

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 480

VERSLAG VAN EEN RONDETAfelGESPReK

Vastgesteld 24 mei 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 18 april 2018 gesprekken gevoerd over **governancestructuur luchtvaart**.

Van deze gesprekken brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Agnes Mulder, Paternotte en Van Raan.

Aanvang 10.00 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen allemaal. Hierbij open ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Wij hebben vanmorgen een rondetafelgesprek over de governancestructuur in de luchtvaart. Dat gaat heel specifiek over de inspraak en de besluitvorming. Stel dat u onverhoopt vandaag niet aan deze tafel bent beland als gast van onze Kamer en u wel wat aan ons kwijt wilt, dan kunt u ons dat natuurlijk altijd per brief laten weten. U kunt die brief rechtstreeks aan de woordvoerders richten, maar u mag ook een brief naar de commissie sturen. U bent daar dus altijd van harte toe uitgenodigd.

Blok 1: maatschappelijke burgerparticipatie

Gesprek met:

- de heer S. Akkerman, directeur Milieufederatie Noord-Holland
- de heer K. van Ojik, clustervertegenwoordiger bewoners ORS
- de heer A. ter Kuile, Bewonersdelegatie Lelystad Airport
- de heer W. Scheffers, bewonersgroep BVM2 (Eindhoven)
- de heer J. Poot, bewonersgroep in de CRO (Rotterdam)

De voorzitter:

We hebben vandaag de volgende gasten in ons midden. De heer Akkerman, directeur van de Milieufederatie Noord-Holland. De heer Van Ojik, clustervertegenwoordiger bewoners ORS. De heer Ter Kuile van Bewonersdelegatie Lelystad Airport. De heer Scheffers van bewonersgroep BVM2 uit Eindhoven. En de heer Poot van de bewonersgroep in de CRO uit Rotterdam. Allemaal van harte welkom. We hebben ook een aantal Kamerleden. Aan mijn linkerkant zitten de heer Amhaouch van het CDA, mevrouw Kröger van GroenLinks, de heer Laçin van de SP, de heer Paternotte van D66 en de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren. U heeft van tevoren een brief van ons gehad waarin wij streng maar heel rechtvaardig vragen om maximaal drie minuten te spreken. Mocht u eerder klaar zijn, dan mag dat natuurlijk ook. Zo hebben ook de Kamerleden de gelegenheid om vragen aan u te stellen. We hebben een uur met elkaar, en dat is altijd zo voorbij, leert de ervaring. Ik geef graag het woord aan de heer Akkerman. Uw drie minuten gaan nu in.

De heer Akkerman:

O. Mag ik eerst nog een vraag stellen? Volgens mij waren vooral het CDA en de VVD initiatiefnemers van deze hoorzitting, maar ik zie ze niet zitten. Klopt dat?

De voorzitter:

De heer Amhaouch is van het CDA. Ik denk dat de heer Remco Dijkstra nog onderweg is. Die zal hier ongetwijfeld nog komen, maar wij gaan wel alvast beginnen. Initiatiefnemer of niet, wij gaan wel gewoon door, want het is een commissieactiviteit. Ik geef u dus graag het woord, meneer Akkerman.

Ik leg nog even uit hoe het werkt met de microfoons. Op het moment dat bij u de microfoon openstaat, dan is ook de camera op u gericht. Op het moment dat meerdere microfoons tegelijkertijd openstaan, begint het ook

wat rond te zingen. Voor iedereen die het debat hier op de publieke tribune volgt maar ook voor iedereen die thuis het debat volgt, is het dan wat lastig te volgen. Ik ga dus ook streng controleren op de knoppen aan/uit.

Ik wens u een heel goed gesprek toe met de commissie. De heer Akkerman.

De heer **Akkerman**:

Dank u wel. Ook dank u wel voor de uitnodiging. Ik geef een korte toelichting op mijn position paper. Allereerst zou ik tegen de Kamer maar ook tegen alle betrokkenen bij de ORS, bij Schiphol en bij de ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart willen zeggen: tel uw zegeningen. De luchtvaart is een complex dossier met grote belangenverschillen, grote tegenstellingen. Je zou kunnen zeggen dat Schiphol aan alle kanten piept en kraakt. Het past eigenlijk niet meer op de plek waar het nu zit. Een ORS waarin allerlei verschillende belangen en inzichten bij elkaar komen, heeft de afgelopen jaren heel veel opgeleverd: heel veel goede adviezen en goede projecten die zijn gericht op het verminderen van de hinder. Mijn advies aan u is: tel uw zegeningen en schaf niet iets af wat goed werkt. Een ander punt is dat de adviezen die de ORS heeft gegeven, niet altijd even consequent zijn overgenomen in wetgeving. In die zin is het misschien ook goed om in de evaluatie van de ORS, het systeem ORS en de besluitvorming rondom Schiphol de Kamer mee te nemen. Dan gaat het ook over de manier waarop de Kamer de adviezen van de ORS heeft overgenomen of juist niet heeft overgenomen. Soms denk ik weleens dat het om een parlement gaat dat niet unaniem op de adviezen van de ORS stemt. Het gaat dus ook over de manier waarop de Kamer met de adviezen, die over het algemeen unaniem zijn, omgaat. Het is in mijn ogen wel heel belangrijk om onderscheid te maken tussen het overleg over de reductie van de bestaande hinder, binnen het bestaande systeem. Eigenlijk gaat het dan over de optimalisatie van het bestaande systeem. Het is echt essentieel dat dat intensief gebeurt met bewoners die heel dicht bij Schiphol wonen, die onder de aanvliegroutes wonen. Die bewoners hebben sowieso veel ervaring, maar ook heel veel kennis op dit gebied. Dus mijn advies is echt om een knip te maken tussen het overleg over het verminderen van de hinder en het overleg of misschien meer de discussie over de toekomst van de luchtvaart. Mijn pleidooi is om voor de discussie over de toekomst van de luchtvaart een soort ORS-plus in het leven te roepen, waarbij partijen die meer naar de alternatieven voor luchtvaart kijken, dus bijvoorbeeld de NS, ProRail en misschien ook het Franse spoorwegbedrijf en Deutsche Bahn, maar ook partijen die innovaties kunnen inbrengen, meepraten en meediscussiëren over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Ik wil dus echt een duidelijke knip tussen overleg over het verminderen van de hinder en overleg over de toekomst van Schiphol.

De **voorzitter**:

En wat is uw slotzin?

De heer **Akkerman**:

Uiteraard ben ik ook voor een opfrisbeurt. We leven in een energieke samenleving. Dat vraag om energieke inspraak. Daarover willen we als Natuur en Milieufederatie de komende tijd verder nadenken. Ik wil jullie ook van informatie daarover voorzien.

De **voorzitter**:

Heel hartelijk dank, meneer Akkerman. Het woord is aan de heer Van Ojik.

De heer **Van Ojik**:

Mevrouw de voorzitter, leden van de commissie. Ik werd getriggerd door het doel van deze rondetafel. Er staat letterlijk: «De besluitvorming rondom luchtvaart in Nederland is aan een herijking toe.» Toen ik dat las, dacht ik: waar komt dat nou ineens vandaan? Tot twee jaar geleden werden het Aldersakkoord en de opzet als voorbeeld genoemd bij vele luchthavens in Europa. Wij kregen de Franse mensen van Charles de Gaulle op bezoek, want zo goed functioneerde het hier. In één keer werd de conclusie getrokken dat er herijking nodig is. Ik weet niet wie die conclusie getrokken heeft. Dan denk je bij jezelf: zou daar wat achter zitten; is daar een reden voor? Ik pak een paar voorbeelden bij de kop. Dan kom ik dus bij de oproep van zestien partijen rondom de luchthaven. Reisorganisaties en luchtvaartmaatschappijen zeiden: het slot moet eraf en groei moet mogelijk zijn; kortom, het is een belemmerend geheel. De heer Dijkstra – hij is in ons midden – zei: die bewonersorganisatie moet vooral buitenspel gezet worden, want die bestaat uit grijze oude mannetjes die zich vasthouden aan achterhaalde regeltjes. Hij had het dus over grijze oude mannetjes. Maar dit gaat niet van mijn spreektijd af.

(Hilariteit)

De voorzitter:

Dat gaat het wel, want als u uitdaagt, dan gebeurt er iets.

De heer Van Ojik:

Nee, nee, zeker grijze oude mannetjes moet u wat meer ruimte geven.

De voorzitter:

Hier in deze Kamer is iedereen gelijk.

De heer Van Ojik:

Die grijze oude mannetjes hielden dus vast aan regeltjes. Wat waren nou die regeltjes? Dat waren de afspraken die gevormd zijn door de vier partijen die aan tafel zaten en die tot een halfjaar geleden allemaal herbevestigd zijn. Er werd gezegd: aan de kant ermee, want groei wordt daardoor onmogelijk. Een tweede groep zegt over het Aldersakkoord: de manier deugt misschien wel, maar de uitkomsten zinnen ons niet, dus het moet anders met die governance. Er was nog een groep, namelijk de BRS. Een jaar geleden gingen ze vreemd in het proces. Een deputatie onder leiding van de heer Remkes ging een eigen weg en zei: die woningbouw en die infrastructuur horen er niet bij; dat regelen wij liever op de oude manier, in de SMASH. Wat was het gevolg? Het voorstellen van een locatie voor het bouwen van 10.000 huizen, pal onder de Buitenveldert-route en 2 kilometer van de plek waar de Bijlmerramp heeft plaatsgevonden. Dat was het resultaat. Dus die kant zou het op moeten. Gelet op de conclusie dat de governance heel anders moet, wil ik als conclusie aan u meegeven...

De voorzitter:

Ik ga u echt vragen om die in één zin te noemen. U heeft al bijna vier minuten gesproken, dus ik ben heel ruimhartig richting u geweest.

De heer Van Ojik:

Gooi geen oude schoenen weg voordat u betere hebt, want de afspraken worden niet nagekomen. Verder is het uitstekend. Dan komt mijn slotzin.

De voorzitter:

Nee, nee, dit was hem al. Ik ga u helaas vragen om af te sluiten.

De heer Van Ojik:

Dit was niet mijn slotzin.

De voorzitter:

Eén slotzin is één slotzin in deze Kamer. Ik vind het heel fijn dat u dat ook accepteert! We gaan door naar de volgende spreker, de heer Ter Kuile. Ik geef hem graag het woord. Dank u wel, meneer Van Ojik. Zou u ook uw microfoon uit willen doen?

De heer Ter Kuile:

Voorzitter, hartelijk dank. Goedemorgen, commissieleden. Het dossier Lelystad Airport is inmiddels uitgegroeid tot het dossier van de vele verrassingen. Het zijn veelal onaangename verrassingen. Inmiddels zijn ze onaangenaam voor alle partijen, voor de overheid, de politiek, de luchtvaartsector, lokale en regionale overheden, milieuorganisaties, midden- en kleinbedrijf, maar vooral ook voor de inwoners van ons land. De meest onaangename verrassing is de conclusie dat onze centrale overheid – daar valt uw Kamer ook onder – op vele aspecten tekort is geschoten. Er is vaak slecht of eenzijdig geïnformeerd. Te snel zijn er halfgewogen besluiten genomen. Er is sprake van een slordige voorbereiding, een halfzachte uitvoering en verlies van regie, met als resultaat een groot verlies van vertrouwen. In ons rapport Een Ander Geluid trekt onze bewonersdelegatie dan ook een duidelijke conclusie: het is de Nederlandse governancestructuur voor de luchtvaart die gefaald heeft en die nauw onder de loep genomen dient te worden. Wij vragen specifiek aandacht voor een juiste plaatsing van verantwoordelijkheden, zowel binnen als buiten de overheid, een brede afgewogen totstandkoming van beleid en besluitvorming, herstel van tekortkomingen in wet- en regelgeving en toezicht houden. Maar wij vragen ook aandacht voor tekortkomingen in de planning, in de werkvoorbereiding en in de uitvoering van projecten.

Onze bewonersdelegatie vraagt specifiek aandacht voor vier punten. Het bevoegd gezag dient er als eerste op toe te zien dat het zelf volledig in staat is alle facetten van zijn taken naar volle tevredenheid van de samenleving uit te voeren. Een zwakke beleidsmaker of toezichthouder drijft al snel als een speelbal op de klotsende golven van een woelige politiek of een veeleisende industrie. Voor een overheid is het verlies van publiek vertrouwen het pijnlijkste verlies. De saga Lelystad Airport heeft dat duidelijk gemaakt.

Ten tweede vormen luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en luchtverkeersleiding tezamen één complex luchtvaartstelsel dat in dienst staat van onze samenleving. Op dit moment kiest Nederland ervoor om de spelers ieder een eigen beleid op te leggen.

De voorzitter:

Meneer Ter Kuile, u hoort nu de bel voor de plenaire vergadering. Die gaat één minuut lang. Ik zou het jammer vinden als uw betoog minder goed te verstaan is voor de mensen thuis en voor de mensen in de zaal. Vandaar dat ik er nu maar even doorheen praat. We zullen de bel even de bel laten. Straks zal de plenaire vergadering beginnen. Op het moment dat de bel is afgelopen, mag u verdergaan met uw betoog.

De heer Ter Kuile:

Zal ik maar doorgaan?

Een juiste governancestructuur kan er sterk aan bijdragen dat er meer eenheid ontstaat...

De voorzitter:

Kunt u nog heel even wachten? Want de bel gaat nog steeds.

De heer Ter Kuile:

Oké.

De voorzitter:
Gaaf u vooral verder.

De heer Ter Kuile:

Een juiste governancestructuur kan er sterk aan bijdragen dat er meer eenheid ontstaat in de sector en er sterker ingezet wordt op maatschappelijke verantwoordelijkheden. In relatie tot de omgeving dient niet het ministerie via de Alderstafel maar de sector verantwoordelijkheid te dragen voor het inpassen van zijn operaties in de omgeving. De luchtvaart is niet langer de jonge industrie die het na de Tweede Wereldoorlog was. De luchtvaart is volwassen geworden en dient nu aan alle maatschappelijke eisen te voldoen, eisen die aan elke sector gesteld worden. Dat is niet het geval voor btw, accijnzen en emissiestandaarden, maar ook niet voor planologische regels rond luchtvaartbesluiten en luchtruimwijzigingen. Daarnaast schiet de Nederlandse luchtvaartwet- en regelgeving zelfs aantoonbaar tekort.

Ten derde sluiten de relatief trage overheidsprocedures slecht aan bij de hoge dynamiek van de luchtvaart en de sterk veranderende visie van de samenleving op de kwaliteit van ons milieu. Ook hier ontstaat druk op het overheidsbeleid, met name bij het realiseren van grote infrastructurele projecten. Complexe zaken vragen tijd, terwijl technische en economische ontwikkelingen een eigen tempo hebben.

De voorzitter:
Uw voorzitter vraagt ook om tijd. Wat is uw slotzin?

De heer Ter Kuile:

Mijn laatste punt is het volgende. Nederland is een klein land. De afstanden zijn kort. En ons kent ons. Er dreigt onvoldoende scheiding te zijn tussen klassieke overheidstaken: beheer van wet- en regelgeving, toezicht houden en continuïteitsbewaking aan de ene kant en uitvoerende taken aan de andere kant. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is de afgelopen jaren beperkt in zijn omvang en is soms zeer operationeel bezig. Beleidsmakers zitten veelvuldig aan tafel met de industrie. Zaken worden nauw afgestemd. In een klein land is een sterke governancestructuur essentieel voor zuivere procesvoering.

De voorzitter:
Hartelijk dank. Ik geef nu graag het woord aan de heer Scheffers. Ik vraag de heer Ter Kuile om zijn microfoon uit te doen.

De heer Scheffers:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank aan de Kamerleden voor de uitnodiging om aan dit gesprek deel te nemen. U hoort niet zoveel van Eindhoven. Dat wil niet zeggen dat daar niets gebeurt of dat wij ons niet ongelofelijk veel zorgen maken over de ontwikkeling van de luchthaven na 2020, voor zover we daar nu al geen zorgen over hebben. De luchtvaartsector ziet naar onze mening nogal pips. De extreem lage prijzen leiden er eigenlijk continu toe dat de vraag explodeert en bijna oneindig is. Het gevolg is dat de explosieve groei van luchthavens, waaronder Eindhoven, ongelofelijk veel overlast geeft. Als mobiliteitsfabriek zijn zij het enige soort productiebedrijf dat zijn afval de hele dag ongehinderd over de schutting mag gooien bij omwonenden. Dat afval bestaat uit geluids-overlast, CO₂-uitstoot en gezondheidsbedreigende toxische uitstoot, maar het ergste van alles is dat onze wereld het gewoon niet meer aankan. We hebben maar één lucht en daar moeten we het mee doen en die lucht wordt nogal bedreigd. De groei van de luchtvaart dreigt in zijn eentje het Parijse klimaatakkoord op te blazen, waardoor het klimaat onherstelbaar zal worden beschadigd. Dat mag nooit gebeuren, hoezeer we op een heleboel punten ook van mening verschillen. Omwonenden hebben ook

recht op afname van de hinder en overlast die zij al jarenlang ervaren en die de laatste jaren explosief is gegroeid.

U praat over governance, de sturing van de luchtvaart. Die moet inderdaad om. Die moet om van een vooral technocratische en economische sturing naar een meer maatschappelijke en duurzame sturing. Partijen zullen daarbij uit hun loopgraven moeten komen. Dat betekent ook voor ons als bewonersgroep dat we dat moeten. Dat kan alleen als we ook op de inhoud eerst een soort maatschappelijk compromis met elkaar bakken. Ik heb alle position papers gelezen en daarin wordt vanuit vele kanten gezegd dat het een beetje links, een beetje naar rechts, zus of zo moet. Geef ons het maar of laat hen het maar doen. De basis daarvoor moet altijd zijn – dat is uiteindelijk toch uw verantwoordelijkheid – dat er een soort tempo en richting wordt gegeven aan waar die luchtvaart naartoe moet en dat kan niet gebaseerd zijn op alleen maar groeien en vervolgens proberen de consequenties een beetje bij te vegen.

Wij pleiten voor een soort nationaal luchtvaartakkoord dat gebouwd is op drie principes. Begin bij de bron. Je hebt drie variabelen waar de overlast uit voortkomt. Dat zijn de hoeveelheid brandstof, de samenstelling ervan en de geluidsoverlast. Als we met elkaar het Aldersprincipe van fiftyfifty zouden projecteren naar 2030 en uit zouden gaan van het gemiddelde innovatietempo dat de luchtvaart kenmerkt, zou je in 2030 kunnen bereiken dat de totale in Nederland getankte brandstof met 10% is afgenomen. Als je uitgaat van 1,5% innovatietempo tot de macht van 1918 tot 2013 et cetera, heb je het over ongeveer 20%. 50% mag de luchtvaart krijgen en de andere 50% is minder hinder voor omwonenden, minder toxische uitstoot en minder CO₂-belasting. Door de samenstelling van de brandstof te veranderen en te zeggen dat we ervoor zorgen dat in 2030 minimaal 50% omgezet is naar synthetische kerosine zonder zwavel en benzeen, kun je de toxische uitstoot gigantisch verminderen. Het derde is dat je door nieuwe vliegtuigtypes, door anders te plannen, andere aanvliegroutes en allerlei andere middelen de geluidsoverlast met minimaal 3 tot maximaal 6 dB terug kunt brengen. Dat betekent bijna een halvering of meer van de geluidsoverlast voor omwonenden.

Als je daar met elkaar de handen voor op elkaar zou kunnen krijgen, denk ik dat je een aanzet tot herstel van vertrouwen van omwonenden krijgt. Je moet elkaar ook kunnen aanspreken en erop kunnen afrekenen. Dan krijg je ook vertrouwen terug tussen de overheid en de burger en krijgt binnen die contouren de luchtvaart ook de kans om zijn eigen inventiviteit – ik struikel bijna over mijn eigen woorden – en zijn eigen slimheid met zijn eigen kennis en kunde te ontwikkelen voor ook zijn eigen beperkte groei.

De voorzitter:

Dat was een heel mooie slotzin en daarmee zit u op vier minuten. Dus ik ga door naar de volgende spreker.

De heer Scheffers:

Dat is helemaal prima. Ik was ook precies aan het einde, dus dat was een goede timing.

De voorzitter:

Iedereen smokkelt hier een beetje. Dat proberen Kamerleden ook altijd hoor. Ik geef graag het woord aan de heer Poot.

De heer Poot:

Voorzitter. Dank u dat ik hier mijn betoog mag houden. Aanvullend op mijn position paper wil ik graag het volgende naar voren brengen. Teringherrie, zo luidt de kop van Bas Heijne in de NRC van 7 en 8 april jongstleden. Hij refereert daarmee aan de fors toegenomen geluidsoverlast voor omwonenden van Schiphol. Hij stelt dat het beleid rondom Schiphol verdacht veel lijkt op hoe er met de gaswinning in Groningen is

omgegaan. Economisch belang wint het telkens weer van de leefbaarheid. Scherpe keuzes worden vermeden en er wordt voortdurend gesjoemeld, terwijl met overleg de boel wordt geprobeerd te sussen. Intussen loopt de boel hopeloos vast. Iedereen weet al wie er gaat winnen. Vliegtuigmaatschappijen als easyJet en luchthavens als Schiphol – dat is mijn toevoeging – zijn alleen uit op capaciteitsvergroting.

Uit mijn position paper blijkt dat de situatie van Rotterdam Airport sterk overeenkomt met die van Schiphol. Ook daar is de wens tot capaciteitsvergroting aanwezig zonder dat duidelijk is dat daarmee regionale doelen zijn gebaat. Zo heeft Rotterdam Airport vorig jaar een aantal visie-, missie- en strategieworkshops gehouden met stakeholders. Het door mij aangekaarte vraagstuk van de positie van Rotterdam Airport op de langere termijn, zeg over twintig jaar, in een verregaand verstedelijkte omgeving is niet terug te vinden in het visiedocument. Leonard Cohen zong het al een tijdje geleden: everybody knows that the dice are loaded. Dit rondetafelgesprek gaat over governance. Als je het woord «governance» googelt, verschijnen er verschillende omschrijvingen. In alle omschrijvingen komen de activiteiten besturen, beheersen, verantwoording afleggen en toezicht houden terug. In de kern draait het om het vinden van een goede balans tussen deze vier bouwstenen. Ik plaats hierbij enkele kanttekeningen. Over besturen. Door de verdeling van de beschikbare capaciteit van Rotterdam Airport aan luchtvaartmaatschappijen op basis van historische rechten, vindt sturing plaats door te kijken in de achteruitkijkspiegel. Iedereen weet dat het dan moeilijk is om de gewenste bestemming te bereiken. Over beheersen. Het bereiken van het regionale doel, een zakenluchthaven, kan alleen als er gereguleerd kan worden op zakelijke bestemmingen. Daarom pleit ik voor het toepassen op Rotterdam Airport van specifieke regelgeving gebaseerd op de mogelijkheden die die EU-verordening geeft. Over verantwoording afleggen. In het kader van communicatie, corporate governance en maatschappelijk verantwoord ondernemen dient ook Rotterdam Airport het een vanzelfsprekende zaak te vinden dat het een jaarverslag publiceert waarin het gewoon net als Schiphol vertelt wat het gedaan heeft en wat zijn bijdrage is en dat niet voor zich houdt. Over toezicht houden. Nachtvluchten hebben negatieve gezondheidseffecten. Hoe meer nachtvluchten, hoe meer schade omwonenden ondervinden aan hun gezondheid en milieu. Het jaaraantal van 849 nachtvluchten op Rotterdam Airport is echter niet opgenomen in de omzettingsregeling. Er wordt dus ook niet op gehandhaafd. Dat zou snel moeten worden gerepareerd. Als er meer wordt gevlogen op Schiphol, heeft dat ook consequenties. Voor Rotterdam Airport is er in tegenstelling tot Schiphol geen maximum aan het aantal routeafwijkingen, dus daar krijgen we veel meer last van. Ten slotte. Er speelt ook een discussie bij Rotterdam Airport over het toegenomen of mogelijk toenemende aantal helikoptervluchten, met name door de traumaheli. Deze concurreren binnen de vergunde geluidsruimte met de lijnvluchten. Rotterdam Airport wenst daarom gescheiden geluidsruimten, namelijk één voor de heli en één voor de lijnvluchten, waardoor het aantal zakelijke bestemmingen zou kunnen toenemen, in overeenstemming met regionale doelen. Zolang er echter niet op zakelijke bestemmingen kan worden gestuurd, is dat een loze belofte. Ik noem een voorbeeld – en dan kom ik tot het einde – van een situatie die zich vorig jaar op Rotterdam Airport voordeed. Transavia had een lijndienst geopend op Berlijn. Deze is echter alweer snel gestopt omdat de animo onvoldoende was gezien de grootte van de vliegtuigen waar Transavia mee vliegt gezien haar focus op groot toeristisch verkeer. Kleinere vliegtuigen zou winstgevend kunnen zijn geweest. De exploitatie van die lijndienst werd gestopt en werd veranderd in een lijnvlucht naar zuidelijk zonnig Europa. De consequentie is: regio, tel uit je winst, die er niet is.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ik ga gauw door naar de Tweede Kamerleden. Ik geef ze allemaal de gelegenheid om twee vragen te stellen. Wellicht is er daarna nog een tweede ronde mogelijk. Ik vraag de Tweede Kamerleden om duidelijk aan te geven aan wie de vraag wordt gesteld, dus geen vragen aan iedereen stellen. Als de leden dat doen, mogen ze maar één vraag stellen. Laat ik direct maar even streng worden. Ik ga graag beginnen. Het is natuurlijk aan de genodigden om heel goed te noteren welke vraag zij van wie hebben gekregen. Ik ga in één keer de hele rij af, te beginnen met de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de gasten dat zij vandaag hiernaartoe zijn gekomen. Ik heb veel respect voor de maatschappelijke organisaties en bewonersorganisaties, die er heel veel tijd in stoppen om telkens ons als Kamer en ook andere overheden scherp te houden. U stopt heel veel tijd in deze overleggen om het geluid van de bewoners te laten horen. Ik heb een vraag aan de heer Ter Kuile. Hij gaf net aan dat de overheid de regie verliest. Als ik zeg overheid, dan zeg ik mijzelf, de Kamer en het ministerie, de provincie en de gemeente. Zouden de bewoners niet onderdeel moeten zijn van die verschillende overheden? Die overheden komen toch op voor de bewoners? Dat is vraag een.

