

Herziening van het Nederlandse luchtruim

Aan de orde is het **debat** over de **herziening van het Nederlandse luchtruim**.

De voorzitter:

Aan de orde is het debat over de herziening van het Nederlandse luchtruim. De staatssecretaris van Defensie is ook aangeschoven. Die heet ik ook van harte welkom. Ik begrijp dat er heel veel mensen op de publieke tribune zitten die bij dit debat betrokken zijn. Het is gebruikelijk dat jullie op geen enkele manier jullie afkeuring of goedkeuring laten blijken tijdens het debat. Ik hoorde jullie net allemaal masaal kuchen, maar ook dat mag niet. Maar welkom.

Dan geef ik eerst het woord aan de heer Bruins namens de ChristenUnie.



De heer Bruins (ChristenUnie):

Voorzitter. De ChristenUnie wil een luchtvaart die dienstbaar is aan de samenleving en de economie. De tijd van ongebreidelde, ongerichte en autonome groei van de luchtvaart is echt voorbij. Ook hebben wij geen behoefte aan nog meer vakantievluchten en prijsvechters. Een beetje minder vliegen mag best. De trein is binnen Europa een prima alternatief. "Vliegschaamte" stond in de Van Dale top 18 Woord van het Jaar. Dat is best een bijzondere ontwikkeling. Die is, denk ik, mede te danken aan de acties en inspanningen van de mensen die hier op de publieke tribune zitten.

Wat betreft Lelystad houdt de ChristenUnie vast aan de drie voorwaarden die zijn afgesproken: alle berekeningen over mens en milieu moeten kloppen, er moet meer helderheid komen over het gegeven dat die laagvliegroutes uiterlijk 2023 weg zouden zijn, en Lelystad moet de functie van overloopluchthaven krijgen. Dus vliegtuigen moeten verplaatst kunnen worden van Schiphol en Lelystad is niet bedoeld voor autonome groei. Er liggen groeiplannen voor Rotterdam. Vliegveld Eindhoven is dichtgegroeid met vakantieverkeer zonder dat Schiphol werd ontlast. In de komende jaren ligt alweer de keuze voor van wel of niet doorgroeien. Schiphol staat ook alweer klaar voor de volgende groeisput. En vrijdagavond kregen we een brief van de minister waarin je kunt lezen dat zij Lelystad ook wel wil openstellen voor nieuwe toetreders, voor autonome groei. Dat is niet volgens de afspraken en dat is niet in lijn met het doel waarvoor Lelystad zou worden opengesteld. In de krant las ik een dag later dat de minister het doel van Lelystad toch niet wil loslaten. Mijn vraag aan de minister is: wat is het nou?

Voorzitter. Op 3 juli jongstleden schreef de minister aan de Kamer: "Doordat Lelystad Airport dit karakter van een overloop heeft, zal op deze luchthaven geen autonome groei van handelsverkeer plaatsvinden." In een debat eerder dit jaar noemde de minister de verkeersverdelingsregel "een essentieel onderdeel om Lelystad Airport de rol te kunnen laten vervullen waarvoor de luchthaven is bedoeld". Over vrachtverkeer is de minister ook altijd heel helder geweest: geen vracht. Kan de minister vandaag in lijn met

haar uitspraken in juli het heldere doel van Lelystad Airport herhalen: geen autonome groei, alleen verplaatsing van vluchten, alleen verkeer dat bijdraagt aan de huboperatie op Schiphol en zeker geen vrachtverkeer?

Voorzitter. De herindeling van het luchtruim. De minister legt het plafond van 10.000 vliegbewegingen vast in een AMvB, voor zolang het luchtruim niet is herzien. De minister wijst er tegelijk op dat de luchtruimherziening niet één moment in de tijd is en ook nooit af is. Het is een continu proces. Maar wat als de laagvliegroutes na 2023 nog niet weg zijn, maar er dankzij de eerste verbeteringen aan de luchtruimindeling al wel meer dan 10.000 vliegbewegingen ingepast kunnen worden? Kan de minister uitsluiten dat zo'n situatie ontstaat en, zo niet, wat is dan het plan in die situatie? Wat is het precieze kenmerk waarbij de minister zegt: ja, nu mag er doorgegroeid worden? Tot wanneer is de AMvB geldig en op welke wijze wordt de AMvB gehandhaafd?

De heer Laçin (SP):

Ik wil de heer Bruins een vraag stellen over zijn eerste stukje, over de drie voorwaarden voor Lelystad. Ik hoor de heer Bruins vooral zeggen: geen autonome groei op Lelystad. Daar zijn wij eensgezind in. Ik wil de heer Bruins wel vragen of hij wel akkoord zou kunnen gaan met een klein percentage autonome groei of dat de ChristenUnie vasthoudt aan 100% overloop en geen enkele autonome groei op Lelystad.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Wij houden vast aan het doel van Lelystad, zoals het bedoeld is als overloopluchthaven voor Schiphol. Dat betekent: geen autonome groei.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Bruins (ChristenUnie):

In de technische briefing heeft de LVNL bevestigd dat de B+-routes op dit moment de beste keus zijn, maar dat na luchtruimherziening alles mogelijk is. Dat is goed nieuws voor de mensen in Wezep, boven wiens hoofd straks al het verkeer van Lelystad door een trechter heen geperst wordt. De B+-routes zijn in de nieuwe situatie niet op voorhand de beste keus. Kan de minister dit bevestigen?

Aan de staatssecretaris van Defensie vraag ik of zij wil meewerken aan het onderzoeken of uitvliegen via het IJsselmeer en wellicht de Waddenzee een mogelijkheid zou zijn en of Defensie in samenspraak met "civiel" ook die mogelijkheid wil onderzoeken na een luchtruimherziening.

Voorzitter. Verder heb ik samen met de heer Paternotte nog een aangehouden motie over knelpunten in de routes van en naar Lelystad Airport. Deze knelpunten liggen met name bij Wezep, Zwolle Stadshagen en het Vechtdal. Neemt de minister als voorwaarde mee dat er bij luchtruimherziening een acceptabele oplossing komt voor deze plekken?

Voorzitter. Over de belevingsvlucht leven nog veel vragen. Daar komt ook nog een apart debat over, maar het gaat vooral over het verschil tussen meten en berekenen. Bij alle

meetpunten zijn hogere piekwaarden gemeten dan volgens de berekening verwacht werd. Volgens de minister kan het gemeten piekgeluid, L_{Amax}, niet zonder meer vergeleken worden met het jaargemiddelde van de geluidsbelasting, L_{den}. Dat snap ik, maar het piekgeluid is toch de input voor het berekenen van de L_{den}? Daarmee ligt de wiskundige relatie toch vast? Kan de minister daarop ingaan?

Verder las ik dat het model dat gebruikt wordt, aan bepaalde Europese regels moet voldoen. Kan de minister bevestigen dat het gebruikte model aan die regels voldoet? En klopt daarnaast het bericht dat de input voor het model gebaseerd is op de geluidsgegevens van vliegtuigproducenten zelf? Is er daarnaast ook een onafhankelijke ijking die aan de basis ligt van het model? Verdere vragen zal ik stellen in het debat dat over de belevingsvlucht zal gaan.

Voorzitter. Tot slot nog een paar woorden over Schiphol. Ook daar geldt: zorgvuldigheid boven snelheid. Dat geldt niet alleen voor Lelystad; dat geldt wat de ChristenUnie betreft ook voor Schiphol. Een net proces is nodig, zodat het vertrouwen van omwonenden ook daar kan worden herwonnen. Veiligheid staat voorop. Dan zal rechtszekerheid moeten worden gecreëerd voor omwonenden door een gedegen luchthavenverkeersbesluit met draagvlak. Dan worden normen opgesteld en dan moet duidelijk worden hoe die normen gehandhaafd gaan worden. Dan is er een net proces nodig in de aanloop naar de Luchtvaartnota, die de minister gaat uitbrengen. Die nota moet duidelijkheid geven over onderwerpen zoals veiligheid, ultrafijnstof, CO₂, duurzaamheid en andere modaliteiten van vervoer. Dan kunnen we praten over het onderwerp groei of geen groei. Ziet de minister hierin dezelfde volgorde van dingen als de ChristenUnie?

Voorzitter, dat was mijn bijdrage in de eerste termijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank aan de heer Bruins voor zijn helderheid: geen autonome groei op Lelystad Airport is wat de ChristenUnie betreft een harde randvoorwaarde. Is de ChristenUnie het dan met mij eens dat het sturen van het luchthavenverkeersbesluit op vrijdag prematuur is en dat dit luchthavenverkeersbesluit nu niet verder "in proces" gezet moet worden en teruggetrokken moet worden?

De heer Bruins (ChristenUnie):

Nee, daar ben ik het niet mee eens. Het luchthavenverkeersbesluit is een deel van het proces en wordt nu ter consultatie neergelegd. Daar heb ik niet zo veel moeite mee. Ik was wel verrast door de tweede brief, die ook vrijdagavond kwam. Die brief gaat over de te notificeren verkeersverdeelregel, maar het luchthavenverkeersbesluit is het proces dat gaande is. Dat is in de ministerraad besloten. Ik sta aan deze kant van de scheidslijn.

De voorzitter:

Tweede vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar als er geen juridische borging is middels een verkeersverdelingsregel, dan kan er toch ook geen luchthavenbesluit komen?

De heer Bruins (ChristenUnie):

Het luchthavenverkeerbesluit wordt nu voor het indienen van zienswijzen neergelegd. Ik denk dat alle plussen en minnen in die procedure boven water zullen komen. En op alles wat dan ter sprake komt, moet een goed antwoord van het ministerie komen. Ik heb er vertrouwen in dat die procedure alles boven water zal halen wat nodig is.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik heb twee vragen aan de heer Bruins. Ik hoorde in de drie voorwaarden geen klimaatvoorwaarde. Dat wilde ik even bevestigd zien. Mijn tweede vraag is de volgende. Geen autonome groei. Het is vanuit Europa wel een voorwaarde dat er een gelijk speelveld is. Dat zou betekenen dat er wel autonome groei moet zijn. Anders geen VVR. Betekent dit dat de ChristenUnie zegt: dan Lelystad maar niet open? Klopt dat?

De heer Bruins (ChristenUnie):

De voorwaarde van geen autonome groei spreken we al vijftien maanden uit, sinds dat beroemde debat van 28 september vorig jaar, waarin toenmalig staatssecretaris Dijkzema ons vertelde dat alles juridisch bekeken was en dat dit zou gaan lukken. Daar houden we aan vast. We hebben gelukkig een hele slimme minister met een hele slimme staf. Zij gaan verder met het huiswerk om te kijken hoe we vliegveld Lelystad het doel kunnen geven waarvoor het bedoeld is.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is een mooie manier om geen antwoord te geven. De vraag is: als het niet mogelijk is om geen autonome groei te hebben, betekent dat voor de ChristenUnie dan "geen Lelystad"?

De heer Bruins (ChristenUnie):

We hebben de minister huiswerk gegeven. Daar is ze nog niet mee klaar. Ik ga ervan uit dat ze een goede oplossing vindt.

De voorzitter:

Derde vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, want er werd nog een eerdere vraag gesteld, namelijk of het een terechte constatering is dat er tussen de drie voorwaarden geen klimaat-eisen staan.

De heer Bruins (ChristenUnie):

De klimaat-eisen zaten in mijn eerste regels, toen ik zei: we hebben geen behoefte aan nog meer vakantievluchten en prijsvechters, we moeten minder vliegen en de trein is een goed alternatief. Het is heel duidelijk, zo zeg ik straight tegen

de heer Van Raan, dat als de groei van de luchtvaart door gaat zoals nu geprojecteerd is, het helemaal uit de klauwen loopt wat betreft de klimaatdoelstellingen. Deze week zijn we aan het praten over een klimaatakkoord. Morgenavond sta ik in deze zelfde zaal te praten over de Klimaatwet. En vandaag hebben we het over de luchtvaart. Dan weten we dat er iets moet gebeuren, want het past niet in dezelfde schoen.

De heer Paternotte (D66):

De voorwaarden die de heer Bruins onderschrijft voor Lelystad Airport kan ik alleen maar ook onderschrijven. Hij zei ook dat het op zich goed is dat het luchthavenverkeersbesluit in consultatie gaat. Maar lijkt het u daarnaast niet ook heel verstandig als wij als Tweede Kamer zeggen: wij parkeren dat luchthavenverkeersbesluit eventjes en gaan het voorlopig even niet behandelen, zolang er niet eerst in ieder geval Europese goedkeuring vanuit Brussel is voor het selectiviteitsbeleid?

De heer Bruins (ChristenUnie):

In ieder geval is heel belangrijk dat, voordat besluitvorming over de opening van Lelystad kan plaatsvinden, alle zaken op een rij worden gezet. Dat betreft dan ook het luchthavenbesluit en de input die daarop komt. Maar het gaat natuurlijk ook over hoe het verder gaat met die Brusselse verkeersverdelingsregel. En wat voor helderheid krijgen we vanavond over het laten doorstijgen van de vliegtuigen en over het tempo waarin de herziening van het luchtruim plaatsvindt? Al die zaken moeten op orde zijn en naast elkaar worden gelegd voordat we kunnen praten over besluitvorming over de opening van Lelystad.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Bruins. Ik geef nu het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Het in allerijl bijeengeroepen spoedberaad over het klimaatakkoord gaat door het leven onder de naam "cockpitoverleg". Maar als aanstaande vrijdag het klimaatakkoord zal worden gepresenteerd, zullen concrete maatregelen voor de luchtvaart schitteren door afwezigheid, net als vorige week op de klimaatop en net als in de Klimaatwet, die we morgen verder bespreken. De klimaatop in Katowice was nog niet afgelopen, of de minister gooide zelfs prompt een plan over de schutting om toch zelfstandige groei op Lelystad Airport toe te staan, "op zoek naar de balans". Het is zoals klimaatstaakster Greta Thunberg zei: u praat alleen over stappen vooruitzetten met dezelfde slechte ideeën die ons in deze situatie hebben doen belanden, terwijl het enige verstandige zou zijn om aan de noodrem te trekken. Voelt de minister zich niet aangesproken door Thunberg? Graag een reactie.

Voorzitter. De luchtvaartsector heeft een hardnekkig geloofwaardigheidsprobleem en dat dreigt inmiddels over te slaan op de minister zelf. Hoe is het nou toch mogelijk dat de sector mag meeschrijven aan de beantwoording van Kamervragen en -brieven en oneliners? Hoe moeten we nu weten of wat we lezen van de minister komt of van de

luchtvaartsector? We zien inmiddels het verschil niet meer. Hoe gaat de minister de twijfel wegnemen die er inmiddels kleeft aan haar brieven en antwoorden? De beloofde brief die we vanochtend vlak voor het debat ontvingen — dank daarvoor — stelde ons helaas niet gerust. Daarmee werden onze zorgen allesbehalve weggenomen. Ik wil graag dat de Kamer een volledig overzicht ontvangt van alle door de sector ingebrachte wijzigingen en suggesties. Graag een reactie.

Voorzitter. Laten we bijvoorbeeld eens de voortgangsbrief over de luchtruimherziening van 14 december erbij pakken. Daar staat in dat de uitgangspunten bij participatie zijn: transparantie, zorgvuldigheid en een navolgbaar proces. Dat staat op pagina 6/11. Dat is de minister alle drie niet gelukt. Het Nederlandse luchtvaartbeleid is niet transparant; niet duidelijk is immers wie de brieven van de minister schrijft. De Kamer ontvangt luchtvaartbrieven soms pas tijdens het debat waarin er over de brieven gesproken moet worden. Het Nederlandse luchtvaartbeleid is ook niet zorgvuldig. Milieuonderzoeken bevatten fouten en noteren blanco velden onder de noemer "milieu" of "p.m.". Wat is de m van de MER dan eigenlijk nog waard? Het Nederlandse luchtvaartbeleid is ook niet navolgbaar. Na een tik op de vingers vanuit Europa over Lelystad Airport maakt de minister geen pas op de plaats, maar probeert zij, tegen eerdere afspraken en beloftes in, juist te overtoepen met een zelfstandige groei op Lelystad.

Voorzitter, herindeling en participatie. Onder de vlag van de zogenaamde luchtvaartgesprekken werd deelnemers gevraagd om te spreken over valse tegenstellingen en werden bewoners van verschillende regio's tegen elkaar uitgespeeld. En ondertussen proberen CDA en VVD ons wijs te maken dat we er maar op moeten vertrouwen dat in 2023 heus, nee echt, een eind zal komen aan de laagvlieg-routes. Dat de uitgangspunten bij participatie niet zijn gehonoreerd, is ook in diverse bewonersgroepen opgevalen. De Samenwerkende Actiegroepen tegen Laagvliegen, uit Noord-, Oost-, Midden- en West-Nederland hebben hun feitenrelaas op papier gezet. Dat wil ik via de griffie aanbieden aan de rest van de Kamerleden, mede namens de bewonersgroepen maar ook namens mevrouw Kröger, de heer Laçin, de heer Van Dijk en mevrouw Van Brenk. Ik doe het verzoek om dat op te nemen in de stukken.

De voorzitter:

Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De heer Van Raan (PvdD):

Want, voorzitter, het stadium van de goedgelovigheid zijn we natuurlijk al een tijdje voorbij. Er zijn te veel rare wendingen en beloftes en te veel fouten in luchtvaarrapporten, en er is te veel koste wat het kost doorduwen van het sectorbelang. De luchtruimherziening is niet voor 2023 afgerond. Dat is natuurlijk sowieso al een reden om pas op de plaats te maken, voor de veiligheid, die vooropstaat bij alle partijen. Het OVV-rapport over vliegveiligheid op Schiphol was er duidelijk over. Graag een reactie. We overwegen op dat punt een motie.

Maar er is nog een andere grens. Dat is juist de grens die de noodrem vereist. Want terwijl het IPCC-rapport waarschuwt dat de wereld verstrekkende maatregelen nodig heeft om de opwarming van de aarde tot 1,5°C te beperken, probeert deze minister zelfstandige groei van Lelystad Airport erdoorheen te drukken, opdat Schiphol ook kan groeien. De herziening van het luchtruim heeft, rechtstreeks tegen het 1,5°C-doel in, nog steeds het doel om de capaciteit te vergroten. Dat valt niet uit te leggen aan de bewoners en aan ons, maar ook niet aan de toekomstige generaties. Op welke wijze gaat de minister dus het 1,5°C-doel het uitgangspunt maken van verdere keuzes in de luchtruimherziening? We hebben daar net een motie over ingediend. Dat betekent niet dat de luchtvaart zelf verantwoordelijk is voor die 1,5°C-beperking, maar dat in de afwegingen die de luchtvaartsector gaat maken, die 1,5°C wel wordt meegenomen. Dat was ook de strekking van de motie. Dat lijkt ons het startpunt van de belangeninventarisatie waar de minister ons over schreef. Zolang dat niet het uitgangspunt is, kan Lelystad Airport überhaupt niet open. Graag een reactie. We overwegen dus weer een motie op dit punt. Die hebben we overigens al ingediend.

Voorzitter, afsluitend. De luchtvaartsector staat met de rug naar de toekomst en met de rug naar de maatschappij. Het zal de minister op de nationale Luchtvaartdag niet ontgaan zijn dat deze hautaine groeidoctrine inmiddels tot grote maatschappelijke onvrede heeft geleid. De wijze waarop het huidige Nederlandse luchtvaartbeleid is ingericht, is niet 1,5°C-proof. Het intrinsieke groeidenken zit in de sector en dat zit beleidsmakers in de weg. Klimaat, leefomgeving en veiligheid zouden de driehoek moeten vormen waarbinnen keuzes worden gemaakt, maar alle drie delven het onderspit. Het 1,5°C-doel zit nergens in verweven, geluids-overlast wordt omlaag berekend in plaats van gemeten en piloten en OVV zeggen dat de veiligheid in het geding is. Daarom: business as usual waarbij de sector dicteert, kan niet meer. De luchtvaart zal krimpen en Lelystad Airport kan gesloten blijven.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Vliegen moet veilig en daar heb je spelregels voor nodig. Aangezien de luchtvaart sinds de jaren vijftig en de jaren tachtig van de vorige eeuw flink is gegroeid, komt er nu dus een einde, of in ieder geval een grens, aan de houdbaarheid van het huidige luchtruim. Daarom is een breed plan van aanpak opgesteld met heel veel partijen die daarbij betrokken zijn.

