen worden? De Minister zegt dat we de bestaande geluidssystematiek houden en dat je daarin bijvoorbeeld een nachtvlucht kan omwisselen voor een aantal dagvluchten. Dat voldoet niet aan de vraag van omwonenden en bestuurders: hoe zorgen we ervoor dat de overlast en de gezondheidsschade aantoonbaar minder worden en dat het handhaafbaar is? De Minister komt nog niet met een antwoord. Wij krijgen pakketjes. Ik ben benieuwd naar de invulling.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb aangegeven dat dit zal moeten landen in een LVB-2. In LVB-1 gaan we afspraken maken over de vierdebaanregel en 500.000 en in LVB-2 zullen we tot afspraken moeten komen, afhankelijk van wat er dan in die pakketjes komt. Dat woord heb ik uiteraard als eerste gebruikt, maar ik had het gevoel dat u het omschreef alsof het niks voorstelt en dat er eigenlijk niks verandert. Maar het gaat echt anders zijn; er moet eerst geleverd worden, met harde, handhaafbare afspraken in een LVB. Dat is wettelijk vastgelegd, dus die pakketten of pakketjes worden onderdeel van het LVB-2 en op die manier ook handhaafbaar. Maar goed, ik besef heel goed dat u ze eerst wilt zien en dan kunt beoordelen, dus daar gaan we gewoon heel hard mee aan het werk.

Over ultrafijnstof zei zij dat ik geen standstill wil. Nee, ik wil een plan van aanpak om het te gaan verminderen. Dat is echt de inzet; om te komen tot

een vermindering van ultrafijnstof. Dat heb ik ook aan Schiphol gevraagd. Alleen, we hebben daar nu geen normenstelsel voor. Er is niks wettelijks waaraan we die ultrafijnstof aan kunnen relateren. Daarvoor is dat langetermijnonderzoek in de rest van de wereld ook nodig, want dan kun je het pas goed valideren. Maar de inzet is natuurlijk om tot vermindering van die uitstoot te komen.

De voorzitter:

Ik hoop dat mevrouw Kröger nog een korte vervolgvraag heeft op haar interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De Minister zegt: ik geef de sector sec de opdracht om te verminderen. Mijn vraag aan haar als Minister, als verantwoordelijke op dossier, is of er bij haar een commitment is dat de blootstelling aan ultrafijnstof niet verder mag groeien, dus een standstill. Is dat het commitment dat zij hier vandaag afgeeft?

De voorzitter:

Dat was een nieuwe interruptie. Ik geef het woord aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Mijn inzet is om tot vermindering te komen. Daar werken we hard aan, ook met de Staatssecretaris, in het Schone Lucht Akkoord, want dat speelt ook op andere plekken, dus de inzet is vermindering.

De voorzitter:

Dank. Ik zie dat de heer Laçin een interruptie heeft.

De heer **Laçin** (SP):

Aan woorden als «ik doe mijn best» en «ik ben van plan» en «ik wil» hebben we niks. Het gaat erom dat we een bepaalde uitstoot aan ultrafijnstof hebben. Die is er nu. De Minister kan hier heel makkelijk zeggen dat we vandaag een uitstoot van ultrafijnstof hebben en dat zij zich eraan committeert dat deze niet omhoog gaat. Dat kan dus ook de nulmeting zijn waar de sector, waar de Minister zo veel vertrouwen in heeft, zich aan moet houden als deze gaat verminderen. Het is heel simpel. Er is geen normering voor nodig. De uitstoot van vandaag kan als nulmeting gemarkeerd worden voor een standstill, zodat we vanaf vandaag gaan verminderen. Is de Minister het daarmee eens?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Nee. We vervallen in herhaling. Daar ben ik het niet mee eens. De inzet is echt om tot vermindering te komen. De heer Laçin zegt dat je daar geen normen voor nodig hebt, maar zo simpel zit de wereld helaas niet in elkaar.

De voorzitter:

Dank u wel. Een korte vervolgvraag? Ik wil één interruptie met een kort vervolg toestaan en niet twee interrupties, zoals van mevrouw Kröger, want dat gaat niet goed. Daar komt bij dat het erop lijkt, voor de niet-gespecialiseerden, dat u echt in herhaling vervalt, maar een kort vervolg wil ik wel toestaan.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij hebben we nog tien minuten, dus ik begrijp niet zo goed waar de opwindning vandaan komt, hiernaast.