Vraag twee stel ik aan de heer Scheffers. Wij krijgen vaak het idee, zo zeg ik hier maar even, dat bewoners zich niet gehoord voelen. Is dat een correcte conclusie? En als dat zo is, hoe komt dat dan?

De voorzitter:

Hartelijk dank. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. U heeft het ons wel moeilijk gemaakt door één iemand te moeten uitkiezen om een vraag aan te stellen. Mijn eerste vraag stel ik aan de heer Ter Kuile. De anderen mogen zich laten inspireren door die vraag. Er is nogal wat te doen geweest, in zowel het dossier-Lelystad als ook gisteren rond MER Schiphol, over de nauwe verwevenheid tussen de Schiphol Group in verschillende gedaantes en het ministerie. Dit is een hoorzitting over de governance en die gaat natuurlijk ook over de rol die Schiphol zelf speelt in die governance. Ik ben benieuwd hoe u aankijkt tegen de rol die Schiphol zou moeten spelen. Hoe moet de rollenscheiding tussen Schiphol en het ministerie veel sterker verankerd worden? Wat is daarvoor nodig?

Mijn tweede vraag stel ik aan de heer Akkerman. Er is een oproep om toch naar luchtvaartbeleid in den brede te kijken, om niet voor elk vliegveld specifieke maatregelen te nemen, maar om voor heel Nederland een luchtvaartbeleid te maken. Hoe zouden bewonersgroepen daarin meer samen kunnen werken en dan ook samen vertegenwoordigd moeten zijn? Hoe zou dat eruit kunnen zien?

De voorzitter:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank ook de gasten voor hun inbreng. Ik ga gebruikmaken van de mogelijkheid om één vraag te stellen, maar die ga ik aan iedereen stellen. Ik ben ontzettend benieuwd, ook voortbordurend op de vraag van mevrouw Kröger. Onder andere gisteren kregen wij het bericht dat ambtenaren een dubbele pet op hebben en er sprake is van nauwe samenwerking met het externe bureau dat door Schiphol wordt ingehuurd om de MER op te stellen. Dit is niet het eerste bericht over een schijn van belangenverstrengeling. Er zijn er meerdere. Ik heb vorige week

in het mondelinge vragenuur over Shell het een en ander gevraagd. Daarvoor was er ook een bericht. Mijn vraag aan u allemaal is de volgende. Wij hebben besluitvorming. Er zijn allerlei tafels waaraan wordt gepraat en besluiten worden genomen. Wat doen dit soort berichten, die uiteindelijk toch de besluitvorming ondermijnen, met al die bewonersdelegaties en ook met de vertegenwoordigers van de milieufederaties? Welk gevoel roepen die op bij de bewoners die vertegenwoordigd zijn aan die tafels?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Paternotte van D66.

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Mijn eerste vraag is voor de heer Akkerman. Als ik u goed begreep, zegt u dat de ORS, die we destijds hebben ingesteld om juist het draagvlak te vergroten en ervoor te zorgen dat alle partijen meepraten, op zich een heel goed construct is geweest en dat het parlement de adviezen ervan meer ongewijzigd zou moeten overnemen. Mijn vraag bestaat eigenlijk uit twee delen. Op welke punten heeft u het idee dat het parlement die adviezen niet voldoende heeft overgenomen? En wat vindt u van de stelling dat de omgevingsraad een democratisch deficit in zich heeft omdat het heel erg lastig is om vast te stellen of de bewonersdelegatie, maar ook luchtvaartmaatschappijen wel voldoende representatief zijn voor de hele achterban?

Mijn tweede vraag wil ik stellen aan de heer Scheffers. Hij schetst een mooi beeld van hoe de 50/50-regel een enorme prikkel voor verduurzaming van de luchtvaart kan zijn. Ik wil aan u een vraag stellen als bewonersgroep. Het vertrouwen en ook de governance in de luchtvaart – dat werd door meerdere sprekers benoemd – staan onder druk. Wat heeft nu nou nodig om er vertrouwen in te krijgen dat als afspraken over de uitvoering van zo'n 50/50-regel worden gemaakt die nagekomen zullen worden door alle partijen?

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank voor uw inleidingen. Ik wil ook graag van de gelegenheid gebruikmaken om een vraag aan iedereen te stellen en die is als volgt. Ik werd geraakt door wat de heer Ter Kuile zei. Hij beschreef de luchtvaart als een soort kind dat nu nog steeds gebruikmaakt van de voordelen die eens nodig waren en nu niet meer. Ik stel een vraag aan alle heren. Het klopt inderdaad – dat ben ik eens met de heer Dijkstra – dat we toe zijn aan een herijking, in die zin dat we de luchtvaart moeten inkrimpen. Ik vraag me af hoe we de governancestructuur kunnen inrichten om een krimp van de luchtvaart te bewerkstelligen in Nederland en hoe burgers daar een rol in kunnen spelen.

Dank u wel.

De voorzitter:

De heer Dijkstra van de VVD, ook van harte welkom. Uw vragen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik dank de heren voor hun komst, hun betoog en hun white papers. Mijn eerste vraag stel ik aan de heer Poot van de bewonersgroep in Rotterdam. Kunt u mij toelichten hoe de overlast van die lijndienst naar Berlijn anders is dan die van de vlucht naar bijvoorbeeld Zuid-Europa? Waar zit dan precies het verschil in volgens u of volgens de bewoners? Waarom zou de ene van meer toegevoegde waarde zijn dan de andere? Ik

hoorde de heer Ter Kuile spreken over verlies van regie. De huidige governance heeft gefaald. Het moet volwassen worden. Ik hoorde de heer Akkerman zeggen dat de ORS toe is aan een opfrisbeurt. Mijn vraag is gericht aan de heer Van Ojik. Hoe democratisch is het nu geregeld in die ORS? U zit daarin en u vertegenwoordigt veel mensen. Hoe komt dat tot stand? Vertegenwoordigt u inderdaad 1,1 miljoen mensen die rond Schiphol en Amsterdam wonen en werken?

De voorzitter:

Dat zijn een heel aantal vragen. We gaan de sprekers in volgorde af. Ik geef als eerste het woord aan de heer Akkerman.

De heer Akkerman:

Dank u wel. Ik mag alleen reageren op de vragen die aan mij zijn gesteld, begrijp ik. Mevrouw Kröger had het over het luchtvaartbeleid voor heel Nederland. Hoe kun je daar samen met allerlei verschillende partijen verstandig over adviseren? Zeker als het gaat om de toekomst van Schiphol, maar ook als het gaat om de toekomst van de luchtvaart in Nederland pleit ik voor een ORS-plus, waarbij je veel meer verschillende partijen uitnodigt en uitdaagt om met oplossingen te komen voor de issues die rond de luchtvaart spelen. Ik denk dat je dat heel goed in een soort SER-achtige commissie kunt onderbrengen. Aan de ene kant heb je dan vertegenwoordigers van bewoners, van de sector en deskundigen op het gebied van luchtvaart en aan de andere kant wetenschappers en innovatieve partijen. Je vraagt deze commissie om samen met een plan te komen. Dat is dan een advies of een plan dat uiteraard aan de politiek wordt voorgelegd. De politiek zou daarover kunnen besluiten.

Dan de vraag over de problematiek van de dubbele petten en het gevoel dat die oproept. Ik denk dat bewonersvertegenwoordigers en heel veel Nederlanders, zeker degenen in de achterban van de natuur- en milieuorganisaties, het gevoel hebben dat er echt iets gekks aan de hand is. Ik heb het dan niet alleen over de Milieufederatie maar over alle natuur- en milieuorganisaties in Nederland. Men heeft het gevoel dat er een bestuurlijk systeem is waarbij van alles en nog wat door elkaar loopt. Er is geen heldere rolverdeling. Het is soms ook niet helemaal duidelijk wie nu waarover gaat. Dat geeft een gevoel van onrust. Men heeft het idee dat het niet klopt wat er gebeurt. Dit wordt nog versterkt doordat er nog heel veel onduidelijkheden zijn over de inpassing van Schiphol, het systeem van Schiphol en de MER. Het geluid wordt berekend en niet gemeten of in ieder geval niet gecheckt bij de bewoners. Er zijn onduidelijkheden op andere gebieden. De aanvliegeroutes van Lelystad zijn daar een goed voorbeeld van. Dat gevoel leidt tot behoorlijk wat onrust. Ik kan u vertellen dat wij nu de campagne Eerlijk over vliegen voeren. Heel veel bewonersorganisaties steunen die campagne. Er is echt een gevoel van: hé, er klopt iets niet.

Dan de vraag van de heer Paternotte. Ik wil nog benadrukken dat ik de ORS een goed instrument vind dat goed heeft gewerkt. Uiteraard moeten de akkoorden af en toe geüpdatet worden. De manier van functioneren kan ook een opfrisbeurt gebruiken. Ik zeg daarbij: tel uw zegeningen, gooi niet weg wat goed functioneert. Waar zou het parlement beter over moeten besluiten? We hebben nog steeds geen nieuwe normen en geen nieuw handhavingstelsel. We hebben in het Aldersakkoord allerlei afspraken gemaakt, zoals de vierdebaanregel, de voorkeur voor het gebruik, de 50/50-regel en de aanvliegeroutes. Als die wettelijk zouden zijn verankerd, zou je daar nu veel minder discussie over hebben. Mijn ervaring is dat je veel beter weet waar je aan toe bent als de Kamer er wetten van gaat maken. Dan komen er juristen aan te pas die alles heel precies uitpluizen in sub-, sub-, subartikelen. Vandaar mijn oproep om er goede wetgeving van te maken als er een advies uitkomt, een unaniem advies. Het is overigens best wel uniek dat dit lukt.

En het democratisch deficit, zoals u dat noemde...

De heer **Paternotte** (D66):

Ja, misschien had ik beter kunnen zeggen: democratisch tekort, gebrek.

De heer **Akkerman**:

Het democratisch tekort. Ik vertegenwoordig een organisatie met 130 achterbangroepen waar ongeveer 10.000 mensen bij aangesloten zijn. Meneer Van Ojik is democratisch gekozen en vertegenwoordigt daarmee ook minstens 10.000 mensen. Er zitten partijen in de ORS die allemaal verschillende belangen inbrengen. Dat is niet per se democratie. Het is meer een overlegorgaan zoals wij dat ook kennen van de SER. Ik zou in die zin niet willen spreken van een democratisch tekort, want wat wij doen is heel verstandig met elkaar praten, nadenken en daarna advies geven. Wij geven dat advies aan de Minister en daarmee aan de Kamer. Uiteindelijk bepaalt de Kamer hoe het democratisch wordt vastgesteld. Wat mij betreft is het begrip «democratisch tekort» niet echt van toepassing. Ik pleit er wel voor om bijvoorbeeld meer wetenschappers bij de ORS te betrekken, zoals ook bij de SER gebeurt. Mijn ervaring is dat dit in een discussie wat meer objectiviteit en wat meer reflectie geeft. De wetenschappers kunnen de belangen uit elkaar rafelen.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik begrijp dat u een soort kroonleden voor de ORS wilt.

De heer **Akkerman**:

Ja.

Voorzitter, volgens mij was dit het.

De **voorzitter**:

De vraag van de heer Van Raan staat nog voor u open. Hoe ga je herijken in een krimpscenario?

De heer **Akkerman**:

Ik denk dat je echt moet kijken naar de toegevoegde waarde van de luchtvaart voor de Nederlandse economie. Die is er zeker, maar die kun je prima invullen met het huidige aantal vluchten. Als je er echt specifiek vanuit het klimaat naar kijkt, zou je eigenlijk terug moeten naar 350.000 of misschien zelfs 250.000 vluchten voor Nederland als geheel. Wat je dan moet doen, is innoveren, slim nadenken en echt op zoek gaan naar alternatieven. Het gesprek over alternatieven is in de huidige ORS eigenlijk niet mogelijk. Dat past niet binnen de kaders. Dat is wel belangrijk, want ongeveer 70% van de vluchten vanaf Schiphol heeft een Europese bestemming. We hebben uitgezocht dat je nu al minstens 100.000 vluchten kunt vervangen door mensen te verleiden om met de trein te gaan. Het is natuurlijk heel raar dat je elke tien minuten of elk kwartier met het vliegtuig naar Londen kunt. Dat kan net zo goed met de trein. Gelukkig zijn ook Schiphol en zelfs de KLM daar steeds meer over aan het nadenken. Ik zou de luchtvaartmaatschappijen en vooral Schiphol uit willen dagen om te functioneren als een soort maatschappelijk platform dat voor transport zorgt. Daarbij moet, gelet op de maatschappelijke wens van duurzaamheid, nagedacht worden over de beantwoording van de vraag op welke wijze het transport het beste kan plaatsvinden. Het hoeft niet per se per vliegtuig.

Ik vind het ook gek dat in de ORS de CEO van Schiphol de voorzitter is van de sectordelegatie. Hij vertegenwoordigt ook de belangen van de KLM en de luchtvaartmaatschappijen, terwijl Schiphol eigenlijk een soort overheidsinstelling is met maatschappelijk nut en dus als een neutraal platform in de ORS zou moeten functioneren.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Volgens mij heeft u hiermee alle vragen beantwoord in deze eerste ronde. De heer Van Ojik heeft vragen gekregen van de SP, van de Partij voor de Dieren en van de VVD. Ik geef u graag het woord.

De heer Van Ojik:

Die had ik ook genoteerd, voorzitter. De heer Laçin vroeg naar aanleiding van het nieuws van gisterenavond hoe onafhankelijk een MER kan zijn. Die openbaring was voor ons niet helemaal verrassend. We hebben dit de afgelopen drie weken intern gedurende het proces aan de orde gesteld. De partijen liggen bij elkaar in bed. De partij die de berekeningen doet, moet ook beoordelen of die berekeningen juist zijn. Ik meen dat iedereen die zich met Schiphol en met de problematiek voor de toekomst bezighoudt uitermate bezorgd moet zijn of dit proces wel goed zal verlopen. We bewegen ons op een zeer wankel koord. De MER is halverwege een keer teruggefloten en een keer door de Commissie voor de m.e.r. afgekeurd. Als de MER nu weer niet op de juiste manier, dus bevooroordeeld wordt ingevuld zou dat mijns inziens een catastrofe zijn. We hebben zeer belangrijke beslissingen te nemen. Die moeten allemaal gebaseerd zijn op de juiste cijfers van de MER.

Ik noem een paar grote problemen. Er zijn grote veiligheidsproblemen rond Schiphol op dit moment maar die veegt iedereen onder het tapijt. Ik noem de CO₂-problematiek. De doelen uit het akkoord van Parijs zullen nauwelijks gehaald worden als we doorgaan op deze manier. Last but not least noem ik de sluipmoordenaar van het ultrafijn stof dat de gezondheid bedreigt. Niemand kan ontkennen dat wij grote opgaven hebben met betrekking tot de woningbouw. Daar moeten beslissingen over genomen worden. Die kunnen alleen maar op basis van een onkreukbare MER genomen worden. Daarom ben ik eigenlijk heel blij dat de heer Laçin die vraag stelt. Dit raakt de kern van het Schipholvraagstuk hoeveel groei er mogelijk is.

De heer Van Raan vraagt of wij niet over een krimp van de luchtvaart moeten spreken. Dat zou mijn laatste zin zijn geweest, maar die hebt u mij ontnomen. Ik ben er zelf van overtuigd dat binnen een aantal jaren... De column van Bas Heijne over Groningen werd te berde gebracht, een onomstreden columnist. Hij vraagt zich af of het hier niet precies dezelfde kant opgaat. Is groei mogelijk als het kabinet tegelijkertijd zegt dat wij aan de Parijse akkoorden moeten voldoen? We moeten de CO₂-problematiek oplossen. Ik kan u zeggen: dat kan dus niet. Als we die berekeningen maken, kan dat niet. Dat krijgt u binnen drie maanden op uw bordje, hoe de MER ook uitvalt. Binnen een aantal jaren is het de vraag hoeveel van het netwerkverkeer we kunnen behouden zonder die akkoorden in gevaar te brengen. Dat wordt de problematiek van de komende jaren en niet hoeveel groei er mogelijk is.

Ik hoor mensen praten over 650.000 vluchten. Waar halen ze het vandaan? Ze kennen de MER niet. Met de cijfers die wij nu al kennen, is het duidelijk dat het overal in het gebied binnen een grens van 25 kilometer rond Schiphol slechter wordt. Die cijfers liggen nu al op tafel. Er wordt gezegd: eerst moeten we het milieu wat verbeteren en dan mogen we nog wat groeien. Overal wordt het slechter. Naar mijn volle overtuiging gaat de discussie in de toekomst over de vraag hoe wij Schiphol als zeer waardevol economisch instrument kunnen handhaven. Dat zal nooit kunnen zonder een zeer selectief beleid. Iedereen zegt: we willen honderd keer naar Londen op een dag, honderd keer naar Parijs en vijftig keer naar Ibiza. Vanmiddag zult u horen dat dit wenselijk is. Als men dat wil, wordt het netwerkverkeer door dit onkruid weggedrukt. Als die selectiviteit er niet komt, is ieder beleid tot mislukken gedoemd. Op dit moment hebben wij geen instrumentarium voor een dergelijk beleid. Daar zult u zich over moeten buigen. Dat is de grote vraag voor de komende jaren.

De heer Dijkstra vraagt of ik 1,1 miljoen mensen vertegenwoordig. Dat zijn er heel veel. Eerlijk gezegd vind ik dat een beetje een flauwe vraag. Meent hij dat hij al die mensen die op de VVD gestemd hebben, vertegenwoordigt? Dat kan toch niemand volhouden? Het enige wat ik doe, is twintig uur per week beschikbaar zijn om me met deze problematiek bezig te houden. Ik heb deze week drie huilende mensen aan de telefoon gehad die zich afvragen hoe ze verder moeten. Daar ben ik voor beschikbaar, dag en nacht. Dat is, meen ik, het enige wat ik op dat moment kan doen: proberen voor die mensen het geluid te laten horen dat groei ten koste van alles gaat. Want degenen die het daar niet mee eens zijn, moeten van het tapijt verdwijnen – bewoners, die ouwe grijze mannetjes, weg ermee! – omdat ze dat niet onderschrijven. Ik ben beschikbaar voor al die mensen, dag en nacht, om hun zorgen aan te horen. Daar doe ik mijn best voor. Dat is het uiterste wat ik doen kan. Verder meen ik redelijk te vertolken wat mijn achterban bezighoudt, waar ik zeer intensief contact mee heb.

Dat was het, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan de heer Ter Kuile, die vragen heeft ontvangen van het CDA, van GroenLinks, van de VVD, van de SP – de overallvragen – en van Van Raan. Dat is best wel een heel aantal.

De heer Ter Kuile:

Voorzitter, hartelijk dank. Ik zal beginnen met de vraag van de heer Amhaouch van het CDA: de overheid verliest regie; hoe kunnen bewoners meer onderdeel worden van het proces? Allereerst wil ik duidelijk zeggen dat de bewoners de overheid zien als een garantie, als een partij die er is voor alle sectoren en voor iedereen en die de afwegingen maakt voor de gehele samenleving. Wat wij in het Lelystaddossier toch moeten vaststellen, is dat de overheid vele delen van de Nederlandse samenleving niet had betrokken bij de besluitvorming. Dat was enigszins te danken aan de Nederlandse wet- en regelgeving. Ik geef een voorbeeld. In 2015 wordt een Luchthavenbesluit Lelystad genomen, terwijl op dat moment absoluut onbekend is hoe de aansluitroutes naar deze luchthaven ontworpen moeten worden. Dat wordt pas in juni 2017 bekend, wanneer het Luchthavenbesluit dus al volledig genomen is en vaststaat in beton. Dat zijn duidelijke tekortkomingen die voortkomen uit het feit dat de Nederlandse wet uitsluitend geschreven is voor kleine luchtruimaanpassingen rond luchthavens in een straal van enkele kilometers rond een luchthaven. Wanneer het gaat om grote luchtruimherzieningen in Nederland, kennen wij in de wet slechts één zinnetje, dat gaat over de 5.11-procedure dat er in de Staatscourant gepubliceerd moet worden. Dat is het maximale wat er aan consultatie in de wet is vastgelegd. Wij hebben in ons rapport Een Ander Geluid heel duidelijk aangegeven dat deze tekortkomingen geadresseerd moeten worden. De bewoners, de regionale overheden en gemeenten zijn nimmer betrokken in het proces rond Lelystad Airport omdat de politiek en het ministerie onvoldoende inzicht hadden in de consequenties van de opening van luchthaven Lelystad, dus verrassingen alom. Wij moeten dus beginnen met onze eigen wet- en regelgeving en onze governance zo aan te passen dat alle partijen evenwichtig betrokken worden in besluitvorming. Dat is niet geschied.

De tweede vraag is van mevrouw Kröger en gaat over de relatie tussen de Schiphol Group en...

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Toch even een vraag. Ik heb in het rapport van de bewonersdelegatie inderdaad gelezen over artikel 5.11. Toch zijn gemeenten en provincies professionele organisaties. Zij worden actief of niet actief betrokken. Als ik even kijk naar de voorbeelden – we lossen Lelystad hier niet op, maar bespreken het wel als casus – hebben de provincies erbij gezeten. Waar gaat het daar mis? Waar zit er daar licht tussen?