Hoe je ook denkt over de luchtvaart, of je nu voor of tegen bent, de herindeling van het luchtruim is altijd een goed idee. Het is nodig vanwege de toekomst en de introductie van nieuwe toestellen die op een andere manier gaan vliegen, zoals drones. Misschien zijn efficiëntere vertrek- en aankomstroutes mogelijk. En er is natuurlijk de opening van Lelystad Airport. Daarbij staat de veiligheid altijd voorop. Wat ook van belang is bij zo'n luchtruimherindeling is de

internationale samenwerking met onze buurlanden. Die verdient veel aandacht, want het is geen gemakkelijk project. Daarom vraag ik de minister wat de contacten met België, Duitsland, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk opleveren. Steunen zij onze behoefte? Wat betekent het voor de routes die over de grens gaan? Ik lees in de stukken dat er gesproken is over een aanpak en een planning, dat is toegelicht wat wij willen en dat er een afspraak is gemaakt voor een vervolg. Maar op welke momenten kunnen we stappen gaan zetten? Hoe kunnen we daarover geïnformeerd worden?

De VVD wil de specialisten van de Luchtverkeersleiding Nederland de maximale ruimte geven en vrijheid gunnen om tot goede oplossingen te komen. Daar heb ik vertrouwen in. Omdat het steeds drukker wordt in ons luchtruim is de juiste inpassing in ons luchtruim echt noodzakelijk. Voor de VVD is van belang dat de uitgangspunten als veiligheid, maar ook het snelle doorstijgen en dalen in efficiënte glijvluchten voldoende geborgd zijn. Zo verminder je hinder. Dat geldt niet alleen voor Schiphol, maar voor alle regionale luchthavens. Uiteraard moet er dan ook voldoende ruimte zijn voor de kleine luchtvaart en militair verkeer.

Als het gaat om militair verkeer: klopt het dat Defensie van plan is om bijvoorbeeld De Peel weer te gaan gebruiken als militaire vliegbasis? Wat betekent dit dan voor de luchtruimherziening? Wat betekent het toenemend gebruik van onbemande systemen? Ik zag prachtige foto's van zo'n Raptor. Wat betekent het als we daarmee en met drones en dergelijke gaan vliegen? Wat betekent de komst van de F-35 voor Defensie, de behoefte aan luchtruim en de luchtruimherziening? Volgens mij hebben die meer ruimte nodig, dus is er voldoende plek voor hen? Hoe garandeert Defensie dat er voldoende ruimte is om de grondwettelijke taken uit te kunnen voeren? Wordt er rekening gehouden met de ruimte voor doorontwikkeling, ook als het aantal toestellen stijgt? Blijft er door de plannen voor wind op zee wel voldoende ruimte over voor de marine en de luchtmacht om te oefenen boven en op de Noordzee? De bescherming van ons grondgebied en de ruimte om te oefenen, gaan wat ons betreft boven windmolens. Ik kan het niet voor me zien dat we met de F-35 gaan zigzaggen door een windmolenpark bijvoorbeeld.

Voorzitter. Ik snap de mensen die bezwaar hebben tegen de groei van de luchtvaart. Ik snap dat. Ik probeer dus ook om zo goed mogelijk de balans te vinden tussen enerzijds zo min mogelijk overlast en anderzijds voldoende kansen te bieden voor verdere ontwikkeling, in welke vorm dan ook. Maar stilstand kan niet, want het is belangrijk om contact te houden met de rest van de wereld. Dat doen we met name via Schiphol en de 326 verbindingen. Dat doen we niet alleen vanwege die verbindingen, maar juist ook vanwege het belang van iedereen die voor zijn baan afhankelijk is van luchtvaartactiviteiten. Denk aan de douanemedewerkers, de mensen die bij de bagagebanden werken, de stewardessen, de catering, de winkelbediendes, de medewerkers op het platform en in het onderhoud en noem ze maar op.

Ik hoor omwonenden de laatste tijd vaker klagen dat vliegtuigen vrij laag over plaatsen zoals Oegstgeest of Alkmaar vliegen — daar komen ze ons land binnen — terwijl de afstand tot Schiphol nog vrij groot is. Kiezen de luchtverkeersleiders vanwege een versnippering of vermindering van de werklast voor zo'n simpele oplossing? Heeft dat te

maken met een mogelijk tekort aan luchtverkeersleiders? Kan de minister hierop een toelichting geven? Hoe zit dat? Juist vanwege de ambities met de herindeling van het luchtruim en de opening van Lelystad Airport is het van belang dat we voldoende luchtverkeersleiders hebben. Hebben we die dadelijk ook? Zijn dat er voldoende? Is dat aantal toereikend?

Voorzitter. Dan kom ik op Lelystad. Het is geen geheim dat de VVD is voor een spoedige opening van Lelystad Airport. Het ongebruikt laten van het vliegveld tot de herindeling, totdat het zover is, zou fikse schade toebrengen aan onze economie, niet alleen aan Flevoland zelf — dat valt misschien wel mee — maar juist vanwege het slot op Schiphol dat we hebben. Die samenhang met Schiphol is voor ons heel erg duidelijk. Het is in het belang van Nederland dat vakantievluchten vanaf Schiphol verplaatst kunnen worden naar Lelystad. Daardoor ontstaat er extra ruimte voor intercontinentaal verkeer, verkeer dat we met z'n allen willen en waar ons land zo veel meer aan heeft dan aan de zoveelste vakantievlucht.

Voorzitter. Het is ook duidelijk dat er op Lelystad Airport geen vrachtverkeer zal plaatsvinden. Ook het aantal vliegbewegingen tot de herindeling van het luchtruim is gelimiteerd. Beide worden ook netjes vastgelegd. Dat is goed. De VVD kan zich daarin vinden, maar wel altijd in combinatie met een spoedige opening. Ook Flevoland wacht sinds 2015 al op de opening van Lelystad Airport. Deze economische impuls in de regio is welkom.

Ten slotte. De luchtverkeersleiding geeft aan dat er eerder verbeteringen denkbaar zijn om geluidsoverlast voor de routes naar Lelystad zo mogelijk te beperken. Dat juicht de VVD toe, natuurlijk! De VVD wil de aanvliegroutes zo snel mogelijk hoger. Deelt de minister onze mening? En vooral: wat kan de minister hierover zeggen in de richting van de mensen die vragen hebben?

Dank u wel.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Ik meende de heer Dijkstra zojuist horen zeggen dat de waarde van Lelystad met name ligt in de vrijkomende slots op Schiphol waar dan economisch hoogwaardig mainportverkeer kan komen. Wat vindt de heer Dijkstra dan van de brief die vrijdagavond kwam? Daarin lijkt de minister te zeggen dat we dat doel voor Lelystad loslaten.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Er zijn drie voorwaarden waaraan de opening van Lelystad gerelateerd is. Ten eerste is dat de milieueffectrapportage. Die hebben we afgevinkt. Die voldoet aan de wet. Het tweede is een regeling, een verkeersverdelingsregeling, om ervoor te zorgen dat je inderdaad die overloop hebt. Dat doel staat ook voor de VVD nog steeds voorop, namelijk ruimte creëren voor intercontinentaal verkeer vanaf Schiphol. Het derde is het luchthavenbesluit dat in de MR is geweest en waar we aan het einde van de rit nog een keer iets van vinden. Waar het om gaat, is dat je iets wilt. Je wilt vluchten verplaatsen, maar daar moet je wel een instrument voor hebben. Als ik terugkijk in de stukken, wordt er iedere keer gesproken over selectiviteitsbeleid. Je kunt selectief zijn op wie je toelaat. Eigenlijk is dat niet helemaal het geval, want dat is er nog niet. Dat moeten we ontwikkelen. Europa

heeft dat instrument. Als Europa zegt dat het niet kan zoals we het laatst, afgelopen juli, hebben ingediend — ik dacht dat het een goede regeling was, maar daar gaan ze niet mee akkoord — dan moeten we dus iets gaan vinden wat wel werkt. Europa, de juristen daar, moeten aangeven wat wel kan. Als het dan niet gaat zoals je precies wilt, moet je kijken hoe je het wel voor elkaar krijgt. Dat is ons standpunt. Want het niet openen van Lelystad is wat ons betreft geen optie.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Voorzitter, is het niet verstandig, zo vraag ik aan de heer Dijkstra via u, om dat eerst goed te ontwikkelen en dan Lelystad te openen. Want je kunt dit proces maar op één manier zorgvuldig doen en dat is in de goede volgorde.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
We doen alle drie de stappen tegelijkertijd. Een finaal besluit nemen we aan het eind. Alle drie zijn voorwaardelijk. Een verkeersverdelingregeling is heel belangrijk. We hebben nu even een tik op de neus gehad. De minister is aan zet om in Brussel in gesprek te gaan om te kijken wat je er maximaal uit kunt slepen. Ik ben daar niet dogmatisch in. In het verleden hebben wij als politici allemaal eisen gesteld, maar als die niet realistisch blijken, moet je wel kijken hoe je dat probleem gaat oplossen. Ik zit in de Kamer om problemen op te lossen. Dat betekent dus ook dat ik niet krampachtig vasthoud aan 100% autonome groei. Als daar een mix in komt die realistisch is en recht doet aan het doel dat we met elkaar hebben, namelijk Schiphol ontlasten en tegelijkertijd misschien wel de ruimte vanuit de mededinging geven voor nieuwe toetreders, staan we daar zeker voor open. Het alternatief, het niet openen van Lelystad en de directe schade daarvan voor ons land vanwege Schiphol, is namelijk veel groter. Dat moeten we ons wel realiseren.

De heer **Stoffer** (SGP):
De heer Dijkstra geeft aan dat het goed is voor de economie dat Lelystad zo snel mogelijk opengaat. Dat kan zo zijn, dat is een aanname, maar mijn vraag is: het is volgens mij heel slecht voor de mensen die op de Veluwe wonen en voor de leefbaarheid; wat vindt u daar dan van?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik heb gezegd dat het altijd een balans is tussen de baten en de lasten van vliegen. De Veluwe is prachtig, daar komen nu ook al vliegtuigen overheen. Ik kijk naar het groeipad dat we inzetten met de huidige routes — en dan hebben we het over 3 km of 2 km hoogte boven het oude land — en de aantallen die daarmee gemoeid zijn: 4 per dag, oplopend tot 25. Als je dat vergelijkt met Schiphol, waar nu 350 toestellen overkomen op 350 meter, op sommige plekken, dan snap ik dat mensen er tegen zijn en dat zij zorgen hebben. Daarom zeg ik ook: laten we zo snel mogelijk doorstijgen, maar laten we het wel in perspectief zien en ons realiseren dat heel veel mensen graag vliegen. Vanwege de hubfunctie en het internationale karakter van Schiphol dat we graag willen bewaken, plus alle banen die daarmee gemoeid zijn, moeten we de goede balans vinden.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, dat is prachtig, maar u zegt dus eigenlijk dat u kiest voor economie boven leefbaarheid voor die mensen op de Veluwe.

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

Het is niet het een of het ander. De Veluwe blijft prachtig, ook als er vier vliegtuigen per dag overheen vliegen. Zo meteen gaan er meer overheen, maar op een grotere hoogte, en dat is wat we met elkaar willen. We laten mensen de keuze waar en hoe ze op vakantie gaan en we zien het economisch belang van de luchtvaart in een breder perspectief. Ik zeg altijd: we hebben Lelystad niet bedacht omdat we het zo leuk vinden om een vliegveld in de polder te hebben, maar het is echt de zesde of zevende baan van Schiphol. Zo moet je het zien. Daar moeten die vakantievluchten naartoe. Dat is ideaal voor de vakantieganger; hij kan goedkoop parkeren en binnen vier uur vanaf zijn huis staat hij op het strand, want je hoeft niet meer via Schiphol. Op Schiphol krijgen we op die manier wat we met elkaar willen, namelijk dat al die bedrijven uit Taiwan, Hong Kong, China, India hun hoofdkantoor hebben in Hoofddorp of Amstelveen. Dat is wat we willen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik concludeer: als je met de VVD op pad gaat en je woont op de Veluwe, dan moet je gewoon oordopjes kopen, want anders valt daar niet mee te leven.

De **voorzitter**:

De heer **Laçin**.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor de heer Dijkstra zeggen dat het economisch een enorme tegenvaller zou zijn als Lelystad Airport niet open zou gaan, maar dat wil ik graag bestrijden. Al die vakantievluchten die straks vanuit Lelystad naar het zuiden van Europa moeten, hebben voor onze Nederlandse economie vrij weinig waarde. Er zijn verschillende onderzoeken die aantonen dat bijvoorbeeld op de Veluwe, waar de heer Stoffer het over had, ook heel veel banen verloren gaan. Dat ter bestrijding van wat de heer Dijkstra beweerde.

Waar ik naartoe wil, is het hele proces waarover we het nu hebben. Tien jaar geleden zijn we aan een wedstrijd begonnen waarvan de spelregels duidelijk waren. Lelystad zou een overloopluchthaven moeten worden van Schiphol.

De **voorzitter**:

En nu de vraag.

De heer **Laçin** (SP):

De minister zegt sinds afgelopen vrijdag: dat kan niet, dus gaan we dat loslaten. Vindt de VVD het eerlijk tegenover al die mensen die op de Veluwe, in Overijssel en in Gelderland wonen, dat we na tien jaar, terwijl de wedstrijd allang is begonnen, de spelregels toch gaan veranderen en daarmee eigenlijk al die mensen een klap in het gezicht geven?

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

Ik sluit even aan op het eerste punt dat de heer Laçin noemt. Ik zei net al dat we Lelystad niet doen omdat we een vliegveld in de polder zo leuk vinden. We doen dat voor de versterking van Schiphol en van de hubfunctie. Ik heb rapporten gezien, en u ook, waarin staat: als we de hubfunctie op Schiphol niet zouden hebben, betekent dat 40% minder bestemmingen en 50% verlies aan werkgelegenheid. In totaal zijn er in de luchtvaartsector in Nederland, direct en indirect, 300.000 banen. Ik wil de SP nog weleens zien als we de eerste ontslagaanvragen zien bij Cargo, omdat u daar geen ruimte voor laat. Ik zie de SP weer op de barricade staan, omdat het allemaal niet deugt, maar tegelijkertijd bent u zelf veroorzaker van een slot op de luchtvaart. Het gaat erom dat je een balans zoekt, waarbij je zegt dat vakantieverkeer uitstekend kan vanaf een kleine luchthaven als Lelystad. Dat doen we gefaseerd, zorgvuldig en netjes, en tegelijkertijd moeten we de hubfunctie versterken. Dat is het totaalplaatje dat we hier moeten schetsen. Het gaat ook om banen en om keuzes die mensen zelf kunnen maken, denk ik.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, ik sta zeker aan de zijde van mensen die ontslagen worden, juist op Schiphol, door het beleid dat de VVD de afgelopen jaren heeft gevoerd. Er is geen enkele controle of selectiviteit geweest op Schiphol, terwijl zij wel al jaren aan het roer is. Dat nu al die mensen ontslagen worden, is niet door het SP-beleid, maar juist door het VVD-beleid van de heer Dijkstra en zijn partij. Maar ik wil terug naar de tweede vraag, want die slaat de heer Dijkstra heel slim over. Vindt de heer Dijkstra het tegenover al die mensen die nu op de tribune zitten en thuis meekijken — ze hebben honderdduizenden handtekeningen onder petitie gezet — fair dat zij van deze minister te horen krijgen dat we de afspraken die we hebben gemaakt in één klap loslaten omdat de Europese Commissie ons geen toestemming geeft en we nu onze eigen gang gaan? Vindt de heer Dijkstra dat de politiek daarmee geloofwaardigheid uitstraalt op die mensen?

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

Dit is een misvatting, want we laten de afspraken niet los. De afspraken zijn heel helder: Lelystad is een overloopluchthaven van Schiphol. Europa heeft nu gezegd dat je het niet 100% kunt doen. Ik ben dan realistisch genoeg om te kijken naar wat wel kan. Ik hoop zo veel mogelijk, want we hebben het net over het hoofddoel gehad: de overloop staat centraal. Maar we moeten wel met elkaar constateren dat het selectiviteitsbeleid, waarover tien jaar gesproken is, feitelijk nog niet bestaat. We moeten er met elkaar aan werken om dat voor elkaar te krijgen.

De heer **Laçin** (SP):

Dan ga ik net als de heer Stoffer constateren dat de heer Dijkstra de afspraken van de afgelopen tien jaar niet kent of hier doet alsof hij ze niet kent. De afspraak was: 100% overloop vanaf Schiphol. Dat laten we nu los. Daar is de SP fel tegen. De heer Dijkstra niet, dus laat hij de afspraken los.

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

Nee. Ik ken de afspraken. Ik laat ze niet los. Ik streef er nog steeds naar. Maar ik ben wel realistisch. Ik zoek hier oplossingen. U staat alleen maar aan de zijlijn te roepen en te tieren. Op het moment dat er ontslagen vallen, komt u met een spandoek op de barricade. U maakt het vliegen duurder, waardoor Jan met de pet zo meteen een paar tientjes extra gaat betalen als hij vliegt naar zijn vakantiebestemming. Dat is gewoon de realiteit. U heeft makkelijk praten langs de zijlijn. Ik zit in een partij die zijn verantwoordelijkheid neemt en oplossingen zoekt. Dat betekent soms ook moeilijke dingen besluiten, meneer Laçin. Dat hoort er ook bij. Maar we staan er wel voor.

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

Ik zou willen beginnen met een punt van orde. De heer Laçin staat hier namens zijn partij en heeft er bepaalde opvattingen over. Die heeft de heer Dijkstra ook. Het staat hem niet om de heer Laçin zo weg te zetten. Het klopt niet en het is eigenlijk gewoon heel foute politiek. Ik zou hem aanraden dat terug te trekken. Het debat mag stevig zijn, maar laten we het zo niet voeren. Wat mij betreft is dat niet de bedoeling.

De **voorzitter**:

Tot zover het punt van orde.

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

Dit is een bijzonder debat. Normaal gesproken hebben we een debat met de minister en de staatssecretaris, zoals vandaag ook, en heb je de oppositie en de coalitie. Maar nu gaat het over de groei en over Lelystad en zie ik ook verdeeldheid in de coalitie. Ik vraag dan vooral aan de VVD: hoe betrouwbaar is de VVD? Ik heb de heer Dijkstra een paar maanden geleden horen roepen: Schiphol mag groeien. Volgens mij sprak hij over 550.000 vliegbewegingen. Dat stond niet in het regeerakkoord. Nu hoor ik de heer Dijkstra van de VVD zeggen: er mag wel autonoom groei plaatsvinden op Lelystad, want als Brussel het zegt, moeten we het maar doen. Hoe betrouwbaar is de VVD in deze coalitie?

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

Over Schiphol gaan we het nog hebben, want daar komt een apart debat over. Dat doen we op het moment dat de Omgevingsraad Schiphol, waarin de lokale en regionale bestuurders, de omwonenden en de luchtvaartmaatschappijen zitten, tot een deal komt; hopelijk snel. Ook de drie partijen in de omgevingsraad wachten op de opening van Lelystad Airport; vergis je niet. Op het moment dat Lelystad Airport niet opengaat, hebben we een probleem op Schiphol. Dat moeten we ons wel met elkaar realiseren.

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

Lelystad heeft alles met Schiphol te maken, want het is de overloop van Schiphol, zoals het ooit bedoeld was. Maar nu zegt Brussel: hoe Nederland, deze coalitie en dit kabinet het willen, gaat het niet; er zal toch autonome groei moeten plaatsvinden. Ik hoor hier dat D66, de ChristenUnie en waarschijnlijk ook het CDA daar kritisch op zullen zijn en zullen zeggen: zo werkt het niet. Maar hoe staat de VVD er

nou in? Kan de luchtvaart via Lelystad nou wel autonoom groeien — ook al is het maar een beetje, zoals ik in een bijzijn van de heer Dijkstra hoorde — of houdt ook de VVD zich aan het regeerakkoord?

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

In het regeerakkoord staat heel duidelijk dat Eindhoven en Lelystad vakantieluchthavens zijn en dat we een sterke hub met een sterke homecarrier willen op Schiphol. Dat staat in het regeerakkoord. De verkeersverdelingsregeling zou er niet door komen, dus de minister heeft die ingetrokken. We moeten nu gaan werken aan een nieuwe. Daar hebben we een paar dagen de tijd voor. Wat mij betreft gaat het snel en spoedig. Dat gaat ervoor zorgen dat we zo veel mogelijk recht doen aan het idee dat we achter Lelystad hebben, namelijk van een overloopluchthaven. Daar gaat het om.