De voorzitter:

Het gaat mij ook om mijn eigen opwinding, maar we hebben nog tien minuten. Ga uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

De Minister draait het heel erg om. Nogmaals, er is uitstoot en die kunnen we meten. Er is vandaag een bepaalde uitstoot die we kunnen meten of berekenen, hoe de Minister het wil. Dan kunnen we zeggen dat het niet meer mag worden dan dat en daar houden we de sector aan. Het is heel simpel.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Laçin** (SP):

Zo simpel zit de wereld dus wel in elkaar, alleen wil de Minister zich daar niet aan committeren.

De **voorzitter**:

De vraag is helder.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is een andere vraag.

De **voorzitter**:

De vraag is helder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nog een keer, in de herhaling. De heer Laçin geeft aan dat je het kunt meten of berekenen, maar daar is nogal verschil tussen. Dat geeft precies aan dat je eerst normen moet hebben waar je op kunt bouwen. Ik denk niet dat we hier tot elkaar gaan komen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik ook niet. Ik geef het woord aan de Minister, voor het vervolg van haar betoog. O, pardon. Ik zie dat de heer Van Raan een interruptie heeft en een korte vervolgvraag, als dat nodig mocht blijken.

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

Interessant dat de voorzitter ineens afwijkt van wat we hebben afgesproken, maar het zij zo.

De **voorzitter**:

Op welk punt?

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

Dat we twee interrupties hebben per ronde.

De **voorzitter**:

Dat per ronde heeft u erbij bedacht, want ik heb gezegd: twee interrupties aan het begin. Bij deze termijn heb ik helemaal niks gezegd, totdat mevrouw Kröger een interruptie wilde plaatsen. Zij heeft een interruptie geplaatst en toen zij een tweede interruptie wilde plaatsen, heb ik gezegd: ik hoop dat mevrouw Kröger een korte vervolgvraag heeft, want ik wil maar één interruptie toestaan. Die heeft u uiteraard ook, meneer Van Raan. Ga uw gang.

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

Dat was iets anders dan wat u mij toevertrouwde, maar goed.

Laat ik de vraag anders stellen. Moeten wij wachten tot LVB-2 totdat de Minister gaat inzetten op vermindering van ultrafijnstof of CO₂? Is dat wat

zij zegt? Nu gaat ze het niet doen, dat horen we haar net zeggen. We moeten wachten tot het LVB, want dan zijn die normen bekend. Tot die tijd zijn die normen nog niet bekend. Dat is wat ze zegt, maar ik zie aan haar lichaamstaal dat zij het niet zo bedoelde. Ik ben heel benieuwd wanneer we dat dan wel gaan doen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is natuurlijk de bedoeling om zo snel mogelijk tot een aanpak te komen die leidt tot vermindering van de uitstoot van ultrafijnstof.

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

Wanneer?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat kan ik niet zeggen, want je weet nu nog niet wat er allemaal voor maatregelen in dat pakket zullen komen, maar daar wordt aan gewerkt. Tel uw zegeningen; er wordt aan gewerkt, voor het eerst komt er een aanpak voor. Gaan we doen. Ik heb net in de richting van mevrouw Kröger aangegeven dat in het LVB-2 de wettelijke afspraken moeten landen; de borging van de hinderbeperking versus de groei. Dat neemt niet weg dat je in de tussentijd natuurlijk gewoon doorgaat met hinderreductie, te meer als u bedenkt dat de sector eerst iets moet leveren voordat het tot groei kan leiden. Het lijkt mij dat er alle reden is om zo snel mogelijk aan de slag te gaan met die hinderbeperking, want nogmaals, dan kunnen we beoordelen wat het heeft opgeleverd en dan kan er iets tegenover staan.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Nee, voorzitter, kort.

De **voorzitter**:

U heeft als korte vervolgvraag gezegd «wanneer», zonder enige interactie met mij, maar ik heb het toegestaan, dus ik zou het hierbij willen houden.