De heer **Ter Kuile**:

Het gaat mis omdat de provincies uitsluitend geïnformeerd werden over de regio die onder de Alderstafel Lelystad viel. Dat was uitsluitend een groot deel van Flevoland met hele kleine stukjes Overijssel en Gelderland. Waarom heeft de Alderstafel Lelystad uitsluitend naar dat directe gebied rond luchthaven Lelystad gekeken? Dat gebeurde omdat de wet- en regelgeving het zo stellen dat er rond de luchthaven geconsulteerd moet worden. Lelystad is een ander verhaal omdat het aanvliegen van Lelystad via relatief lage vliegprocedures moet gebeuren die een veel grotere regio bestrijken dan uitsluitend het gebied rond Lelystad. Dus ook provincies werden totaal verrast in juni 2017, toen de aansluitroutes gepubliceerd werden. In mijn ogen werd de Alderstafel zélf verrast door die publicatie op dat moment.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Ter Kuile**:

Dan kom ik bij de vraag van mevrouw Kröger over de relatie tussen de Schiphol Group en het ministerie, en de governance. Onze bewonersdelegatie heeft de afgelopen maanden het genoeg gehad om twee keer gevraagd te worden om nauw samen te werken met het ministerie. Eerst gebeurde dat in het kader van een review van het Lelystadbesluit en vervolgens in het kader van de MER Lelystad. Wij hebben in dat proces moeten vaststellen dat het ministerie uiterst operationeel bezig is, in het geval van de MER zelfs dusdanig dat de MER Lelystad gerepareerd en herzien is onder de verantwoordelijkheid van het ministerie. Het ministerie heeft wel een scheiding aangebracht tussen zijn operationele taken en toezichthouding. Maar de Schiphol Group, die van oorsprong de aanvrager is voor luchthaven Lelystad, heeft geen enkele rol gespeeld in de herziening van de MER. Ik ken het ministerie wat langer. Het ministerie heeft over de afgelopen tien, vijftien jaar heel duidelijk ingeboet aan kennis en kunde ten aanzien van de luchtvaart. Het is daardoor zeer afhankelijk geworden van expertise van buitenaf en zoekt die veelal bij de operationele partijen. Daardoor ontstaat een ongezonde relatie – daar werd al eerder aan gerefereerd – tussen de sector en het ministerie. Er is één uitzondering: LVNL. In de wet staat dat LVNL adviseur is van het ministerie. Dat komt door de bijzondere zbo-positie van LVNL. Maar ten aanzien van operationele zaken is op dit moment de kennis zo dun dat het ministerie niet anders kan dan terugvallen op de sector. Dat is juist aanleiding om de governancestructuur opnieuw onder de loep te nemen. Dan kom ik bij de vraag van de heer Laçin, die vraagt naar het gevoel...

De **voorzitter**:

Voordat u dat gaat doen, geef ik mevrouw Kröger nog even de gelegenheid om hier nog even nader op in te gaan. Als ik naar de tijd kijk – ik wil u allemaal recht doen – gaan we waarschijnlijk geen tweede ronde van vragen redden. Vandaar dat ik even de gelegenheid geef tot deze vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het eindigde met een cliffhanger: er moet in de governancestructuur iets herzien worden om te zorgen dat we de

ongezonde verwevenheid tussen de Schiphol Group en het ministerie oplossen. Dus mijn vraag zou zijn: hoe lossen we dat op?

De heer **Ter Kuile**:

Allereerst strikte scheiding tussen toezichthouding en operationele taken en tussen wetgeving, regelgeving en de operationele taken. Daarnaast gaat het om de consultatie zoals die nu beschreven staat in de 5.11-procedures en wellicht ook op luchthavenniveau, hoewel ik van mijn collega's hier begrijp dat het luchthavenniveau redelijk ontwikkeld is in Nederland. Ik wijs erop dat er voor het luchtruimgedeelte niets op papier staat, behalve dat sectorpartijen zelf intern een 5.11-procedure uitgewerkt hebben, die niet openbaar beschikbaar is voor gemeenten, provincies of publiek. Dus er is op het gebied van luchtruimherziening nog veel te winnen aan participatie, consultatie en deelneming van partijen in de structuur.

Dan kom ik bij de vraag van de heer Laçin: ambtenaren hebben een dubbele pet op; hoe reageren bewoners op dit soort berichtgeving en welk gevoel krijgen zij hierbij? Bewoners kunnen niet anders reageren dan dit het zoveelste bewijs is dat bij de huidige governancestructuur het vertrouwen in de overheid geschaad is, dus dat er absoluut iets moet gebeuren om dit soort berichten te voorkomen.

Dan kom ik bij de vraag van de heer Van Raan, die gaat over krimp en hoe de governance daar een rol in kan spelen. Ik denk allereerst dat dit een vraagstuk is voor de samenleving in haar totaliteit. Daarmee kom ik op de parlementaire democratie. Het is uiteindelijk aan de kiezer en de programma's van de politieke partijen om te bepalen hoe capaciteit voor de luchtvaart en eventuele krimp opgepakt worden. Ik denk dat dit een parlementaire discussie is. Ik zie binnen de huidige governancestructuur geen apart governance-instrument dat zozeer hier invloed op zou moeten hebben.

De **voorzitter**:

U had volgens mij ook nog een vraag gekregen van de VVD. Klopt dat of niet? Mij blijkt dat dit niet het geval is. Dan dank ik u hartelijk. Ik ga naar de heer Scheffers.

De heer **Scheffers**:

Dank u wel, voorzitter. De eerste vraag was van de heer Amhaouch als ik het goed op mijn netvlies heb.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Van Raan toch nog een vervolgvraag heeft aan de heer Ter Kuile.

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

Ik moest even nadenken over het antwoord van de heer Ter Kuile. Hij zegt terecht dat het een parlementaire discussie is, maar aan de andere kant citeert hij nog net niet het hele OVV-rapport over de veiligheid. Dat rapport trekt dezelfde conclusies als u. In dat rapport staat de heel duidelijke conclusie: over de groei van de luchtvaart in Nederland kunnen geen besluiten worden genomen dan nadat eerst de aanbevelingen zijn opgevolgd. We kunnen er best over praten, we mogen allemaal dromen en we kunnen allemaal scenario's verzinnen, maar echte besluiten over groei kunnen niet worden genomen dan nadat de aanbevelingen zijn opgevolgd. Ik neem aan dat u dat onderschrijft. Ik kom tot mijn vraag, voorzitter. Een van die aanbevelingen is: herindeling luchtruim in 2023. Onderschrijft u het gegeven dat in de governancestructuur zoals die is, besluiten over groei... Ik zal u iets ruimte geven: onderschrijft u dat implementatie van groei niet kan plaatsvinden eerder dan na 2023?

De heer **Ter Kuile**:

Dat is een zeer gedetailleerde vraag. U krijgt een vrij persoonlijk antwoord erop, omdat het niet direct iets is voor de bewonersdelegatie. Ik ga wel in op de governance. Allereerst de luchtruimherziening. Ik ben van mening dat Nederland het beste resultaat van een luchtruimherziening zal ervaren wanneer de beide luchtverkeersleidingsorganisaties, LVNL en CLSK, als eerste samengevoegd worden. In mijn ogen zou de volgorde voor luchtruimherziening moeten zijn dat eerst de partijen worden samengevoegd en dat we dan pas het luchtruim herzien. Ik zeg dat omdat de kans bestaat dat indien je dat niet doet en met de huidige twee partijen volledig de luchtruimherziening zou uitvoeren, je met spekkooek eindigt: met allemaal laagjes. Het doel is cheesecake; je wilt één geheel hebben. Dat capaciteit afhangt van een luchtruimherziening is een feit. Het is aan het parlement uiteindelijk om een besluit te nemen in welke volgorde het zaken uitgevoerd wil zien.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan gaan we toch echt door met de heer Scheffers en daarna de heer Poot. U heeft elk ongeveer een minuut of vijf om de antwoorden te geven.

De heer **Scheffers**:

We gaan ons best doen, voorzitter.

De heer Amhaouch vroeg, als ik het goed heb waargenomen, of we ons gehoord voelen in Eindhoven. We hebben heel sterk het gevoel...

De heer **Amhaouch** (CDA):

We zitten hier met de bewonersdelegatie, maar het gaat voornamelijk over de bewonerscommissie. U representeert hier vandaag inderdaad de bewonerscommissie in het zuiden.

De heer **Scheffers**:

Ja. Ik moet een beetje terug in de geschiedenis. Wij zijn overvallen in – wat was het? – uit mijn hoofd 2009, toen de heer Alders kwam aankondigen dat Eindhoven fors ging groeien. Er lag een regionaal akkoord dat de omvang van de burgerluchtvaart in Eindhoven beperkt was tot 18.000 vliegbewegingen. Er is toen nog een beetje onderhandeld et cetera. Uiteindelijk werd meegedeeld dat dit er in stappen uiteindelijk 43.000 zouden gaan worden, in het nationaal belang. Daar is de regio gigantisch van geschrokken omdat het eigenlijk redelijk pais en vree was rondom Eindhoven Airport. Eindhoven Airport is speciaal omdat de burgerluchtvaart daar medegebruik heeft van een militaire luchthaven. Het saillante gevolg daarvan was dat allerlei beroeps- en bezwaarprocedures die normaal van toepassing zijn bij zo'n ingrijpende uitbreidingsoperatie, daar niet van toepassing waren. Een voorbeeld daarvan is dat het luchthavenbesluit dat is genomen om de groei mogelijk te maken, niet vatbaar was voor beroep of bezwaar. Dit is wellicht een beetje een prikkelende opmerking, maar wij hebben het sterke vermoeden dat de keuze voor Eindhoven Airport niet voor niets is gemaakt, maar mede om die reden. Het wettelijk kader maakte het een beetje versneld doordrukken van die groei mogelijk.

Bewonersorganisaties hebben toentertijd ervoor gekozen om deel te gaan nemen aan de Alderstafel, die de groei en de ontwikkeling van Eindhoven Airport in goede banen zou moeten leiden. Ik kan u ongelofelijk veel vertellen over dat proces, maar het eindigde in een advies aan uw Kamer waarbij de toenmalige Minister zei: er is toch geen unaniem draagvlak; meneer Alders, gaat u eens terug en doet u uw huiswerk nog eens een beetje over en probeer het eens te worden met alle partijen. Na weer een beetje onderhandelen zijn er uiteindelijk vanuit bewonerszijde op twee punten aanpassingen gevraagd van het Aldersadvies. Wij wilden op

zondagmorgen – eerst wilden we het op beide ochtenden in het weekend – pas opengaan om 8.00 uur, om mensen één uur extra rust te bieden op de zondagmorgen. Uiteindelijk hebben we gezegd: niet meer op de zaterdag, maar alleen op de zondag pas opengaan om 8.00 uur. De tweede vraag was dat we geen vluchten na 23.00 uur wilden. Daarover is ook onderhandeld. Uiteindelijk hebben we toen gezegd: oké, maximaal vier. De heer Alders is teruggekomen en heeft de meningen van eenieder nog een keer gevraagd. Vervolgens heeft hij aan de tafel de koppen geteld en gezegd: u zit hier met elf personen; negen van hen vinden dat mijn advies goed is en de twee bewonersvertegenwoordigers vinden van niet. Dat gold overigens ook voor de vertegenwoordigers van alle randgemeenten. Die waren het ook met dat eindadvies niet eens. Dat is aan de kant geveegd. Met kleine aanpassingen is uiteindelijk het Aldersadvies uitgevoerd. Daarna is als een soort tegemoetkoming door de Minister gezegd: wij zullen een onafhankelijk onderzoek doen naar de mogelijkheden om hinder rondom Eindhoven Airport terug te dringen. We zijn nu drie jaar verder en het onderzoek is nog steeds niet uitgevoerd. Door enkele van uw leden zijn in het recente AO daar vragen over gesteld, maar tot op heden is er nog geen antwoord op de vraag hoe het er allemaal precies mee staat et cetera. Dat zijn er twee.

De toekomst van Eindhoven Airport wordt nu voorbereid. We weten dat er allerlei scenario's worden verkend vanuit hearsay en informele kanalen. Er is geen enkele informatie gegeven aan de bevolking in de omgeving, in welk opzicht dan ook, over wat er precies gaat gebeuren, hoe dat proces gaat lopen en wie er op welk moment bij betrokken is. Ons is al drie, vier keer verteld dat «het volgende week gaat plaatsvinden». Maar «volgende week» is nog steeds volgende week, en die volgende week schuift. Als u in die context ons de vraag stelt of wij ons gehoord voelen, antwoord ik dat wij soms aangehoord worden en dat het daarbij blijft. Gehoord voelen we ons niet. Als u het heeft over de governancestructuur, is dat een van de eerste dingen die deze overheid weer bij de kop moet pakken. Ik hoor dat ook vanuit andere regio's, waar we ook contacten mee hebben. Mensen voelen zich aangehoord, maar niet gehoord. Er wordt overheen gewalst. Uiteindelijk wordt men geconfronteerd met een besluit dat ergens genomen is. Tegen de tijd dat het in besluitvorming komt – eerlijk is eerlijk – wordt het langzaam maar zeker wel navolgbaar omdat het dan in het publieke domein zijn weg gaat vinden. De bewonersgroepen die in Eindhoven samenwerken in het Beraad Vlieg hinder Moet Minder zijn niet tegen vliegen, maar wel tegen de continu toenemende stroom hinder. Daar moet wat aan gebeuren. Daarom zoeken wij een oplossing in een soort nationaal luchtvaartakkoord. Je kunt eindeloos governancestructuren veranderen, bijstellen of wat dan ook, maar je bent continu bezig met symptoombestrijding. We moeten eerst met elkaar nationaal een soort deal maken – dat klinkt een beetje Amerikaans en platvloers – hoe je met elkaar omgaat en wat de hoofdkoers is.

De heer Dijkstra bepleit groei van de luchtvaart. Dat neem ik hem niet kwalijk, absoluut niet, maar die groei kan niet oneindig zijn. Je moet oog houden voor de consequenties en dat we maar één lucht hebben waarin we varen met de luchtvaart. Die lucht gaat gewoon – excusez le mot, voorzitter – naar de klote. Daar zullen we wat aan moeten doen. Je zult dus die groei op een of andere manier moeten limiteren. Onze stelling is: je kunt eindeloos praten over vliegbewegingen of over landingsrechten of wat dan ook, maar je moet beginnen bij de bron. De bron is dat elk vliegtuig dat landt en opstijgt, moet tanken. Als er getankt wordt, is dat de oorzaak van de milieuellende en een belangrijk stuk van de toxische ellende voor de omgeving. Twee: je moet iets doen aan de geluidshinder. We zullen met elkaar taakstellend moeten zeggen waar we in 2030 op koersen. Het is uw primaat om te bepalen waar dat precies ligt, maar als we die stap niet met elkaar zetten, is praten over governance alleen het

verder pingpongen vanuit ieders loopgraaf. Dat heeft op lange termijn geen zin.

De voorzitter:

Meneer Scheffers, als voorzitter ben ik ingehuurd om even naar de tijd te kijken. Ik wil ook de heer Poot zijn vijf minuten nog graag geven. Anders vind ik dat ik hem niet rechtvaardig hoor. Wilt u met spoed de andere vragen beantwoorden?

De heer Scheffers:

U heeft gelijk. Ik ga met spoed verder.

De SP stelde een vraag over de verwevenheid die wij waarnemen rondom de MER Schiphol die nu plaatsvindt. Wij zijn er geen specialist in. We hebben zelf een MER-procedure doorlopen en zullen dat wellicht binnenkort nog een keer moeten doen. Maar die verwevenheid is natuurlijk niet goed. In relatie tot uw vraag of wij ons gehoord en aangehoord voelen: ja natuurlijk, je wantrouwen golft spontaan weer op vanuit het middenrif op het moment dat je dit in de krant leest. Maar we hebben er geen feitelijke praktische ervaring mee omdat we daar te ver vanaf staan.

Dan vraag drie, die van de heer Paternotte: als je een dergelijke deal zou maken op nationaal niveau of via welke governancestructuur dan ook, zou je die kunnen bewaken en, zo ja, hoe kunnen bewonersorganisaties of belangenorganisaties daar een plek in vinden? Die deal moet er eerst komen. We hebben redelijk wat ervaring in Nederland met hoe je vervolgens een uitvoering kunt sturen. Die uitvoeringssturing, die governance, moet niet alleen economisch of technocratisch zijn, maar moet ook vanuit maatschappelijke duurzaamheid worden gestuurd via bewonersorganisaties en belangenorganisaties. Ik sluit mij aan bij opmerkingen die ter linkerkant zijn gemaakt. Er moeten een paar deskundigen bij betrokken zijn, mensen die goed weten hoe iets zit en die daar verstand van hebben. Als je bijvoorbeeld in Eindhoven kijkt hoe de COVM is georganiseerd, een organisatie die bij een militaire luchthaven een soort klankbordfunctie vervult, zou je een dergelijke structuur waarin dus ook bewoners en de luchtmacht vertegenwoordigd zijn, ook van toepassing kunnen verklaren op zo'n nationaal luchtvaartakkoord. Kijk naar het bestuur van het leefbaarheidsfonds Eindhoven. Ook daar vinden de sector, bewoners en openbaar bestuur hun plek. Als we met een beetje spieken onder het mom van «beter goed gejat dan slecht bedacht» eens om ons heen kijken, weten we wel hoe we dat soort dingen zouden moeten organiseren. We moeten eerst de basisstap zetten en uit de loopgraven komen en zeggen: in 2030 moeten het brandstofverbruik, de uitstoot, de milieuschade en de geluidhinder omlaag. Als je dat met elkaar hebt bereikt, is daarna de creativiteit oneindig.

Voorzitter. Ik heb nog één opmerking, een mooi voorbeeld.

De voorzitter:

U heeft een heel mooie opsomming gegeven, die eigenlijk ook de vraag van de heer Van Raan beantwoordt. Ik wil nu echt overgaan naar de heer Poot. Anders doe ik hem tekort. Dat kan ik niet maken.

De heer Scheffers:

Dat zou ik niet op mijn geweten willen hebben.

De voorzitter:

Hartelijk dank, meneer Scheffers, voor uw toelichting. Dan gaan we nu naar de heer Poot.

De heer Poot:

Dank u, voorzitter. Ik heb drie vragen voor mij genoteerd. Ik ga daar graag op in.

De eerste vraag is van de SP en gaat over het vraagstuk van belangenverstrengeling: hoe beter/hoe te voorkomen? Ik heb al eerder gezegd dat dit een uitermate complex dossier is. Je merkt dat er in sterke mate sprake is van kennisasymmetrie. Er is veel meer kennis aanwezig bij luchtvaartmaatschappijen, bij luchthavens en voor een deel bij het ministerie. Laten we zeggen dat bewonersvertegenwoordigers leken/hobbyisten zijn. Kijk naar de provincie Zuid-Holland en de omliggende gemeenten van Rotterdam Airport. Zij hebben die kennis ook niet. Zij kijken allemaal waar die kennis vandaan moet komen. Er ligt bij Rotterdam Airport ook de vraag of we het selectiviteitsbeleid kunnen invoeren. «Dan moeten we iets doen op het gebied van Europese regelgeving; help!» Je ziet de provincie en de gemeenten aarzelen hoe ze dat überhaupt voor elkaar moeten krijgen. Ik pleit dus sterk voor het beter faciliteren van de lokale overheid en de partijen die daarin participeren, zoals bewoners, om beter in staat te worden gesteld om een goede discussie met elkaar te voeren op basis van gelijkwaardigheid. Daarnaast is er al gesproken over de scheiding van uitvoering, beleid, handhaving et cetera. Daar ben ik het mee eens. Maar ik zou vooral ook een oproep willen doen aan ieder die aan de verschillende tafels zit. Je bent er wel zelf bij. Het is dus ook een vraagstuk van persoonlijke integriteit: aan welke tafel hoor ik wel te zitten en aan welke tafel zou ik eigenlijk niet moeten zitten en zou ik eigenlijk beter voorbij moeten laten gaan? Dat zou ik iedereen in dit hele dossier willen meegeven. Je bent er niet automatisch. Je bent er omdat je er bent. Dat is een keuze van de organisatie, van de persoon et cetera. Er zijn ook langetermijnbelangen. Dat als antwoord op de vraag van de SP.

Als reactie op de vraag van de heer Van Raan: hoe bereiken we krimp? Ik kijk wat meer vanuit het Rotterdamse. Ik zou sterk willen pleiten voor selectiviteitsbeleid met betrekking tot het betere zakelijk gebruik van de luchthaven. Daar valt een toegevoegde waarde voor de regio te bewerkstelligen. In het Rotterdamse moet men dan ook een keer goed nadenken en een goed antwoord geven op de discussie rondom de vraag wat we bedoelen met een zakenluchthaven. Menig Rotterdams raadslid dacht dat dat een goed begrip was, maar als je daar goed en dieper naar gaat kijken, is het een vraagstuk dat eigenlijk geladen wordt vanuit winstgevendheid in de zin dat een zakenluchthaven winst maakt. Daar is niks mis mee, maar het is wel van belang om aan te geven wat het perspectief is. Dat selectiviteitsbeleid is naar ons idee een belangrijke bouwsteen om te komen tot de vraag van toegevoegde waarde en meer of minder groei. Vervolgens de vraag van de heer Dijkstra met betrekking tot vakantievluchten c.q. zakenvluchten. De uitstoot et cetera is hetzelfde. Maar de regio wil graag hebben dat de regionale doelen en de regionale economie worden versterkt. Dat versterken gebeurt als dat meer plaats kan vinden op de zakelijke bestemmingen dan op de bestemming Antalya et cetera. Daar moet dat stuurwiel op zitten. Je zou kunnen zeggen dat het vliegtuig op de automatische piloot stuurt. Wie hier aan het stuurwiel zit, dat is in mist gehuld. We zitten hier allemaal te kijken in het kader van governance waar het stuurwiel is, maar we hebben met elkaar het stuurwiel niet in handen. We gaan gewoon verder in de vaart der volkeren. Waar we op uitkomen, iedereen schuift dat voor zich uit. In de strategiediscussie met Rotterdam Airport speelt de vraag hoe men kijkt naar die situatie over twintig jaar in dit verstedelijkte gebied, maar die vraag en het antwoord daarop komen niet op tafel. Waarom? Omdat die misschien te moeilijk zijn. Maar dat betekent niet dat die vraag niet gesteld en beantwoord zou moeten worden.

Dat is het. Dank u.

De **voorzitter**:

Heel hartelijk dank aan al onze gasten dat zij de moeite hebben genomen om hun visies hier met de Tweede Kamerleden te delen. Hartelijk dank. We gaan een korte wisseling van de sprekers houden voor de volgende ronde.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Blok 2: gouvernementeel

Gesprek met:

- de heer A. Tekin, gedeputeerde Noord-Holland, mede namens gemeente Amsterdam
- de heer R.J. van Duijn, wethouder Aalsmeer
- de heer J. Lodders, gedeputeerde Flevoland
- de heer D. Cziesso, wethouder Apeldoorn

De voorzitter:

Goedemorgen, dames en heren. Ik verzoek u allen om weer te gaan zitten, ook de enthousiaste mensen in het publiek hier vandaag. We gaan door met het tweede blok van dit rondetafelgesprek. We hebben in dit blok als gasten de heer Tekin, gedeputeerde Noord-Holland, mede namens gemeente Amsterdam, de heer Van Duijn, wethouder Aalsmeer, de heer Lodders, gedeputeerde Flevoland, en de heer Cziesso, wethouder in Apeldoorn. U heeft elk drie minuten. U weet hoe streng ik inmiddels ben. Ik probeer dit allemaal in goede banen te leiden. Meneer Tekin, ik geef u graag het woord.

De heer Tekin:

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de commissie om met haar in gesprek te gaan. Ik zit hier ook mede namens de gemeente Amsterdam; de heer Udo Kock laat zich verontschuldigen. Ik verwijs ook graag naar de position paper die wij u al hebben toegestuurd. Natuurlijk heb ik uw motie gezien waarin u constateert dat de huidige governancestructuur in de luchtvaart aan herziening toe is. Als lid van de ORS herken ik dat. Er gaan dingen niet goed en er is heel veel aan te merken op de ORS. Toch ga ik vandaag een pleidooi houden voor een regionaal overlegplatform, niet een platform dat eindeloos poldert, vervolgens met een resultaat komt en u voor voldongen feiten stelt, niet een platform dat de besluitvorming van het openbaar bestuur overneemt, maar een platform voor afstemming en overleg met de omgeving, zodat de diverse stemmen uit de regio goed bij u doorklinken in het debat over Schiphol.

Ik noem graag twee voorbeelden waarbij het bestaan van een regionaal platform cruciaal was. Als eerste de nachtroutes. Eerder heeft de luchtvaartsector de Minister gevraagd om 's nachts de vaste naderingsroutes boven Noord-Holland los te laten en om én gespreid over het hele gebied boven het Noordzeekanaal aan te vliegen én de Polderbaan aan te vliegen. Via het regionale platform werd deze intentie met de regio gedeeld. Ik ben dan ook de Minister zeer dankbaar dat zij heel nadrukkelijk heeft geluisterd naar de bewoners en bestuurders en dat zij dat verzoek dus niet heeft gehonoreerd.