De heer **Paternotte** (D66):

Toch ook even over de afspraken. In afspraken uit 2008 is Lelystad aangewezen als locatie voor een vliegveld. Die afspraken zijn ook gemaakt met de regio rondom Flevoland, met Overijssel en Gelderland. Zij hebben ook te horen gekregen dat het een overloopluchthaven is. Nu zegt u: ook met autonome groei zouden die afspraken op zich niet geschonden worden; je moet een goede mix hebben. Ik kan me voorstellen dat u dan denkt aan een klein beetje autonome groei en veel overloop. Maar zou 75% autonome groei en slechts een kwart overloop ook nog conform die afspraken zijn?

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

Ik ga hier niet speculeren over aantallen. Dat doen we niet met Schiphol, want we wachten netjes op de resultaten. Dat doe ik ook niet hier. Het is echt aan de minister om te kijken of ze met een goede deal thuis kan komen vanuit Brussel die recht doet aan wat we met elkaar willen. Daar gaat het om. U refereert ook aan het Aldersakkoord van 2008. Ik herinner u eraan dat het Aldersakkoord een en ondeelbaar is. Het Aldersakkoord van oktober 2008 gaat uit van 580.000 vliegbewegingen en later is dat teruggeschroefd naar 570.000 vliegbewegingen in 2020. Die hebben we op dit moment niet, niet op Eindhoven en niet op Schiphol. Daarvoor hebben we dus ook Lelystad nodig omdat die behoefte er is. Mensen willen graag vliegen en tegelijkertijd willen we de hubfunctie van Schiphol versterken. Daarom moeten we dus werken aan een gedegen opening van Lelystad Airport en wat ons betreft zo snel mogelijk, zodat we al die doelen met elkaar bereiken. Ik ga dus niet speculeren over welke aantallen exact, want het is echt aan de minister om een goede deal te maken en ik denk ook dat zij dat binnenkort gaat doen.

De heer **Paternotte** (D66):

Het Aldersakkoord is een en ondeelbaar, dat argument gebruikte de heer Dijkstra ook eerder om te zeggen dat er op Schiphol zo snel mogelijk 90.000 vluchten bij moesten komen. Die afspraken zijn gemaakt met bewoners rondom Schiphol maar ook met bewoners in de regio, op de Veluwe. Wat kunnen die bewoners op de Veluwe er wat u betreft aan doen dat Lelystad tot nu toe nog niet geopend is? Wat

neemt u hen dan kwalijk? Want dat was uw reden om Schiphol sneller te laten groeien.

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

Nee, u begrijpt mij verkeerd. Ik neem de bewoners op de Veluwe helemaal niets kwalijk. Natuurlijk niet. Waarom zou ik dat doen?

De **voorzitter**:

Een misverstand dus.

De heer **Paternotte** (D66):

Oké. Als u dat niet doet, dan is mijn vraag waarom u de afspraken die er met hen zijn, niet gewoon volledig wil eerbiedigen.

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

Dat is heel helder. Ik weet nog dat ikzelf in de Staten zat in 2012 en dat een van de eerste dossiers die ik kreeg, ging over vliegen over het oude land. Toen is de afspraak gemaakt dat 2 km de minimumhoogte is en volgens mij is die er nog steeds. Toen was er geen rumoer. Die kwam pas op het moment dat duidelijk bleek in 2017 onder de vorige staatssecretaris dat je langdurig op een lagere hoogte moest gaan vliegen. Nou, daar vinden we van alles van en dat willen we niet met elkaar, maar we zien wel de noodzaak omdat we niet willen interfereren met Schiphol, wat ook een wens van de Kamer is. Dit debat gaat er over hoe we dat luchtruim nu zo krijgen dat dit niet meer nodig is, je af bent van die laagvliegroutes, je efficiënt de luchtvaart kan verdelen in Nederland met een vakantievliegveld en een hubvliegveld en je zo snel mogelijk omhoog kunt en mooi kunt dalen in een glijvlucht. Dat is wat we met elkaar willen en daar streef ik ook naar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het echt bizar om de heer Dijkstra te horen praten over dat dingen netjes moeten en dat afspraken nagekomen moeten worden, maar hij eigenlijk keihard de harde randvoorwaarde van geen autonome groei hier van tafel veegt. Zegt de heer Dijkstra nou dat de ChristenUnie, D66 en het CDA die allemaal hebben uitgesproken geen autonome groei op Lelystad Airport te willen als keiharde randvoorwaarde, er dan naast zitten?

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

Nee, iedereen gaat over zijn eigen woorden, wat ook vanavond zal blijken. Wij zijn voorstander van opening van Lelystad Airport. We hebben gezien dat de verkeersverdelingsregeling die we hadden bedacht, geen stand houdt in Europa. Europa heeft wel dat instrument, dus moeten ze maar aangeven hoe het dan wel moet. Wij hebben er ook ideeën over. We willen namelijk overloopluchthaven zijn en daar gaat het om. Het gaat er niet om dat je nog vast blijft houden aan dingen uit het verleden als ze niet meer realistisch zijn; dan moet je ook verder schakelen en moet je kijken naar oplossingen. En dat is wat ik probeer te doen. Ons standpunt is heel helder en wij draaien daar ook niet in. Wij zijn heel duidelijk geweest vanaf moment één. We zien het belang en dat wil ik koesteren. Ik wil dat we stapjes

gaan maken met deze Kamer en dat we een breed draagvlak hebben om dat voor elkaar te krijgen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het interessante daarin is dat de verkeersverdelingsregel natuurlijk een instrument is, terwijl het doel is geen autonome groei op Lelystad. Dat de heer Dijkstra zegt dat er aan die verkeersverdelingsregel gesleuteld moet worden en dat hij dat de minister mee wil geven, snap ik wel. Alleen gaat het om de vraag: zet de heer Dijkstra het doel, namelijk geen autonome groei op Lelystad Airport, dan nu eigenlijk bij de vuilnisbak?

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

Nee, het doel is om van Lelystad Airport een vakantieluchthaven te maken. Dat moeten we met elkaar nastreven. Daar kun je inderdaad het instrument verkeersverdelingsregel voor gebruiken. Ik kijk echter ook naar de hoeveelheid slots die er nu al gevraagd zijn op Schiphol, namelijk 52.000 meer dan er te bieden zijn. Verder noem ik de animo van een aantal airlines. Natuurlijk verkopen ze hun huid duur maar ik denk dat als dit de enige manier is om te groeien, ze echt wel naar Lelystad gaan. Wat mij betreft is marktwerking dus ook een heel goede optie. Dan zeg je: selectiviteitsbeleid bestaat niet, de keizer heeft geen kleren aan en laten we kijken wat de markt doet en laten we ervoor zorgen dat die vrijkomende slots op Schiphol worden ingevuld door intercontinentaal verkeer. Volgens mij zijn dat ook opties waar we voor open moeten staan. Maar met alleen maar de deur dicht doen en zeggen "ja, dat is het dan", heb je geen oplossing.

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

Ik prijs de heer Dijkstra om zijn duidelijkheid. Hij zegt: "Lelystad open. En als dat een beetje autonome groei betekent: so be it, maar dan hebben we het in ieder geval geprobeerd." Die duidelijkheid is te prijzen. Hij begon zijn betoog met: de veiligheid staat voorop. Hij citeerde daarbij uit de jaren vijftig en tachtig. Zijn premier heeft recent, zondag of daaromtrent, op CNN verklaard dat er eigenlijk een nieuwe soort veiligheid is. Dat is klimaatveiligheid. Ziet de heer Dijkstra, in navolging van zijn premier, nog een mogelijkheid of een alternatief waarbij klimaatveiligheid een dermate grote rol gaat spelen dat we misschien wel moeten concluderen dat de luchtvaart wat terug moet in omvang, waardoor Lelystad misschien wel helemaal niet open hoeft? Of is dat voor de heer Dijkstra een volledig onbegaanbaar pad op dit moment?

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

We hebben dat vaker gedeeld en wij zitten daar anders in. Ik denk dat een duurzame groei van de luchtvaart wél kan. We zien ook dat de luchtvaart stappen zet. U zegt: dat is niet genoeg. Maar ik koester dat. Ik ben positief. We zien dat de trein een vervanger wordt voor korte afstanden. Ik denk dat we binnenkort minder gaan vliegen op Parijs, want daar is een alternatief. Dat kun je op een andere manier doen per trein. En het mooie van die luchtruimherindeling is dat verduurzaming het derde doel is. Dat betekent gewoon kortere routes, minder uitstoot van stoffen, minder uitstoot van CO₂. Het is een heel belangrijk doel. Het staat gewoon opgeschreven bij waar dit debat over gaat van-

avond. Het gaat over het verruimen voor civiele en militaire capaciteit vanwege de vraag. Het gaat over efficiënter gebruik; natuurlijk. Maar het gaat ook over verduurzaming. Die is expliciet genoemd, dus ik zou zeggen: knijp je handen dicht, gebruik dat en koester alle stappen die de sector zet. En dan kunnen we discussiëren of het genoeg is of niet, maar dat doen we in andere debatten.

De heer Van Raan (PvdD):

Als ik mijn handen dichtknijp, gaat de microfoon open, dus dat komt goed uit!

Nogmaals, dat is goed om te weten, want we hebben binnenkort weer een debat over cijfers: wat heeft die duurzaamheid betekend, wat betekent de Klimaatwet en wat betekent het klimaatakkoord? Dan staat de heer Dijkstra hier weer en dan hebben we daar weer een rationeel debat over. En dan zijn we benieuwd wat daaruit komt.

De voorzitter:

Goed. Dat was dus een mededeling.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan ten slotte. Schiphol staat volgens mij altijd op nummer een als het gaat om duurzaamste luchthavens van de wereld, en de KLM volgens mij al twaalf jaar in de Dow Jones Sustainability Index. Dat is niet voor niks.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Remco Dijkstra. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.

□

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Vertrouwen. Bijna ieder luchtvaartdebat begint hiermee. Vertrouwen dat deze minister echt het algemeen belang dient. En dat vertrouwen kreeg wederom een deuk. KLM en Schiphol schreven mee aan Kamerbrieven en leverden de minister onliners voor haar debatten in de Kamer. We kunnen zo met de mensen op de publieke tribune een bingo doen: welk statement schrijven we toe aan Schiphol, en welke aan de KLM?

En ondertussen staan alle seinen voor Lelystad op rood: de metingen bij de belevingsvlucht hebben laten zien dat het geluid voor de MER veel te laag is berekend, er is geen enkele zekerheid of er ooit werkelijk een einde komt aan de laagvliegroutes en sinds vrijdag wil de minister toch autonome groei op Lelystad Airport toelaten. Dat is tegen alle afspraken in. "Lelystad Airport ligt in coma", kopte een krant gister. Laten we dat snel beëindigen door de stekker eruit te trekken. Een nieuw vakantievlugveld voor 45.000 extra vluchten is onnodig, onzinnig en onverantwoord. Een minister die zo gloedvol praat over de verschrikkelijke gevolgen van klimaatverandering, maar wel de CO₂-uitstoot van de luchtvaart aanjaagt, vind ik persoonlijk ongeloofwaardig. En dat is zonde, want ik geloof wel dat haar betrokkenheid bij klimaatadaptatie oprecht is.

De minister zegt telkens weer dat er niet met vracht op Lelystad gevlogen gaat worden, maar weigert dit concreet

op te nemen in het LVB. En nu schrijven de Spaanse media over Lelystad Airport als de luchthaven waarvandaan Zara goederen per vliegtuig gaat vervoeren. Nogmaals, vertrouwen. Vertrouwen, vertrouwen, vertrouwen. Regel dit nu.

De minister bezweert het einde van de laagvliegroutes na de herindeling, maar alle antwoorden van haar op alle vragen van ons blijven vaag. Wat is "zo veel mogelijk gaan doorklimmen"? En wat betekent het nou echt voor de mensen in Klarenbeek en Nijbroek? Wat is nou de definitie van "laagvliegroutes" die gehanteerd wordt? Ze weigert het duidelijk te maken. Het Schipholverkeer blijft de komende jaren prioritair en dan moet het Lelystadverkeer er toch altijd onder. Wat doet dit met de veiligheidsrisico's? Het OVV-rapport ziet interferentie met andere vliegvelden wel degelijk als een risico. Wij willen heel erg graag dat de minister over de laagvliegroutes van Lelystad Airport advies vraagt aan de OVV.

Dan de herindeling van het luchtruim, de echte aanleiding voor dit debat. De herindeling van het luchtruim is een belangenafweging. Dat werd ons duidelijk in de hoorzittingen die we gehad hebben. Voor sommige gemeenten wordt het wellicht beter, voor sommige slechter, maar wie maakt die afweging en op basis van welke criteria? Waarom doen we geen plan-MER voor de herindeling van het luchtruim, waarbij een alternatieve weg op basis van objectieve criteria kan plaatsvinden? Duidelijk is inmiddels ook dat de B+-route na 2023 mogelijk gewijzigd wordt. Waarop is dan de hele MER eigenlijk nog gebaseerd? Hoe goed schetst die een beeld van de eindsituatie? Dat is kritiek die de bewoners en ook GroenLinks al lang hebben.

Dan de discussie over de belevingsvlucht. De berekeningen vallen structureel lager uit dan de metingen. De minister belooft dat de modellen in de toekomst gevalideerd gaan worden door metingen. Ik ben blij met die toezegging, maar dan kunnen we nu toch niet op basis van een falend model een besluit nemen? Als alle metingen hoger uitvallen, zoals het bewonersonderzoek bewijst, kan het gemiddelde statistisch gezien niet lager liggen. De berekeningen worden tevens gemaakt op basis van data die door de vliegtuigfabrikanten zelf aangeleverd worden. Na de sjoemeldiesel hebben we nu dan ook echt de sjoemelvliegtuigen. Kan de minister de zorgen en bevindingen van de bewoners serieus nemen en een second opinion vragen aan EASA om in ieder geval die discussie verder te brengen?

We hebben ook nog steeds geen duidelijkheid over de PAS en de uitspraak van het Europees Hof. Er liggen tien natuurgebieden onder de laagvliegroutes. Klopt het dat de stikstofemissies van de laag vliegende vliegtuigen niet bij de stikstofdepositieberekeningen zijn betrokken? Waaruit blijkt dat er door de laagvliegroutes zeker geen significante effecten op Natura 2000-gebieden optreden? Sneuvelt Lelystad Airport straks niet gewoon bij de Europese rechter?

Dan het debacle van de VVR. Daar was net al een behoorlijk interruptiedebat over met de VVD. De minister wil Europa tegemoetkomen door nieuwkomers niet uit te sluiten. Denk bijvoorbeeld aan Wizz Air, een prijsvechter die je voor een paar tientjes naar Berlijn vliegt. Is dat niet precies het soort vluchten waarvan dit kabinet zegt dat we die moeten vervangen door de trein? Het doel van Lelystad Airport was altijd duidelijk: overloop van Schiphol. Deze minister heeft geen enkel mandaat vanuit de Kamer om te onderhandelen over een verkeersverdelingsregel met autonome groei op

18 december 2018

Lelystad Airport. Punt, wat ons betreft. Het feit dat de minister het luchthavenbesluit naar de Kamer stuurt zonder dat er een juridische basis is, is broddelwerk en een klap in het gezicht van omwonenden en bestuurders van het vliegveld. Wij verwachten dat de minister het wetsvoorstel intrekt, eerst haar huiswerk doet, de Kamer zorgvuldig informeert over alle stappen in de onderhandelingen met Brussel en ons op de hoogte houdt. Ook dat hebben wij voor de zomer gevraagd, voordat deze verkeersverdelingsregel naar Brussel ging. Dat wilde de minister niet doen en dat moet, wat ons betreft, nu wel gebeuren.

Hoe verder? Volgens mij betekent al dit extra huiswerk dat er sowieso uitstel van de opening van het vliegveld plaatsvindt. Ik hoor graag vanavond de bevestiging van de minister dat dit het geval is. De minister heeft in het AO Luchtvaart gezegd dat besluiten over regionale vliegvelden in samenhang gezien moeten worden, als onderdeel van de Luchtvaartnota. Dat vinden wij verstandig, maar wat GroenLinks betreft geldt dat dan ook voor Schiphol en Lelystad. Pas op de plaats. Eerst een Luchtvaartnota, waarin effecten op de gezondheid, door zowel geluid als ultrafijnstof, en het klimaat serieus worden meegenomen. Dan de herindeling van het luchtruim, zodat duidelijk is hoe en waar gevlogen gaat worden, en een plan-MER. En dan pas een besluit over de toekomst van de luchthaven. De inzet van GroenLinks daarbij is glashelder: geen groei, maar grip op de luchtvaart.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan geef ik nu het woord aan de heer Gijs van Dijk namens de PvdA.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. De situatie rondom Schiphol en Lelystad stelt de samenleving voor dilemma's. We willen banen in Nederland, we willen makkelijk en snel op vakantie en tegelijk willen we er zeker van zijn dat we veilig en rustig kunnen wonen. We willen voor onze kinderen een wereld die niet kapotgaat aan milieuvervuiling. Het is een dilemma tussen enerzijds banen, economische groei en verbinding met de rest van de wereld en anderzijds veilig, schoon en rustig kunnen wonen en leven.

Voorzitter. Wat voor economische groei willen we dan nu eigenlijk? Is dat er een die wordt gedreven door pure winst, door grote bedrijven, met als schaduwzijde een vieze lucht, een klimaat dat steeds warmer wordt en grondstoffen die we opgebruiken? Nee. Wat de Partij van de Arbeid betreft kan dat nooit de uitkomst zijn. Duurzame sociale groei is ons uitgangspunt, waarvan iedereen in Nederland de vruchten plukt, waarbij onze kinderen ook gezond en welvarend kunnen opgroeien. Daarmee is een eenzijdige agenda op winstbejag, groei en klimaatvervuiling dus de foute agenda. Daarmee stel ik de minister ook de vraag welke economische belangen de doorslag geven als het kabinet spreekt over "noodzakelijke economische groei".

Voorzitter. Er heerst veel onrust in Nederland over de groei van het vliegverkeer. Er is grote onzekerheid bij mensen over toenemende overlast en over afspraken uit het verleden die niet zijn nagekomen. We doen alleen recht aan deze

onzekerheid als de politiek zich betrouwbaar toont bij het maken van afspraken over groei. Daarbij helpt het verleden niet. Laten we niet dezelfde fouten maken en nu goede plannen maken met draagvlak voor de komende jaren. Daarom zijn dit debat en de komende debatten over het Nederlandse luchtruim en de Nederlandse luchtvaart echt van groot belang. Het gaat over de toekomst van Nederland, over duurzame en sociale groei, over een duurzame wereld en, niet onbelangrijk, over het vertrouwen in de politiek.

Het Nederlandse luchtruim is een van de volste van Europa door de vele vliegbewegingen van en naar Schiphol. Het is daarom van groot belang dat mensen er zeker van zijn dat dit vliegverkeer veilig is en dat er zorgvuldig wordt omgesprongen met de belangen van bewoners, zoals het beperken van geluidsoverlast en van de uitstoot van fijnstof. Schiphol is een grote en internationale luchthaven. Het is de bedoeling dat de luchthaven Lelystad een deel van het personenverkeer van Schiphol gaat overnemen. Maar als Lelystad vluchten gaat overnemen, wil je er zeker van zijn dat je veilig en rustig kunt wonen. De Partij van de Arbeid is het daarom ook eens met de actiegroepen en de bewoners uit Noord- en Oost-Nederland dat eerst het luchtruim op orde moet zijn. Er moet duidelijkheid zijn over de vliegroutes voordat we een besluit kunnen nemen over de openstelling van Lelystad Airport. Dus geen tussentijdse laagvliegroutes, maar eerst, voordat in de Kamer tot de uitbreiding van de luchthaven Lelystad kan worden besloten, een herindeling van het luchtruim met minder overlast voor bewoners en duidelijkheid over de routes.

En, niet onbelangrijk: in lijn met een eerder met algemene stemmen aangenomen motie moeten de bewoners zorgvuldig betrokken worden. Alle bewoners moeten dus zorgvuldig de kans krijgen om mee te praten en mee te besluiten, ook bij het debat over Lelystad, ook bij het debat over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. De mening van omwonenden is van groot belang. Die kunnen en mogen we niet naast ons neerleggen. Daarom vinden we dus ook dat het luchtruim eerst op orde moet zijn, er minder overlast moet zijn en er duidelijkheid moet zijn over de routes voordat we kunnen praten over uitbreiding van luchthaven Lelystad. We hadden er net al een interruptedebat over, maar dit betekent dat het niet zo kan zijn dat Lelystad autonoom kan groeien, omdat Brussel dat nou eenmaal zegt. De oorspronkelijke afspraak was altijd dat Lelystad een overloopluchthaven zou zijn voor Schiphol. Wat vindt de minister dan belangrijker: de mening en opstelling van Brussel, en dus zelfstandige groei, of de mening van de Kamer dat Lelystad alleen als een overloopluchthaven dient?