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

Maar de Minister zegt: ik ga het pas doen op het moment dat er sprake is van groei, want dan moeten ze leveren en dat is pas bij LVB-2. Dus ergens tussen LVB-1 en LVB-2 gaat u al met wat handhavingnormen komen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

U haalt echt allerlei dingen door elkaar. De afspraken die we gaan maken, zijn: voor wat, hoort wat. Die gaan landen en die moeten geformaliseerd worden in dat LVB-2, want u wilt harde, handhaafbare afspraken, wettelijk geborgd. Dat moet dus daarin landen. In de tussentijd is het RIVM bezig met dat onderzoek. Dat is nog niet afgerond. We hebben een tussenrapportage. We hebben natuurlijk gevalideerd wetenschappelijk onderzoek nodig om tot normstelling te kunnen komen. Dat is een traject waarvoor ik ook in de rest van de wereld steun zoek, om meer onderzoek daarnaar te laten doen. Dat is het wetenschappelijke spoor. Tegelijkertijd weten we nu al dat het verstandig is om die ultrafijnstof te beperken waar dat kan. Daar vraag ik een actieplan voor, om dat zo snel mogelijk naar beneden te krijgen. Die sporen lopen allemaal parallel. Duidelijker kan ik het niet maken.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Even kijken, waar was ik gebleven? Er was nog een opmerking gemaakt over de KLM-staking en het VAO. Ik zie dat wel verschijnen. U kent mijn opvattingen en ook die van de aandeelhouder, collega Hoekstra, die die belangen bewaakt.

Dan de biokerosine. Ik ken de heer Amhaouch als zeer gedreven om dit onderwerp vooruit te stuwten. We zullen eraan proberen te doen wat we kunnen doen, mochten er hobbels zijn in de regelgeving of wat ook, om de start van die fabriek zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen.

Over het LVB-1 werd gezegd: het kan toch niet zo zijn dat we straks de stikstofproblematiek opgelost hebben en dat we dan nog geen MER hebben? Daar wordt ondertussen aan doorgewerkt. Die MER moeten we natuurlijk ook op tijd hebben. U hebt gelijk dat je parallel alles moet afwerken wat je kunt doen.

Hij vroeg ook naar de monitoring en de stand van zaken bij Lelystad Airport. Er wordt een programma opgesteld voor monitoring en evaluatie. Afgelopen jaar is daarvoor ook een interactief proces geweest. Het RIVM heeft mede op basis van die input voorstellen ontwikkeld. Die bespreek ik nog met de betrokken provincies. Ik verwacht u eind dit jaar te kunnen informeren over waartoe dat heeft geleid. Het is dus in volle gang.

De heer Stoffer stelt voor om het op schrift toe te lichten, om nog even uit te leggen hoe het zit met de bestemmingenlijst en de MER van Lelystad. Ik denk dat het heel verstandig is om dat op schrift te doen, want dan kunt u het allemaal nog eens precies nalezen. Dus dat zal ik graag doen.

Mevrouw Van Brenk zegt dat ik een brief over de synthetische kerosine heb toegezegd. Dat klopt, maar ik heb ook toegezegd om te proberen voor het debat over Schiphol in zee, dat u wilt, te kijken wat we vooruitlopend op de finale afweging die we met elkaar bij de Luchtvaartnota moeten maken, aan nieuwe kennis of informatie beschikbaar hebben, dus ik wil u daarin wel ter wille zijn, om dat debat zo goed mogelijk te kunnen voeren. Uiteindelijk hebben we afgesproken dat de definitieve keuze waar we op lange termijn met de luchtvaart in Nederland naartoe gaan, in de Luchtvaartnota zit. Daar is dit dan input voor.

De heer Van Raan legt mij «krimp» in de mond. Volgens mij had ik dat woord tot nu toe niet gebruikt. Ik heb al eerder aangegeven dat alle scenario's aan bod komen in de Luchtvaartnota, maar ik had het er vandaag niet over gehad, voordat dat weer tot misverstanden leidt.

De heer Bruins heeft de goede opvatting over de motie nog een keer herhaald. Het klopt wat hij zegt. Het zal hem niet verbazen dat ik de motie, als hij die opnieuw indient, oordeel Kamer kan geven. Ik heb al geconstateerd dat u dat echt wilt, dus dan verzet ik me daar niet tegen, laat ik het zo formuleren.

We hebben het nog over de OVV gehad. De heer Paternotte vraagt of de OVV dat zelf gaat doen. De OVV is onafhankelijk, dus ik weet het niet. U zou aan de OVV kunnen vragen of deze nog een review gaat doen of er nog op terugkomt. Ik kan me dat voorstellen maar ik weet het niet.

De voorzitter:

Ik weet de volgorde bij de interrupties niet, want het was een beetje tegelijk.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zal ik eerst de vragen van de heer Bruins nog beantwoorden? Dan heb ik alle vragen gehad.