Als tweede de nachtvluchten. Dit is de tweede keer dat ik mag aanschuiven. De eerste keer ging het over selectiviteit. Toen heb ik gezegd dat je echt onderzoek moet doen naar hoe de nacht eruitziet. We waren heel erg blij dat voormalig Staatssecretaris Sharon Dijksma dat verzoek heeft overgenomen. De Minister heeft het verzoek dus ook weer op haar bordje liggen en heeft al toegezegd dat zij daar serieus werk van zal maken. Ik ben er echt van overtuigd dat het terugdringen van de nachtvluchten die niet noodzakelijk zijn voor de hubfunctie van Schiphol weleens de sleutel zou kunnen zijn om het draagvlak voor Schiphol bij de bewoners weer terug te winnen.

Deze twee voorbeelden laten goed zien dat het belangrijk is dat er een regionaal platform is voor afstemming en overleg. Ja, er is veel aan te merken op de ORS, maar om goed overleg te voeren met betrokkenen is er wel iets nodig, in welke vorm dan ook, met directe of indirecte participatie van omwonenden. Daar moeten we kritisch naar kijken. Daarom pleiten wij ook voor een grondige evaluatie van de ORS: welke lessen kunnen we hieruit leren de afgelopen jaren?

Zoals u ook in uw motie aangeeft, is er veel onduidelijkheid over de rollen en verantwoordelijkheden in dit dossier. Dat was in de vorige sessie ook al duidelijk. Dit knelpunt heeft de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur al in 2013 geadresseerd in zijn advies over de governance in de regio Schiphol/MRA. Zijn advies is nog steeds actueel wat ons betreft. Rijk, focus je op je eigen verantwoordelijkheid en stel zelf de strategische doelen en randvoorwaarden vast, maar laat de ruimtelijke, economische uitwerking vervolgens over aan de regio.

Voorzitter, als laatste een voorbeeld om dit heel concreet te maken. Op mijn eerste dag als gedeputeerde – dat was in december 2016 – ben ik bijgepraat over de MER Schiphol. Mij werd verteld dat deze op korte termijn zou worden uitgebracht. Inmiddels zijn we anderhalf jaar verder en er ligt nog steeds niets. Rijk, pak die regie! Ik kan u beloven dat de provincie en de gemeenten die ruimtelijk-economische uitwerking graag op zich nemen, maar dat vraagt eerst een heldere uitwerking van de benodigde randvoorwaarden. Daarvoor ligt de bal toch echt bij u, hier in Den Haag.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan de heer Van Duijn.

De heer Van Duijn:

Dank u wel, voorzitter. Geachte commissieleden, hartelijk dank voor de uitnodiging om aan dit rondetafelgesprek deel te nemen. In 2020 loopt het huidige Aldersakkoord af. In de aanloop naar een nieuw akkoord buitelen de cijfers over aantallen vluchten, decibellen en contouren over elkaar heen. Voor onze inwoners is het niet meer te volgen. Het wantrouwen in luchthaven en overheid groeit en vele omwonenden voelen zich totaal niet serieus genomen in hun toenemende gevoel van overlast. Cijfers en berekeningen sluiten niet aan bij de dagelijkse praktijk en de beleving van omwonenden. Wij vinden dan ook dat het tijd is voor een nieuwe aanpak. Deze aanpak hebben wij samengevat in een boekje – ik heb dat ook bij me voor u – dat wij hebben genoemd «De mensen achter de cijfers». Met dit boekje willen we inwoners een stem geven, maar ook laten zien waar wij als gemeente tegen aanlopen en hoe wij ons met onze inwoners niet gehoord voelen. Wat Aalsmeer betreft is nu de kans om het beter te doen en om tot de structuur te komen die recht doet aan alle belanghebbenden. In mijn werk als wethouder spreek ik vaak mensen, en veel ook, die de gevolgen van de enorme groei van Schiphol dagelijks ervaren. Ik zie het als mijn taak om voor deze mensen op te komen, maar zit vaak met de handen in het haar omdat ik weinig invloed kan uitoefenen. De huidige governancestructuur maakt namelijk een strikte scheiding tussen lopende zaken, die in het regioforum besproken worden, en strategische advisering in het College van Advies. In dat college worden wij indirect vertegenwoordigd door de delegatie van de BRS. Wij zitten dus niet rechtstreeks aan tafel, daar waar de belangrijke strategische zaken worden besproken. Een ander punt is het vertrouwelijke kader van dit College van Advies, waardoor wij een enorme informatieachterstand hebben. Zo ligt er – het werd net al gezegd – al ruim twee jaar een MER op de plank die vrijwel af is. We weten dat de contouren gaan schuiven, maar we hebben nog altijd geen idee waar we aan toe zijn. Voor een gemeente die voor meer dan 70% in beperkingengebied ligt, zou dit toch wel handig zijn, lijkt mij. Ik krijg hier zo af en toe – ik zeg maar hoe het is – echt een punthoofd

van. De overheid vraagt mij om 40 jaar vooruit te denken in een omgevingsvisie, maar vertelt u mij maar hoe ik dit moet doen als ik niet eens weet waar ik volgend jaar aan toe ben in mijn gemeente en wat ik wel en niet mag doen.

Hoe zien wij de governancestructuur dan? De wezenlijke vraag is of de advisering over zo'n belangrijk thema als de verdere ontwikkeling van Schiphol wel thuishoort op de onderhandelingstafel van een beperkt besloten gezelschap. Wat ons betreft is het antwoord kort: nee. Veel mensen voelen zich niet gehoord terwijl de besluiten die nu genomen gaan worden, een enorme impact hebben op hun leven. Er is behoefte aan een breder maatschappelijk debat waarin alle belanghebbenden hun stem kunnen laten horen. Het begint dan met de regionale bestuurlijke partijen om samen met de luchthaven het rijksbeleid te vertalen in een gebiedsaanpak, die richting geeft bij keuzes over wonen, werken en infrastructuur. Zij kunnen dan ook hun verantwoordelijkheid daarvoor nemen. Kortom, het primaat bij het lokaal bestuur in de eerste ring. Daarnaast vragen wij het Rijk verantwoordelijkheid te nemen voor de negatieve gevolgen van zijn beleid, in ons geval een sloopzone of oude glastuinbouwgebieden waar nu geen nieuwe bestemming meer voor gevonden kunnen worden. Verder pleiten wij, naast de andere overlegstructuren, voor een laagdrempelig platform voor voorlichting, kennisoverdracht en uitwisseling van ideeën en opvattingen. Voorzitter, tot slot; ik zie u al kijken. Ik hoop u met deze aanbevelingen een goede handreiking te hebben gedaan voor een evaluatie van de ORS. Alles draait om de vraag waar de verantwoordelijkheden liggen en wie waarvoor aanspreekbaar is, het juiste gesprek met de juiste partijen en veel meer ruimte voor de direct betrokkenen om rechtstreeks aan tafel te zitten als zaken hen raken.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Ik geef graag het woord aan de heer Lodders.

De heer Lodders:

Dank u wel, voorzitter. Dank ook voor de uitnodiging. Als we kijken naar de besluitvorming over de luchtvaart, heeft die de bijzondere en ruime aandacht. In de afgelopen 25 jaar is Lelystad Airport daar onderdeel van. Het economische belang van de luchtvaart is groot. Het is logisch dat het Rijk een dominante rol heeft in die discussie. De governance van Lelystad Airport in de periode 2009 tot 2015 is helder en duidelijk. Vanuit het gebied waar de meeste overlast plaatsvindt uiteindelijk, is een brede maatschappelijke vertegenwoordiging betrokken geweest onder leiding van de heer Alders. Alle partijen hebben daar uitgebreid hun inbreng kunnen leveren. Dat heeft er uiteindelijk toe geleid dat er groot maatschappelijk en politiek draagvlak is voor Lelystad Airport in de omgeving in Flevoland. Belangrijke vraag is hoe groot het gebied moet zijn en wie je een rol geeft in dat besluitvormingsproces. Het is nu zelfs eigenlijk een beetje zo dat de standpunten van de direct omwonenden – nogmaals, het draagvlak is groot bij hen – relatief minder in beeld zijn dan de standpunten van de partijen die wat verder af wonen. Naar mijn idee kan het niet zo zijn dat – ik noem maar even twee andere plekken – bezwaarmakers uit Groningen dezelfde stem en inbreng hebben als inwoners uit Aalsmeer, die heel dicht bij Schiphol wonen. In dat kader vind ik het ook heel jammer dat de direct omwonenden van Lelystad Airport vandaag geen uitnodiging hebben gehad voor deze hoorzitting. Ik denk dat het ook goed was om hen te horen, zoals ook bij Eindhoven en Rotterdam is gebeurd. Belangrijk is natuurlijk duidelijke communicatie: communicatie over het besluitvormingsproces, binnen welke kaders besluiten genomen worden, welke beslissingen al genomen zijn en vanuit welk perspectief en consistentie vanuit de politiek.

Naast een heldere governance moet ook het achterliggende apparaat op orde zijn. Daar lopen we bij Lelystad Airport wel tegen aan. Toen het Luchthavenbesluit in 2015 was afgegeven, bleek de capaciteit bij de LVNL niet op orde om de routes verder uit te werken en het luchtruim te herindelen. Ik denk dat een groot deel van de onrust die nu plaatsvindt, ook daaruit voortkomt. Er is gewoon niet op tijd geleverd. Nederland heeft een luchthavensysteem dat bestaat uit meerdere luchthavens. Het totale plaatje moet duidelijk zijn. Dat betekent dat je ook de bredere maatschappelijke belangen moet meewegen en dat het Rijk ook de uitvoeringsorganisaties op die manier moet aansturen, inclusief de afstemming tussen de verschillende departementen. Voorzitter, tot slot. De besluitvorming over luchthavensystemen kan niet lokaal en regionaal plaatsvinden. Andere sprekers voor mij gingen daar ook al op in. Het Rijk heeft een dominante rol, ook in relatie tot de dossiers zoals ruimtelijke ordening en andere rijksopgaven. Het moet echt gaan over nationale belangen. Belangrijk is wel dat lokale en regionale belangen meegewogen worden en actief betrokken worden, met inachtneming van de opmerking over het gebied waar het over zou moeten gaan, zoals ik eerder al aangaf. Wanneer ben je wel direct belanghebbende en wanneer ben je minder direct belanghebbende? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank. Dan gaan we nu naar de heer Cziesso.

De heer Cziesso:

Dank u, voorzitter. Ik zal onze position paper niet voorlezen, maar zal kort reageren op mijn voorganger en zal even mijn eigen ervaringen met vliegveld Lelystad hier naar voren brengen.

Als wethouder van de gemeente Apeldoorn – daarbij denk ik altijd: ik vertegenwoordig 162.000 mensen – heb ik niet de luxe ervaren om ooit gehoord te worden. Nu liggen wij op redelijke afstand van vliegveld Lelystad, maar aangezien de vliegtuigen bij ons op een hoogte van 1.800 meter overkomen en wij een vliegveld hebben dat er behoorlijk wat last van heeft – dat kan namelijk sluiten als het doorgaat – had ik eigenlijk wel verwacht dat ik op een eerder tijdstip gehoord zou worden. Wellicht waren we het niet direct eens geweest met de Alderstafel, want belangen kunnen verschillen. Maar u moet mij vergeven dat ik altijd de naïviteit had dat ik dacht dat je als overheden samenwerkte. Zonder er direct van uit te gaan dat je allemaal hetzelfde belang hebt en je het direct eens bent, is een dialoog, zelfs een discussie, natuurlijk wel prettig. Daarbij gaat het ook om informatieverstrekking, die tijdig, transparant, betrouwbaar, volledig is. Die naïviteit dat dit zou plaatsvinden ben ik ongeveer een jaar geleden kwijtgeraakt.

21 juli – ik kan de datum zo noemen – heeft de Alderstafel een besluit genomen. 23 juli hebben wij kennisgenomen van dat besluit, niet via uitingen van de Alderstafel en gelukkig ook niet via de krant, maar door een telefoontje van de directeur van vliegveld Teuge. Dat had anders gekund. Het was ook de eerste keer dat wij kennisnamen van de vlieg-routes en van de overlast die dit wellicht voor Apeldoorn – 162.000 inwoners alleen al in Apeldoorn; dan ga ik nog voorbij aan allerlei gemeentes eromheen – tot gevolg zou hebben. Ik zal het woord niet gauw in de mond nemen, maar de eerste contacten met de Alderstafel zou je als kwaadwillend en arrogant kunnen beschouwen, want alle ideeën waren in beton gegoten. Ze waren allemaal goed. Wij hadden nergens verstand van. Overigens werd dat later ook wat genuanceerder bekeken, want er waren genoeg opmerkingen over de uitkomsten die nader onderzoek vereisten. Sterker nog, er is zelfs besloten om de opening van vliegveld Lelystad een jaar uit te stellen om het een en ander nog eens goed door te nemen.

Een herindeling van het luchtruim werd ons voorgespiegeld als onmogelijk op korte termijn. Ik heb weinig verstand van luchtvaartzaken, dus ik neem dat aan. Zo veel vertrouwen heb ik nog wel in andere overheden. Wat me dan weer tegen de borst stuit, is dat we geen kei- en keiharde garantie kunnen krijgen dat na de herindeling van het luchtruim de vliegtuigen inderdaad wat hoger dan 1.800 meter boven Apeldoorn vliegen. Sterker nog, ons wordt voorgespiegeld dat het gaat om 10.000 vliegbewegingen. Dat geloof ik graag en ik ben ook bereid om dat te geloven, maar ik heb geen enkele garantie dat erop gehandhaafd wordt en dat dit cijfer het maximum is. U zult...

De voorzitter:

Daarmee komt u bijna aan het slot van uw inbreng.

De heer Cziesso:

Nog één opmerking. U zult begrijpen dat je als politicus enig begrip daarvoor hebt. Onze inwoners hebben dat niet. Ik denk dat hier op deze manier het ergste gebeurt wat er kan gebeuren, namelijk dat onze inwoners het vertrouwen in de politiek kwijtraken. Ze zijn niet genuanceerd genoeg om een verschil te maken tussen landelijke, provinciale en gemeentelijke politiek. Dat raakt mij diep en vind ik heel erg.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Ik ga direct door naar de collega's. We hebben ongeveer een halfuur voor de vragen en de beantwoording. Dus iedereen mag twee vragen stellen en moet duidelijk aangeven aan wie ze worden gesteld.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. We spreken hier met de gouvernementele afvaardiging, de overheden. Dat is een voorrecht volgens mij, want je bent democratisch gekozen en je bent er op provinciaal of gemeentelijk niveau voor alle inwoners om integrale afwegingen te maken voor wonen, werken en vrijetijdsbesteding. De vraag aan de personen hier is: welke instrumenten mist u om die integrale afweging voor uw inwoners te kunnen maken? Welke wettelijke basis mist u vandaag de dag om daar als gekozen volksvertegenwoordiger voor uw provincie of gemeente invulling aan te kunnen geven?

De voorzitter:

Aan wie stelt u die vraag?

De heer Amhaouch (CDA):

Ik stel ze aan alle vier in één vraag.

De voorzitter:

Haha, smokkelende Kamerleden. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Wederom het piekeren over welke vraag aan wie. Ik heb een vraag voor de heer Van Duijn. Bij verschillende luchtvaartdossiers speelt het issue van gedogen, een rechtvacuüm waarin het moeilijk is om te handhaven of waarin niet gehandhaafd wordt. Handhaven is een cruciale taak van de overheid. Hoe vertegenwoordigt u op lokaal niveau de belangen van uw inwoners als er op rijksniveau niet gehandhaafd kan worden op regelgeving?

Mijn tweede vraag is voor de heer Ladders. Hij schetst wie de belanghebbenden rond het dossier Lelystad zijn. Wat is er in uw beleving zo misgegaan dat zowel provincies als gemeenten in Friesland tot en met Noord-Holland zich zo buitenspel gezet voelen?

De voorzitter:

Hartelijk dank. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de gasten voor hun inleiding. Mijn eerste vraag is voor de heer Van Duijn, wethouder te Aalsmeer. Door het nieuwe preferent baangebruik waren er afspraken gemaakt, maar doordat twee banen de groei niet aankunnen, wordt de Aalsmeerbaan meer gebruikt en hebben Aalsmeer en Uithoorn enorm veel overlast gekregen van stijgende en landende vliegtuigen. Dat was niet de afspraak. We hebben kort gesproken over handhaving en toezicht, en dat alle instrumenten ontbreken om te handhaven. Dus welke gevolgen ondervindt u, als wethouder in Aalsmeer, van de groei op de Aalsmeerbaan, die niet was afgesproken? Wat hoort u in Aalsmeer, van de bewoners, over de overlast? Daar ben ik heel benieuwd naar.

Mijn tweede vraag is voor de heer Cziesso, wethouder in Apeldoorn. U noemde het zelf al: vliegveld Teuge ondervindt enorme gevolgen van de aanvliegeroutes zoals die er nu zijn. Door het verdwijnen van vliegveld Teuge gaat er werkgelegenheid verloren op het vliegveld en rondom het vliegveld en kunnen mensen er ook geen gebruik meer van maken. Wat doet dat met u als wethouder? Kunt u daarop reageren alstublieft.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Dank u wel. Mijn eerste vraag is voor de heer Tekin, die ook de heer Kock vertegenwoordigt. Hij schetst vrij duidelijk het beeld dat er veranderingen nodig zijn en dat het regionale overlegplatform wel heel belangrijk is. Maar hij doet een voorstel aan de Haagse politiek waar je niet omheen zou moeten kunnen: in plaats van dat overlegplatform moet je twee lagen hebben, waarbij de uitwerking van het ruimtelijk-economisch beleid bij dat overlegplatform zou moeten liggen. Kunt u nog iets verder schetsen hoe dat eruit zou moeten zien? Want ik ben er erg benieuwd naar wat u vindt dat er dan moet veranderen aan de huidige taaktoebedeling van de ORS.

Mijn tweede vraag is gericht aan de heer Cziesso. U geeft zelf aan dat u geen expert bent op het gebied van de herziening van het luchtruim. U zegt ook een aantal dingen over Lelystad Airport en over 10.000 vliegbevingen. Mijn vraag is waar u het precies op baseert dat u geen garanties kunt krijgen. Want alle stukken teruglezend zijn er duidelijke afspraken die vastgelegd kunnen worden in een Luchthavenbesluit, dus dan vraag ik me af welke garanties u nog meer zoekt.

De voorzitter:

De heer Van Raan.

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

Dank u wel, voorzitter. Twee vragen deze keer. De eerste is voor de heer Tekin. Dank voor uw inleiding overigens. U schetst een regionaal overlegplatform. Hoe sluit dat aan bij wat er gezegd werd over de gedachte van een ORS-plus, waarin, laten we zeggen, de hele luchtvaart in Nederland zou moeten worden besproken? Hoe gaat u die governance inregelen?

Mijn andere vraag is voor de heer Ladders. In Flevoland ligt al een heel groot vliegveld, de Oostvaardersplassen. Dat is u bekend, een groot vogelreservaat. Daar kan dus helemaal geen vliegveld meer bij. Dat maakt ruzie met elkaar. Er is een VVD/SGP-motie aangenomen, u uiteraard bekend, om de Oostvaardersplassen wat recreatiever te maken, grote grazers anders te beheren. Dat is natuurlijk uw taak. De commissie

daarover wordt voorgezeten door de heer Van Geel, die ook lid is van de raad van toezicht van de LVNL, de luchtverkeersleiders. Daar lijkt weer zo'n schijn van belangenverstrengeling op te kunnen treden. Hoe raakt dat de governance? Kunt u daarop reflecteren?
Dank u wel.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik dank de gasten voor hun bijdrage. Ik wil even weten of ik het goed begrepen heb, en daarom heb ik een vraag aan de heer Tekin. U heeft het over een soort regionaal platform 2.0 als een opvolger van de huidige ORS. Een aantal eerdere sprekers zei dat het toch iets anders moet gaan dan het nu gaat. Bij wie ligt het primaat dan volgens u? U zei ook: we zouden wel af willen van nachtvluchten om draagvlak te creëren. Zegt u daarmee eigenlijk: ik wil dat als een soort wisselgeld gebruiken richting bewoners om op de drukke momenten overdag meer slots toe te staan? Want ik ben benieuwd wat ze daar dan van vinden.

De heer Van Duijn zegt dat hij er voor alle belanghebbenden is. U bent werkzaam in Aalsmeer, de qua geluidshinder meest getroffen plek van Nederland. U zegt: het primaat moet bij het lokaal bestuur liggen. Wat bedoelt u daar nou precies mee? Want Schiphol NV is toch ook echt een nationale aangelegenheid. Dat u voor transparantie en openbaarheid bent, en dat u goed gehoord wilt worden, begrijp ik, maar het primaat leggen bij het lokaal bestuur lijkt mij voor een nationale luchthaven niet zo wenselijk. In het verlegde daarvan: u pleit voor omgevingsmanagement. Dat vind ik razend interessant, want dan kun je iedereen aan tafel hebben. Kunt u nog eens toelichten hoe we dat vorm moeten gaan geven?

De voorzitter:

Hartelijk dank. We hebben in totaal twintig minuten voor alle antwoorden. Dus pak «m beet vijf minuten per gast. Ik geef graag het woord aan de heer Tekin.

De heer Tekin:

Ik begin met de heer Amhaouch, die mij heeft gevraagd: hoe maakt u nu die integrale afweging? De hele ORS is verankerd in de Luchtvaartwet. Het formele antwoord is dus: daar kunnen we die integrale afweging maken. Ik heb dus ook een achterban. Naast gedeputeerde voor Schiphol ben ik ook gedeputeerde voor milieu. Ik kan dus met mijzelf de afweging maken welke belangen daar thuishoren. Er is ook een achterban, de provinciale staten. En zo zit ik ook met mijn collega's aan tafel. De heer Van Duijn heeft ook een achterban. Maar dat is de formele kant. De informele kant is dat we moeten constateren dat het helaas niet werkt, dat we niet vooruit kunnen komen, dat dat tot onderlinge irritatie leidt. Ik gaf zelf het voorbeeld van het anderhalf jaar wachten op die MER. Dat leidt ook bij u tot irritatie.

Maar wat nog belangrijker is: het vertrouwen van de burger in de overheid is tanende; dat is echt tot een dieptepunt gedaald. Dus wat mij betreft gaat het om het terugwinnen van dat vertrouwen, waarbij wij ook zeggen dat de stem van de omwonenden zeker gehoord moet worden. Maar de vraag is in welke vorm je dat doet. Dat was een vraag van de heer Paternotte. Ik denk dat het primaat bij de lokale overheden en de provincies moet liggen, om die stem te kunnen laten horen. Hoe we daar verder invulling aan gaan geven, dat zijn we op dit moment aan het bespreken. In de vorige ronde, met de bewonersorganisaties, hoorden we dat ook zij nog niet het antwoord daarop hebben. Dus iedereen denkt er nu ook over na hoe we dat vorm kunnen gaan geven. Als BRS hebben wij al gezegd, ook richting de Minister, dat er een onafhankelijk advies moet

komen over de evaluatie van de ORS. Daar zullen wij als BRS onze bijdrage aan leveren. Maar het haakje hebben we gevonden, ook in het rapport over de systeemverantwoordelijkheid van de rijksoverheid. Want dit is natuurlijk wel ook uw verantwoordelijkheid. En u moet heldere voorwaarden voor ons scheppen, het proces uitlijnen, waarbinnen wij – en daar zijn wij medeverantwoordelijk voor – dat vertrouwen van die burger kunnen terugwinnen. Want daar ligt volgens mij de kern van het probleem. Daar kunt u ons ook voor benutten, om het in die woorden te zeggen.