Militaire en civiele verkeersleiding werken inmiddels al samen op Schiphol. Gaat Defensie ook volledig meewerken bij de herziening van het luchtruim? Is Defensie ook echt aan boord? Ik kreeg via via wat signalen dat daar wat onduidelijkheid over is. Ik hoor graag van de staatssecretaris hoe Defensie met lenW samenwerkt.

Voorzitter. Het draagvlak in Nederland voor de groei van de luchtvaart neemt af. Het wantrouwen groeit, en dan hebben we het ook over de groei van Schiphol. Ik weet dat er wordt gewerkt aan een akkoord over de nieuwe afspraken voor de komende jaren. Hoe gaat de minister zorgen voor een breed polderakkoord als het gaat over de groei van Schiphol? Kan ze ons daar al enig zicht op geven?

Tot slot de opening van Lelystad. De minister geeft aan dat het vanuit Brussel ingewikkeld ligt. Autonome groei zouden we enigszins moeten toestaan. Is de minister dan wel bereid om met de besluitvorming te wachten totdat we echt zeker weten dat Brussel ons gaat toestaan om Lelystad alleen als overloopvluchthaven te gebruiken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Gijs van Dijk. De heer Amhaouch heeft een vraag voor u.

De heer Amhaouch (CDA):

De heer Van Dijk zegt: waarom moeten we luisteren naar Brussel; waarom bepalen we niet onze eigen lijn? Ik kan mij daar ook wel iets bij voorstellen, want het merendeel in deze Kamer wil geen wildgroei. We willen wel sturen op hubgebonden luchtvaart op Schiphol en dus ook op de verschuiving van vliegtuigen naar Lelystad toe. Wat zou u in Brussel voor elkaar willen krijgen? Kunt u daar ook een bijdrage aan leveren — want we hebben mensen in Brussel zitten — om inderdaad te bewerkstelligen dat wij als nationale overheid de ruimte krijgen om te sturen op duurzaamheid, op capaciteit en op veiligheid? Ik weet niet of we dat op de korte termijn direct voor deze casus kunnen, maar ik wil dat we dat zeker op termijn kunnen. Daar moeten we dan wel de instrumenten voor hebben, want die hebben we blijkbaar niet.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ook als je alle stukken leest, moet je constateren dat we heel veel van onze besluitvorming aan Europa hebben weggegeven. We zouden hier in Nederland dingen met elkaar willen regelen. Ook zo'n overloopfunctie zouden we willen regelen, maar vanuit Brussel en vanuit Brusselse regelgeving kan dat op dit moment blijkbaar niet. Dan zullen we dat moeten veranderen, want anders kunnen we hier nooit verder praten over mogelijke duurzame afspraken, over het klimaat en over de luchtvaart er echt bij betrekken. Daar hebben we Europa op dit moment bij nodig. Maar we hebben Europa ook voor de verandering nodig, als wij hier meer zeggenschap willen krijgen; daar heeft u gelijk in.

De heer Amhaouch (CDA):

Laten we reflecteren op deze casus. Hoe kijkt u ertegen aan als Brussel gedeeltelijk of misschien helemaal over de brug komt? Want onze inzet is inderdaad: geen autonome groei op Lelystad. Volgens mij is dat de inzet van de PvdA, van het CDA en van andere partijen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Twee zaken. Wij willen eerst dat het luchtruim zo snel mogelijk wordt ingedeeld, zodat we duidelijkheid hebben over de routes. Vervolgens gaan we bespreken — daar gaat de Partij van de Arbeid dan ook naar kijken — of we Lelystad kunnen openstellen als het echt alleen over de overloopvluchten gaat, en niet over autonome groei.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Amhaouch heeft nu het woord namens het CDA.

□

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Een tijdje terug sprak ik een jonge, gedreven wethouder uit Aalsmeer, een Aalsmeerder. Aalsmeer is wereldwijd bekend door de bloemeteelt en de grootste bloemenveiling ter wereld. Deze is van economisch belang, zorgt voor brood op de plank voor vele gezinnen en is een van de belangrijkste toeristische trekpleisters van Aalsmeer. De wethouder gaf aan dat Schiphol nu en in het verleden Aalsmeer veel gebracht heeft. Toch uitte hij zijn terechte zorgen over hinder, met name door de nachtvluchten, en over het dilemma, dat onder andere betrekking heeft op de beperking voor het bouwen voor de eigen jongeren in het dorp. Dit geeft precies aan dat het luchtvaartvraagstuk niet zwart-wit gevoerd kan worden. Er zijn kansen, bedreigingen en grote uitdagingen, die leiden tot dilemma's die wij als samenleving en politiek samen moeten slechten.

Voorzitter. Dan even terug in de tijd, een stukje geschiedenis. Vandaag, in dit debat staat de herziening van het luchtruim centraal. Onzes inziens kan de herziening niet besproken worden zonder even terug te gaan in de tijd. De huidige stand van zaken is niet uit de lucht komen vallen. In 2008 bood Alders zijn advies aan en werd afgesproken dat Schiphol zich selectief toelegde op het vliegverkeer dat essentieel is voor de mainport/hub Schiphol. De niet-mainportvluchten zouden uitgeplaatst worden naar Lelystad en Eindhoven. Die afspraken maken integraal onderdeel uit van het Aldersakkoord uit 2008. Dat is één en ondeelbaar; dat kwam al voorbij. Ik moet ook constateren dat het vorige kabinet een grote chaos heeft achtergelaten op dit dossier. Er is niet doorgepaktd en er zijn veel te veel zaken vooruitgeschoven. De herindeling van het luchtruim had hoge prioriteit moeten krijgen.

Voorzitter. Dan de herindeling. Vandaag is een belangrijke dag. We bespreken namelijk de tweede voortgangsrapportage met betrekking tot de herindeling luchtruim. Daar zijn we blij mee. Dit kabinet maakt werk van de dringende noodzaak om het Nederlandse luchtruim te herzien. De huidige indeling heeft veel weg van een lappendeken waar in de loop der jaren wel wat verstelwerk aan gedaan is, maar die met de inzichten van nu niet past bij de behoeften. De vele bewonersorganisaties, de luchtvaartsector en decentrale overheden in de regio's van vliegvelden in het hele land hebben hier lange tijd naar uitgekeken. Het is ook drukker geworden in de lucht en de gevolgen zijn soms ook op de grond merkbaar. We moeten een doorbraak maken naar efficiënt gebruik van het Nederlandse luchtruim, waarbij we onze gezamenlijke doelen kunnen realiseren. Ik denk hierbij aan het verbeteren van veiligheid, capaciteit en duurzaamheid.

Voorzitter. We lezen in de brief van de minister dat het programmateam herindeling luchtruim ook verantwoordelijk is voor de vliegroutes bij Lelystad en dat deze met prioriteit moeten worden opgepakt. Wat betekent "prioriteit", vraag ik aan de minister. Bijvoorbeeld het eerder doorstijgen van vliegtuigen vanuit Lelystad Airport? Kan de minister dit nog eens bevestigen?

In de brief van de minister over de herziening van het luchtruim schetst zij ook hoe het georganiseerd is, de governancestructuur. Er wordt een stuurgroep gevormd die het gehele proces gaat managen. Ik wil graag weten wie er precies in die stuurgroep zitten. Ook vragen we aan de minister of de rolduidelijkheid en rolvastheid goed geborgd zijn in de governancestructuur van de herindeling: geen schijn van dubbele petten.

De hele operatie van de herziening van het luchtruim zal gedaan moeten worden in goed overleg met de omgeving. Dit vergt brede maatschappelijke participatie. De door de minister voorgestelde participatieaanpak met een belangrijke coördinerende rol voor de provincies vinden we een goede zaak. Dit past ook in de lijn van een motie-Amhaouch/Van Dijk en zal de basis moeten leggen voor een gedragen nieuw ontwerp. Open meedenken en daar waar mogelijk meewerken versterkt de transparantie en is cruciaal. Wordt vooraf aan de deelnemers aan het participatietraject exact duidelijk gemaakt wat hun positie is, vraag ik de minister.

Tot slot, voorzitter. Er ontstond net voor en in het weekend behoorlijk wat dynamiek rond het selectiviteitsbeginsel met betrekking tot Lelystad Airport. Voor alle duidelijkheid: het CDA werkt mee aan een regionaal vliegveld van nationaal belang dat het bestaansrecht krijgt om als overloop van Schiphol te dienen. De functie en noodzaak als hub is voor het CDA belangrijk. Dat is het hoofddoel. We vinden het daarnaast ook een goede zaak dat dit zorgt voor economische ontwikkeling en werkgelegenheid voor Flevoland, maar ook voor de aangrenzende provincies Overijssel en Gelderland. Een vliegveld in het leven roepen voor autonome groei is dan ook niet aan de orde. Vrachtlucht is vanaf het begin nooit aan de orde geweest. Dit dient goed geborgd te worden. Kan de minister hierop reflecteren?

Voor het CDA is het noodzakelijk dat Brussel meewerkt aan een verkeersverdelingsregel. Die is keihard nodig om Lelystad echt de beloofde functie van overloop voor leisuerverkeer te laten zijn. Hoe krijgt de minister Europa in de juiste meewerkende modus? Daar hadden we het net ook even kort over in het debatje met de heer Van Dijk van de PvdA. We willen geen wildgroei, maar wel duurzame groei en Nederland goed blijven verbinden met de rest van de wereld. Bovendien verdienen we er onze boterham mee. Daar zou Brussel een luisterend oor voor moeten hebben.

Voorzitter, dan het laatste punt: het luchthavenbesluit. Het CDA hecht eraan om pas definitieve besluiten te nemen als de zienswijzeprocedure is afgerond, als we weten hoe de minister op de ingebrachte zienswijzen heeft gereageerd en als het advies van de Raad van State is ontvangen.

De voorzitter:
Was u klaar?

De heer Amhaouch (CDA):
Ja, voorzitter. Maar de SP had één minuut extra gevraagd.

De voorzitter:
Die heeft u opgemaakt.

De heer Amhaouch (CDA):
Ja, dank u wel.

De voorzitter:
U heeft die inderdaad opgemaakt. De heer Amhaouch is klaar, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):
O! Het eindigde zo in een vraag. Maar goed, ik heb een vraag aan het CDA. Is geen autonome groei op Lelystad Airport, dus geen vluchten die niet een slot achterlaten op Schiphol, een keiharde randvoorwaarde voor het CDA?

De heer Amhaouch (CDA):
Als we even upchunken, even iets hoger gaan zitten, alles upchunken ...

De voorzitter:
Wat is dat?

De heer Amhaouch (CDA):
Even naar boven toe reageren.

De voorzitter:
Meneer Amhaouch, wat is dat precies?

De heer Amhaouch (CDA):
Upchunken is de gedachten even naar boven toe oprollen zodat we een helicopterview krijgen en niet onderin beginnen.

De voorzitter:
Ook voor de stenografen!

De heer Amhaouch (CDA):
Het doel van Lelystad is dat we inderdaad oplossingen zoeken voor de hubfunctie Schiphol. Daar heb ik net naar verwezen: 2008. Het is ooit een initiatief geweest van het CDA en D66 om door te pakken op Lelystad Airport, en ook de PvdA is daarbij betrokken geweest. Dat is het hoofddoel dat wij ingezet hebben. Dat hebben wij continu gezegd en dat heeft ook de heer Buma afgelopen weekend gezegd. Dat is de inzet voor de minister om te gaan realiseren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):
Weer zo'n zin die gewoon in het luchtledige eindigt! De heer Buma heeft volgens mij afgelopen zondag vrij helder gezegd: er kan geen sprake zijn van autonome groei op Lelystad Airport. Onderschrijft zijn woordvoerder luchtvaart dat op dit moment hier in de Kamer?

De heer Amhaouch (CDA):
Dat onderstreep ik op dit moment inderdaad hier. De heer Buma heeft ook duidelijk gezegd wat ik elke keer gezegd

heb: Lelystad moet er zijn als overloop voor Schiphol. Daar gaan we voor. Daar zetten we op in.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Amhaouch. De heer Laçin namens de SP.



De heer Laçin (SP):

Voorzitter, dank. Ik wil eerst iedereen op de publieke tribune welkom heten. Goed dat jullie er zijn; zonder jullie was dit debat er wellicht nooit geweest.

Voorzitter. Toen de minister bijna veertien maanden geleden aantrad als minister, zei ze dat ze het vertrouwen in haar ministerie wilde herstellen. Groot gelijk had ze, want toen al was het vertrouwen geschaad door bijvoorbeeld het bekendmaken van de laagvliegroutes voor Lelystad Airport in de zomer van 2017. Maar de vraag is of het haar gelukt is om het vertrouwen te herstellen. Ik zal haar alvast helpen: nee, dat is haar niet gelukt — verre van zelfs. Fouten in de milieueffectrapportage werden ontdekt door Leon Adegeest. De update van de MER is onvolledig omdat bijvoorbeeld CO₂-uitstoot boven de 900 meter niet wordt meegenomen en uitstoot van ultrafijnstof al helemaal niet. Ook de berekeningen voor de geluidsoverlast zijn in de MER beduidend lager dan in de praktijk, zo wees de belevingsvlucht met een van de nieuwste toestellen, in prachtig weer en zonder passagiers en lading uit. Bracht dat de minister tot inkeer? Nee. Zij schipholt door en duwt Lelystad Airport door de strot van vele honderdduizenden Nederlanders.

Wat ook niet helpt, is het feit dat het ministerie, Schiphol, de luchtvaartsector en de Commissie voor de m.e.r. bij elkaar op schoot zitten. Opstellers en beoordelaars van de MER zijn getrouwd. Ambtenaren helpen bij het opstellen van de MER Schiphol, die ze zelf moeten beoordelen daarna. Schiphol stelt de MER twee jaar lang uit, tot er een gewenste uitkomst komt. Verschillende ministers en directeurs van Schiphol komen van Shell; toch geen onbelangrijke partij binnen de fossiele en vervuilende luchtvaart. Vorige week bleek ook nog eens dat KLM meeschrijft aan antwoorden die de Kamerleden stellen aan deze minister en haar ambtenaren. Dus nogmaals de vraag: denkt de minister dat zij het vertrouwen heeft weten te herstellen? Graag een reactie.

Toch lukt het de minister om ons te blijven verbazen. Na elk nieuw dieptepunt denk ik samen met vele anderen dat het niet erger kan. En toch gebeurt het. Want de brief van afgelopen vrijdag, waarin de minister de deuren wagenwijd openzet voor autonome groei en vrachtluchten op Lelystad Airport, had zelfs de coalitie niet zien aankomen, maak ik op uit de reacties die ik heb gezien. Dit is niks anders dan de spelregels veranderen terwijl de wedstrijd al tien jaar geleden is begonnen. Het principe loslaten dat Lelystad, als er überhaupt al wordt uitgebreid, moet functioneren als overloopvluchthaven van Schiphol, is een keiharde klap in het gezicht van mensen die misschien nog een piepklein beetje vertrouwen hadden in deze minister en de politiek, al die mensen in Overijssel, Gelderland, Friesland, de Veluwe en bijvoorbeeld iedereen die de petitie heeft getekend die wij vorige week hebben ontvangen, in naam van alles wat geen stem heeft: kinderen, dieren en de natuur.

Want zij horen op één te komen, en niet het doorduwen van een kansloze asfaltstrook in de polder.

Voorzitter. Nu ook de Europese Commissie duidelijk heeft gemaakt dat het dwingen van maatschappijen om van Schiphol naar Lelystad te verhuizen niet mag, moet de minister vandaag duidelijkheid scheppen. Zij moet hier straks bevestigen dat Lelystad alleen bestaansrecht zou hebben als overloop van Schiphol, dat de stekker eruit gaat als dat niet mogelijk is en dat vracht- en nachtluchten hoe dan ook geen plek krijgen op Lelystad Airport. Dat heb ik in eerdere debatten ook al aangegeven. Dit debat is wat de SP betreft een uitgelezen kans voor de minister om te laten zien dat ze een rechte rug heeft, luistert naar de mensen die ze heeft gesproken en staat achter haar eerdere woorden. De minister moet vandaag kleur bekennen.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik vind het goed dat de heer Laçin hier een aantal zaken hard roept en ook dat hij zijn mening daarover heeft. Ten eerste scheert hij alle bedrijven in Nederland die ook voor werkgelegenheid zorgen, allemaal over één kam. Dan is elke asfaltstrook in één keer puin, terwijl de achterban van de heer Laçin volgens mij ook heel goed werk doet waar die asfaltstroken liggen: op Schiphol, Maastricht, Eindhoven. Maar waar ik mij het meeste aan stoort, is het verkondigen van fakenieuws. Hier worden echt onwaarheden verteld. Als de heer Laçin het beeld gaat schetsen dat er in deze Kamer vanaf het begin gesproken is — of dat nou aan de andere kant van de tafel is of hier — over nachtluchten of over vrachtluchten op Lelystad, dan is dat fakenieuws. U kunt wel inhoud geven en zeggen "oké, hier zie ik dat terug" of "is dat zo?" Maar als u hier gaat roepoeteren en gaat zeggen "er zijn nachtluchten, er zijn vrachtluchten", dan bedient u inderdaad heel veel mensen die kijken, maar u bedient ze wel met fakenieuws. Ik denk dat dat niet het goede is aan dit debat.

De heer Laçin (SP):

Het verbaast mij dat de heer Amhaouch zo fel uit de hoek komt. Ik heb eerder met deze minister debatten gehad over vrachtluchten. Daar heb ik mijn bedenkingen bij aangegeven, ook bij het antwoord dat de minister vaker heeft gegeven. Ik heb daarom meermaals gevraagd om de afspraak dat er geen vrachtluchten komen, vast te leggen in het luchthavenbesluit. Dat heeft de minister geweigerd. Dat heeft ze niet gedaan. En er zijn verschillende experts die zeggen dat er op Lelystad Airport met de veiligheidsstroken erbij heel makkelijk widebodies, om het zo te noemen, kunnen landen, dus ook vrachtluchten. Daarom vraag ik nogmaals aan de minister om te bevestigen dat dat niet gaat gebeuren en om dat vast te leggen. Daarover zal ik straks ook een motie indienen. Ik hoop op uw steun daarvoor.

De heer Amhaouch (CDA):

Een vraag stellen of een bevestiging vragen is heel netjes. Dat hoort er ook bij. Dat kan ook, maar dat is niet wat u doet. U verkondigt alsof u de waarheid heeft dat het vrachtluchten zijn. U heeft het luchthavenbesluit ook gekregen. Daar staat niks in over nachtluchten. De minister heeft zelfs strenger opgetreden: er mag geen uitloop zijn naar 0.00 uur. We stoppen om 23.00 uur. Waarom verkon-

digd u hier dan dat er nachtvluchten zijn? Waarom doet u dat?

De heer **Laçin** (SP):

Ik verkondig niet dat er nachtvluchten zijn. Ik zeg dat er geen nacht- en vrachtluchten zullen zijn. Dat is wat ik zeg. Het gaat mij erom dat ze er niet zijn. Ik beschuldig de minister er hier niet van dat er nachtvluchten zullen komen. Ik maak nu ook in dit interruptiedebat duidelijk dat het mij vooral gaat om de vrachtluchten. Dat die niet mogen landen op Lelystad is vaker bevestigd. Ik wil dat zwart-op-wit hebben.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij zou een stukje ondertiteling de volgende keer op z'n plek zijn als vracht en nacht genoemd worden en het toch niet zo bedoeld is.

De heer **Laçin** (SP):

Het is wel zo bedoeld. Daarom noem ik het ook zo, maar ik heb nergens in mijn bijdrage gezegd dat er nachtvluchten zullen landen op Lelystad. Ik nodig de heer Amhaouch uit om wat beter te luisteren in het vervolg.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik wil bezwaar maken tegen het te simpele beeld dat de heer Laçin schetst in die zin dat vliegveld Lelystad maar een waardeloze strook asfalt is. Al tien jaar wacht Lelystad op een economische impuls. Al tien jaar staat Lelystad in de top vijf van armste steden van Nederland. Het is echt nodig dat we die stad en die regio helpen met iets goeds. Het is helemaal geen makkelijke afweging waar we hier vanavond mee bezig zijn. We moeten oog hebben voor alle plussen en minnen. Ik wil de heer Laçin vragen om ook aandacht te hebben voor Lelystad en de regio, die echt behoefte hebben aan meer dan wat er nu is.