De voorzitter:

O, die vragen zijn overgeslagen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Ik was even overgehopt naar de OVV, want ik had alleen nog op de motie van de heer Bruins gereageerd. Hij heeft een heel aantal vragen

gesteld en net ook nog een vervolgvraag. Nu ik een schriftelijke reactie aan de heer Stoffer heb toegezegd, stel ik voor, omdat dit nogal technisch is en ik dit echt niet in één minuut kan beantwoorden, om dat schriftelijk te doen toekomen.

Dan ben ik door de vragen heen, voorzitter.

De voorzitter:

Dan had ik een interruptie of iets wat over het hoofd gezien is bij mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik had een vraagje. De Minister zegt dat zij ook nog wat gaat doen aan info over Schiphol op zee, maar dat de besluitvorming komt bij de Luchtvaartnota. Waarom hebben we dan straks een debat? Het is leuk dat wij een debat hebben, maar als we als Kamer zeggen dat we daarmee een stapje verder willen, moeten we dan ook met z'n allen wachten op die Luchtvaartnota of kunnen we al een stapje verder komen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U hebt ook afgesproken voor de Luchtvaartnota de planMER te willen gebruiken. Het is wel een beetje raar, als we een heel zorgvuldig proces hebben voor waar we in Nederland met de luchtvaart naartoe willen en dat helemaal keurig volgens de planMER-procedure doen, dat er dan over zo'n belangrijke, fundamentele keuze ineens wordt gezegd dat we die er even uittrekken en daarover nu alvast besluiten. Ik weet niet of dat de bedoeling is van uw debat. Ik wil graag het debat faciliteren over alle voor- en nadelen van Schiphol in zee, zodat u die goed kunt afwegen, maar we hebben wel die planMER-procedure afgesproken over het langetermijnbeleid voor de luchtvaart in Nederland, om daar keuzes in te maken, en daar ben ik hard mee aan het werk.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Van Raan, maar ik wil wel heel scherp zijn. De interrupties zijn op, dat is duidelijk. Daarover zijn wij het eens. In het eerste rondje hebben we ook geconstateerd dat er soms vragen zijn waarop een antwoord komt wat in uw ogen niet voldoet, maar als er een vraag vergeten is, zou u die nog een keer kunnen opbrengen. Ga uw gang.

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

Dat laatste is naar mijn mening het geval, maar ik zal heel kort zijn, voorzitter. Het ging even om die vraag over de vogelproblematiek. Daar is de Minister mee bezig. De vraag die naar mijn mening niet is beantwoord, is: wat doet zij met die nieuwe inzichten? Hoe gaat zij die toepassen? De tweede vraag die volgens mij niet beantwoord is, is een nagekomen citaat van haar bijdrage aan de persconferentie. Stel dat bewoners zeggen dat zij eigenlijk geen groei willen, dan zegt de Minister, maar het heeft geen zin om dat voor te lezen, want we kunnen dat allemaal nalezen, ...

De voorzitter:

Nee, ik herinner me het citaat.

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

Ik vroeg daar een reactie op. Dat waren twee vragen die volgens mij niet beantwoord zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over de vogels gaf ik aan dat ik dat echt met LNV moet afstemmen. Ik kan daar niet in mijn eentje over besluiten. We gaan proberen de vragen zo snel mogelijk te beantwoorden. Als u daar ontevreden over mocht zijn, kunt u daar later op terugkomen.

Dan dat citaat.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik kan het wel even voorlezen.

De **voorzitter**:
Nou nee.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Misschien voor de snelheid maar wel, want ik weet het niet precies.

De **voorzitter**:
Meneer Van Raan, ga uw gang.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik weet niet of ik de voorzitter of de Minister moet bedanken, maar het citaat is: «als ze zeggen wat er ook gebeurt nul groei, dan gaat dit hele pakket niet werken» – daar heb je het woord «pakket» weer – «maar dan krijgen ze ook die hinderbeperking niet; voor wat, hoort wat; bewoners willen minder overlast en de sector wil groeien.»

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou ja, dan draai je het een beetje om. Natuurlijk is het allebei waar. Als de sector geen enkele hinderbeperking weet te realiseren, dan zullen de bewoners zeggen: dan komt er dus ook geen groei. Maar het omgekeerde is natuurlijk ook waar. Als de bewoners zeggen: wat u ook doet, wij zijn op geen enkele manier bereid om extra groei toe te staan, dan heb ik ook geen afspraak. Aan beide kanten zal er echt een win-win moeten zijn, want anders zal een van beide kanten zeggen dat het geen zin heeft en dan hebben we dus niks. Maar dan verandert er de facto ook niks aan de situatie van vandaag. Ik denk dat we ons erop moeten richten wat we met z'n allen kunnen verbeteren; dat is echt de inzet.