Volgens mij heb ik daarmee alle vragen, behalve die over de nachtvluchten, beantwoord. De kwestie van de nachtvluchten gaat ook over vertrouwen. Ik vind dat we nu ook aan bewoners moeten laten zien dat er een overheid is die zegt: die slaapverstoring is verschrikkelijk. Waarom zou op andere luchthavens hier in de buurt het nachtregime er heel anders uitzien dan op Schiphol, waar het al zo druk is? En ja, dat zou van invloed kunnen zijn op de vluchten overdag. In de berekeningen wordt de nacht anders meegeteld dan overdag. Dat zou kunnen, maar wij hebben de Minister opgeroepen om daar gedegen onderzoek naar te doen. Want wij vinden dat de verantwoordelijkheid bij haar hoort. Dan kunnen we met elkaar bekijken wat daar uitkomt, om daar verdere stappen in te zetten. Ik ben nog de vraag van de heer Van Raan vergeten over de landelijke invulling van de Luchtvaartnota. In het rapport van de raad zie je toch ook wel dat de MRA een bijzondere positie heeft binnen Nederland. Dat is gewoon zo; dat is gewoon een feit. Volgens mij vindt iedereen dat ook. Ik vind dan ook dat je over de MRA bijzondere afspraken kunt maken met elkaar, niet alleen vanwege de bestuurlijke drukte maar ook vanwege de drukte aan de landkant en de drukte aan de luchtkant. Wat ik wel vind, is dat je de evaluatie van de ORS best zou mogen gebruiken als Minister om te bekijken hoe je de Luchtvaartnota nou met elkaar gaat invullen. Die suggestie heb ik ook aan de Minister gedaan. Die evaluatie zou je daar dus best voor kunnen gebruiken, maar ik vind wel dat de MRA een bijzondere positie heeft.

De voorzitter:

Hartelijk dank. De heer Van Raan heeft een vervolgvraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Korte vervolgvraag. Ik ben het helemaal eens met de heer Tekin. Ik dacht ook dat hij mijn vraag al had beantwoord in de zin dat Den Haag de regie moet hebben en dat hij zegt: geef ons duidelijke handvatten. Daarmee onderschrijft u ook letterlijk de conclusies uit het OVV-rapport. Klopt die aanname van mij?

De heer Tekin:

In mijn beleving ging het OVV-rapport met name over de deskundigheid met betrekking tot veiligheid bij het ministerie, met een klein doorkijkje, maar wat ze eigenlijk zeggen is: Rijk, neem nou je verantwoordelijkheid. Ja, dus dat klopt.

De voorzitter:

Helder. Daarmee zijn alle vragen door de heer Tekin beantwoord. Dan geef ik het woord aan de heer Van Duijn.

De heer Van Duijn:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met de vraag van de heer Amhaouch. Welke instrumenten missen wij om een integrale afweging voor de inwoners te kunnen maken? Wij hebben het in onze position paper eigenlijk een beetje in drieën geknipt. Het begint wat ons betreft met een breed maatschappelijk debat. Ik weet niet hoe het komt, maar ik spreek heel veel inwoners die zich niet gehoord voelen, die niet weten waar ze

terecht moeten en die toch heel veel willen zeggen. Wij hebben zelf vorig jaar allerlei rondetafelgesprekken georganiseerd met hele grote groepen inwoners. Ik ben voor al die zaaltjes gaan staan en die hebben allemaal hun verhaal gedaan. Dat hebben we weergegeven in het boekje, dat ik net uit mijn tas heb gehaald. Die oproep doen we ook aan het Rijk: zorg voor een breed maatschappelijk debat, waarbij je mensen nog meer dan nu ook de gelegenheid kunt geven om hun stem te laten horen. Daarnaast – en daarmee kom ik een beetje op de vraag die de heer Dijkstra stelde – kun je die landelijke agenda, die nationale agenda vertalen in een gebiedsagenda. Daarvoor ligt het primaat bij het lokale bestuur in de eerste ring en de luchthaven. Een belangrijk instrument, dat ik nu heel erg mis, is dat ik op dit moment bijna niet over mijn eigen ruimtelijke ordening kan gaan, omdat ik niet weet waar ik aan toe ben. En dat wil ik. Dat is gewoon een heel belangrijk instrument. Op deze manier kan ik een gemeente eigenlijk niet op een goede manier besturen. Een ander belangrijk punt is het volgende. Op dit moment worden er allerlei kennissessies georganiseerd vanuit de ORS. Maar ik zou dat graag veel breder willen trekken en daar een soort kennisplatform van willen maken waar inwoners met hun vragen over gezondheid, ultrafijnstof en verstoring van hun nachtrust terecht kunnen. Dat soort zaken houdt mensen bezig en daar willen zij graag antwoorden op en over meepraten. Dat zou je in zo'n kennisplatform kunnen doen.

De voorzitter:

Ik zie dat dit leidt tot een vervolgvraag van de heer Paternotte. Al had hij niet in eerste instantie een vraag aan u gesteld, toch wil ik hem die ruimte geven.

De heer Paternotte (D66):

Heel veel dank daarvoor, voorzitter. Ik begrijp dat u zegt: ik spreek vanuit de mensen. Ik ben laatst ook bij een van uw bewoners geweest, waarbij het huis van de buurman gesloopt is, omdat dat te dicht bij de baan stond. Dan woon je dus naast een braakliggend terrein. Ik hoorde u in de laatste zin iets zeggen over dat kennisplatform. Wat u zegt zal waarschijnlijk ook spelen voor een paar buurgemeenten, zoals Uithoorn. Hoe ziet u het precies voor zich dat een relatief kleine gemeente als Aalsmeer kan meepraten over die strategische keuzes? Hoe zouden we dat moeten inrichten?

De heer Van Duijn:

We zijn inderdaad een redelijk kleine gemeente, maar wel een gemeente waar drie van de vijf grote banen over het grondgebied gaan. Meer dan 70% van ons grondgebied ligt in de Schipholbepelingszone. Eigenlijk komen wij nooit in de positie om daarover mee te praten. Dat is waar ik op doel. Er gebeurt heel veel. Vrijwel elke beslissing over Schiphol heeft directe invloed op ons als gemeente. Daarom willen wij ook aan de tafel zitten waar daarover gesproken wordt en willen wij daar ook op kunnen anticiperen. Op dit moment kan dat totaal niet.

De voorzitter:

Zou u verder willen gaan met de beantwoording?

De heer Van Duijn:

Ja. Mevrouw Kröger heeft een vraag gesteld over het gedogen en de moeilijkheid om te handhaven. U vroeg wat het op lokaal niveau doet als er niet gehandhaafd kan worden. U heeft het misschien in de krant kunnen lezen: enkele inwoners van Aalsmeer zijn hiervoor zelfs naar de rechter gestapt. Dit leeft enorm. Dit is precies het probleem dat de discussie over Schiphol zo moeilijk maakt: er gebeurt van alles, het is moeilijk te handhaven. Daarover debatteert u in deze Kamer. Dat maakt

dat mensen wantrouwig worden en mensen niet meer weten waar het over gaat.

Datzelfde geldt voor de MER. Dat is net ook al aangegeven in het eerste blok. Als je telkens een MER moet overdoen en de procedure verloopt zoals zij nu verloopt, dan scheidt dat heel weinig vertrouwen. Daar komt nog bij dat mensen het gevoel hebben dat de cijfers en de berekeningen die daaruit voortkomen, niet aansluiten bij de werkelijkheid die zij ervaren. Dat is gelijk een mooi bruggetje naar de vraag van de heer Laçin over het preferent baangebruik. Toen dat werd ingevoerd, dacht iedereen in Aalsmeer: dat is mooi, want de Aalsmeerbaan is een secundaire baan en de Zwanenburgbaan, die zuidelijk over Aalsmeer gaat, is ook een secundaire baan, dus dat is goed voor ons. In de praktijk blijkt dat het niet zo is, en dat er nu juist veel meer gevlogen wordt op de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan. U zegt: dat was niet de afspraak. Het was volgens mij wel de afspraak, en het gebeurt ook volgens de afspraak, maar het is niet uit te leggen. In het preferent vliegen zoals dat nu is vormgegeven, zitten gewoon weeffouten. Dat moet volgens mij anders. Dat ligt volgens mij ook hier, bij u, in de Kamer.

Ik zal daar even wat cijfers bij noemen: sinds 2001 is Schiphol met 23% gegroeid en de Aalsmeerbaan met 90%. In november waren er op één dag 500 starts, alleen van de Aalsmeerbaan. Afgelopen gebruiksjaar hebben we zo'n 100.000 vluchten op de Aalsmeerbaan gehad. En daarin neem ik de Kaagbaan, die met een bocht over Aalsmeer gaat, en de Zwanenburgbaan nog niet eens mee. Dus dat zijn de gevolgen die we daarvan ondervinden.

De vraag van de heer Dijkstra over het primaat bij het lokaal bestuur heb ik net al beantwoord. U vroeg daarbij hoe ik het omgevingsmanagement vorm wil geven. Dat kan dus ook op die manier. Daarmee geef je de luchthaven, als je die daarover mee laat praten, ook de ruimte om daarop in te gaan. We hebben in dit boekje aan inwoners gevraagd wat de situatie voor hen beter zou maken. De mensen hebben heel concrete punten aangegeven, waar de luchthaven ook een heel belangrijke rol in kan spelen. Als we de luchthaven de ruimte geven om daarmee om te gaan, samen met het lokale bestuur in de eerste ring, kun je daar volgens mij een goed omgevingsmanagement op toepassen.

De voorzitter:

Een heel korte vervolgvraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

U bent al een tijd actief in Aalsmeer als wethouder. Kon u niet uw ei kwijt in die overlegorganen die we nu als bestuurders hebben? Of kon dat onvoldoende?

De heer Van Duijn:

Onvoldoende. Dat heeft met een heleboel zaken te maken. Ik gaf net al aan dat wij ook niet rechtstreeks in het College van Advies zitten. Daar zit een bepaalde vertrouwelijkheid op. Dat kan soms goed zijn, maar soms maakt dat mijn werk heel lastig. In de BRS zit je met een heel aantal gemeenten met een heleboel tegengestelde belangen. Daarin kunnen de dilemma's, die soms heel specifiek voor onze gemeente spelen – er is bijvoorbeeld geen andere gemeente met een sloopzone – niet altijd op een goede manier aan bod komen.

De voorzitter:

Helder. Ik snap dat u hierop wilt reageren, maar alleen als u het heel kort doet.

De heer Tekin:

De crux van het hele verhaal is als volgt. Of je nou wel of niet bij het CvA aan tafel zit: het gaat om vertrouwen. Het gaat dus niet om de tafel. Als de heer Van Duijn aan de CvA-tafel had gezeten, had hij nog steeds hetzelfde verhaal gehouden.

De voorzitter:

Dank u wel, en daar wil de heer Van Duijn weer op reageren. Het is een gesprek, maar ik wil ook nog graag ruimte houden voor de heer Lodders en de heer Cziesso.

De heer Van Duijn:

Ik wilde alleen maar zeggen: als ik daar aan tafel had gezeten, dan was de gemeente Uithoorn met dit punt gekomen. Dat is volgens mij het hele probleem. Het gaat mij er niet om dat Aalsmeer daar per se aan tafel had moeten zitten. Het gaat mij wel om de structuur zoals die nu is opgezet. Daarbij loop je dus tegen deze problemen aan en die wil ik aan u meegeven.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Lodders.

De heer Lodders:

Dank u wel, voorzitter. De eerste vraag van de heer Amhaouch was welke instrumenten ik mis om een afweging te kunnen maken. Het is belangrijk dat er duidelijke kaders zijn waarbinnen de besluitvorming gaat plaatsvinden. Dat zijn de kaders op rijksniveau, op regionaal niveau en op lokaal niveau. Die moet je goed met elkaar afstemmen. Het tweede punt is dat duidelijk moet zijn welke rolverdeling er in de besluitvorming is. Dat is nu soms ook wat diffuus. Lokale en regionale partijen denken heel veel invloed te kunnen hebben, maar uiteindelijk wordt het besluit in Den Haag genomen. Volgens mij moet je ook heel duidelijk aangeven wie op welk moment in de besluitvorming waarvoor verantwoordelijk is. Het derde punt dat ik daarin zou willen meenemen, is de communicatie. Dat gaat over de informatieverstrekking, zoals mijn buurman net aangaf. Dat is tijdens het hele proces van belang, maar informatie moet ook betrouwbaar zijn. In het Lelystaddossier moeten we vaststellen dat dat vertrouwen op zijn minst geschaad is, gelet op de MER die overgedaan moest worden. Daar komt vandaag het een en ander over naar buiten, dus uiteindelijk komt dat wel goed. Maar nogmaals, de informatie moet betrouwbaar zijn.

Mevrouw Kröger heeft gevraagd wat er is misgegaan buiten de provincie Flevoland. In mijn eerste termijn gaf ik aan dat het in Flevoland allemaal goed was gegaan. In de eerste plaats zou ik willen melden dat ook de provincies Gelderland en Overijssel, weliswaar met getrapte vertegenwoordiging, aan de Alderstafel zaten. Dus die zijn bij het besluitvormingsproces aan de Alderstafel aanwezig geweest. In dat opzicht verbaast me soms ook wel de reactie vanuit met name de provinciebesturen dat men te laat geïnformeerd is. De besluitvorming heeft in aanwezigheid van beide provincies plaatsgevonden.

Wel denk ik dat de gemeenten in de betreffende provincies eerder meegenomen hadden moeten worden in dat proces; dat heeft weer alles met communicatie te maken. Dus ik vind wel dat de communicatie vanuit het ministerie verbeterd moet worden. Daar zien we de laatste maanden wel verbetering in optreden: het ministerie communiceert meer en opener. Maar dat had naar mijn idee in een veel eerder stadium moeten.

Daarnaast noemde ik al in mijn eerste bijdrage het te laat leveren door bijvoorbeeld de luchtverkeersleiding. Vanaf 2008 was bekend dat het luchtruim opnieuw ingedeeld zou moeten worden. Als er toen mee gestart was, was dat nu klaar geweest en hadden we in Overijssel en Gelderland

op een andere manier kunnen vliegen dan tot 2023 het geval is. Dat dat niet gebeurd is, heeft als nadeel dat de luchthaven niet zo snel kan groeien als aanvankelijk gedacht. Want tot 2023 zijn we daardoor beperkt tot 10.000 vliegtuigbewegingen.

De heer Van Raan refereert aan de motie van de VVD en de SGP over het toekomstige beheerregime van de Oostvaardersplassen. Daar bent u ongetwijfeld van op de hoogte. Daartoe is de commissie-Van Geel ingesteld. De heer Van Geel is samen met een aantal andere mensen verzocht om daarover een advies uit te brengen. Dat gaat volgende week gebeuren. Daarbij gaat het met name over de vraag hoe we in de toekomst, binnen de huidige natuurwetgeving, moeten omgaan met de grote grazers. Bij de totstandkoming van het Luchthavenbesluit is er in de MER en alle procedures die daarbij aan de orde geweest zijn, steeds rekening gehouden met het huidige beheer van de Oostvaardersplassen. Ik ga ervan uit dat dat beheer op het gebied van de grote grazers naar de toekomst toe wat gaat veranderen, maar dat er geen verandering zal plaatsvinden met betrekking tot de vogels. Want dat heeft weer te maken met de Natura-wetgeving, waar we aan gehouden zijn. In het kader van de heer Van Geel zie ik dus geen belangenverstremming.
Dank u wel.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank. Dan gaan we naar de heer Cziesso voor zijn inbreng. Meneer Van Raan, excuseer, maar ik moet echt op de tijd letten. Mogelijk dat u straks in de pauze nog een moment vindt om de aanvullende vragen te stellen.

Meneer Cziesso, ik geef u graag het woord.

De heer Cziesso:

Ik begin met de vraag van de heer Amhaouch: welke instrumenten mis je? In de allereerste plaats mis ik informatie: tijdig, betrouwbaar en volledig. Daarnaast zou het prettig zijn als we op basis van gelijkwaardigheid transparant met z'n allen zouden kunnen overleggen. Dat proces zou ook vastgelegd moeten worden, zodat navolgbaar is welke beslissingen in wiens aanwezigheid aan de orde kwamen.

De heer Laçin vroeg: wat betekent dit nou voor Teuge? Teuge is een klein vliegveld met particuliere luchtvaart en wat zakenvliegtuigen. Niks bijzonders, zou je zeggen, ware het niet dat het Nationaal Paracentrum daar gevestigd is. Dat is niet zomaar iets, want het is het op één na grootste paracentrum in Europa. Je kunt van mening verschillen over de vraag of parachutespringen een leuke sport is en of je dat zou moeten doen. Feit is wel dat honderden mensen er gebruik van maken, dat het internationale bekendheid heeft en dat het echt een businessmodel is. Ook is het niet zomaar te verplaatsen. Dat is een probleem. Het rare is dat u als Tweede Kamer in het verleden nog een keer uitgesproken hebt dat dit paracentrum ondersteuning verdient en dat we het moeten uitbouwen. Ik kan u verzekeren dat het sluiten van het vliegveld daar niet aan bijdraagt. Daarnaast is Teuge naast een vliegveld natuurlijk ook nog een toeristische trekpleister. Er wordt geïnvesteerd in duurzame luchtvaart, in elektrisch vliegen, en er zijn experimenten met brandstoffen; én het biedt honderden mensen werkgelegenheid. Daar hebben wij als gemeenten in de omgeving ook mee te maken.

Tot slot kom ik bij de vraag van de heer Paternotte. Eigenlijk stijgt het schaamrood mij naar de oren. Want wat ik nu feitelijk zeg, is dat ik u niet meer vertrouw. Niet u persoonlijk, maar de overheid, Den Haag. Ja, u hebt die toezeggingen gedaan, en ik vind het heel erg dat ik daar niet op kan vertrouwen en ik garanties moet eisen om inderdaad te kunnen handhaven. Noch de herindeling noch de 10.000 vliegbewegingen die ons beloofd werden – normaliter zou ik u als overheid op uw woord geloven – zijn afdwingbaar. Het is heel erg dat ik dat nu moet zeggen.

Ik wil daar nog één ding aan toevoegen: ik praat nu over de periode van juli vorig jaar tot heden. In de laatste maanden heeft de huidige Minister de moeite genomen om contact op te nemen met de bestuurders in de regio. Dat is een aantal keren gebeurd. Het ministerie is bij ons geweest om informatie te verlenen. Dat schept vertrouwen. Nog niet in het tempo waarmee het vertrouwen afgebroken is, maar ik wil dit toch als bijzonder positief punt meegeven. Ik dank de Minister en het ministerie voor deze stap en complimenteer hen daarmee.

De voorzitter:

En toch roept dat nog een vervolgvraag op van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Ik ben het met u eens dat er nogal wat vertrouwen hersteld moet worden. De heer Akkerman zei terecht dat je afspraken die gemaakt worden, wettelijk moet verankeren. Als ze eenmaal wettelijk verankerd zijn, dan kunnen mensen er wel op vertrouwen. U noemde die 10.000 vliegbewegingen. De Minister heeft gezegd dat ze die gaat vastleggen in het Luchthavenbesluit. Als ze dan zijn vastgelegd...

De heer Cziesso:

Zijn ze al vastgelegd?

De heer Paternotte (D66):

Nee, er is nog helemaal geen Luchthavenbesluit. Maar als u ziet dat iets is vastgelegd, dan kunt u er toch op vertrouwen?

De heer Cziesso:

Jazeker. Als iets is vastgelegd, vertrouw ik er inderdaad ook op.

De voorzitter:

Helder. Daarmee komen we aan het eind van dit tweede blok. We gaan om 12.15 uur verder met het derde blok.

De vergadering wordt van 12.03 uur tot 12.15 uur geschorst.

Blok 3: luchtvaartinstituties

Gesprek met:

- de heer M. van Dorst, CEO/bestuursvoorzitter LVNL
- de heer J. Nijhuis, president-directeur Schiphol Group
- de heer R. de Groot, COO KLM
- mevrouw M. Eijkman, divisiedirecteur NLR
- de heer A. Steur, Commandant Luchtstrijdkrachten
- de heer W. Vet, directeur easyJet
- de heer J. Meijs, algemeen directeur Eindhoven Airport

De voorzitter:

Ik heropen het rondetafelgesprek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Een aantal collega's zal nog snel aanschuiven. Als Kamerlid krijg je vaak allerlei telefoontjes tussendoor, dus ik excuseer ze heel eventjes. Ik heet in ieder geval al onze gasten van harte welkom. We hebben een goed bezette tafel bij dit derde blok. De heer Van Dorst, bestuursvoorzitter van LVNL, de heer Nijhuis, president-directeur van Schiphol Group, de heer De Groot van de KLM, mevrouw Eijkman, divisieleider Airspace Operations van de NLR, de heer Steur, Commandant Luchtstrijdkrachten, de heer Vet van easyJet en de heer Meijs, algemeen directeur Eindhoven Airport. Ik heet iedereen van harte welkom. U hebt allemaal drie minuten spreektijd gekregen. Gezien de heel volle tafel en gelet op hoe het vanmorgen is gegaan, verzoek ik u om u

aan de drie minuten te houden. Anders hoort u mij daar natuurlijk iets van zeggen.

Allereerst is het woord aan de heer Van Dorst.

De heer Van Dorst:

Dank u wel, voorzitter. Ik kijk met trots terug op wat er de afgelopen tien jaar bereikt is na het eerste Aldersakkoord van 2008. Tien jaar na dato zijn de afspraken nog steeds van kracht en is er samen veel bereikt. We beperken de impact van de luchtvaart op de omgeving zo veel mogelijk. Daarbij is veiligheid heel belangrijk; dat is de randvoorwaarde. We vliegen volgens afspraak, we vliegen op basis van geluidspreferentieel baangebruik en we hebben bijvoorbeeld onze stille nachtprocedures uitgebreid. Maar we zien ook sommige ambities, bijvoorbeeld meer glijvluchten overdag, botsen met de afspraken die we met elkaar gemaakt hebben over de inzet van start- en landingsbanen. De omgeving kijkt kritischer mee dan ooit. Ik realiseer me dat Schiphol zich juist heeft kunnen ontwikkelen doordat er ruimte was voor dialoog met de omgeving. Het platform waarin overheid, bestuurders, sector en bewoners samen op zoek gaan naar oplossingen, is uniek, zoals de heer Van Ojik vanmorgen ook benoemde, en heeft ons veel gebracht. Nu Schiphol tegen de 500.000 bewegingen aanloopt, is het logisch dat discussies soms op scherp komen te staan, maar we hebben elkaar aan overlegtafels altijd weer gevonden. Met Lelystad Airport zien we dat het maatschappelijk debat is uitgebreid naar nieuwe regio's. Als LVNL zijn we hierover veel in gesprek geweest met de bewoners in Oost-Nederland. We hebben geluisterd naar signalen van bewoners en bestuurders. Op basis daarvan hebben we meerdere routeaanpassingen gedaan.

We leren hiervan en zien hierbij voor onszelf ook in de toekomst een proactieve rol weggelegd. LVNL wil samen luchtvaart mogelijk maken. U mag van ons verwachten dat wij samenwerken en openstaan voor signalen in de omgeving en de samenleving, en dat wij binnen onze verantwoordelijkheid, namelijk het veilig en ordentelijk leiden van vliegverkeer, tot optimale resultaten voor luchtvaart, economie en omgeving komen. Verbreding van het maatschappelijke debat is noodzakelijk om draagvlak te verkrijgen en te behouden. Laten we dit moment dan ook met elkaar gebruiken om iets neer te zetten waarin onze huidige participatiemaatschappij zich herkent. En laten we ervoor zorgen dat een brede afspiegeling van de samenleving, op basis van juiste verwachtingen en in een vroeg stadium, kan meepraten en zich gehoord voelt. Dat kan alleen succesvol zijn als van tevoren robuuste doelen en kaders worden gesteld. Dat zijn doelen en kaders die passen bij de verantwoordelijkheden van partijen aan tafel, en die uiteraard duurzame oplossingen stimuleren.

Wat hiervoor in mijn optiek nodig is, zijn een heldere visie op luchtvaart in relatie tot het bredere mobiliteitsvraagstuk, een duidelijke rolverdeling, afspraken op basis van feiten, en een proactief stakeholdersmanagement onder strakke regie van de overheid. Ik ben ervan overtuigd dat we op die manier samen tot nieuwe oplossingen kunnen komen en dat we de mobiliteit in het algemeen en de luchtvaart in het bijzonder op een hoger niveau kunnen tillen. Dat we dat kunnen, hebben we in de afgelopen periode laten zien. En dat het nog beter kan, zullen we in de komende periode laten zien.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Het compliment van de dag gaat alvast naar u. Ik ga naar de heer Nijhuis van de Schiphol Group.