De heer **Laçin** (SP):

Eens. Dat ben ik heel erg eens met de heer Bruins. Ik zou alle andere partijen dan ook vooral willen uitnodigingen om alle plussen en minnen mee te nemen in dit verhaal, want volgens mij voeren wij hier debatten in het landelijk belang. Er zijn verschillende onderzoeken geweest die bijvoorbeeld zeggen: voor een paar honderd extra werkplekken in Lelystad en omgeving, verdwijnen er straks wel een paar duizend banen in de recreatiesector. Dat neem ik mee in mijn afweging. Daarnaast neem ik — dat doen andere partijen misschien ook wat minder dan de SP — de overlast voor omwonenden mee, neem ik milieubelangen mee, neem ik klimaatbelangen mee en maak ik zo de afweging. Ik zeg niet — misschien ook nog als antwoord op de vraag van de heer Amhaouch — dat alle luchthavens waardeloze asfaltstroken zijn. Ik heb het dan specifiek over Lelystad. Dat heb ik eerder ook gezegd. Dit is mijn afweging in het landelijk belang: Lelystad doet veel meer kwaad dan het opbrengt. Daarom zijn wij tegen uitbreiding van Lelystad.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

We zijn het in ieder geval eens dat het een complex dossier is met veel plussen en minnen, die we zorgvuldig moeten afwegen.

De heer **Laçin** (SP):
Eens.

De heer **Graus** (PVV):

Ik wil iets zeggen over het erbij betrekken van de omwonenden. Volgens mij is daar zelfs een unaniem gesteunde motie over. Volgens mij wil geen enkele partij niet dat omwonenden er meer bij betrokken worden. Als Kamerleden bescheiden zijn en dat niet iedere keer roepen, moeten die niet in de hoek worden gezet alsof ze omwonenden er niet bij willen betrekken. Op het moment dat het door de Kamer is besloten, kom ik er niet meer op terug, maar dan moet het niet zo zijn dat meneer Laçin gaat zeggen: wij betrekken omwonenden erbij. Dat willen we allemaal. Er is geen enkel Kamerlid ...

De **voorzitter**:

U heeft uw punt gemaakt, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Ja, maar dit is een belangrijk punt, mevrouw de voorzitter. Er is hier geen enkel Kamerlid aanwezig dat niet de veiligheid, zorgvuldigheid en omwonenden vooropstelt. Niemand stelt die zaken niet voorop. We moeten dus niet iedere keer dat podium daarvoor proberen te gebruiken. Ik vind dat bühnewerk. Ik hou daar eerlijk gezegd niet van.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat u verdergaat, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil hier nog wel even op reageren, voorzitter. Ik hou vooral niet van bühnewerk; dat zou ik de heer Graus willen zeggen. Het gaat mij vooral om het betrekken van omwonenden, ook in de processen. Natuurlijk vinden we dat allemaal. Als u zegt dat een motie daarover unaniem is aangenomen, geloof ik dat. Het gaat mij erom dat in het hele proces waarin we met betrekking tot Lelystad Airport zijn beland, de stem en het geluid van die omwonenden ook gehoord worden. Ik heb bijvoorbeeld nog nooit gehoord dat omwonenden meeschrijven aan antwoorden op Kamervragen. De luchtvaartsector doet dat wel. Daarom heb ik vaker tegen deze minister gezegd: u bent er voor iedereen; u bent geen verlengstuk van de luchtvaartsector.

De **voorzitter**:

Goed. Gaat u verder.

De heer **Laçin** (SP):

Deze minister moet er voor iedereen zijn, zoals ook alle Kamerleden hier hun werk moeten doen als volksvertegenwoordiger.

De heer **Graus** (PVV):

Wat dat meeschrijven betreft: dat wil ik straks van de minister horen; ik weet dat niet.

De heer **Laçin** (SP):
Daar is vandaag een brief over binnengekomen.

De heer **Graus** (PVV):
Er wordt zo veel onzin geschreven. Met alle respect, wat er de afgelopen tijd allemaal over mij in de krant is geschreven, is de grootste onzin die er bestaat. Ik geloof de kranten dus ook niet klakkeloos, met alle respect. Dat zijn vaak ook maar kantoorkneuzen die wat opschrijven, met alle respect.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat u verdergaat, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Vandaag is er een brief van deze minister binnengekomen waarin zij zelf uitlegt dat zij, om ons goed te informeren, ook dingen aan de sector voorlegt. Ik kijk ook naar de minister; ik denk dat zij dat straks zal bevestigen, want dat heeft zij vandaag in haar eigen brief aangegeven.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

De heer **Laçin** (SP):
Voorzitter. Ik ga nog even in op het intrekken van de verkeersverdelingsregel. Ik wil graag van deze minister horen welke bezwaren Brussel had en hoe de minister deze denkt te kunnen verwerken in haar nieuwe aanvraag. Deze zal op 11 januari al ter consultatie liggen. Dat is heel snel, vindt de SP. Waarom kan dit wel zo snel en waarom hebben wij bijvoorbeeld zes maanden moeten wachten op de resultaten van één belevingsvlucht? Is dat een kwestie van prioriteit, vraag ik de minister.

Wij hebben geen vertrouwen in een nieuwe VVR, in een verkeersverdelingsregel. Luchtvaartmaatschappijen dwingen te verhuizen gaat gewoonweg niet lukken. Dus waarom doet de minister nog moeite om dat voor elkaar te krijgen?

Ten slotte nog een paar woorden over de herindeling van het luchtruim. Per 2023 moet die monsterklus voltooid zijn, maar ook als het luchtruim dan herzien is, blijft vliegen van en naar Lelystad een probleem, zo dicht bij Schiphol. Wat de heren Amhaouch en Dijkstra ook geloven en ons willen laten geloven, laagvliegroutes behoren na 2023 tot de mogelijkheden om van en naar Lelystad te vliegen, wat je ook voor de Bühne in een motie zet. Dat blijkt uit de beantwoording van Kamervragen die ik samen met mevrouw Kröger, mevrouw Van Brenk en de heer Van Raan heb gesteld. Kan de minister dit bevestigen?

Voorzitter. Concluderend: had de Kamer mijn motie in december 2017 maar aangenomen. Daarin vroeg ik om uitstel van Lelystad Airport tot de herindeling van het luchtruim was voltooid. Dan had de minister echt transparant en zorgvuldig kunnen handelen. Want niemand zit te wachten op een vliegveld met prijsvechters die de race naar beneden op arbeidsomstandigheden versnellen, de CO₂-uitstoot verhogen, het klimaat verder aantasten en nog meer overlast veroorzaken voor omwonenden en voor de natuur.

Voorzitter. Tot slot, nogmaals: geen uitbreiding van Lelystad Airport. Daar staat de SP voor, niet als overloopluchthaven en niet als luchthaven voor autonome groei.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Laçin. Ik geef het woord nu aan de heer Stoffer, namens de SGP.

□

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter. Hoe kijkt de SGP ook alweer aan tegen de luchtvaart en Lelystad? De SGP wil minder vliegbewegingen, maar gegeven het huidige beleid en de magere vliegtaks constateert de SGP dat de drukte op Schiphol toeneemt. En gegeven deze situatie is verplaatsing van vluchten van Schiphol naar regionale luchthavens als Lelystad onontkoombaar. Maar op verplaatsing van overlast zitten we niet te wachten. De SGP blijft er daarom voor pleiten om Lelystad pas open te stellen als de herziening van het luchtruim is afgerond en we zeker weten dat laagvliegroutes niet meer aan de orde zijn.

Ik heb drie kernpunten. Hoe garandeert de minister dat de luchtruimherziening in 2023 is afgerond en dat die laagvliegroutes daarna verleden tijd zijn? Verschillende experts geven aan dat herziening een complexe opgave is, die tijd kost. De een zegt: meer dan vijf jaar. De ander zegt: zeker acht jaar. Het projectplan laat zien dat er veel belangen en partijen gediend moeten worden. En ook buurlanden moeten nog meebewegen. Van het rondetafelgesprek heb ik nog meegekregen dat Defensie zei: wij hebben wel genoeg vliegruimte ingeleverd. Ik ben benieuwd of de staatssecretaris dat kan bevestigen.

Dit is niet de eerste poging om het luchtruim opnieuw in te delen. Dus wat dat betreft is onze vraag: hoe houdbaar is 2023? En wat betekenen de groeiplannen van Schiphol, als we daar al mee akkoord zouden gaan, voor de slagingskansen? In Kamervragen is een glasheldere vraag gesteld: "Kunt u garanderen dat de laagvliegroutes van Lelystad Airport uiterlijk 2023 weg zijn? Zo ja, hoe onderbouwt u deze garantie?" Het antwoord is helaas vaag: "In het Startbesluit zal naast de te onderzoeken scenario's voor de luchtruimherziening tevens worden aangegeven welke verbeterstappen nog voor 2023 doorgevoerd zullen worden. Daartoe behoren in ieder geval verbeteringen die voor die datum een einde moeten maken aan belemmeringen om op de aansluitroutes van Lelystad Airport zoveel mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen. Deze verbeteringen voor de aansluitroutes zijn randvoorwaardelijk voor de doorgroei van Lelystad Airport boven de 10.000 vliegtuigbewegingen." "Zo veel mogelijk" is dan randvoorwaardelijk voor doorgroei boven de 10.000 vliegbewegingen. Maar dat zijn niet de gevraagde garanties. Dus nogmaals de vraag: hoe garandeert de minister dat de luchtruimherziening in 2023 is afgerond en dat de laagvliegroutes dan ook echt verleden tijd zijn?

Ik kom op mijn tweede punt: de verkeersverdelingsregel. Lelystad is bedoeld als overloopluchthaven voor Schiphol, niet meer maar ook niet minder. De Europese Commissie eist nu echter toegang voor andere luchtvaartmaatschap-

pijen. Hoe denkt de minister deze toegang nog te kunnen beperken? Het kan toch niet zo zijn dat een budgetmaatschappij als ... — vult u maar in — een plek gaat krijgen op Lelystad Airport? Daar komt bij dat Corendon inmiddels heeft aangegeven vol te willen inzetten op groei op Maas-tricht en dus niet op Lelystad. Onze vraag is dan ook: wat is het perspectief voor Lelystad als overloopluchthaven?

Voorzitter, tot slot de geluidsoverlast. Er is discussie over de MER-berekeningen van de verwachte geluidsoverlast als gevolg van de laagvliegroutes. Inmiddels zijn er ook metingen gedaan. Het gemeten geluidsniveau blijkt hoger dan gedacht, zelfs zo dat sommige deskundigen twijfelen aan het rekenmodel. Ook rond Schiphol zijn die discussies er. Het verweer van de minister is dat de onzekerheidsmarge van het rekenmodel heel groot is en dat de metingen erbinnen vallen. Maar dat vind ik te makkelijk, want als je die onzekerheidsmarge maar genoeg oprekt, dan kun je alle meetresultaten wegdeneren. De belevingsvlucht was juist met een toestel met een stillere motor dan waar in de MER van uit wordt gegaan, en ook met dempende weersomstandigheden. Dan zou je dus verwachten dat je in de onderste helft van de bandbreedte terecht komt, hoe groot je die ook maakt. Maar de metingen zaten juist in de bovenste helft, dus boven de berekende waarde. Ik zou zeggen: doe meer testvluchten en ga meten. Want meten is weten — en dan citeer ik de heer Amhaouch — als je weet wat je meet.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Ik geef nu het woord aan de heer Graus namens de PVV.



De heer Graus (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Mijn collega van de ChristenUnie begon er al over, maar ook de PVV stelt zorgvuldigheid en veiligheid van vliegverkeer en burgers boven snelheid. Wij willen ook graag een regelmatige voortgangsrapportage zien om de vinger aan de pols te houden. Ik hoop dat wij dat allemaal kunnen doen. Ik wil ook weten — ik wil dit er even bij betrekken, voordat ik het dadelijk vergeet — hoe het staat met onze verzoeken betreffende een eventuele verplaatsing van de luchtverkeers-toren op Schiphol, of liever gezegd een samenvoeging van de huidige twee tot één ergens in het midden. Dat zou mogelijk uiteindelijk een goedkopere en betere oplossing zijn. Daar wilde ik nog graag een reactie op hebben, want ik heb er daarna niets meer over gehoord. Ik wil weten of alle adviezen van wél ter zake deskundigen, bijvoorbeeld van de Luchtverkeersleiding Nederland, de LVNL, worden opgevolgd. Zo neen, welke dan niet?

Wij willen ook eigenlijk een andere lijn inzake het dele van informatie door de LVNL en het gilde. Wij merken namelijk een verschil of tenminste, ik merk dat; ik mag niet namens andere Kamerleden spreken. Er was altijd een hele goede band met de LVNL in de jaren dat ik hier heb gezeten, en plotseling is dat hele contact weg. We kregen altijd een update en informatie vlak voor een belangrijk debat als dit. Zij zijn toch echt de ter zake deskundigen. Nu blijkt dus dat ik daar als Kamerlid achteraan moet gaan bellen en dat er daar een soort nieuwe lijn is ingesteld om de contacten met

de politiek op een laag pitje te zetten. Dat vind ik een hele rare en ernstige zaak, moet ik eerlijk vertellen. Wij vertegenwoordigen namelijk de mensen in ons land, maar ook zo'n LVNL. De mensen die daar werken moeten we ook kunnen vertegenwoordigen op het moment dat zij er zelf niet uit komen. Daar had ik dus graag een reactie op gehad. Ik wil graag dat dat contact hersteld wordt zoals ik dat altijd heb gehad. Ik merk dat ook op andere dossiers. Als je een beetje te bijdehand gaat worden, worden plots alle contacten afgesneden. Dat kan natuurlijk niet. Wij zijn leden van de Staten-Generaal. We hebben het hoogste ambt in Nederland en we mogen nergens in belemmerd worden. Vroeger stond dat achter op ons pasje, mevrouw de voorzitter. Waarom is dat er trouwens af gehaald? Vroeger stond achter op mijn Kamerpas: alle autoriteiten wordt verzocht de houder van deze pas van alle informatie te voorzien. Dat is eraf gehaald. Ik had dat dus graag terug op mijn pasje gehad, als u daarvoor kunt zorgen. Dank u wel.

De minister beloofde ook dode hoeken voor meteorologen van de LVNL in beeld te brengen en te monitoren, en waar nodig actie te ondernemen en mogelijk iets aan geld beschikbaar te stellen voor nieuwe meetpunten, opdat vluchten niet onnodig worden geannuleerd of onnodig moeten uitwijken. Dat geeft dan toch vaak overlast, want vaak zijn ze al in de buurt. Dat is onnodig en dat kost ook heel veel geld. Dat kost de maatschappij ook heel veel geld. Daar had ik dus nog graag een reactie op gehad.

Mevrouw de voorzitter. Wij zijn niet per definitie dwars voor het Lelystad Airportverhaal gaan liggen. We hebben wel het volgende gezegd. Schiphol ligt er al langer dan een eeuw. Daar zijn mensen bij gaan wonen. Waarom ga je het probleem verplaatsen naar mensen die er níet voor hebben gekozen om bij een luchthaven te wonen? En nu gaat iedereen er wat meer last van krijgen, ook mensen in Overijssel en Gelderland. Vandaar dat wij altijd hebben gezegd: zou je dat wel doen? Want Schiphol kan gemakkelijk groeien. De nieuwe topvrouw van de LVNL en ook de CEO van Schiphol zeggen dat ook. De vorige CEO zei zelfs dat Schiphol tot 800.000 kon groeien, maar de huidige CEO zegt dat 540.000 kan. Ook de nieuwe topvrouw van de LVNL zegt dat dat gemakkelijk kan met het huidige baangebruik. We moeten dat dus toch altijd in overweging blijven houden. Ik kan het niet in mijn eentje tegenhouden dus dan ga je maar mee met de second best-versies. Zo gaat dat hier in de politiek. Maar ik heb toch acht jaar geleden al bepaalde problemen voorzien en toen werd er niet naar mij geluisterd. Toen werden ook mijn moties niet gesteund. Wij willen primair dat ter zake deskundigen, dus de LVNL en de luchtverkeersleiding van Defensie, secundair in samenwerking met Nederlandse airlines en luchthavens en in eerste instantie zonder inmenging, een bepaalde ontwerproute-indeling mogen maken binnen de veiligheidskaders, en dat er daarna pas gesproken mag worden over andere barrières. Maar de veiligheid moet echt heel erg geborgd zijn.

Ik wilde ook graag weten wat nou de definitie is van een laagvliegroute. Voor omwonenden en bewoners is 1.800 meter al laag en de LVNL vindt 800 meter laag. Kijk, als je op een boerderij woont, is één vlieg in de soep niet veel, maar voor een ander wel. Daar had ik dus graag een reactie op gehad van de minister.

Ik maak me toch ook nog steeds zorgen over de tientallen miljoenen, waar ook een hoop belastinggeld in zit, voor de tijdrovende en problematische aanpassingen van het

luchtruim. Ik had dus toch nog graag een reactie gehad op mijn vraag of we misschien toch ten halve moeten keren. Mogelijk gaat dat niet meer, maar ik blijf het maar gewoon vragen. Dan heb ik me in ieder geval ingedekt bij een parlementaire enquête. Dan heb ik er alles aan gedaan en hoef ik daar niet met een natte bilnaad te zitten als ik verhoord word.

Wat zijn de gevolgen voor het luchtruim van de komst van de JSF-straaljager? Dat wilde ik ook nog graag weten. Waarschijnlijk zullen de staatssecretaris en de minister dat moeten beantwoorden. Ik heb begrepen dat die JSF een veel groter trainingsgebied nodig heeft. Ik weet niet hoe dat ten koste gaat van het luchtruim waarvan de LVNL ook gebruikmaakt. Uiteraard geldt ook hier dat veiligheid boven alles gaat.

Mevrouw de voorzitter, ik heb nog een paar seconden. Er zijn heel veel vragen gesteld. Dat is altijd het voordeel als je een latere spreker bent, al kan het soms ook een nadeel zijn. Heel veel vragen zijn al gesteld. Ik wacht de beantwoording dalijk af, ook over dat meeschrijven. Hoe moeten wij weten of dat zo is? Ik weet het niet. Ik zit niet in de intieme zone van de minister, dus ik weet niet wat er allemaal gebeurt.

De voorzitter:

Ik weet ook niet of u dat moet willen. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik heb nog een vraag aan de heer Graus over het doorgroeien van Schiphol. In zijn bijdrage zegt hij dat Schiphol makkelijk kan doorgroeien naar 540.000 vluchten. Dat zeggen verschillende organisaties. Maar dat kan alleen als de vierdebaansregel wordt afgeschaft of wordt verruimd, zodat op die vierde baan ook veel meer gevlogen kan worden. Dat gaat enorm veel overlast veroorzaken voor inwoners van Aalsmeer en Uithoorn. Gunt de heer Graus die mensen, die nu al ontzettend veel overlast hebben van Schiphol, nog meer overlast? We hebben het net over de omwonenden gehad. Gunt de heer Graus die mensen nog meer overlast en nog meer slapeloze nachten dan zij nu al hebben?

De heer Graus (PVV):

Ik hoop dat het met die nachten mee zal vallen. We hebben nog weleens geprobeerd een uur verruiming te krijgen, maar daar was de regering altijd vrij streng in. Ik heb zelfs weleens gevraagd om te proberen veel meer simultaan baangebruik te onderzoeken, waarbij je het verdeelt over meerdere landings- en startbanen. Volgens mij is dat gebeurd. Dat zullen we dalijk horen. Ik heb net in een interruptie al gezegd dat het altijd lastig is. Ieder Kamerlid wil dat er zo min mogelijk overlast is. Daarom hebben we ook unaniem besloten de omwonenden erbij te betrekken. Maar uiteindelijk ben ik niet degene die bepaalt hoe dat eruit gaat zien. Ik zeg heel eerlijk dat er uiteraard ook economische belangen en bereikbaarheidsbelangen spelen. Er speelt van alles, waar heel veel mensen gebruik van maken. Wat ik wel essentieel vind om te zeggen en net ook in mijn betoeg heb genoemd, is dat sommige mensen ook heel veel voordelen hebben van het wonen rondom een luchthaven. Dat wil niet zeggen dat zij daarom maar meer overlast moeten krijgen natuurlijk. Maar zij zijn daar gaan

wonen. De luchthaven lag er toen al, want Schiphol bestaat al langer dan een eeuw. Maar nu gaan mensen die daar niet voor gekozen hebben enige overlast krijgen. Dat vind ik wel een essentieel verschil. Ik moet eerlijk zeggen dat ik heel veel mensen ken die er minder moeite mee hebben. Dat geldt ook voor mezelf: ik zou er minder moeite mee hebben. Ik kan daar dus niet objectief in zijn. Ik hou heel erg van vliegtuigen, het geluid, de kerosinelucht en noem maar op. Ik kan daar dus niet objectief in zijn. Ik wil inderdaad wel zo min mogelijk overlast. Dat delen we allemaal. Ik kan niet gemakkelijk gaan praten hier vanaf het spreekgestoelte. Ik wil graag even de reactie van de minister afwachten, als u me toestaat.