De **voorzitter**:
Oké. Aan het begin was er wat twijfel of we niet te snel gingen en of het niet te strak ging. Ik dacht halverwege dat we het makkelijk zouden halen, maar we zijn al over tijd. Ik kijk even naar de laatste die nog een vraag heeft die over het hoofd is gezien.

De heer **Paternotte** (D66):
Vijf vragen, voorzitter.

De **voorzitter**:
Wat zegt u?

De heer **Paternotte** (D66):
Vijf vragen.

De **voorzitter**:
Vijf vragen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Zullen we die dan schriftelijk doen? Ik heb geen idee welke vijf vragen dat nu nog zouden zijn.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik snap dat het aan het eind van de reis is en dat we over de tijd heen zijn, maar het zijn geen hele ingewikkelde vragen. De eerste vraag was over de nacht onder de Aalsmeerbaan. De tweede vraag was over de bovengrens van 540.000 die het NLR heeft vastgesteld voor Schiphol. Is dat inclusief of

exclusief Lelystad, ervan uitgaande dat die luchthaven opengaat, omdat er nu interferentie bij de vliegroutes wordt voorgesteld? De derde vraag was wat voldoende tijd voor de integrale veiligheidsanalyse precies betekent. De vierde vraag was wat de Minister bedoelde met de opmerking dat de OVV zelf misschien ook nog een opvatting over veiligheid op Schiphol heeft. De vijfde vraag was of de Minister bij het adaptatieforum van de Verenigde Naties over twee weken al die kleine eilandstaatjes tegenkomt, zoals zij zelf zei, en meteen even kan zorgen dat zij even tekenen voor een buitengewone zitting van ICAO om wereldwijde kerosineaccijns mogelijk te maken.

De voorzitter:

De vragen zijn helder. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Om te beginnen bij de overnachting. Ik weet niet of dat aan mijn populariteit ligt, maar ik heb nog niet echt een verzoek gekregen om bij iemand te gaan overnachten. Wellicht dat er nu iemand op dat idee komt, dan houd ik mij aanbevolen. Het is een beetje vreemd om jezelf uit te nodigen of te vragen: bij wie mag ik komen slapen?

De voorzitter:

Ik merk op dat de heer Paternotte zelf heeft aangegeven dat hij ook onder zo'n baan is gaan wonen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laten we daar niet te ver op doorgaan. De heer Paternotte eindigde met de Small Island Developing States. Die ontmoet ik daar natuurlijk niet allemaal, maar daar ontmoet je vertegenwoordigers van. Overigens ben ik daar ook maar heel kort aanwezig, want ik moet heel snel door naar ICAO in Montreal. Ik ben er ongeveer anderhalve dag en dan als een speer naar de volgende, om daar ook dingen te doen die u ook belangrijk vindt. Ik kan natuurlijk nooit in een paar uur tijd bij de Verenigde Naties al die kleine eilanden ontmoeten, maar uw pleidooi is heel duidelijk en ik zal ernaar kijken. De president van de Marshalleilanden is mijn eerste aanspreekpunt en die is daar zeer mee begaan. Wellicht kan ik daar een keer een stap zetten, maar we moeten dat wel een beetje op kunnen bouwen.

Dan de vraag of er voldoende tijd is voor de integrale veiligheidsanalyse. Ik had daarop al ja geantwoord. Er is ook voldoende geld. Dat moet allemaal goed komen.

Over de OVV heb ik al gezegd dat ik niet anders kan dan zeggen dat de OVV onafhankelijk is. Ik weet niet of zij hierop terugkomen of niet. Dat zult u dan aan de OVV moeten vragen. Ik kan me er iets bij voorstellen, maar het is aan hen, natuurlijk.

Waren dat de vragen?

De voorzitter:

Dan de vijfde nog.

De heer Paternotte (D66):

De vijfde is over de bovengrens van 540.000.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is exclusief.

De heer Paternotte (D66):

Oké. Als het exclusief is, dan is mijn vraag wat het loslaten van het interferentieprincipe voor verkeer van Schiphol en Lelystad betekent voor

die constatering dat de fysieke bovengrens voor Schiphol 540.000 is. Ik kan me voorstellen dat u daar schriftelijk op terug wil komen.