De heer Nijhuis:

Mevrouw de voorzitter. Nederland is een van de best verbonden landen ter wereld. De luchtvaart levert een grote bijdrage aan onze welvaart en ons welzijn. De samenwerking aan de verschillende Alderstafels en in de Omgevingsraad Schiphol heeft dat mede mogelijk gemaakt. Daar mogen we trots op zijn. We zijn het dus eens. Toch pleit ik vandaag voor een opfrisbeurt, niet vanwege uiteenlopende belangen of meningsverschillen – want dat houdt ons juist scherp – maar omdat onduidelijkheden over rolverdelingen, afspraken en besluitvormingsprocessen de discussie soms nodeloos complex maken. De governance kan wat Schiphol betreft begrijpelijker, daadkrachtiger en efficiënter. Daarom vraag ik u als eerste rollen en verantwoordelijkheden duidelijker af te bakenen. Wie doet wat? En wie is daarop aanspreekbaar? Onduidelijkheid leidt tot valse verwachtingen en onbegrip. Laten we duidelijkheid scheppen door de rollen inzichtelijk te maken.

Ten tweede vraag ik u om haalbare doelstellingen met voldoende middelen. Er zijn vele wensen en ambities, maar wettelijke middelen ontbreken of botsen met internationale regels. Ook binnen de overheid zijn ambities niet altijd even goed op elkaar afgestemd. Daarom geef ik u een stevig advies voor een nieuwe Luchtvaartnota 2020–2040: voorzie de wensen en ambities van duidelijke deadlines, van voldoende middelen en toets ze vooraf op haalbaarheid.

Tot slot stel ik voor om processen begrijpelijker te maken en ruimte te bieden voor maatwerk. Onze overlegstructuren zijn voor de buitenwereld vaak onbegrijpelijk. Wie mag op welk moment iets vinden van een bepaald onderwerp? Maak het inzichtelijker met duidelijke termijnen en geef in een vroeg stadium al voldoende gelegenheid voor participatie. Dan is er ook meer ruimte voor maatwerk; achteraf corrigeren is altijd lastiger.

Voorzitter. Draagvlak is en blijft essentieel als we ons als relatief klein en dichtbevolkt land op een duurzame en slimme manier willen blijven verbinden met de rest van de wereld. Daarom pleit ik vandaag voor een opfrisbeurt, zodat we gezamenlijk begrijpelijker, daadkrachtiger en efficiënter te werk kunnen gaan.

Voorzitter, tot slot. Over een opfrisbeurt gesproken: wij nemen daarin als Schiphol het voortouw. Want vanaf volgende maand zal mijn opvolger Dick Benschop u te woord staan. Ik wil van deze gelegenheid gebruikmaken om u allen hartelijk te danken voor de samenwerking.

Wellicht tot ziens en dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Nijhuis. Ik geef graag het woord aan de heer De Groot van de KLM.

De heer De Groot:

Voorzitter, dank u wel. Laat ik beginnen met te vertellen dat het Aldersakkoord ons veel heeft gebracht. Luchtvaartmaatschappijen hebben fors geïnvesteerd in geluidsisolatie en hinderbeperkende maatregelen. KLM heeft daarnaast uitvoering gegeven aan afspraken om het wereldwijde netwerk uit te breiden. Zo zijn er in de afgelopen jaren 30 bestemmingen bij gekomen. Ook passen we het geluidspreferent stelsel toe. Dat doet de LVNL middels optimaal en preferent baangebruik. KLM stelt dan ook voor om door te gaan op basis van de fundamenten van het Aldersakkoord en de governance die daarbij hoort. Door alle partijen is in de afgelopen jaren zorgvuldig en intensief overleg gevoerd over de balans tussen de mainportontwikkeling enerzijds en hinderbeperking anderzijds. Die balans is ook nu onverminderd noodzakelijk en van kracht, en staat ook centraal in het nieuwe regeerakkoord.

Van belang voor KLM daarbij is dat we uitvoering geven aan gezamenlijke afspraken, dat we uitvoering geven aan het overeengekomen beleid. Afspraak is afspraak. Denk daarbij aan het selectiviteitsbeleid, de opening

van Lelystad, zodat er meer vakantieverkeer naar Lelystad kan en mainportgebonden verkeer ruimte krijgt op Schiphol. Maar denk daarbij ook aan het omzetten van de gecreëerde geluidsruimte in groei op Schiphol. Want ook de airlines hebben de afspraken ingevuld zoals ze zijn overeengekomen.

We realiseren ons heel goed dat vliegen overlast veroorzaakt. Dat is een heel gevoelig onderwerp voor de omgeving. We begrijpen ook heel goed dat de plannen voor Lelystad heel veel tumult hebben veroorzaakt, ook in de gebieden verder van Lelystad. Het is dan ook aan ons om met elkaar te zoeken naar andere vormen om een opening te bieden, om platformen te verruimen, om inzicht te geven en voor transparantie te zorgen, en ook die stem te laten horen. Wel gebeurt dat wat ons betreft binnen de huidige governancestructuur, want die is goed. Die is ook nog niet zo oud; zij is pas drie jaar geleden opnieuw vastgesteld. De vertegenwoordiging is best goed geregeld. Iedereen binnen de 48dB-omgeving rond Schiphol is vertegenwoordigd. Voor Schiphol betekent dat 4 provincies, 40 gemeentes en 90 vertegenwoordigers van bevolkingsgroepen. Ook bij de luchtvaartmaatschappijen is dat goed geregeld. KLM en de BARIN samen vertegenwoordigen 90% van alle vliegtuigbewegingen op Schiphol. Ik pleit dus voor behoud van de governance maar tevens voor verruiming, extra transparantie en het geven van inzicht. Dat zou ertoe kunnen leiden dat KLM op verzoek bereid is om namens luchtvaartmaatschappijen technische briefings te houden voor Kamerleden of andere betrokkenen, om airlinespecifieke onderwerpen te belichten. Ook lijkt het verstandig om de regiotafels een paar keer per jaar bij elkaar te brengen om die bredere Nederlandse thema's te bespreken en de achtergronden met elkaar te delen.

Mag ik het samenvatten? Het heeft ons veel gebracht: doorbouwen op de basis, het fundament van het Aldersakkoord, invulling geven aan het overeengekomen beleid en zoeken naar een andere manier om het geluid uit de regio ook verder weg een platform te bieden.

Dank u wel.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank. Dan is het woord aan mevrouw Eijkman.

Mevrouw Eijkman:

Dank u wel. Geachte voorzitter en leden van de Kamercommissie. Allereerst hartelijk dank voor het feit dat we hier bij deze rondetafel aanwezig kunnen zijn. Het NLR is voor velen van u geen onbekende. In de afgelopen periode heb ik een aantal van u mogen ontvangen op het NLR. Het NLR is inmiddels bijna 100 jaar de objectieve en neutrale kennisorganisatie voor toegepast onderzoek op het gebied van de lucht- en ruimtevaart. We hebben daarmee een goede en zeer brede kennisbasis die we graag inzetten voor overheid, maatschappij en industrie. In het Europese visiedocument Flightpath 2050 zijn duidelijke en zeer ambitieuze doelen voor de luchtvaart in 2050 gesteld. Ik kan u dat document overigens van harte aanbevelen.

Met grote Europese onderzoeksprogramma's, zoals SESAR en Clean Sky, wordt stap voor stap aan innovaties gewerkt. Toegepast onderzoek van de afgelopen decennia heeft vliegtuigen veiliger, zuiniger en stiller gemaakt. Door het continue proces van vlootvernieuwing en operationele optimalisaties zijn ook in de nabije toekomst nog aanzienlijke verbeteringen te verwachten. Maar aan nieuwe, nog te ontwikkelen technische oplossingen zit een steeds duurder prijskaartje en ze moeten aangevuld gaan worden met andersoortige oplossingen.

In dat kader wil ik graag drie zaken naar voren halen. In de eerste plaats is het essentieel dat de omgeving er vroegtijdig bij betrokken wordt, dat op die manier vertrouwen wordt gecreëerd en de efficiency van het proces verbetert. Laat ik als voorbeeld noemen hoe NLR samen met het

Ministerie van Defensie een uitgebreid participatietraject heeft opgezet rond de belevingsvluchten van de F-35 in 2016. Burgers werden vooraf geïnformeerd in bijeenkomsten, waarbij wij ook aanwezig waren. Wij gaven advies aan de omwonenden, die bijvoorbeeld mochten kiezen waar wij het geluid zouden gaan meten. Resultaat van dit proces was vertrouwen; vertrouwen in de meetresultaten.

In de tweede plaats is het belangrijk dat belanghebbenden toegang hebben tot expertkennis. Vanochtend is dat ook al een paar keer naar voren gekomen. De luchtvaartmaterie is voor iemand die niet in het vak zit, vaak heel moeilijk te doorgronden. Dat kan partijen op achterstand zetten en een goede dialoog tussen overheid, luchthaven en burgers bemoeilijken. Mijn advies is om belanghebbenden toegang te geven tot die expertkennis. Ook hiermee hebben we goede ervaringen opgedaan, onder andere in Heathrow en Arlanda, maar ook gewoon hier in Nederland in Eindhoven, waar we een belangrijke bijdrage hebben kunnen leveren aan een goede relatie tussen luchthaven en de omgeving. In de derde plaats: in het huidige systeem wordt er met name gekeken naar decibellen en emissies. Dat systeem nadert zijn houdbaarheidsdatum. In de wetenschap is inmiddels bekend dat een groot deel van de vlieghinder geen akoestische oorzaak kent. Naast het verminderen van geluid, wat natuurlijk heel belangrijk blijft, wint het begrip «kwaliteit van leven» snel aan belang. Het NLR doet samen met Europese partners onderzoek op dit gebied. We ontwikkelen nu een nieuwe set van indicatoren voor het meten van de kwaliteit van leven rond de luchthaven. Tot slot wil ik graag pleiten voor ruimte om te experimenteren. We hebben als NLR concrete innovaties op de plank liggen, bijvoorbeeld op het gebied van grondgeluid. Die moeten fysiek in de praktijk getest gaan worden. Creëer deze mogelijkheid in Nederland. Bied ruimte voor experimenten die kunnen bijdragen aan een afgewogen balans tussen hinder en ontwikkeling van de luchtvaart, en betrek niet alleen ons maar ook de omgeving daarbij. En zorg ervoor dat straks naar Nederland wordt gekeken als het land dat op een innovatieve en gebalanceerde manier samen met de omgeving de ontwikkeling van de luchtvaart in goede banen leidt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank. Het woord is aan de heer Steur.

De heer Steur:

Ik dank de leden van de commissie voor de uitnodiging en de mogelijkheid om hier in aanvulling op de paper van CLSK en Defensie kort ons perspectief te mogen schetsen. Dit dossier kent vele partijen met verschillende belangen, maar absoluut ook een gezamenlijk belang en een gezamenlijk doel: een efficiënte en effectieve inrichting van het luchtruim en de governance daarvan. Defensie hecht daarbij aan een aantal uitgangspunten. Allereerst is er de focus op dat gezamenlijke belang, op gelijkwaardigheid, op governance, op besluitvorming tussen betrokken ministeries en op de participatie van alle betrokken stakeholders, en laatstelijk gaat het om flexibiliteit om invulling te kunnen geven aan onze taken.

Voor Defensie, en ik hoop voor ons allemaal, is het primaire belang de nationale veiligheid. Een grondwettelijke taak die is vertaald in drie hoofdtaken: het beschermen van het eigen grondgebied en dat van bondgenoten, het bevorderen van de internationale rechtsorde en het verlenen van stabiliteit en bijstand bij rampen en crises. Om die taken uit te kunnen voeren, is Defensie verplicht om te beschikken over voldoende inzetbaar materieel en voldoende getrainde crews als het om vliegtuigen gaat. En dat is voor mij misschien wel de kern. Als ik op vliegbasis Eindhoven afscheid neem van onze uit te zenden militairen, dan wil ik het

thuisfront en mezelf recht in de ogen kunnen kijken. Dan wil ik ervan verzekerd zijn dat ik er met mijn organisatie alles aan heb gedaan om ze de training te geven die ze nodig hebben om ver weg en dicht bij huis te vechten voor onze belangen, normen en waarden. Dat vereist beschikbaarheid van trainingsgebieden, gebieden waar kwalitatieve en kwantitatieve eisen aan zitten, het liefst dicht bij onze vliegvelden, om brandstof te besparen en de trainingswaarde te maximaliseren: boven land, boven zee, supersoon, hoog, laag et cetera. Maar dergelijke gebieden zijn inmiddels schaars in Nederland. Met de sterke vermindering van het aantal vliegtuigen en vliegbases verdween ook veel van de ruimte om te kunnen trainen boven ons grondgebied en dat van onze bondgenoten. Bovendien nam het aantal restricties toe. Er is echter een kentering waarneembaar. De tijden veranderen. Door de veranderende veiligheidssituatie wordt een steeds groter beroep op Defensie gedaan. Steeds meer richt de focus zich op hoofdtak één: de bescherming van het eigen en bondgenootschappelijk grondgebied. Daardoor zullen ook de inspanningen van Defensie in de toekomst weer moeten groeien. Niet alleen door de verhoging van de inzetbaarheid van de huidige systemen, maar ook door nieuwe en wellicht meer systemen, systemen die weer eisen stellen aan de trainingsomgeving.

Een en ander noopt tot heroverweging van de huidige indeling van het luchtruim en de governance daarover. Binnen deze heroverweging verdient onze nationale veiligheid absoluut de volle aandacht op basis van gelijkwaardigheid in governance en besluitvorming, om het gezamenlijk belang te kunnen dienen in samenwerking met alle stakeholders, met aandacht voor onze omgeving.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook heel hartelijk bedankt. Het woord is aan de heer Vet.

De heer Vet:

Voorzitter. Graag wil ik de leden van de commissie hartelijk danken voor de mogelijkheid om hier namens easyJet een bijdrage te mogen leveren aan de discussie. EasyJet is de op een na grootste maatschappij op Schiphol. Jaarlijks vervoeren wij meer dan 6 miljoen passagiers van en naar Schiphol. Wij verbinden de luchthaven met 42 bestemmingen, waarvan 70% een zakelijke component heeft. Binnenkort kunnen onze passagiers ook op Schiphol overstappen op vluchten van easyJet of een partner en zo via ons naar bestemmingen binnen Europa en wereldwijd vliegen. Dit geeft aan dat er sinds het in het leven roepen van de Alderstafel in 2006, wat nu de ORS is, veel is veranderd in de luchtvaartsector anno 2018.

Nu we aan de start staan van het ontwikkelen van een nieuwe luchtvaartnota, is het voor ons logisch om te kijken naar wat er beter en anders kan. Er zijn drie punten in de manier waarop de tafel is opgezet waarvan wij denken dat die de onduidelijkheid en daarmee soms zelfs het wantrouwen hebben gevoed. Ten eerste bestaat er onduidelijkheid over de juridische status van de uitkomst van het overleg. Dit heeft op bepaalde onderwerpen tot soms onterechte verwachtingen geleid bij betrokken partijen. Voorbeelden hiervan zijn het geuite wantrouwen over de handhaving van de cap en het selectiviteitsbeleid dat botst met internationale wet- en regelgeving. Ten tweede zijn bij het opstellen van het akkoord in 2008 niet alle belanghebbenden betrokken en zijn andere oververtegenwoordigd. Het is goed om de mededingingszorgen van de ACM daarover in een toekomstig governancemodel mee te nemen. Een juiste toepassing van mededingingsregels leidt tot meer keuze en lagere kosten voor de Nederlandse reiziger en het bedrijfsleven. Ten derde heeft onduidelijkheid over de taak van de Alderstafel en de ORS geleid tot mission creep. Ik bedoel daarmee dat het adviserende karakter van de

tafel over is gegaan in een besluitvorming over operationele zaken. Een voorbeeld daarvan is het vele wisselen van baangebruik, dat volgens de OVV de veiligheid niet ten goede komt.

Hoe kunnen we de governancestructuur verbeteren? Wij zijn van mening dat alle belanghebbenden betrokken moeten worden in een transparante, op feiten gebaseerde dialoog over de duurzame ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. Deze dialoog tussen overheid, sector en omgeving moet gericht zijn op het balanceren van alle belangen bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven, waarbij oog is voor veiligheid, economie, milieu en geluidsdoelstellingen en effectieve maatregelen om deze doelstellingen te halen. Het laatste woord over beleid en beslissingen hoort echter thuis in het parlement, omdat het balanceren van alle belangen uiteindelijk ook neer kan komen op het maken van politieke keuzes om deze keuzes juridisch mogelijk te maken. Internationaal zijn er voorbeelden en handvatten die hierbij kunnen helpen, zoals de ICAO-principles, ook bekend als «balanced approach», de Airports Commission, in het Verenigd Koninkrijk ook bekend als de Davies Commission, en de Europese Commissie die werkgroepen met experts opzet om input te krijgen voor een beleidsproces zonder dat daar consensus van de hele groep voor nodig is.

De voorzitter:

Wat is uw slotzin?

De heer Vet:

EasyJet beveelt aan dat open en transparante consultatie plaatsvindt die op feiten gebaseerd is, met ondersteuning van experts, en die adviserend is. Dat is namelijk nodig om duidelijkheid te creëren en daarmee vertrouwen te geven.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank. Dan is het woord aan de heer Meijs.

De heer Meijs:

Voorzitter. Dank u wel dat ik hier aanwezig mag zijn. De Alderstafel heeft van 2009 tot en met 2016 voor Eindhoven Airport goed werk geleverd. De luchtvaartsector en maatschappelijke partijen plus omwonenden hebben aan de Alderstafel vele discussies gevoerd die uiteindelijk hebben geleid tot de mogelijkheid voor de Minister om een besluit te nemen over de toekomst van Eindhoven Airport in relatie tot de omgeving tot en met 2019. Dat dit is gelukt, is een prestatie van formaat. Terugkijkend kunnen we trots zijn op de wijze waarop de besluitvorming over de periode 2010–2019 heeft plaatsgevonden. Regio en luchthaven zijn beide zeer succesvol gebleken. Dat neemt natuurlijk niet weg dat er partijen, bewoners en soms ook de luchthaven, zijn die zich niet volledig hebben kunnen vinden in de uitkomsten van dat Aldersoverleg, maar dat is toch echt anders dan de klacht die je vaak hoort dat partijen niet gehoord zouden zijn. Het is uiteindelijk een afweging van voors en tegens. Dan de toekomst. Het begint en eindigt volgens mij simpel bij het Ministerie van IenW. Zonder een helder nieuw beleid wordt het voorbereiden van besluitvorming over de hele voorliggende periode tot en met 2030 en misschien wel tot 2040 lastig. Mijn eerste oproep is dan ook om een nieuwe luchtvaartnota 2020–2040 op voortvarende wijze op te stellen en om hierin op een heldere wijze te beschrijven binnen welke kaders de Nederlandse luchthavens in deze periode zouden moeten opereren en uiteraard voor mij welke rol daarin is weggelegd voor Eindhoven Airport. Hierbij dient in acht te worden genomen dat de status van de regio Eindhoven/Zuidoost-Nederland in de afgelopen tien jaar in snel tempo is veranderd. Brainport Eindhoven is centraler komen te staan in de Nederlandse economie en is van groot belang. Dat het profiel van de

luchthaven daardoor zelfstandiger is geworden, is evident. Eindhoven Airport dient in de periode 2020–2040 een duidelijke rol te krijgen in het verbeteren van de internationale bereikbaarheid voor inwoners van en bedrijven in Zuidoost-Nederland en daarmee uiteraard ook voor Nederland. De sterk gegroeide aanwezigheid van Transavia, inmiddels veruit de grootste home carrier op Eindhoven Airport, met op de regionale markt geschoeide product-marktcombinaties toont aan dat versterking van de lokale economie gepaard kan gaan met een vorm van selectiviteit.

Dan de wijze waarop de besluitvorming rondom luchthavens georganiseerd dient te zijn. Ten eerste is het zaak om een duidelijke regisseur te hebben die alles overziet en de ketenverantwoordelijkheid voor het hele proces pakt. Het kan niet zo zijn dat omwonenden met klachten over een aanvliegroete worden doorverwezen van het ministerie naar de luchthaven en vervolgens van de luchthaven naar de luchtverkeersleiding en via de provincie weer terug. Het is cruciaal dat er één regisserende partij optreedt die elke vraag over het luchthavendossier oppakt en het antwoord haalt bij de relevante partijen, waar die ook zitten in de keten, en terugkoppelt. Ten tweede moet eerlijker gecommuniceerd worden over de voor- en nadelen van luchthavens. We praten over leefbaarheid en hinderbeperking alsof een groeiende luchthaven helemaal geen overlast hoeft te betekenen. Zolang de luchtvaart nog niet geëlektrificeerd is, is dat helaas nog niet het geval. Niets afdoende aan de inspanning die we op dat thema zouden moeten leveren, zouden we eerlijker moeten communiceren dat besluiten over de luchthavencapaciteit een afweging betekenen tussen goede en minder goede zaken. Daar is uiteraard uiteindelijk de politiek voor.

De voorzitter:

Wat is uw slotzin?

De heer Meijs:

Ten derde wordt vaak te lang gewacht met communiceren over de status van de besluitvorming en het betrekken van maatschappelijke organisaties. In de tijd van een participerende omgeving en overheid, lijkt het me cruciaal dat omwonenden veel eerder worden betrokken bij besluitvorming van deze aard.

Mijn oproep aan onszelf als luchthaven is om nadrukkelijk oog te houden voor de maatschappelijke opgaven waar luchthavens en regio's voor staan. Dat we daarin blijvend investeren, zie je ook in Schiphol Groupverband: de opening van een geheel nieuw windmolenpark in Vianen eerder deze week.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw bijdrage. Mijn opgave is dan om nu het woord te geven aan de Kamerleden en als eerste doe ik dat aan de heer Amhaouch van het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Er zijn zo veel vragen en we moeten natuurlijk kiezen. Mijn eerste vraag stel ik aan de heer Steur en de heer Van Dorst. Stel dat zij samen in een toren zitten – zij zijn allebei adviseur van het ministerie of de Minister als zbo's, zoals net ook verteld werd in een eerdere ronde – waar zien zij het in de governancestructuur misgaan of waar zien zij meer kansen om daadkrachtig te kunnen besluiten met de verschillende stakeholders? Dat is vraag één. Dan vraag twee.

De voorzitter:

U hebt maximaal twee vragen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, maximaal twee vragen. Vraag twee is een vraag aan de heer Nijhuis. U neemt nu afscheid. Als we een doorkijk maken naar over tien jaar en u mag terugkijken, hoe zou u dan de ontwikkeling van Schiphol in dit maatschappelijke debat dat we vandaag de dag hebben graag ingevuld zien, dus vanuit een brede maatschappelijke verantwoordelijkheid? U heeft die ervaring over de afgelopen tien jaar. U weet wat er speelt, maar nu even los van de dagelijkse operatie: hoe zou dat eruit moeten zien?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Mijn eerste vraag is ook aan de heer Nijhuis. Hij spreekt over een opfrisbeurt en heldere rollen. Dan ben ik ook heel benieuwd naar de rol die Schiphol voor zichzelf ziet. Is dat nou eigenlijk om samen met de luchtvaartmaatschappijen de groei van de luchtvaart in Nederland aan te jagen en die mogelijk te maken of is het om als een soort maatschappelijke dienst de infrastructuur te bieden opdat luchtvaart in Nederland veilig en prettig verloopt, dus bijna als een soort station Utrecht Centraal, maar dan niet voor het spoor maar voor het vliegverkeer?

Daaraan gekoppeld is de vraag naar de relatie met het ministerie. Uit de eerste ronde in dit rondetafelgesprek kwam toch het beeld naar voren van het ministerie bijna als een soort uitvoeringsorganisatie of een projectteam dat de groei van Schiphol mogelijk moet maken. Herkent de heer Nijhuis dit beeld?

Dat waren twee vragen.