De heer Laçin (SP):

Ik denk dat wij allemaal delen dat er voor omwonenden zo min mogelijk overlast moet zijn. Maar daar moeten we onze keuzes als Kamer ook op baseren. Natuurlijk draaien wij niet aan de knoppen, maar we geven wel opdrachten mee en controleren het kabinet in dezen. Daarom wil ik toch nogmaals van de heer Graus horen of hij kiest voor een klein beetje economische groei met 540.000 vliegbewegingen — het zullen voornamelijk prijsvechters zijn die zich invecchten op Schiphol, waaraan wij als land en voor de werkgelegenheid weinig hebben — of voor toch denken over minder overlast voor mensen in Aalsmeer en Uithoorn. Zij krijgen nu al door het anticiperend handhaven, wat uiteindelijk geen handhaving is, al heel veel overlast, zonder dat die afspraak ooit is gemaakt.

De heer Graus (PVV):

Nogmaals, ik moet eerlijk zeggen dat mijn collega Richard de Mos, die nu locoburgemeester is hier in Den Haag, heel lang geleden namens de PVV heeft gevraagd — ik geloof dat het in 2009 is geweest — om te gaan kijken wat de mogelijkheden zijn om iets op zee te bouwen. Daar werd toen vaak hard om gelachen, maar wij zijn altijd bezig geweest om te kijken hoe je het zo veel mogelijk kunt voorkomen. Toen het vrachtverkeer op Schiphol in de knel kwam, heeft u samen met mij gevochten voor de mensen die daar werken en voor het economisch belang. We moeten dus ook eerlijk zijn. Je moet altijd een beetje de kerk in het midden laten. Het is lastig, heel lastig, want je kan het nooit 100% goed doen voor alle actoren. Dat gaat gewoon niet. Het is altijd keuzes maken. Ik moet eerlijk zeggen: ik ben een eenvoudig Kamerlid. Vaak heeft een Kamerlid maar één beleidsmedewerker als hij geluk heeft, terwijl de minister heel veel ambtenaren en staf heeft. Ik moet ook vaak afwachten wat de minister gaat antwoorden. Ik heb niet alle wijsheid in pacht. U dicht mij meer macht toe dan ik heb, meneer Laçin. Ik ben maar een eenvoudige jongen uit de Oostelijke Mijnstreek.

De voorzitter:

U moet zichzelf niet onderschatten.

De heer Graus (PVV):

Nee, dat doe ik ook niet, maar ik kan niet altijd overal een antwoord op geven. Dan zeg ik dat ook gewoon eerlijk, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

U ook, dank u wel.

De **voorzitter**:

Tot slot de heer Paternotte namens D66.



De heer **Paternotte** (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik dank ook de heer Graus die voor mij sprak. En ik dank iedereen die naar dit debat is gekomen. Ik heb regelmatig in deze zaal gestaan om te debatteren over de economie, de financiële markten en de banken en bij al die debatten bij elkaar zaten er eigenlijk minder mensen op de tribune dan vanavond. Dus wat we ook van Lelystad Airport vinden, het is volgens mij nog nooit vertoond dat een luchthaven, nog voordat überhaupt besloten is tot de opening daarvan, al zo vaak volle zalen trekt. Dat is een compliment waard.

Voorzitter. Laat ik vooropstellen dat D66 kritisch is over het project Lelystad Airport. Ergens is het best een goed idee om vluchten te verplaatsen van Schiphol naar de polder, maar de laatste tien jaar is het een flaterfestijn van de overheid geworden. Volgens mij is er niet één schuldige of één dommerik, maar zijn er alleen maar verliezers, van Lelystad, waaraan tien jaar geleden al was beloofd dat die economische impuls er zou komen, tot aan de hele Veluwe tot aan Wageningen. Daarom is met iedereen, ook met de regio, een duidelijke afspraak gemaakt. Lelystad moet een overloopluchthaven zijn zonder autonome groei. Daar kom ik straks nog even op terug, want ik wil het in dit debat vooral hebben over het luchtruim. Want dat is naast die overloop het andere grote probleem.

Al in 2009 constateerden we dat vluchten op Schiphol aankomen, landen boven Lelystad. Dat maakt Lelystad tot een luchthaven met nauwelijks luchtruim. In dit luchtruim kan Lelystad alleen heel klein zijn met lang laagvliegen over Oost-Nederland. Daarom vroeg mijn collega Rob Jetten ruim een jaar geleden om snel een projectplan voor de herindeling. Het is mooi dat dit er nu is. Het luchtruim herindelen is keuzes maken tussen oefenruimte voor de JSF en ruimte voor de burgerluchtvaart, tussen milieu en geluidsoverlast en soms tussen mens en machine.

Als ik de stukken van de minister lees, lijkt het alsof zij het eigenlijk ziet als een technisch proces, als een wiskundige 3D-puzzel die door knappe koppen opgelost moet worden, waardoor op wonderlijke wijze zowel de capaciteit van de burgerluchtvaart als de militaire capaciteit toenemen. Zo staat het in de stukken. "Geen gezeik, iedereen rijk", zouden Van Kooten en De Bie zeggen. Maar uit de hoorzitting en de briefing die wij hieraan wijdden, werd duidelijk dat het niet zo duidelijk is. Er zal in 2023 niet een grote feestdag zijn waarop de minister een lint doorknipt en Nederland officieel van het oude in het nieuwe luchtruim stapt. Nee, het is de verdeling stukje bij beetje bijschaven. Uit de briefings werd ook duidelijk waar de keuzes vandaan komen. Sommige staan vast, zoals veiligheid. Andere liggen open en daar komen ambtenaren en wij, de volksvertegenwoor-

diging, aan te pas. De luchtverkeersleiding zei bij de briefing onder andere: geef ons vooral de kaders, dan weten wij wat we moeten regelen.

Waarom nu deze stelligheid? Dat is mijn eerste vraag. Waarom weet de minister zeker dat dit project in 2023 is afgerond? Op basis van welke feiten weet zij dat de laagvliegroutes bij Lelystad in 2023 verdwenen zijn? Het is essentieel dat de Kamer hiervan overtuigd kan worden. Wat ons betreft levert de herindeling op dat de landingen op Lelystad voortaan helemaal CDA zijn. Bij CDA denken we natuurlijk allemaal aan een glijvlucht naar beneden, een continuous descent approach. De klim is dus een continuous climb. Is dat ook het uitgangspunt van de minister? Is dat precies wat zij verstaat onder ongehinderd doorklimmen vanaf Lelystad? Dat is een van de verbeterstappen die al voor 2023 gerealiseerd moeten zijn.

Er werd ook geschreven dat zo veel mogelijk doorklimmen vanaf 2023 gegarandeerd is. Maar in hoeverre is dat doorklimmen dan niet mogelijk? Kan "zo veel mogelijk" ook betekenen dat doorklimmen op een deel van de route eigenlijk helemaal niet kan, ook niet na 2023? Want de uitspraak "zo veel mogelijk" kan ook "bijna niets" betekenen. Denk maar aan de keeper van De Graafschap die zegt zo veel mogelijk ballen uit het doel te willen houden.

Staatssecretaris, ik zou u het volgende willen vragen. Hoe zit u in de wedstrijd? Commodore Steur zei ons dat heel veel bespreekbaar is, ook het anders inrichten van huidige militaire oefengebieden als de Waddenzee. Dat biedt misschien mogelijkheden om vliegroutes vanaf Lelystad het IJsselmeer in plaats van de Veluwe op te sturen. Verwacht u dat soort doorbraken ook van herindeling? Wat is concreet uw rol in afspraken met de buurlanden? Zoals u weet zijn wij D66'ers voorstander van een Europese krijgsmacht, maar wat zijn de vereisten van Nederland voor goede afspraken over oefenruimte voor de F-35? Hebben België en Duitsland zich eraan gecommitteerd dat de herindeling hier in Nederland in 2023 klaar is? Welke toezegging hebben zij gedaan? En specifiek nog: is er ook een afspraak geweest in het verband van het Functional Airspace Block Europe Central-verdrag?

Voorzitter. Tot slot nog drie andere punten, namelijk: geen vracht, geen nacht, geen autonome groei. Die openingstijd voor de nacht leggen we keihard vast in het luchthavenbesluit en dat is wat mij betreft volstrekt helder.

Dan de vracht. Dat er geen vracht of full freight welkom is op Lelystad, leggen we niet vast. De minister is er heel duidelijk over geweest en zei altijd: geen vracht. Ik zei: als de minister zo duidelijk is, moeten we dat ook accepteren. Als ik kijk naar pag. 28 van de nota van toelichting bij het luchthavenbesluit, roept dat bij mij wel vragen op. Ik citeer: "dat vrachtverkeer op luchthaven Lelystad niet mogelijk is door de luchthaveninfrastructuur en de, in het Luchthavenbesluit Lelystad vastgelegde, lengte van de start- en landingsbaan", oftewel: je kunt vracht niet lossen en de baan is te kort. Maar dat is wel dun.

Laten we even een vergelijking maken. De minister gaat over drie weken naar Sint-Maarten. Dan landt ze op Juliana Airport, waar een landend vliegtuig vlak over het strand scheert. De banen zijn 2.300 meter lang, 400 minder dan bij Lelystad, en het is op Sint-Maarten ook een stuk warmer. Als KLM en Air France daar met widebodyvliegtuigen

komen, die negen uur in de lucht zijn geweest, met een volle lading, en kunnen landen, hoezo is de baan in Lelystad dan te kort? De bewoners van Sint-Maarten worden immers bevoorrad via de lucht. En waarom is infrastructuur een probleem? Een highloader om pure vrachtpallets te kunnen afhandelen is zo geplaatst. Inditex, een Spaanse bedrijfstak bij de luchthaven, geeft op haar Spaanstalige website ook aan dat vrachtvervoer vanaf Lelystad een van de grote voordelen van die locatie is, en dat is gek. Ik zou van de minister graag een overtuigend verhaal horen dat verder gaat dan "de baan is te kort" om aan te geven waarom er geen vracht gaat komen.

Tot slot: geen autonome groei. De minister schreef vrijdag een wat cryptische brief, waarin staat dat ze met de Europese Commissie zoekt naar een aangepaste VVR die het oorspronkelijke doel in stand houdt. Het oordeel van de Europese Commissie geeft ook aan dat er in Europa nog veel nagedacht moet worden over hoe je luchtvaart wil beperken en reguleren. Zoals de minister zelf afgelopen zomer al zei: met autonome groei voor vakantievluchten op Schiphol of Lelystad schiet je niets op. Staat ze nog steeds achter deze woorden? Wij hopen van wel. Met autonome groei op Lelystad schieten we inderdaad niets op.

Overigens ben ik van mening dat Schiphol best wel in zee gebouwd mag worden.

De voorzitter:

Een korte opmerking, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben blij te horen dat het voor D66 echt een randvoorwaarde of vereiste is dat er geen autonome groei gaat plaatsvinden op Lelystad Airport. Is de heer Paternotte het met mij eens dat het luchthavenbesluit, waarvan het proces nu in gang wordt gezet, moet worden aangehouden totdat we als Kamer duidelijkheid hebben dat er een VVR komt die dit regelt?

De heer Paternotte (D66):

Ja, ik denk dat het verstandig is dat wij het als Kamer aangehouden, want op dit moment kunnen we er ook niet zo veel mee. We moeten eerst duidelijkheid hebben over op welke manier Lelystad een overloopluchthaven kan worden. Dat moeten we zeker weten. Dat is ook waarom ik deze voorwaarden benoem. Wat mij betreft gaan we als Kamer morgen, als we daarover vergaderen, zeggen dat we het luchthavenbesluit even parkeren.

De voorzitter:

Tot slot, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Prima dat wij dat als Kamer kunnen doen, maar ondertussen wordt het wel ook naar de Eerste Kamer gestuurd en in consultatie gebracht. Dat is eigenlijk allemaal voor de troepen uit lopen, terwijl er geen juridische onderbouwing ligt met een VVR. Zou het dan niet veel helderder zijn als de minister het luchthavenbesluit terugneemt en eerst de randvoorwaarden goed regelt?

De heer Paternotte (D66):

De VVR zou niet in dat luchthavenbesluit komen, maar er zou een aparte voorhang komen. Volgens mij is dat geen goede reden om geen zienswijzeprocedure te hebben waardoor iedereen, ook in de regio, zich erover kan uitspreken. Dat lijkt mij namelijk wel van belang. De Eerste Kamer heeft haar eigen verantwoordelijkheid, maar ik dacht dat daar ook een volgordelijkheid in zat. Volgens mij moet de Tweede Kamer het nu gewoon parkeren. Wij kunnen er op dit moment niks mee. Maar dat staat er niet aan in de weg dat er een zienswijzeprocedure plaatsvindt.

De voorzitter:

De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik wil eerst de heer Paternotte bedanken voor het feit dat ik nooit meer op dezelfde manier naar het CDA kijk. Daar ben ik dankbaar voor.

De heer Paternotte (D66):

De continuous descent approach, bedoelt u. Meneer Amhaouch heeft dat ook vaak aangehaald.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, precies, daarom.

Voorzitter. De fractievoorzitter van D66 loopt over van klimaatambitie en klimaatdoelstellingen, en terecht. Hij vergeet dat in geen bijdrage meer te noemen. Zou bij de herindeling van het luchtruim voor de heer Paternotte ook een uitgangspunt kunnen zijn, wat het eerst nog niet was maar nu wel, om ook mee te nemen wat we zouden moeten doen voor het klimaat? Zou dat een van de uitgangspunten kunnen worden, voor zover het dat nog niet was?

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij is een van de doelen, een van de redenen van de herindeling van het luchtruim dat overdreven lange vliegroutes voorkomen kunnen worden. Die leiden inderdaad tot meer gebruik van kerosine. Ik heb een keer naast een luchtverkeersleider gezeten, die liet zien hoe hij alle vluchten om Brabant heen leidde, waar op dat moment één F-16 aan het rondvliegen was. Volgens mij kunnen we sommige dingen inderdaad een stuk slimmer doen en is dat ook beter voor het klimaat. Dat ben ik volledig met u eens.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor het antwoord. Als we het daarover eens zijn, zouden we dan die 1,5°C-doelstelling die Nederland naar rato heeft, wat scherper in dat luchtruimherzieningsproject kunnen bouwen? Of zegt u: die zit er wel voldoende in op dit moment?

De heer Paternotte (D66):

Die 1,5°C, well below two degrees, is het doel waar we met z'n allen naar streven. Daar staan we voor. Maar als je dat koppelt aan de luchtruimherziening, maak je dingen volgens

mij wel heel ingewikkeld. Het doel is dat er vliegroutes komen die tot minder gebruik van kerosine leiden, maar er is veel meer nodig. Daarom hebben we als het gaat om de luchthavengelden op Schiphol ook gezegd dat de meest vervuilende vliegtuigen meer moeten gaan betalen. En er is natuurlijk de vliegtaks. Het is ook een van de redenen dat de regering er nu voor kiest om de luchtvaart jarenlang niet te laten groeien in Nederland en dat we wereldwijd inzetten op afspraken daarover. Het is allemaal nodig.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat begrijp ik, maar dat het lastig of moeilijk is, wil niet zeggen dat we het niet moeten doen. Er is een CO₂-budget, ook voor de luchtvaart. Daar kun je uit afleiden hoeveel vliegtuigbewegingen er zouden kunnen zijn, nu en in 2030, innovatie meenemende. Bent u bereid om dat soort uitgangspunten mee te nemen?

De heer Paternotte (D66):

Dat soort uitgangspunten steunen wij. We hebben het al gehad over het plan van de sector, Slim en Duurzaam. Ik denk dat het niet voldoende is, maar het gaat in ieder geval wel verder dan wat in de meeste andere Europese landen vanuit de luchtvaartsector te zien is. Ik hoop dat de minister, als ze bij ons terugkomt van de klimaattafel, komt met concrete doelstellingen en concrete afspraken, waardoor we inderdaad zeker weten dat de CO₂-uitstoot van de luchtvaart omlaaggaat.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie de heer Amhaouch staan.

De heer Paternotte (D66):

Van het CDA, niet de CDA.

De voorzitter:

Nee, het CDA.

De heer Paternotte (D66):

Je hebt het CDA en de continuous descent approach; dat is het verschil tussen het CDA en de CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Het CDA is van meerdere markten thuis.

Ik wil even ingaan op het stokpaardje van de heer Paternotte, het vliegveld op zee. Dat komt zo elke twee, drie maanden wel terug. Ik denk dat een vliegveld op zee technisch wel haalbaar is, want met techniek kunnen we heel veel. Maar de vraag is voor welk probleem dat een oplossing is. Zegt u: we gaan een vliegveld op zee bouwen zodat we verder kunnen doorgroeien? We zouden daar namelijk miljarden in stoppen en het kost heel veel tijd en procedures. Gaan we dan ten opzichte van de 500.000 van Schiphol nu naar 700.000 of 800.000? Of zegt u: nee, we gaan het alleen daar neerzetten omdat je dan Schiphol kunt sluiten? Wat is de gedachte erachter? Voor welk probleem is het een oplossing?

De heer Paternotte (D66):

Wij zijn niet van de club die zegt dat Schiphol er niet toe doet voor de Nederlandse economie of dat we de luchthaven net zo goed kunnen sluiten of halveren. Schiphol is heel belangrijk. Maar Schiphol domineert wel steeds meer de omgeving. Steeds meer mensen hebben er last van. Het werkwoord "schiphollen" is nu terecht of onterecht spreekwoordelijk geworden in Nederland. Volgens mij is dat niet goed. Ik heb ook vaak het voorbeeld aangehaald van Amstelveen. Mensen zijn in de regio Amsterdam op zoek naar een woning, maar 2.500 studentenwoningen mogen daar niet gebouwd worden vanwege Schiphol, waardoor ontzettend veel studenten nog steeds veel te veel betalen voor hun studentenwoning of überhaupt niks kunnen vinden en bij hun vader en moeder thuis moeten blijven wonen. Nu hebben we een luchthaven op een van de duurste plekken van Nederland, midden in de Randstad, met heel veel mensen eromheen, die ook steeds kritischer worden over de luchtvaart. Moeten we dan niet kijken of we die luchthaven niet beter kunnen verplaatsen naar een plek waar al die mensen niet wonen? Dat is de reden waarom ik denk dat we Schiphol op zee heel serieus moeten overwegen.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat begrijp ik. De zorgen van mensen die rondom Schiphol, Eindhoven of Maastricht wonen, zijn ook terecht. Hier hadden we het inderdaad specifiek over Schiphol. De cruciale vraag is: als we besluiten om een vliegveld op zee te bouwen, zijn we dan ook bereid om daar een substantiële groei aan te koppelen? Of zeg je: nee, dat neemt alleen over? Dat is wel essentieel om te weten. Sluit je de deuren van Schiphol alleen om de hinder terug te brengen? Of zeg je: nee, dat zou voor de toekomst groei kunnen realiseren en dus ook tegemoetkomen aan de grote behoefte die er wereldwijd is? Wat is het standpunt van D66 daarover?