De voorzitter:

En dat is dan de interruptie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is onderdeel van de analyse.

De heer Paternotte (D66):

En dan mijn tweede interruptie, want die heb ik ook opgespaard, voorzitter.

De voorzitter:

Dat zou een korte vervolgvraag kunnen zijn, maar ik ga ervan uit dat de Minister eerst antwoord mag geven, voordat u uw vervolgvraag stelt.

De heer Paternotte (D66):

Ja, dat is een goed punt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is onderdeel van die integrale analyse. Dat is het antwoord.

De heer Paternotte (D66):

Dit kan niet kloppen. Het gaat erom dat u constateert dat het niet meer kan zijn dan 540.000. Die constatering is van voor het moment waarop werd besloten om het militaire luchtruim op te heffen, net als het non-interferentieprincipe bij het verkeer bij Schiphol en Lelystad. Op mijn vraag of die 540.000 in- of exclusief Lelystad is, zegt u: exclusief Lelystad. Dan lijkt mij dat er even goed gekeken dient te worden wat het feit dat het non-interferentieprincipe wordt losgelaten betekent voor die 540.000. Los daarvan was mijn vraag: wat is voldoende tijd voor die integrale veiligheidsanalyse?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die veiligheidsanalyse wordt gedaan door LVNL en die kijkt ook naar de interferentie. Dat is ook onderdeel van de analyse. Hoeveel tijd daarvoor nodig is, kan ik zo niet inschatten, maar ik heb met u afgesproken dat het eerst op orde moet zijn voordat we überhaupt over groeimogelijkheden kunnen gaan spreken. Er is ons natuurlijk allemaal veel aan gelegen om zo snel mogelijk al die aanbevelingen van de OVV op orde te krijgen. Daar is dit een onderdeel van, dus er wordt hard aan gewerkt om dat zo snel mogelijk te realiseren, maar ik kan er geen termijn bij noemen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan constateer ik dat we niet alleen vijf uur maar ook nog tien minuten extra hebben gedebatteerd. Ik constateer nogmaals dat de heer Laçin een VAO heeft aangevraagd.

Er zijn de volgende toezeggingen gedaan:

- De Kamer wordt voor het eind van het jaar geïnformeerd over de voortgang op het gebied van synthetische kerosine, inclusief een pilotfabriek.
- De Kamer wordt voor het einde van het jaar geïnformeerd over mogelijkheden voor bijmenging van duurzame brandstoffen en de consequenties hiervan voor de 2030-doelstelling.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over Hattermerbroek zodra een keuze is gemaakt uit de verschillende routevarianten.
- De Kamer zal over de verschillende stappen van EASA worden geïnformeerd inzake openstelling van het luchtruim voor de Boeing 737 MAX.

- De Kamer wordt medio 2020 geïnformeerd over de analyse over de vraag of Doc.2g ook voor regionale luchthavens kan worden gebruikt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

29.

De **voorzitter**:

Ah, excuus. Doc.29. Die was van de heer Bruins, herinner ik me.

De Kamer wordt geïnformeerd over de gesprekken met de vakbonden inzake actuele luchtvaartonderwerpen.

Vóór het plenaire debat over een luchthaven op zee wordt de Kamer over dit onderwerp geïnformeerd.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Er komt een brief over drie onderwerpen, waarvan u er één heeft genoemd, voorzitter, namelijk of Doc.29 volgend jaar gebruikt kan worden en of we dat gaan doen. Ik had in tweede termijn de toezegging genoemd over wie de appendices van het wettelijk rekenvoorschrift heeft gevalideerd en waar ik dat zelf kan narekenen en nalezen. Het derde punt dat in de brief komt, is waarom bij de PAS-problematiek alleen maar airport traffic tot 3.000 voet zou tellen en niet cruise traffic boven 3.000 voet, omdat deze in de Europese richtlijn allebei meetellen.

De **voorzitter**:

Waarop de Minister instemmend knikt, dus ook die toezeggingen zijn gedaan. Dan rest mij niets anders dan voor de massale belangstelling die wij hier hadden, te bedanken. Ik bedank de leden voor hun inbreng. Ik bedank de Minister en ik hoop dat iedereen net zo vrolijk naar buiten loopt als het lid Stoffer.

Sluiting 18.14 uur.