De **voorzitter**:

Ja, zeker. Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik sluit me graag aan bij de tweede vraag van mevrouw Kröger. Dat stelt mij in de gelegenheid om twee andere vragen te stellen. De eerste is aan de heer Van Dorst van LVNL, gericht op het Lelystad Airportdossier. In 2009 heeft LVNL geadviseerd om Lelystad Airport niet te doen. Dat was niet de voorkeur van LVNL. Toch is dat wel gebeurd. Mijn vraag is dan niet zozeer wat hij daar politiek van vindt, maar vooral wat hij liever had gezien dat er met dat advies was gebeurd in de governancestructuur. Welke rol zou LVNL daarin kunnen spelen? Mijn tweede vraag stel ik aan mevrouw Eijkman. Ik denk dat we gewoon meer vrouwen aan tafel moeten hebben, dat dat misschien ook de transparantie van het hele dossier bevordert. U geeft voorbeelden uit het buitenland en Eindhoven van gevallen waarin omwonenden eerder zijn betrokken en waarin het wel goed is gegaan. Hoe zou zij met het Lelystad Airportdossier in de hand en die van Eindhoven, Rotterdam, waar nu ook weer een vraag naar groei is, en Maastricht, waar recent weer groei heeft plaatsgevonden van vrachtverkeer, dit specifieke geval van Lelystad anders willen inrichten? Welke rol kan de NLR spelen om dit eigenlijk in een eerder stadium beter te laten lopen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Paternotte van D66.

De heer **Paternotte** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik had eigenlijk dezelfde vragen als de heer Amhaouch. Dus ik maak ook van de gelegenheid gebruik om een andere vraag stellen, met dank aan de heer Amhaouch. Allereerst meneer Nijhuis, dank voor de samenwerking van de afgelopen maanden in mijn geval en

met de Haagse politiek de afgelopen jaren. We zien u vast nog weleens in een andere rol terug. Als ik veel spreek met bewoners die te maken hebben met de luchtvaart in hun directe omgeving, merk ik dat zij het gevoel hebben dat de Haagse politiek en u als de top van de luchtvaart in Nederland het, om het maar even zo te zeggen, erg goed kunnen vinden en dat zij daarbij in een achtergestelde positie staan. De vraag die ik aan u wil stellen, voor zowel reflectie naar ons als zelfreflectie, is wat u denkt dat wij, de Haagse politiek, en u kunnen doen om dat vertrouwen een stuk terug te winnen door een betere governancestructuur.

De voorzitter:

Was dat een vraag aan allemaal?

De heer Paternotte (D66):

Ik heb tot nu toe steeds specifieke vragen gesteld, dus ik dacht: laat ik ook eens aan iedereen een vraag stellen, zeker nu er zeven mensen aan tafel zitten.

De voorzitter:

Ik sta het toe. Dan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren. U heeft het woord.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Mijn eerste vraag is aan mevrouw Eijkman. Er werd in een eerdere ronde de suggestie gedaan om de ORS uit te breiden naar een soort ORS-plus, waar ook wetenschappers in zitten. Daar zou u dan ook misschien bij horen. Hoe kijkt de NLR er nou tegenaan dat andere verkeersmodaliteiten daarin plaats zouden vinden, bijvoorbeeld spoor, dus dat we daar een combinatie maken? Zou dat wellicht ook goed zijn? Dat is mijn eerste vraag.

Mijn tweede vraag is voor meneer Nijhuis. We hebben in de vorige twee rondes in ieder geval minstens twee vertegenwoordigers gehoord die de bevindingen van het OVV-rapport onderschrijven. De hoofdconclusie daarin is eigenlijk – ik zal het nog een keer samenvatten – geen besluiten nemen over groei totdat alle aanbevelingen zijn overgenomen. Een daarvan is herindeling van het luchtruim. Naar de beste informatie die we nu met z'n allen hebben, is dat in 2023 het geval. Het is dus prima om allerlei gedachten te hebben over groei en die uit te spreken, maar niet om besluiten te nemen. Onderschrijft de heer Nijhuis die conclusie van de OVV, maar ook de consequenties die aan die conclusies verbonden zijn, namelijk geen besluiten na 2023?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is jammer, voorzitter, dat je maar zo weinig vragen mag stellen. Van veel sprekers heb ik gehoord dat we veel bereikt hebben via die Alders-tafel, het Aldersakkoord en dergelijke. Maar eigenlijk zegt iedereen ook wel: in tijden van schaarste moet je keuzes maken en kom je er niet meer mee weg. Misschien is het principe van de Alderstafel wel een beetje over de datum of moeten we het in ieder geval in een versie 2.0 gaan gieten of iets anders. Ik denk ook dat dat nodig is omdat we nieuwe fases ingaan om die luchtvaart een goede plek in onze samenleving te geven. Daarvoor wordt er meer van ons geëist, en de uitdagingen zijn ook groter. Hier hebben we het dan over communicatie, over governance, over afspraken met elkaar maken en ook over het handhaven daarvan, want daar heeft het ook aan geschort. En we hebben het over de rolverdeling.

Ik heb twee vragen. De eerste stel ik aan de heer De Groot. In uw position paper schrijft u behoorlijk wat over die Aldersafspraken uit 2008 over ingeboekte milieuwinsten en dergelijke. U citeert zelfs uit het regeerakkoord. Ik vind dat als het Aldersakkoord en die afspraak uit 2008 één en ondeelbaar zijn zoals ze zijn beschreven, de overheid dan een wanprestatie heeft geleverd door Lelystad niet op tijd klaar te hebben. Deelt u die mening? Met «de overheid» bedoel ik in dit geval de rijksoverheid, en misschien in eerste instantie Schiphol, de aanvrager van de MER Lelystad. En als er inderdaad sprake is van een wanprestatie, nou ja, dan hebben we het later over de gevolgen.

De tweede vraag is gericht aan mevrouw Eijkman. Ik hoorde u spreken over dat Flightpath 2050. Nu gaan we zelf kijken naar een Luchtvaartnota 2020–2040. Zou het niet handiger zijn om aan te sluiten bij die Europese lijn 2050 voor al die innovaties, waarvan er een aantal in een notendop zitten, maar een aantal ook nog ontwikkeld moeten worden? Zou het niet handiger zijn om op die manier die verduurzaming ook verder vorm te geven? Want we weten allemaal dat de luchtvaart gaat groeien. Dat geeft ook hinder en meer overlast. Tegelijkertijd zijn er mooie kansen. Wat is ervoor nodig om dat voor elkaar te krijgen?

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ik geef gauw het woord aan de heer Van Dorst.

De heer Van Dorst:

Dank u wel, voorzitter. De heer Amhaouch had het over samen in een toren met het CLSK. Waar gaat het mis in de governancestructuur en wat moet er beter? Ik denk dat het belangrijk is om te constateren dat sinds de nacht van 6 december op 7 december de militaire verkeersleiding bij de LVNL op zaal zit. Wij doen het dus nu samen. Wij waren al een tijdje samen bezig en ik denk dat deze stap een hele goede is naar een nóg beter beheer in de toekomst van dat Nederlandse luchtruim, zodat we zowel aan de wensen van de strijdkrachten als aan die van de burgerluchtvaart kunnen voldoen. Belangrijk daarbij is in mijn ogen dat er een strakke regie is en er strakke kaders worden vastgelegd, en dat we ons met elkaar ook aan die kaders houden. Want op het moment dat dat niet lukt, stagneert ook de besluitvorming daaromtrent.

De voorzitter:

Meneer Amhaouch heeft een vervolgvraag.

De heer Amhaouch (CDA):

De «strakke regie»: oké. Maar kunt u over die «kaders» iets concreter zijn?

De heer Van Dorst:

Een mooi voorbeeld is misschien wat de heer Tekin zojuist ook noemde. Een aantal jaren geleden heeft LVNL een vaste nachtnaderingsroute over Hoorn uitgezet omdat men onvoldoende regie kon voeren op de wijze waarop de vliegtuigen achter elkaar gezet werden. Daar is een alternatief voor ontwikkeld. Dat alternatief leidt tot minder gehinderden in de omgeving. En toch kwamen we daar aan de Alderstafel met elkaar niet uit. Dat is natuurlijk hartstikke jammer, want we hadden afspraken gemaakt en die zijn met name op dit moment gestoeld op de aantallen mensen die hinder ondervinden. Op het moment dat dat anders moet worden, wat hier aan de tafel bleek, wordt het voor LVNL wel heel moeilijk, want waar moeten we dan op designen? Die afspraak is namelijk wel degelijk helder. Ik begrijp best dat als we met elkaar ongelukkig zijn over een situatie en er niet een gezamenlijk advies naar een ministerie gaat, de Minister de acties uitvoert die er hebben plaatsgevonden. Maar het zou ons, de partijen aan de tafel, in de toekomst wel helpen als we ons ook gewoon helder aan die

kaders houden. Als die aanpassing behoeven, moeten we daar met elkaar over spreken.

Meneer Laçin had het over het advies uit 2009 dat niet de voorkeur zou hebben van LVNL. Hij vroeg wat de consequentie voor die governance was. Het is mijn ervaring dat aan de tafels waaraan wij zitten LVNL als adviserende, uitvoerende, en hier en daar ook beleidmakende organisatie, heel serieus wordt genomen. Het is voor ons heel erg van belang dat wij onze taak veilig kunnen uitvoeren. Dat is de basis voor alles. Mij wordt gevraagd om terug te kijken naar de situatie in 2009. Ik zeg wel dat het moeilijk is om zo ver terug te kijken. Dit dossier kent verschillende belangen. Als je verschillende belangen hebt, moet je die wegen en kom je vaak tot compromissen. Het allerbelangrijkste is echter: als we dat niet veilig kunnen doen, doen we het niet. Het is aan de Alderstafel in de afgelopen jaren ook een aantal keren gebeurd dat wij van LVNL met aanpassingen in onze operating procedures kwamen omdat dat van belang was voor de veiligheid. Dat is aan die tafel ook door alle partijen altijd geaccepteerd als een gegeven. Dat uitgangspunt staat dus denk ik voor alle partijen helder bovenaan de kaart. Ik zie graag dat dat ook in de toekomst zo is.

Meneer Paternotte, helpt u mij nog even.

De voorzitter:

Dat kan de heer Paternotte het beste zelf doen. Kan hij zijn vraag aan alle leden nog even heel kort samenvatten? Het ging over zelfreflectie.

De heer Paternotte (D66):

Ja, het ging over zelfreflectie en reflectie naar de overkant. Ik merk dat het vertrouwen in zowel de Haagse politiek als in de elite van onze nationale luchtvaartinstituten minder is dan een aantal jaren geleden. Wat vindt u dat wij daar in de governance aan kunnen doen en wat uzelf daaraan kunt doen? Hoe kunnen wij dat vertrouwen weer versterken?

De heer Van Dorst:

Ik denk dat het helpt als we met elkaar, ook de luchtvaartsector samen met de politiek, weer tot een gezamenlijke visie op luchtvaart in Nederland kunnen komen. Er werd net even gerefereerd aan het regeerakkoord. Ik denk dat het wel zou helpen als we wat dat betreft ook wat meer gezamenlijk zouden kunnen optrekken. Dat moeten we niet doen om één machtsblok te vormen; zo bedoel ik het helemaal niet. Maar we moeten wel een gezamenlijk beeld hebben: waar gaat die luchtvaart nou naartoe? De selectiviteit werd net al een aantal keren genoemd. Laten we ons aan afspraken houden die in het verleden gemaakt zijn. Als mensen afspraken maken en zich daaraan houden, komt dat vertrouwen vanzelf. Dat kan ik mij tenminste voorstellen en zo werkt het bij mij persoonlijk. Het zal wel even duren voordat we dat vertrouwen met elkaar hebben teruggevoonden, maar ik denk dat dat kan; ik weet het zelfs zeker.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Nijhuis.

De heer Nijhuis:

Mevrouw de voorzitter, dank u wel. De eerste vraag was van de heer Amhaouch. Het is een best lastige vraag: 2028 en kijk eens terug. Ten eerste: ik heb natuurlijk alle vertrouwen in Dick Benschop en zijn mogelijkheden om Schiphol verder te leiden in de positie waarin we nu staan. Het is voor mij moeilijk om me echt te verplaatsen in zijn schoenen en ik denk ook niet dat dat de onderliggende vraag is. Maar ik hoop dat we er in de komende, korte periode met z'n allen uitkomen hoe de verdere ontwikkeling van luchtvaart in Nederland moet worden vormgegeven. Ik ben ervan overtuigd dat de sector in die tien jaar een grote slag gemaakt

zal hebben op het gebied van duurzaamheid. We hebben al veel gedaan, maar er kan nog veel meer. Ik zie aan alle partijen hier aan tafel ook de volle bereidheid om daaraan mee te werken. Zonder draagvlak is er geen verdere ontwikkeling van luchtvaart in Nederland mogelijk. Dat draagvlak is daarbij dus van cruciaal belang en we zullen er alles aan moeten doen om dat draagvlak weer te herstellen. Want het heeft inderdaad een deuk opgelopen. We hebben overigens in het verleden regelmatig wrijvingen gehad en we zijn daar tot op heden altijd uit gekomen. Een voorbeeld dat ik hierbij toch even wil noemen stamt uit 2015. Toen hadden we flinke wrijvingen met betrekking tot een van de afspraken, met betrekking tot een van de middelen die we hadden afgesproken aan de Tafel van Alders in 2008 rond het gebruik van de vierde baan. Daar zijn we, met de nodige wrijving, uit gekomen. Ik blijf ervoor pleiten dat je weer aan tafel gaat zitten als een van de partijen, om wat voor reden dan ook, de afspraken die men tien jaar eerder dacht te kunnen nakomen, niet kan nakomen. Dan moet je weer gaan kijken hoe je er gezamenlijk weer uit kunt komen, onder de drie doelstellingen die gedefinieerd zijn. Die drie doelstellingen zijn uiteraard hinderbeperking, de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het bestemmingsnetwerk.

Mevrouw Kröger had het over een opfrisbeurt voor Schiphol. Hoe zien wij onze rol? Schiphol ziet dat het een rol heeft in het mogelijk maken en stimuleren van de connectiviteit van Nederland met de rest van de wereld. Met «de rest van de wereld» bedoelen we met name de belangrijkste economische, politieke en culturele centra in de wereld. Ik heb het nu even over Amsterdam en Schiphol. Delen die daar niet aan voldoen, pure toeristenbestemmingen, zouden gefaciliteerd kunnen worden vanuit de regionale luchthavens. Het is onze taak om de beste multimodal hub te creëren waarin we al die bewegingen aan elkaar kunnen knopen, dus het vliegtuig met het vliegtuig, de trein, de bus, de auto of de taxi. Dat is onze taak. In mijn openingswoordje heb ik ook al gezegd dat volgens ons de bereikbaarheid van Nederland ten opzichte van de rest van de wereld zowel economisch als sociaal van cruciaal belang is. Wij willen daar invulling aan geven.

De relatie met het Ministerie van Infrastructuur is goed. En het is belangrijk dat die goed is, omdat wij dagelijks samenwerken met het ministerie. Als de onderliggende vraag is of het ministerie meer zou moeten doen aan kennisopbouw binnen het ministerie, dan ik het antwoord: ja. Daarvoor zijn initiatieven genomen. Jan Hendrik Dronkers is daar volop mee bezig door de bezetting te verbeteren. En ik denk dat er daarbij voor de luchtvaartsector ook een rol is, door te bekijken hoe we expertise ter beschikking kunnen stellen zonder dat we daarmee de rol van het ministerie ondermijnen. We zouden die rol juist moeten versterken.

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nou, ik wil eerder een verduidelijking geven. De onderliggende vraag was tweeledig. Enerzijds is er de nauwe verwevenheid tussen Schiphol en het ministerie, zoals gisteren uit de door de NOS gewobte documenten naar voren is gekomen. Die nauwe verwevenheid doet afbreuk aan het vertrouwen van omwonenden in een scheiding der machten en in een overheid die het algemeen belang dient. Kunt u daarop reflecteren? En anderzijds wil ik vragen of u het beeld herkent dat er op het ministerie niet meer de kennis, de kunde en de capaciteit aanwezig zijn om de rol van het Ministerie van regiehouder op de luchtvaart goed te kunnen uitvoeren.

De heer Nijhuis:

Ik zal toch voortborduren op het antwoord dat ik net gegeven heb. Wij van Schiphol zullen ervoor moeten zorgen dat we hele goede contacten hebben met het Ministerie van IenW over alle zaken die we aan het doen zijn. De MER is een uitermate complex proces en een grote klus. Wij vinden het van belang dat we, voordat we met al het detailwerk beginnen, goed overleg hebben met het ministerie. Wat bedoelt men nu precies? Wat verlangt men nu precies van ons? Op die manier kan de MER die uiteindelijk opgeleverd wordt, voldoen aan de wensen en de eisen die daaraan gesteld worden. Daar is een procedure voor. Alle partijen zijn akkoord gegaan met de zogenaamde «Notitie reikwijdte en detailniveau». Die is ook aan de ORS-tafel aan de orde gekomen. De Notitie reikwijdte en detailniveau is de basis waarop een MER wordt geproduceerd. Vervolgens wordt die MER nu al beoordeeld door het ministerie door een onafhankelijke partij, en straks hebben we de Commissie voor de m.e.r. die daar weer een onafhankelijk oordeel over moet geven. Dus ik ben van mening dat er heel veel onafhankelijke toetsing plaatsvindt van het uiteindelijke MER-rapport. Maar wat we niet willen, is dat we met een MER-rapportage komen die niet voldoet aan de onderliggende afspraken. Dit zijn grote processen. Een MER is ongeveer zo breed. Dus je wilt weten dat zij voldoet aan de vragen die erover gesteld worden en aan de behoeftes die er in dat verband zijn. De eerste MER hebben we opgesteld op basis van de Nederlandse wetgeving. Dat leek ons ook het meest logische en dat stond overigens ook in die Notitie reikwijdte en detailniveau. Die notitie was overigens ook afgestemd met de Commissie voor de m.e.r.; er werd gebruikgemaakt van de huidige regelgeving. Vervolgens kwam de Commissie voor de m.e.r. op een later moment tot de conclusie dat het beter zou zijn om een andere basis voor de MER te gaan gebruiken, die nog steeds niet definitief is. Daarover hebben we gezegd: oké, dat hadden we liever eerder geweten, want daarvoor stemmen we onderling en vooraf af. Maar we hebben het proces opnieuw gestart. Vervolgens kwam daaruit naar voren dat het ministerie nog wat aanvullende vragen had. Daar vroeg men: kan je dit nog vanuit dit oogpunt belichten en kan je dat nog vanuit die kant belichten? Dat hebben we dus gedaan. Dat werk is bijna klaar; we verwachten het in juni zo'n beetje af te ronden en dan zullen er allerlei partijen weer hun beeld over hebben, inclusief een formele inspraakprocedure et cetera. Ik ga er echt van uit dat iedereen in dat proces zijn rol en verantwoordelijkheid integer invult. Ik vind het ongelofelijk jammer dat daar vragen over gesteld worden. Dat komt het vertrouwen niet ten goede. We moeten hard aan het werk om het vertrouwen te herstellen. We moeten sowieso hard aan het werk. Vertrouwen is heel hard nodig en zeker het vertrouwen in de feitenbasis. Daarvoor hebben we die MER nodig. De heer Paternotte vroeg wat wij gaan doen om het vertrouwen te herwinnen.

De voorzitter:

Meneer Nijhuis, de tweede vraag had nog een deel dat over de capaciteit van het ministerie ging. U heeft al iets gezegd over het kennisniveau.

De heer Nijhuis:

De afgelopen jaren heeft het ministerie te weinig capaciteit gehad. Dat is ingezien door het ministerie en de voormalige Staatssecretaris heeft daar actie op genomen door de capaciteit te vergroten.

De voorzitter:

De heer Paternotte heeft nog een vervolgvraag.

De heer Paternotte (D66):

Gold dat capaciteitsgebrek vooral voor de juridische kant, de luchtvaart-technische kant of voor de economisch-commerciële kant van de kennis van de luchtvaart?

De heer **Nijhuis**:

Ik ben tien jaar geleden nieuw in deze sector gekomen. Het is akelig ingewikkeld om alles echt goed te begrijpen en alle verschillende invalshoeken te kennen. Het is heel breed. Het gaat om kennis van de luchtvaart, om juridische kennis en de impact op de omgeving. Dat wordt ook door het ministerie erkend en er wordt actie op genomen.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de tijd. We hebben nog een heel aantal vragen te beantwoorden, ook door de andere gasten. U heeft nog een vraag van de heer Van Raan.

De heer **Nijhuis**:

En van de heer Paternotte over het stukje zelfreflectie. Wat kunnen we beter doen? Gezien de tijd verwijs ik naar het position statement dat we hebben uitgebracht. Daarin komt naar voren wat we beter kunnen doen en dat moeten we ook echt beter doen. Dat moeten we doen met alle partijen aan tafel, of dit nu bestuurders zijn of bewoners. Kees, we moeten eigenlijk boven onszelf uitstijgen om tot nieuwe oplossingen te komen. Dat zeg jij en dat kan ik bevestigen. Dat is van belang, want anders komen we er niet uit met z'n allen. We moeten het gezamenlijk doen. Ik heb er vertrouwen in dat we er gezamenlijk uitkomen. Dat zal absoluut tot wat vuurwerk en wat wrijving leiden, maar het gaat gewoon gebeuren. De OVV richt zich op de hele sector, inclusief het ministerie. Sector en ministerie hebben de aanbevelingen van de OVV omarmd. We gaan ermee aan de gang. We zijn daar overigens al volop mee aan de gang. Voor een deel is dat bijvoorbeeld door het opzetten van een integraal, sectoroverstijgend safetymanagement. Dat is redelijk uniek in de wereld, misschien is het wel helemaal uniek. Daar zijn we mee bezig. We zorgen ervoor dat we met grote voortvarendheid de aanbevelingen ter hand zullen nemen. We hebben er alle vertrouwen in dat we de door de OVV gesignaleerde problemen kunnen oplossen. We moeten echter ook nadenken over en verantwoordelijkheid nemen voor een eventuele groei die na 2020 kan plaatsvinden. Ik heb de vragen gezien. Ik heb er alle vertrouwen in dat we de OVV-maatregelen kunnen uitvoeren. Op dit moment is de fysieke infrastructuur krap. We moeten de maatregelen nemen die wij ons een paar jaar geleden hebben voorgenomen. We zijn bezig met de uitvoering van afspraken die wij toen overeen zijn gekomen. Ik denk dat ik hiermee door mijn vragen heen ben.

De **voorzitter**:

Dat dacht ik ook. Ik wil nu graag even door. Meneer Van Raan, echt heel kort.

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

Ik heb zelden de vervlechting van de sector en het ministerie zo goed horen verwoorden. Dat meen ik echt. Zelden heb ik zo goed gehoord dat het OVV-rapport van toepassing is. Ik dank u dat u bevestigt dat de aanbevelingen zullen worden opgevolgd.

De **voorzitter**:

Dan gaan we door met de heer De Groot van de KLM.

De heer **De Groot**:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal eerst maar even de zelfreflectie beetpakken. Het gaat wat mij betreft langs twee assen. De ene is zorgvuldigheid en de

andere is transparantie. Daarmee wil ik niet zeggen dat de ORS niet open of transparant is, maar ik denk dat we daar nog stappen in kunnen zetten door andere partijen daar meer een stem in te laten geven. Ik zei al eerder dat we niet per definitie de governance moeten aanpassen, maar wij moeten daar wel een platform voor creëren.

Ik noemde zorgvuldigheid. De heer Dijkstra zei al dat we schaarste krijgen. Als je schaarste krijgt wordt de wereld waarin je beweegt complexer. Dat is ook echt wel aan de hand. Een kleine uitglijer en iedereen zit nog veel strakker te kijken. De regelruimte neemt wat af. Er is minder grijs. Op een gegeven moment kan iets wel of kan iets niet. Dan is zorgvuldigheid nog belangrijker. Als dan foutjes gemaakt worden, in dit geval bijvoorbeeld door de sector, dan helpt dat volstrekt niet. Ik denk dat we daar een belangrijke stap te zetten hebben.

Ook wil ik nog even meegeven wat ik eerder zei. De vertegenwoordiging is al heel breed en daarom hang ik ook wel een beetje aan de huidige governance. Bij de bewoners gaat het al van Bodegraven tot Castricum en van Almere tot Katwijk. Rndom Schiphol is het al veel en je moet uiteindelijk wel beheersbaar met elkaar verder kunnen. Dit even over de zelfreflectie.