De heer Paternotte (D66):

Ik zou die twee dingen graag los van elkaar zien. Ik denk dat we realistisch moeten zijn. Als die luchthaven er over twintig jaar ligt, is dat een realistisch tijdspad. Ik hoop ook dat tegen die tijd de ambities van een land als Noorwegen kloppen en dat er dan elektrische vliegtuigen met 100 stoelen zijn die over een redelijk korte afstand kunnen rondvliegen. Het is niet erg als zo'n vlucht erbij komt, maar als we tegen die tijd nog steeds van die oude vrachtluchten hebben waarbij ongelofelijk inefficiënt met kerosine wordt omgegaan, dan willen we die groei natuurlijk niet. Ik zou het dus los van elkaar willen zien. Als je kijkt naar verplaatsing kan er gewoon een heel goede reden voor zijn zonder dat je zou kiezen voor nog veel verdere groei van Schiphol. Maar ondertussen gaan we er wel van uit dat de vliegtuigen steeds schoner en stiller worden. Als dat zich inderdaad ook bewijst, dan is groei een heel andere discussie. Die moeten dan de politici van die tijd, van de volgende generatie maar voeren.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik stel voor dat we over twee maanden hier weer op terugkomen.

De heer **Paternotte** (D66):
Daar ga ik wel van uit.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was de eerste termijn van de kant van de Kamer.

De vergadering wordt van 19.04 uur tot 19.50 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het debat over de herziening van het Nederlandse luchtruim. We zijn toegekomen aan het antwoord van de minister.

□

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal het maar een beetje in een paar grove blokken opdelen. Dan begin ik hoog inzoomend: "upchunken" of zo iets. Dat woord hebben we geloof ik van meneer Amhaouch geleerd. Dus ik begin met de herindeling van het luchtruim in z'n algemeenheid. Dan ga ik specifiek in op de herziening van het luchtruim in verband met Lelystad. Dan zoom ik in het daaropvolgende blok nog verder in op specifiek Lelystad Airport. En ik zal afsluiten met nog een aantal overige losse onderwerpjes.

De heer Laçin (SP):

Ik denk dat er op de tribune heel veel mensen zitten die zich heel veel afvragen over de brief van afgelopen vrijdag. Dus ik zou de minister willen vragen om met dat stukje te beginnen als het lukt, ook om al deze mensen nog te bedienen terwijl ze hier nog zijn, en vervolgens over te gaan op de herindeling van het luchtruim. Is dat mogelijk voor de minister?

De heer Van Raan (PvdD):

Ik vind het een hele goeie vraag van de heer Laçin. Ik heb ook een soort vraag over iets waar een hoop mensen op zitten te wachten. De minister heeft namelijk nog vlak voor het debat gezegd: misschien wordt Lelystad openen in 2020 wel lastig.

De voorzitter:

Goed. U steunt meneer Laçin?

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is opgepikt in de pers. Misschien kan ze daar een toelichting op geven, zodat mensen dat weten. Dat is ook wel een goede beginvraag.

De voorzitter:

Ik neem aan dat de minister daar sowieso op in zal gaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Dan gaan de blokken wel overhoop, dus ik zal even kijken hoe ik dat dan het handigst kan doen, want uiteraard wil ik de Kamer ook daarin graag faciliteren.

Misschien dan meteen maar even over de brief, of eigenlijk het briefje, van afgelopen vrijdag. Wat is het wel en wat is het vooral niet? Nou, het is zeker geen nieuw voorstel. Er is niets opnieuw genotificeerd. Het enige waar ik aan heb willen voldoen, is het verzoek van uw Kamer om iets meer duiding te geven dan in de eerste brief, waarin ik aangaf dat ik de VVR zoals die is genotificeerd heb ingetrokken. Uw Kamer heeft mij gevraagd waarom dat was. Nou, dat heb ik in het tweede briefje proberen aan te geven. Er is geen sprake van een nieuw plan. Ik ben nog steeds in overleg. Nu we weten wat er niet kan, zijn we aan het kijken hoe het dan wél zou kunnen. Ik heb ook al eerder gezegd dat de verkeersverdelingsregel geen Nederlandse vinding is: het is een Europees instrument. Dus we zijn ons nu aan het beraden op hoe het dan wel ingevuld zal kunnen worden.

En er is een misverstand ontstaan over dat er op 11 januari een consultatie ingaat. Dat is de consultatie voor het LVB. Die heeft dus niets te maken met de verkeersverdelingsregel. Als wij een nieuwe verkeersverdelingsregel zullen gaan indienen, dan zal die ook opnieuw geconsulteerd worden, zoals dat met een eerdere variant ook is gebeurd. Maar dat staat dus volkomen los van de consultatie van het LVB, dat een vertaling is van wat we met elkaar in de milieueffectrapportage hebben afgesproken. Dus dat even ter verduidelijking vooraf.

Ik zie de heer De Graus aan komen lopen, maar die loopt gewoon voorbij!

De voorzitter:

Ja, hij komt gewoon binnen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik dacht: er komt een eerste interruptie. Maar het was een schijnbeweging van de heer Graus. Geeft niks!

Dan heb ik hier toch al wat duidelijkheid over gegeven, denk ik. Of wilt u dat ik helemaal alles doe, voorzitter? Zullen we de herziening rondom Lelystad dan maar eerst doen? Want op zich valt er verder weinig te melden over een verkeersverdelingsregel, want degene die het niet redde, is ingetrokken, en ik ben mij aan het beraden op een vervolg. Zodra ik daar uit ben, zal ik dat uw Kamer laten weten, maar als ik daar al uit was, dan had ik het al gemeld. En dat is dus nog niet zo.

De heer Laçin (SP):

Het draait nu voornamelijk om het volgende, en dat zal ook wel duidelijk geworden zijn uit de bijdrages die zijn geleverd. Ik heb het over het feit dat de minister in de brief van afgelopen vrijdag, in mijn beleving in ieder geval, voorsortteert op autonome groei op Lelystad Airport. Dus VVR, Lelystad Airport, herziening luchtruim of hoe je het maar wil noemen, de kern is: gaat de minister nu voor autonome groei op Lelystad? Want dat staat wel in de brief: een balans tussen nieuwe gegadigden en overloop van Schiphol. Dat is wat mij betreft de kernvraag en ook de vraag die heel veel mensen bezighoudt, dus die vraag gooi ik dan maar meteen op tafel.

De voorzitter:

Ik wil toch even een beetje orde in dit debat brengen. De Kamer heeft alle ruimte gehad voor haar eigen inbreng. Er is ook uitgebreid op elkaar geïnterrupteerd. De minister staat er nu 30 seconden. Ik wil haar toch de ruimte geven om haar verhaal te doen. Dan krijgt u de gelegenheid om te interrumperen en om de vragen die niet zijn beantwoord alsnog te stellen. Ik stel dus voor dat de minister gewoon begint.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een punt van orde. Volgens mij gaf de minister net aan dat dit alles was wat zij ging zeggen over de VVR, omdat er voor de rest niks over te zeggen is, volgens haar. Als dat niet het geval is en er meer uit die mapjes komt, wachten we rustig af. Maar als dit alles was, dan is dit het moment om het punt van autonome groei opgehelderd te krijgen.

De voorzitter:

Dan kijk ik naar de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, laten we dat dan maar gelijk doen. Ik heb inderdaad aangegeven dat er niets meer te melden is over een VVR, aangezien er nog geen nieuwe is ingediend. U zegt dat uit de brief blijkt dat de minister een koerswijziging inzet, maar in de brief geeft de minister aan wat de kritiek van Europa, van de Europese Commissie, is. Verschillende Kamerleden hebben gezegd: de minister heeft nu huiswerk. Er is dus geen enkele sprake van een koerswijziging. Ik houd me gewoon aan de opdracht uit het regeerakkoord. Als het op deze manier niet kan, ga ik gewoon kijken hoe het dan wel kan. Zodra ik eruit ben of dat al of niet gaat lukken, meld ik me bij u. Maar er is geen sprake van een nieuw plan, er is niets opnieuw ingediend bij de Europese Commissie. Dat kan ik alleen maar herhalen. Over iets wat nog niet ingediend is en wat er nog niet is, kan ik verder ook niks zeggen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat roept toch de vraag op: sluit de minister uit dat er autonome groei gaat plaatsvinden op Lelystad Airport?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is een beetje een herhaling van het antwoord dat ik net al heb gegeven. Ik houd me aan de opdracht van de Kamer, zoals die net weer door verschillende partijen herhaald is: Lelystad is bedoeld als een overloophaven van Schiphol. Ik ga me er honderd procent voor inzetten om dat te realiseren, maar ik weet nog niet of het gaat lukken. U zult nog even geduld moeten hebben tot ik, hopelijk, met een nieuw voorstel naar u toe kan komen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat is volgens mij geen antwoord op mijn vraag. De minister gaat haar best doen en dat geloof ik graag, maar de vraag is: is een keiharde randvoorwaarde voor de verkeersverdelingsregel of welke andere maatregel dan ook dat er geen autonome groei op Lelystad Airport gaat plaatsvinden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik geef net aan dat ik me heel goed rekenschap heb gegeven van wat de partijen, niet in de laatste plaats de coalitiepartijen, mij daarover hebben meegegeven. Er is geen sprake van een koerswijziging. Ik ben hier onverminderd mee bezig geweest en dat zal ik blijven doen, maar of het lukt, moet nog blijken, want ik ben nog niet uitonderhandeld.

De voorzitter:

Dit is ook een herhaling van het eerdere antwoord.

De heer Van Raan (PvdD):

Het is duidelijk dat er, als de minister hetzelfde instuurt, weer een afwijzing komt, dus er zal iets moeten veranderen. Er zal iets moeten veranderen en daar maakt zij zelf ook gewag van in de brief. Zij noemt het een balans tussen het oorspronkelijke plan en de markttoegang van nieuwe partijen. Kan de minister toelichten wat ze bedoelt met het begrip "balans"?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het enige wat ik daarover kan zeggen, is dat dat het kritiekpunt van de Europese Commissie is. Daar hebt u mij om gevraagd: waarom vond de Europese Commissie deze VVR nou niet acceptabel? Dat staat erin. Vervolgens kom ik terug bij de Europese Commissie en zeg ik: goh, een verkeersverdelingsregel is wel uw eigen instrument; dan moet ik toch ergens een grond hebben waarop ik kan verdelen? Dat gesprek voeren we nu.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat klopt en dat kan niet hetzelfde gesprek zijn dat al gevoerd is, want dat levert niks op. De minister gaat dus op zoek naar die balans. Dat betekent dat er een mate van verandering in zit die tegemoetkomt aan de wens van Europa. Dat kan ook niet anders betekenen dan dat het wel een verandering is van wat u eerder hebt ingeleverd en dus ook een verandering van standpunt. U sluit dat niet uit in uw brief.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dan moet ik de heer Van Raan ...

De heer Van Raan (PvdD):

Graag, corrigeer me.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

... toch bestrijden in zijn opvatting. Corrigeren vind ik wel erg aanmatigend. U heeft met mijn voorganger, mevrouw Dijkema, ook al gediscussieerd over een mogelijke verkeersverdelingsregel. Daarvan hebben we ook geconstateerd dat dat 'm niet ging worden. Vervolgens hebben we een tweede variant ingediend die nog steeds recht deed aan hetzelfde uitgangspunt. Ook nu geef ik u nogmaals aan dat ik uiteraard niet met een verkeersverdelingsregel ga aankomen waar deze coalitie niet mee kan leven en die is toch heel helder geweest, lijkt me.

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

Een succesvolle bestrijding van de heer Van Raan. Dat betekent dus dat wat de minister gaat aanbieden als nieuwe variant, geen woorden vuilmaakt aan en geen gewag maakt van het begrip "autonome groei" of "marktwerking" in de betekenis van nieuwe maatschappijen. Dat is fijn om vast te stellen, want anders zou het een afwijking zijn van wat de Kamer had vastgesteld.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, geen gewag maken van die woorden, dat is weer een heel ander punt. Maar ik heb niet opeens een heel andere doelstelling. Ik proef ook niet dat ik nu opeens een andere opdracht heb gekregen van de Kamer. Overigens weet ik nog niet zeker of we eruit komen. Ik weet dus ook niet of ik iets opnieuw kan notificeren. Daar doe ik mijn uiterste best voor. Zodra ik daar een beslissing in neem, bent u als Kamer uiteraard de eerste die dat hoort en dan kunt u er iets van vinden.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vind dat de minister zich er toch iets te makkelijk van afmaakt. In de brief die zij vier dagen geleden heeft gestuurd, staat: "In dat kader is het van belang dat de VVR de markttoegang voor nieuwe gegadigden niet volledig mag afsnijden. Er wordt aldus gezocht naar een balans tussen enerzijds de markttoegang van nieuwe gegadigden en anderzijds het oorspronkelijke doel van de VVR om Lelystad Airport te laten functioneren als overloopluchthaven". Die zinnen in deze brief hebben de afgelopen dagen voor heel veel ophef gezorgd. Nu wordt er gezegd "dat ga ik niet doen", maar het staat wel in de brief die de minister ons heeft gestuurd. Daarom willen wij daar een verduidelijking van. Ik hoor de minister nu zeggen: dat is nog niet wat ik ga doen. Ik wil dan dus graag met de minister concluderen dat het nieuwe voorstel dat zij gaat indienen, nog steeds uitgaat van 100% overloop van Schiphol en geen enkel procent autonome groei op Lelystad. Klopt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben blij dat ik op deze manier duidelijkheid kan verschaffen. Ik zie geen enkele koerswijziging, geen enkele andere opdracht dan ik in het verleden van uw Kamer heb gehad en die zojuist door de woordvoerders, ook van de coalitie, is bevestigd. Ik heb al gezegd dat ik uiteraard niet met iets ga terugkomen waar de coalitie niet mee kan leven.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoop de oppositie ook niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat zou nog mooier zijn.

De heer **Laçin** (SP):

Mooi zo. Wel is het zo — de minister gaf dat net ook aan — dat de Europese Commissie al tweemaal dit verzoek heeft afgewezen of heeft doen laten intrekken of hoe je het maar wil noemen, dus dat de Europese Commissie niet akkoord gaat met 100% overloop. Dat is wel de opdracht die de minister heeft meegekregen. Ik vraag me dus daadwerkelijk

af wat de minister dan gaat indienen als Brussel keer op keer datgene afwijst wat wij willen. Ik hoop dat de minister daar al een opening over kan geven. Wat is dan de conclusie die we daaraan moeten verbinden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nu vraagt de heer Laçin eigenlijk ook naar de bekende weg. Ik heb net al aangegeven dat als ik zou weten wat de oplossing was, ik meteen iets opnieuw kon indienen. Ik zou dat dan ook met uw Kamer delen. Die oplossing heb ik nog niet voorhanden. Daar zijn we nog over in gesprek. Ik doe mijn uiterste best, maar kan het ook niet garanderen, al helemaal niet als het gaat om de termijn waarop we eruit zouden kunnen komen. Als ik een mogelijkheid zie voor de wens die breed wordt gedeeld om te zorgen dat Lelystad alleen kan functioneren als overloopluchthaven van Schiphol en daar de ruimte te creëren voor het broodnodige intercontinentale hubverkeer, dan hoort u van mij. Als het onverhoopt niet mocht lukken, dan hoort u dat uiteraard ook.

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

De minister moet opnieuw in overleg met Brussel, dus daar kan de minister nu niks over zeggen; dat is logisch. Ik zag net wat verschillen in de coalitie, maar de minister zegt duidelijk: die overloopfunctie staat voor mij voor 100%, en ik ga juridisch verkennen in Brussel of het op een andere manier wel te regelen is. Stel dat dat niet lukt, want dat hangt ook elke keer weer boven dit debat. Gaat het kabinet dan alsnog zeggen: Lelystad Airport komt er sowieso, desnoods met een aangepaste regeling? Of zou dat betekenen dat Lelystad Airport er onverhoopt niet zou komen? Is de conclusie dan zo heftig?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zijn allemaal van die als-danvragen. Ik ga mijn uiterste best doen om hier een goede oplossing voor te vinden, die recht doet aan wat volgens mij bijna de hele Kamer wil. De overgrote meerderheid wil dit gerealiseerd krijgen. Daar zijn we alles voor op een rijtje aan het zetten. Ik ga verder niet vooruitlopen op de vraag: wat als het onverhoopt niet lukt? Dat vind ik nooit een goede motivatie. Je moet er altijd voor gaan om het wel voor elkaar te krijgen. En daar ben ik mee bezig.

De voorzitter:

Het is steeds een herhaling, meneer Gijs van Dijk.

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

Nee, ik stel deze vraag voor de duidelijkheid van het debat, want dit is wel een van de grote punten van het debat.

De voorzitter:

Oké.

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

Ik vraag dit om het helder te krijgen. Ik mag aannemen dat de minister nu, in ieder geval vanuit Nederland, juridische mogelijkheden ziet om het op een andere manier wel te

regelen? Ik begrijp dat de minister daar nu niks over kan zeggen, maar er zijn blijkbaar ook andere routes. Dat kan toch niet anders? Anders gaat de minister met een onmogelijke opdracht naar Brussel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Dijk geeft zelf ook al aan: de minister kan er natuurlijk nog niks over zeggen. Anders had ik dat al wel gedaan. Laat ik het zo formuleren: als ik nul kans meer zag, had ik dat nu ook aan uw Kamer gemeld. Ik heb nog niet alles helemaal uitgeëxerceerd. Ik heb nog niet alles uiten-treuren besproken. Ik heb de handdoek dus nog niet in de ring gelegd.

De heer Stoffer (SGP):

Ik zie ook in dit debat weer dat we veel te veel bij Europa hebben neergelegd, maar dat terzijde. Ik denk dat dit het laatste stuk is in het blokje verkeersverdelingsregel. Ik heb nog een vraag gesteld over Corendon. Als Corendon inzet op Maastricht — laten we er even van uitgaan dat Lelystad alleen een overloopluchthaven is — wat is dan nog het perspectief voor Lelystad? Is er dan wel een perspectief?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet of ik uw vraag helemaal goed begrijp, want ik heb nooit de indruk gehad dat Lelystad Airport helemaal afhankelijk zou zijn van Corendon. Die connectie zie ik dus niet zo een-twee-drie.

De heer Stoffer (SGP):

Dan begrijp ik dat de minister zegt dat, ondanks dat Corendon inzet op Maastricht — ik denk dat het dan om heel veel vluchten gaat — er nog steeds perspectief is voor Lelystad, ook puur als overloopluchthaven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, want Corendon heeft niet die gewenste ruimte op Schiphol achtergelaten, waar het ons juist allemaal om te doen is. Ik denk dat hier juist sprake is van de autonome groei waar u allemaal geen fan van bent.

De heer Graus (PVV):

Ik wel hoor!

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Behalve de heer Graus, excuus.

De heer Stoffer (SGP):

Ik niet, maar dank voor het antwoord. Helder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Oké.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister bindt toch in. Na de brief waarin zij duidelijk aangeeft dat ze een balans gaat zoeken om nieuwkomers

toch ook een plek te geven, om de bezwaren van de Europese Commissie tegemoet te komen, is er ophef geweest, ook bij de coalitiepartijen. Kennelijk heeft die ophef vanuit de coalitiepartijen gewerkt. Mijn vraag is dan wel: wat als de Europese Commissie eist dat autonome groei mogelijk is en dat nieuwkomers een plek kunnen krijgen op Lelystad Airport? De minister wil de als-danvraag niet beantwoorden, maar ik denk dat die wel aan de orde is. De minister is twee keer op de vingers getikt door Europa. Dus de vraag is nu: welke conclusie trekt de minister als Europa eist dat nieuwkomers een plekje hebben op Lelystad Airport?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het niet met mevrouw Kröger eens dat die vraag nu aan de orde is, want het is nu nog niet zover. Ik ben alle mogelijke wegen nog aan het verkennen. Zodra ik eruit ben, kom ik óf met een nieuw voorstel voor een notificatie bij uw Kamer terug óf niet, en dan hebben we een ander gesprek. Maar ik kan daar niet op vooruitlopen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister gaf eerder aan dat wij als Kamer de eersten zijn die het zullen horen als er een nieuw voorstel voor notificatie is. Voor de zomer was dat helaas niet het geval. Toen kregen wij het op het moment dat het naar Brussel ging. Wil de minister hier toezeggen dat de nieuwe verkeersverdelingsregel, voordat die naar Brussel gaat voor notificatie, eerst ter behandeling aan de Kamer wordt voorgelegd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, daar wil ik dezelfde procedure bewandelen. Dat betekent dat u als eerste hoort dat ik iets ga notificeren. Dan krijgt u het weer op dezelfde manier ter inzage en kunt u er alles van vinden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Die verkeersverdelingsregel gaan we dan zien. U gaat die bedenken en snel maken, hoop ik. Wat betekent dit voor de planning? Is het streven nog steeds april 2020? Is dat nog realistisch? Als de VVR er onverhoopt niet komt, hebben we dan nog alternatieven zoals marktwerking?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook dat zijn vragen waar ik op dit moment eigenlijk geen goed antwoord op kan geven. Uiteraard span ik mij tot het uiterste in om de opening van Lelystad zo spoedig mogelijk te kunnen laten plaatsvinden, dus in 2020. Maar het hangt er ook een beetje van af of we er snel in slagen om een oplossing te vinden of dat daar meer tijd voor nodig is. Daar kan ik dus geen garanties over afgeven. Ik zal daar eerst het antwoord op moeten bedenken en vervolgens moeten kijken welk tijdspad daarbij hoort, maar ik blijf mijn uiterste best doen. We hebben het straks ook nog over luchtverkeersleiders enzovoorts: zijn die er genoeg? De mensen die dat voor Lelystad willen gaan doen, zijn al in opleiding en staan te trappelen om aan de slag te gaan. Ik voel ook zeker een verantwoordelijkheid naar al die mensen rondom die airport die daar echt op zitten te wachten om zo kort mogelijk onduidelijkheid te laten bestaan.