Dan de vraag van de heer Dijkstra. We zeggen dat het Aldersakkoord één en ondeelbaar is. Hoe hebben we het dan gedaan? Is het goed gegaan? Ik denk dat wij het niet zo goed hebben gedaan in de afgelopen periode. Je maakt afspraken die voor een langere periode gelden en van alle verschillende partijen die ondertekenen wordt een en ander verwacht. Het een wordt gedaan, maar andere dingen worden niet ingevuld. Dan doen we dat niet goed. Dan wordt er geen invulling gegeven aan alles wat we afgesproken hebben. Daar is wel degelijk kritiek op.

Een van de aspecten die de afgelopen periode heeft gespeeld is woningbouw. We gaan zorgen voor geluidbeperkende maatregelen. We gaan huizen isoleren. Vervolgens gaan we ondanks afspraken toch bouwen in kernen. Dat zijn best complexe zaken. Er zijn heel veel redenen waarom we dit toch doen. We zijn er ook wel weer goed uitgekomen, maar dan zit er wel spanning op de afspraak. Ook hier geldt dat het bij schaarste complexer wordt, of dat nu woningnood is of iets anders. Daar moeten we mee dealen. We hebben het niet goed gedaan maar er zijn nog heel veel kansen om het alsnog goed op te pakken. Ik heb er vertrouwen in dat dat wel weer zal lukken, zoals de heer Nijhuis ook zegt.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Een korte vervolgvraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat was niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Mijn vraag was concreter en misschien een beetje politiek geladen. Is er sprake van een wanprestatie? We hebben als overheid niet geleverd. We gingen uit van de veronderstelling dat Lelystad Airport in 2015 openging met een heringedeeld luchtruim. Beide is nog niet voor elkaar. De Aldersafspraken uit 2008 spreken over 570.000 vluchten. We hebben er op Schiphol krap 500.000 en wat op Eindhoven. Maar die 45.000 van Lelystad hebben we op dit moment niet. Er zijn meer aanvragen van airlines voor slots. We kunnen meer vullen dan we hebben. Er is schaarste. Is er sprake van een wanprestatie nu we in 2015 niet hebben geleverd en in 2018 wederom niet leveren? In 2019 doen we dat ook niet. Op z'n vroegst wordt het misschien 2020. Ik zoek naar een verwijt richting rijksoverheid dat wij niet leveren. Dat levert voor u problemen op. Als dat zo is, mag u dat best zeggen want u schrijft het wel op in uw white paper.

De heer De Groot:

Ik schrijf het niet zo op zoals u het verwoordt. Ik schrijf het anders op en dat doe ik bewust. We hebben het niet goed gedaan en de rijksoverheid

heeft haar rol niet goed gespeeld. Er zijn echter meer spelers aan tafel en meer spelers hebben hun rol niet goed gepakt. De conclusie is – en die zet u heel scherp neer – dat we als airlines niet hebben wat we nodig hebben. Dat geldt niet alleen voor KLM maar ook voor andere airlines. Lelystad moet wel degelijk open. Dat is mijn vlucht vooruit. Er zijn nog kansen. We zijn er nog niet. Het kan nog. Het is nu niet gelukt. Laten we zorgen dat alles wat is afgesproken zo snel mogelijk alsnog voor elkaar komt.

De voorzitter:

Ook de heer Nijhuis wil hier kort wat aan toevoegen.

De heer Nijhuis:

Heel kort. Dit is wat ik bedoelde in mijn openingswoordje met haalbare doelstellingen met voldoende middelen. Het gaat niet alleen om de wensen, maar je moet ook aangeven wat dat betekent, welke middelen er tegenover staan en tot welke onmogelijkheden dat leidt.

De voorzitter:

Ik ga door met mevrouw Eijkman.

Mevrouw Eijkman:

Dank u wel. Ik heb een viertal vragen genoteerd. Ik begin graag met de heer Laçin. Allereerst dank voor het pleidooi voor meer vrouwen in de sector. Als de eerste vraag was of ik het daarmee eens was, had ik ja geantwoord. De vraag die u daarna aan mij stelde, had te maken met het vroegtijdig betrekken van bewoners en de rol die NLR daarbij kan hebben. Hoe kan je dat wellicht beter doen dan nu? Allereerst vind ik het inderdaad belangrijk om bewoners er zo vroegtijdig mogelijk bij te betrekken. Dat heeft de meeste kans van slagen op vertrouwen en een efficiënt proces. Ik wil graag een voorbeeld noemen van hoe het goed kan gaan. Ik pak een voorbeeld van Arlanda Airport waar we kortgeleden bij aangehaakt zijn. Net als iedere airport zijn daar regelmatig issues waarvan bewoners mogelijk de effecten kunnen merken. Wat is daar gebeurd? Ze waren van plan om een andere glijhoek te kiezen voor het landende verkeer. Dat was een aanpassing van twee naar drie graden. Bewoners waren erg bezorgd dat dit extra geluidsoverlast zou geven en vroegen daarom de airport om de aanvliepprocedures te veranderen. Dat zou een kostbare aangelegenheid zijn. Op dat moment zijn wij bijgeschakeld. Wij hebben de airport geadviseerd om NLR de bewoners te laten assisteren en niet zozeer de airport. Vervolgens hebben we dat gedaan. We hebben in overleg met de bewoners door het inbrengen van deskundigheid uitgelegd waar zij vooral op moesten letten. Waar kunnen de keuzes voor nieuwe procedures en nieuwe routes geluidseffecten hebben? Hoe kan je dat geluid op voorhand simuleren? We hebben de geluidssimulaties gemaakt. Ik vat het heel kort samen. Uiteindelijk gaat het mij niet om de uitkomst van het proces. In dit geval bleek de extra geluidshinder minimaal te zijn. Maar het gaat om het hele proces. Sterker nog, doordat in dit geval de geluidshinder zo'n klein extra effect had, kwam er een andere mogelijkheid voor de bewoners in beeld. Tegen dezelfde kosten kon een extra park worden aangelegd. Ik denk dat dat mooie voorbeelden zijn.

Ook hier hebben we echt goede voorbeelden. Ik pak er eentje van een windmolenpark in de omgeving van Almere. Daar is geen luchtvaart, maar het is wel een interessante vergelijking. We hebben de gemeente Almere ondersteund door geluidssimulaties van verschillende mogelijke locaties van windmolenparken in beeld te brengen. Die zijn gedurende een aantal weken op het gemeentehuis beschikbaar geweest voor alle omwonenden en alle inwoners van de gemeente. Zij waren allemaal in de gelegenheid om zelf te komen ervaren wat dit daadwerkelijk zou betekenen, visueel gecombineerd met geluid. Men zag wat het effect zou zijn en op basis daarvan kon iedereen zijn eigen oordeel maken en dat

teruggeven aan de gemeente. Dat zijn typisch voorbeelden van het vroegtijdig betrekken van bewoners. Ik denk dat er dan ook daadwerkelijk winst te boeken is.

Dan de rol van NLR. Ik ga daarbij meteen door naar de vraag van de heer Paternotte. Cruciaal is dat wij vanuit onze onafhankelijke, onpartijdige rol een heel goede bijdrage kunnen leveren. We hebben geen directe belangen in dit verhaal. Wij hebben onze kennis en die zetten we heel graag in. Dat is een deel van het verhaal. Ik denk dat het heel goed is dat een kennisinstituut als NLR in de governancestructuur aan tafel zit, juist om innovaties te kunnen inbrengen.

En als je het hebt over innovatie, kan ik ook daar een voorbeeld van noemen. We zijn nu al enige tijd bezig met, ik mag wel zeggen, een vrij prestigieus project waarbij we kijken wat er in de gebouwde omgeving van een luchthaven gedaan kan worden om geluidsoverlast verder te reduceren en mogelijk ook emissies af te vangen. Dat doen we samen met de Cambridge University en overigens ook in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer. Daar zijn nu al de eerste resultaten van bekend. We denken daadwerkelijk in staat te zijn winst te behalen met een andere oriëntatie van gebouwen, met het goed gebruikmaken van groen en met dingen die je met water kunt realiseren. Dat is nu al aan de orde en wij zouden hiermee ontzettend graag aan de slag gaan. Dat is in ieders belang. Die twee punten, innovatie en onafhankelijke kennis, zijn typisch zaken die wij zouden kunnen inbrengen. Ik ben daar zeker voorstander van.

Dan ga ik door naar de vraag van de heer Van Raan die daarop aansluit. Is een extra rol vanuit kennis gewenst? Ik denk zeker dat dit een positief effect kan hebben en dat het ook het vertrouwen verder kan vergroten. Een aansluitende vraag was of het zinvol is om andere modaliteiten te betrekken bij een governancestructuur. Dit is een interessante vraag, zeker als je kijkt naar Flightpath 2050; het Europese document met een visie op lange termijn. Dat document biedt een bredere kijk dan alleen maar vanuit de luchtvaart. Een van de kernpunten is dat voor 2050 de ambitie is dat 90% van de Europese burgers binnen vier uur van deur tot deur moeten kunnen reizen. In dat verhaal gaat het niet alleen om luchtvaart. Je hebt alle modaliteiten bij elkaar nodig om die ambitie te kunnen realiseren. In die zin sluit dit punt zeker aan bij de discussie. Wanneer het daarvoor het moment is, laat ik graag aan anderen over. Het is een issue dat steeds dichterbij komt.

Dan heb ik de vraag van de heer Dijkstra staan over het aansluiten bij Flightpath 2050, dus de ambitie op lange termijn. Hoe verhoudt die zich tot de Luchtvaartnota die geldt vanaf 2020? Het is absoluut zinvol om dit van twee kanten aan te vliegen. Wat is er vandaag de dag al mogelijk met kleine innovaties en technologieën die nu al beschikbaar zijn om stappen te zetten? Het is absoluut ontzettend relevant om nu te kijken naar de langetermijnstip op de horizon. Je moet nu al gaan werken aan ontwikkelingen, innovatie en kennisontwikkeling waardoor je straks in 2050 op het juiste moment kunt aansluiten bij de ambities die er dan zijn.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan gaan we nu door met de beantwoording van de heer Steur.

De heer Steur:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst de vraag van de heer Amhaouch. Ik heb een korte aanvulling op hetgeen de heer Van Dorst zojuist heeft gezegd. Het is goed om te weten dat wij al regelmatig samen in een toren zitten. Soms is dat de toren op Schiphol en op andere momenten is dat de toren in Breda, het hoofdkwartier van de luchtmacht. Ik heb zojuist al iets gezegd over een gezamenlijk belang. Er is absoluut een gezamenlijk belang van deze organisaties. We hebben niet alleen de verantwoorde-

lijkheid voor het Nederlandse luchtruim en de verkeersleiding daarbinnen, maar we leven ook in een wereld van schaarste. Met name in die wereld van schaarste moet je elkaar zien te vinden in plaats van elkaar te bestrijden. Die samenwerking is uitstekend en is misschien wel een voorbeeld voor de doorkijk naar governance, de herziening van het luchtruim en alles wat daarmee te maken heeft.

Dan de vraag van de heer Paternotte over het herstel van vertrouwen en het stukje zelfreflectie. Ik denk dat alles begint met een stukje begrip aan twee kanten. Als ik over de luchtmacht praat, dan constateer ik dat wij aan de ene kant overlast genereren met vliegtuigen, maar aan de andere kant is er begrip van onze omgeving dat het noodzakelijk is om onze mensen te trainen. Ik heb daar zojuist ook iets over gezegd. Het staat en valt met transparantie. Alle partijen en stakeholders moeten op de juiste manier zijn ingelicht om een gewogen oordeel te kunnen vellen.

Er zijn al een aantal voorbeelden aangehaald. NLR heeft het voorbeeld van de belevingsvluchten met de F-35 gegeven. We hebben zojuist gesproken over de samenwerking tussen LVNL en luchtmacht. Vanmorgen werd vanuit Eindhoven de COVM aangehaald. Ik herken dat heel erg van mijn tijd als commandant vliegbasis Volkel waarin we met name heel veel aan tweezijdige informatievoorziening deden en informatievoorziening richting onze omgeving. Zeggen wat je doet en doen wat je zegt. Je moet een luisterend oor hebben voor wat de omgeving nodig heeft. Je moet begrip weten te bewerkstelligen bij de omgeving dat wij soms overlast moeten veroorzaken. Dus ik hecht heel erg aan betrokkenheid van alle stakeholders, transparante informatie en het delen van informatie. Je moet kijken waar de gezamenlijkheid is. Ik sluit mij aan bij wat eerder gedeeld is over duidelijke regie en duidelijke kaders voor participatie. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Vet.

De heer Vet:

Ik reageer op wat de heer Paternotte vroeg met betrekking tot vertrouwen en zelfreflectie. Wij zijn niet betrokken geweest bij de Alderstafel in 2008. Daar zijn toen wel dingen besloten. Het ging onder andere over de term «selectiviteit». Vandaag de dag lopen wij daarmee toch tegen problemen aan. Wij hebben gezegd: het gaat toch om het milieu, het gaat toch om geluid? Wij proberen met innovaties te komen die de geluidshinder terugbrengen. Dat doen we eigenlijk ook. Maar het lijkt wel of dat niet belangrijk is. Dat vinden wij nu juist wel. Deze discussie gaat over de groei van Schiphol. Dan zou je ook over dat geluid en milieusparende effecten moeten praten. Daar willen wij als airline graag aan bijdragen. Een ander punt is de Luchtvaartnota 2020–2040. Daarin moeten duurzaamheid en milieu worden meegenomen. Daar zijn we ook een groot voorstander van. Er zijn voorbeelden uit andere landen die duidelijk maken dat wij het vertrouwen weer terug kunnen winnen. Ik doel dan met name op de Davies Commission. De groepen op lokaal, regionaal en nationaal niveau moeten tot expertgroepen worden gemaakt. De deelnemers moeten worden ondersteund door experts. Zij bundelen hun meningen in een advies om dat vervolgens bij een ministerie of een centraal politiek orgaan neer te leggen om beslissingen te maken. Dat is wat ik net bedoelde met mijn opmerkingen over de mission creep van de Alderstafel. Het inventariseren van informatie is een goed punt van de Alderstafel geweest. Er zijn echter ook beslissingen genomen die eigenlijk op overheidsniveau hadden moeten worden genomen. Dan zeggen we eigenlijk met drie punten dat je open en transparant de consultatie laat plaatsvinden die op feiten is gebaseerd die we kunnen gebruiken, en die eigenlijk adviserend is naar een overheid toe, die dan vervolgens de

beslissingen neemt. Ik denk dat je met dat soort elementen duidelijkheid creëert en ook vertrouwen terugwint.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik kom even terug op wat u aan het begin zei. U had eerder ook kritiek op het selectiviteitsbeleid, of in ieder geval op de wens tot selectiviteitsbeleid die wij hebben. Vanuit uw positie begrijp ik dat goed, maar heeft u er wel begrip voor dat wij, dat de politiek zegt: de capaciteit is schaars en die willen we daarom graag selectief inzetten voor de vluchten die de grootste economische betekenis voor dit land hebben?

De heer **Vet**:

Wij vinden het heel belangrijk om ook naar de feiten te kijken. We begrijpen dat er schaarste is. Maar dan moet je eigenlijk op een neutrale wijze gaan kijken wat je kan gebruiken. Nu ga je discrimineren op type passagier of op type route en op waar een passagier naartoe gaat. Als we met schaarste moeten omgaan, zouden we moeten bekijken wat de luchtvaartsector nu op dit moment al bereikt heeft en wat we nog gaan bereiken. Want er zijn heel veel agenda's gevuld, onder andere onze eigen agenda waarin staat dat we binnen tien jaar ook elektrisch willen vliegen. Daar zijn serieuze bewegingen voor. Dus we zijn serieus bezig met het geluids- en milieuaspect. Nu wordt er gezegd: we gaan op een type passagier selecteren die dan van een andere luchthaven moet vertrekken. Dat is niet het probleem aanpakken waar het om gaat. De problemen zijn het milieu en geluid, en daar willen we het ook over hebben. Daarvoor moeten we denk ik ook innovaties toepassen en support geven, in plaats van met een stok te dreigen in de vorm van bijvoorbeeld een taks op tickets of andere zaken. Dan moeten we eigenlijk luchtvaartmaatschappijen gaan belonen die hier met innovaties ook aan bijdragen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Vet. Het woord is aan de heer Meijs.

De heer **Meijs**:

Dank u wel. Aan iedereen is de vraag gesteld over het herstel van vertrouwen en een stuk zelfreflectie. Waarom is het vertrouwen zo weggezaakt de laatste jaren? Laat ik beginnen met te zeggen dat de besluitvorming en de afwegingen tussen de voors en de tegens uiteindelijk altijd bij het ministerie moeten plaatsvinden, uiteraard getest en gecheckt door de Tweede Kamer. Je ontkomt er volgens mij niet aan dat je iets van een tafel hebt, ongeacht of het nou een stuurgroep tafel is of een Alderstafel of wat dan ook. Dat is volgens mij iets dat goed is gegaan de laatste jaren. Bij die tafels moeten alle overheden die een relatie hebben tot de luchthavenontwikkeling vertegenwoordigd zijn. Alle bestuurslagen moeten daarbij betrokken zijn, maar er moeten ook afvaardigingen van omwonenden en van milieufederaties bij gezet worden. Die tafel moet er gewoon zijn. Dat heet dan de overlegtafel of de stuurgroep. En het maakt natuurlijk niet zo heel veel uit wie daar de voorzitter van is, als die belangenafweging maar deels daar kan plaatsvinden. Maar we hebben het over zelfreflectie. Waar we niet aan hebben gedaan en waar de huidige samenleving en de omwonenden wel erg om vragen, is wat ik maar even «microparticipatie» noem op thema's die gewoon relevant zijn. Het samen praten in een stuurgroep betekent niet dat je direct vertrouwen wint bij de individuen die om de luchthaven heen wonen en daar werkzaam zijn. Je moet met elkaar bepaalde thema's daadwerkelijk gaan uitwerken, met de nadruk op «werken», op «samen werken»; ik noem dat microparticipatie. Daarbij kan je inderdaad de kennis van NLR of andere kennisinstellingen ter beschikking stellen van dat kleine overleg, dat bijvoorbeeld gaat uitwerken waar nou een vliegroute het beste kan liggen. Als je dat vanuit je stuurgroep of je Alderstafel doet,

krijg je toch het beeld: hé, daar wordt iets besloten en daar wordt over de omgeving heen geworven. Je moet dus die stuurgroep laten adviseren vanuit die microparticipatiegroepen, dus vanuit groepen waar echt individuele omwonenden in zitten, met kennis van NLR of een andere kennismaatschappij. Ik bedoel dus individuele omwonenden, niet de instituten of de vertegenwoordigende omwonendenverenigingen, maar echt en aantal omwonenden die elke dag die vliegtuigen boven hun hoofd hebben. Ik denk dat als je dat doet, je in dat samenwerkende spel enorm veel vertrouwen weer terug kan winnen. Mijn zelfreflectie zit in het feit dat we, ook als luchthaven, die microparticipatie, echt met omwonenden, niet gefaciliteerd of gestimuleerd hebben. Het is mijn voornemen om dat in de komende tijd wél te gaan doen. In de komende tijd gaat ook de besluitvorming rond Eindhoven Airport weer relevant zijn. Dat neemt helemaal niet weg dat je ook een Alderstafelachtig gremium moet hebben. Maar het ministerie moet uiteindelijk ook de afweging maken tussen alles wat voor is en alles wat tegen is, en moet het besluit kunnen en durven nemen, welk besluit dat ook maar is. Maar de zelfreflectie zit in de microparticipatie die volgens mij heeft ontbroken.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank, meneer Meijs. Ik geef twee collega's hier aan tafel nog heel kort de gelegenheid om een vervolgvraag te stellen. De heer Van Raan en mevrouw Kröger hebben zich daarvoor net bij mij gemeld door oogcontact met mij te zoeken. Daarna rond ik dit gesprek af.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik ben nu toch een beetje in verwarring, voorzitter, want ik dacht dat u mijn oogcontact negeerde. Zo zie je maar weer. Dank u wel.

Ik wil nog een vraag stellen aan mevrouw Eijkman. U noemde net terecht de stip op de horizon. Moet die stip niet het beperken van de temperatuurstijging tot anderhalve graad zijn? En moet niet van daaruit de rest volgen?

De voorzitter:

Ik laat mevrouw Kröger eerst haar vraag stellen. Daarna kunnen we luisteren naar de antwoorden. Ik ben bang dat als ik het anders doe, ik een van u beiden tekortdoe.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel. Ook mijn vraag is gericht aan mevrouw Eijkman. We hebben het nu de hele tijd over de vraag hoe we de omgeving erbij betrekken. Er wordt gesproken over microparticipatie. Volgens mij is dat gewoon participatie van omwonenden, maar goed. Omwonenden hebben het gevoel dat het geluid wordt beoordeeld op basis van die rekenmodellen. Die modellen geven geluidsruimte en daarbinnen kan je groeien. Omwonenden hebben het gevoel dat dat eigenlijk het hele plaatje is. Zou niet het meten van geluid en het valideren van berekeningen en modellen een veel belangrijkere rol moeten spelen? En welke mogelijkheden daartoe ziet u?

De voorzitter:

Mevrouw Eijkman, aan u is het woord voor het beantwoorden van de laatste vragen.

Mevrouw Eijkman:

Nou kijk, wat een eer.

Ik kom eerst op de vraag van de heer Van Raan over het Flightpath 2050 en de langetermijnambitie. In hoeverre brengt die de reductie van 1% of van wat dan ook tot stand? Het Flightpath 2050 heeft heel ambitieuze doelen. Er staat in dat er 75% CO₂-reductie per passagierskilometer in de

luchtvaart moet zijn ten opzichte van wat het was in het jaar 2000. Dat is een enorm ambitieus doel. Bij emissies gaat het om 90% reductie. Dat zijn de getallen die daarin staan. Die moeten dus daadwerkelijk een enorme reductie in de luchtvaart teweegbrengen. Als u mij om het precieze getal vraagt, zou ik dat moeten uitzoeken; dat heb ik niet zo paraat. Maar dit staat dus daadwerkelijk inderdaad in het Flightpath 2050. Als dat dus als houvast genomen wordt...

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat is mijn vraag niet.

Mevrouw **Eijkman**:
Wat is uw vraag dan?

De heer **Van Raan** (PvdD):
Moet het niet het beperken zijn van de temperatuurstijging tot anderhalve graad?

Mevrouw **Eijkman**:
Dat is een politieke vraag. Het geven van een antwoord daarop laat ik graag aan anderen over.

De **voorzitter**:
En dat mag, want dit is een gesprek en u gaat over uw eigen antwoorden.

Mevrouw **Eijkman**:
Ik stap over naar de vraag van mevrouw Kröger over het meten versus het berekenen. Vanuit de achtergrond van NLR zijn wij van mening dat meten wel aanvullend kan zijn en relevant kan zijn voor het geluidsniveau, maar dat meten, zeker op dit moment, niet in staat is om het te vervangen. Je zou het wel als referentie kunnen gebruiken om ook bijvoorbeeld bepaalde trends te kunnen signaleren. Maar vooralsnog zal je in de komende tijd naar onze mening absoluut berekeningen nodig houden om een realistisch en gewogen getal boven water te krijgen. Meten heeft een aantal nadelen en die moet je goed onder ogen zien. Een van de nadelen is dat het op dit moment nog niet mogelijk is om heel zuiver te meten. Meetposten moeten enkel en alleen het vliegtuiggeluid meten. Je kunt bijvoorbeeld te maken hebben met verstoringen door andere bronnen, die direct het plaatje al gaan vertekenen. Dat is een van de aspecten die daarbij een rol speelt. Dus aanvullend kan meten zeker interessant zijn, maar ik zeg: voor meten als vervanging is het nu te vroeg.

De **voorzitter**:
Daarmee komen we aan het eind van dit rondetafelgesprek. Ik wil u allen heel hartelijk danken voor uw input en de tijd die u heeft vrijgemaakt om ons te informeren, zodat wij de besluitvorming weer kunnen verbeteren. Ik dank ook iedereen die het gesprek thuis of hier op de publieke tribune heeft gevolgd. Ik dank ook de leden. Ik wens u allen een gezegende dag.

Sluiting 13.31 uur.