De voorzitter:
Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Is het misschien toch verstandig dat ik nu bij de herziening van het luchtruim in het algemeen kom? Nu de meest prangende vragen hierover beantwoord zijn, is het denk ik systematisch beter om het zo aan te vliegen.

De voorzitter:
Dat lijkt me prima.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger heeft gevraagd waarom er geen planMER komt voor de luchtruimherziening. Ik heb u straks blij gemaakt met een planMER voor de Luchtvaartnota, maar in dit verband zou ik u willen vragen om daar nog even op te wachten. Het is geen verplicht onderdeel van de procedure om het luchtruim te herzien. Op dit moment zijn we aan het bekijken of, en zo ja, op welke wijze, een planMER toegevoegde waarde zou kunnen hebben in deze procedure. De wijze waarop we daar invulling aan zullen geven, zullen we ook bij het startbesluit bepalen. Ik zeg dus nog geen nee, maar ook geen ja. We zijn op dit moment aan het beoordelen wat de toegevoegde waarde zou kunnen zijn.

Mevrouw Kröger heeft ook gevraagd hoe ik een zorgvuldige afweging borg in het kader van de luchtruimherziening. Het project is juist gericht op een zorgvuldige afweging van alle relevante belangen in de lucht en op de grond. In elke fase is daarbij ook sprake van gerichte maatschappelijke en bestuurlijke participatie waarbij alle belangen kunnen worden ingebracht. In de verkenningsfase 2019-2020 worden er varianten ontworpen en geanalyseerd, zodat de voor- en nadelen voor iedereen zichtbaar op tafel komen. Elke fase zal dan ook weer worden afgesloten met een duidelijk besluit: het startbesluit in 2019 en het voorkeursbesluit in 2020. Daarbij zullen wij ook gezamenlijk duidelijk maken hoe de belangen zijn gewogen. Uiteindelijk is het uiteraard aan u als politiek om een onderbouwde en afgewogen keuze te maken.

De heer Amhaouch heeft gevraagd hoe de stuurgroep straks in z'n werk gaat. U hecht, net als ik trouwens, duidelijk belang aan een duidelijke verdeling van rollen en petten: wie gaat waarover? Ik kan u melden dat in het project de drie verkeersleidingsorganisaties LVNL, CLSK en MUAC samenwerken onder de regie van onze beider ministeries, lenW en Defensie. Bij ons ligt de beleidsmatige verantwoordelijkheid en het bevoegd gezag. Om u even een eerste inkijkje te geven in hoe goed wij samenwerken: ik heb al allerlei — de collega begint al te lachen — nieuwe termen geleerd, bijvoorbeeld voor de richting die wij opgaan. We spreken nu over de hoofdschotsrichting. De hoofdschotsrichting van deze stuurgroep is gezamenlijk optrekken en gezamenlijk voorwaarts in dit project van de luchtruimherziening. We zijn dus al begonnen met over en weer te gaan leren. Ik probeer mij het Defensiejargon ook eigen te maken. De stuurgroep staat onder het voorzitterschap van de directeur-generaal Luchtvaart van het ministerie van lenW, met de directeur Beleid van Defensie als plaatsvervangend voorzitter. Het ambtelijk programmteam staat onder leiding van een directeur van lenW. De sturing is dus opgehangen

aan beide departementen en de beleidsverantwoordelijkheid is duidelijk gescheiden van de beheersverantwoordelijkheid. Ik denk dus dat u daar de duidelijkheid krijgt waar u terecht om hebt gevraagd.

Is de participatie goed geborgd in de governancestructuur van het hele project, vraagt de heer Amhaouch ook nog. Bij de participatie in het project Luchtruimherziening wordt onderscheid gemaakt tussen de bestuurlijke, maatschappelijke en gebruikersparticipatie. Dat is apart opgenomen in het projectplan. Per mijlpaal in het project wordt bezien welke partijen hierover worden geïnformeerd en welke kunnen meedenken of meewerken. We zorgen er daarbij ook voor dat de betrokken partijen tijdig op de hoogte worden gesteld van het proces en de bijbehorende planning.

De maatschappelijke participatie vindt dus plaats zowel op landelijk als op regionaal niveau. Hierin wordt vooral opgetrokken — dat memoreerde u geloof ik zelf ook al — met provincies en gemeenten, ieder vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid. Het Rijk is bevoegd gezag en verantwoordelijk voor de participatie. We hebben het dus ook bij de verschillende overleggen in de regio's, in de provincies, uitdrukkelijk zo geregeld dat de provincies ook hun eigen stem kunnen laten horen, naast dat zij bijvoorbeeld kunnen faciliteren door hun provinciehuis of andere ruimten te beschikking te stellen. In veel gevallen zal er gewoon een technisch voorzitter zijn en kan ieder vanuit zijn eigen rol zijn eigen inbreng hebben.

De heer Stoffer en de heer Paternotte hebben gevraagd: hoe garandeert de minister dat de herziening in 2023 is afgerond en hoe lang gaat dat zeker duren? Zoals in het regeerakkoord al is afgesproken, gaat het kabinet de aanpassing van het luchtruim per 2023 realiseren. Het moet dus allemaal binnen die tijdshorizon af zijn. Het is topprioriteit voor ons. Het projectplan is door de vijf civiele en militaire partners onderschreven als haalbaar. Er is een gezamenlijke stuurgroep ingesteld voor de strategische sturing en ook de voortgangsbewaking op het project. Ik heb u net aangegeven wie daar allemaal in vertegenwoordigd zijn. Iedere partner heeft aangegeven ook vanuit de eigen verantwoordelijkheid met volle inzet aan dit project te werken. De civiel-militaire samenwerking, tussen zowel LVNL, CLSK als MUAC, waar in het hogere luchtruim, zoals u waarschijnlijk weet, al langer sprake van is, zorgt voor een goed fundament voor deze herziening. Je ziet ook dat waar we vorig jaar de colocation gezamenlijk hebben mogen openen, dat al zijn zijn vruchten afwerpt doordat mensen er steeds meer aan gewend raken om in de dagdagelijkse praktijk samen op te trekken.

De heer Graus heeft er zorgen over geuit dat hij altijd een goede band heeft gehad met LVNL en dat het contact opeens weg is. Ik zie zelf geen enkele belemmering waarom u niet de goede contacten die u altijd hebt gehad nog zou kunnen continueren of weer op zou kunnen pakken. Ik ken LVNL wel als een organisatie die gewoon openstaat voor alle vormen van contact, inclusief met uw Kamer. Ik geloof dat er ook regelmatig werkbezoeken zijn georganiseerd enzovoorts. Ik zie daar persoonlijk dus geen belemmering in.

18 december 2018

De heer **Graus** (PVV):

Normaal was de LVNL heel actief om Kamerleden, die hier aan het front staan, goed in te lichten. Het gaat vaak om technische zaken, waarover zij ter zake deskundig zijn en wij niet. Ik heb begrepen dat ...

Praat maar rustig verder, voorzitter.

De **voorzitter**:

Nee hoor. Ik vroeg alleen wie deze organisatie precies is, zodat ik het een beetje kan volgen.

De heer **Graus** (PVV):

Dat is Luchtverkeersleiding Nederland.

De **voorzitter**:

Die afkortingen zijn mij niet allemaal bekend.

De heer **Graus** (PVV):

Dat klopt, mevrouw de voorzitter. Daarom heb ik het in mijn termijn — dat doe ik altijd — even voluit genoemd een paar keer en naderhand heb ik de afkorting pas genoemd, zodat de mensen thuis inderdaad in ieder geval weten waar ik op doelde.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Graus** (PVV):

Er waren mensen die die contacten met ons onderhielden en dat waren warme contacten. Ik weet dat heel veel collega's daar vaak zijn geweest. Nu schijnt er een beleid te zijn dat de politiek er zo veel mogelijk buiten gehouden moet worden. Dat heb ik ook gemerkt, want dit is de eerste keer in al die jaren dat ik woordvoerder luchtvaart ben dat ik geen informatie kreeg van LVNL en ik vind dat zorgwekkend, want we moeten wel door ter zake deskundigen op de hoogte worden gebracht.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zou niet weten waarom dat niet zou kunnen. Ik stel u voor dat u zelf met LVNL contact opneemt. Mocht u te horen krijgen dat er geen contact wenselijk is of iets dergelijks, dan hoor ik dat graag, want ik zou niet weten waarom niet. Ik kan niet anders zeggen dan dat op de verschillende informatiebijeenkomsten die we in het land hebben gehad, de LVNL altijd zeer bereid was om overal een toelichting op te geven. Ze staan zeer open voor vragen van de burgers en voor briefings in de Kamer.

De heer **Paternotte** (D66):

De minister geeft aan vertrouwen te hebben in 2023, want het is een topprioriteit. Er is goede samenwerking tussen de vijf partners. Er is een colocatie. Er ligt een stevig fundament. Alleen blijft het natuurlijk allemaal bij "er staat een organisatie en de intenties zijn goed". Is het een zekerheid dat we in 2023 echt klaar zijn met dit project of blijft dat nog een onzekerheid?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zoals ook de heer Paternotte weet, kun je nooit 100% zekerheid geven. Als er ergens een bom valt, hebben we een heel ander verhaal. Maar iedereen heeft vertrouwen in deze planning. Dat hoor ik van de CLSK, van de LVNL, van het MUAC. Iedereen zit erbovenop om de planning te halen. Dus ik heb ook geen reden om eraan te twijfelen.

De heer **Paternotte** (D66):

Voor het behalen ervan zijn uiteindelijk ook onze buurlanden nodig. Hebben zij zich ook geëngageerd aan deze planning? België en Duitsland bedoel ik dan natuurlijk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, we kunnen niet zo ver gaan dat buurlanden zich conformeren aan onze planning. We zullen straks nog wel ingaan — de staatssecretaris ook — op hoe de contacten met de buurlanden zijn. We hebben al eerder aan uw Kamer meegegeven dat in het uiterste negatieve geval dat ze niet zouden willen meewerken, we altijd nog zelf op Nederlandse schaal verbeteren wat we binnen het Nederlandse luchtruim kunnen verbeteren.

De heer **Stoffer** (SGP):

Mijn vraag ligt in het verlangde van wat de heer Paternotte zojuist aangaf. We hebben een voortgangsbrief gezien van afgelopen 14 december, heel recent. Daar staat ook iets in over een gateway review, met een heel aantal aanbevelingen die echt gewoon nodig zijn voor bijsturing en nadere invulling. Er staat hier al dat ze allemaal zijn overgenomen, voor zover ze binnen de reikwijdte van het project vallen. Nu heb je natuurlijk ook altijd risico's. Mijn vraag is eigenlijk: hoeveel bandbreedte zit er in de planning? Hoeveel risico zit daar nou in? Zegt de minister "ik ben in 2023 gewoon echt zeker klaar, want ik heb nog een heleboel ruimte in de planning"? Of is dit echt een hele strakke planning, waarbij we eigenlijk al zeker weten dat we er dadelijk overheen gaan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Stoffer heeft een Rijkswaterstaatachtergrond. Hij weet dat er een deterministische en een probabilistische planning is. We gaan nu natuurlijk uit van die probabilistische planning. Je kan het dus nooit 100% dichttimmeren, maar je zorgt dat er voldoende ruimte in zit om het allemaal afgerond te krijgen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Deze termen klinken me vertrouwd in de oren. Ik heb nog best enige onzekerheid, maar er wordt goed op gestuurd. Dat hoor ik wel. Dank.

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

Een van de criteria voor de herindeling is duurzaamheid; de klimaatimpact, misschien wel. Ik hoor de minister net wel zeggen dat, mochten er afhankelijkheden zijn die zij niet in de hand heeft, bijvoorbeeld het buitenland of de planning, ze gewoon doorgaat met het Nederlandse gedeelte. Als ik dat goed gehoord heb, is dat best verontwaardig, omdat een van de zaken die de herindeling duur-

zaam maken, juist het overleg is met de andere landen. We hebben gehoord en begrepen dat juist het aansluiten bij het Engelse luchtruim en het Franse luchtruim het mogelijk maakt om efficiënter en beter te vliegen.

De voorzitter:
Ja?

De heer Van Raan (PvdD):
Dat is dus cruciaal voor het duurzaamheids criterium. Binnen de eigen landsgrenzen een beetje gaan knutselen zet helemaal geen zoden aan de dijk. Is de minister dat met mij eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dat ben ik zeker met de heer Van Raan eens, maar er werd mij net gevraagd: weet u zeker dat u de planning gaat halen? Omdat ik die belofte heb staan, geef ik u aan dat, mochten onverhoopt — waar we helemaal geen aanwijzing voor hebben — al die buurlanden niet mee willen doen, we dan zeker, om de belofte aan uw Kamer gestand te doen, in ieder geval het Nederlandse luchtruim herindelen. Maar uiteraard kijken we vooral, maar niet alleen, naar de buurlanden. We zijn natuurlijk ook nog met het Single European Sky-verhaal bezig, waar we op Europees niveau juist proberen om die efficiency ook in het belang van het klimaat voor elkaar te krijgen. Daar gaan we dus ook onverminderd mee door.

De voorzitter:
Dit is uw vijfde vraag, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):
Van de ...?

De voorzitter:
Van de zes.

De heer Van Raan (PvdD):
Vijfde vraag dan.

Goed om dat vast te stellen. Dat betekent dus dat, als er aanleiding is om eraan te twijfelen dat de rest meedoet — dat is echt een groot, groot onderdeel van die herindeling — er direct aan de bel wordt gehangen hier in de Kamer in de zin van: misschien gaan die duurzaamheids criteria en die laagvliegroutes allemaal niet lukken. Kan de minister dat hier toezeggen? Bij het minste of geringste zouden wij dat eigenlijk wel moeten weten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Nou, als we dergelijke substantiële dingen tegenkomen in die zin dat een van de buurlanden niet mee zou werken, dan trek ik natuurlijk bij u aan de bel. Maar als u zegt "het minste of geringste", dan kunt mij straks overal aan houden. Maar ik denk dat we elkaar begrijpen. Als zoiets groots zich voordoet, dan zal ik de Kamer daar uiteraard over informeren.

Dan blijf ik nog even bij de heer Van Raan. Wij hebben het er eigenlijk in het VAO Luchtvaart ook al over gehad: de 1,5°C als uitgangspunt. Ik kan eigenlijk niet anders dan herhalen wat ik toen ook al heb gezegd: uiteraard streven wij met z'n allen naar dat 1,5°C-scenario, maar ik kan het nu niet specifiek voor de luchtvaart op iets toespitsen. We gaan ons uiterste best doen aan de duurzameluchtvaartafel om zo concreet mogelijke acties met een hoger ambitieniveau af te spreken. Ik zie de heer Paternotte ook al knikken; hij had het er in zijn inbreng ook over. Wij zijn echt ambitieus om aan die duurzameluchtvaartafel zo concreet mogelijke doelstellingen te formuleren.

De voorzitter:
Laatste vraag, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):
Ja, voorzitter. Goed geteld. Klopt.

Zou het de minister daarbij niet ontzettend helpen om voor de luchtvaart met iets te gaan werken wat al bekend is, namelijk met een CO₂-tonnagebudget? Die cijfers zijn bekend. Daar zitten weinig onzekerheden in voor zowel Nederland zelf als vluchten van en naar Nederland. Die wetenschap bestaat. Zou de minister dat niet ontzettend helpen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
We zijn met een goed proces bezig aan die duurzameluchtvaartafel. Alle voorbeelden die u noemt, zijn daar ook bekend en worden daar gewikt en gewogen. Ik hoop dat we met een zo ambitieus mogelijk pakket daaruit kunnen komen, maar ik kan daar niet op vooruitlopen. Ik moet daar niet als een soort dictator aan tafel komen zitten. Zo werkt het ook niet.

Over de contacten met de buurlanden kan ik in ieder geval nog zeggen dat we daar voldoende kansen zien. Op het militaire vlak zal de staatssecretaris nog nader ingaan.

Dan kom ik nu bij de meer aan Lelystad Airport gerelateerde onderwerpen. Mevrouw Kröger zegt: we kunnen niet op basis van een falend berekeningsmodel Lelystad openen. U zegt: eerst meten, dan openen. Ook dit is een beetje een herhaling van zetten. U kijkt verbaasd; nou ja, het is mijn grove vertaling. U hebt het niet letterlijk zo gezegd, nee. Dat beaam ik onmiddellijk. Maar u zegt dat het eerst gemeten zou moeten worden voordat het überhaupt zou kunnen. Laat ik het dan zo formuleren. Ik kan niet anders dan herhalen dat de MER voldoet aan de wettelijke voorschriften. De berekeningen in het kader van de actualisatie zijn, zoals u weet, gevalideerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra. Er is ook nog een contraexpertise door het bureau DB Vision uitgevoerd. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. dit getoetst en positief geadviseerd over de actualisatie van de MER. U weet ook dat ik een programma-aanpak ga starten voor het meten van vliegtuiggeluid om berekeningen en metingen van het vliegtuiggeluid dichter bij elkaar te brengen. We zullen altijd modellen nodig blijven houden om toekomstige situaties in beeld te brengen. Ik doe dus mijn uiterste best met experts uit binnen- en buitenland om de verschillen die je nu ziet tussen de modellen en de berekeningen te verbeteren, maar

vooral nog hebben we in ieder geval gewerkt met wettelijk goedgekeurde modellen.

Dan het punt van de vracht op Lelystad Airport. Ik kan het, zoals ik al vaker heb gezegd, niet genoeg onderstrepen: geen nacht en geen vracht. Over de nacht bent u volgens mij inmiddels allemaal wel gerustgesteld. Ik hoop dat u ook allemaal hebt gezien dat we op dat punt een aanscherping hebben toegepast van het zogeheten extensie criterium en dat we het daarmee alleen maar nóg steviger verankeren. Wat de vracht betreft vroegen de heer Laçin en de heer Amhaouch: kan de minister nog een keer keihard bevestigen dat er geen vracht komt op Lelystad? Het antwoord daarop is ja. Met de vastlegging van de baanlengte in het luchthavenbesluit kunnen grote vrachtvliegtuigen, bijvoorbeeld een B-747, geen gebruik maken van Lelystad Airport. De baan is voor die vliegtuigen te kort om met een vol gewicht, dus met vracht en brandstof, te vertrekken. Door de luchthaven wordt verder geen afhandelingscapaciteit voor vracht gerealiseerd. Er komen geen laadfaciliteiten, geen vracht-opstelplaatsen, geen inklaringsmogelijkheden, dus geen douane, en geen loodsen. Lelystad Airport wordt verder op basis van de Europese regelgeving, de EASA-regelgeving, gecertificeerd voor een type verkeer. Dat zijn maximaal toestellen met een spanwijdte zoals die van een B-737. Lelystad mag en kan de luchthaven dus ook niet gebruiken in strijd met dat veiligheidscertificaat. Dat certificaat wordt namelijk gepubliceerd in de AIP. Dat is de luchtvaartgids, waarin ook de routes en de luchtruimaspecten komen te staan. In die luchtvaartgids staat eveneens dat er geen afhandelingsfaciliteiten voor vracht zijn. Operators zijn altijd wettelijk verplicht om kennis te nemen van die luchtvaartgids en om daar ook naar te handelen. Veel duidelijker kan ik het niet zeggen.

Misschien dan nog één zin over Inditex. Mevrouw Kröger vroeg waarom Inditex dan wél voor Lelystad heeft gekozen. Belangrijke redenen voor bedrijven om zich te vestigen in Flevoland, zijn onder andere de lage grondkosten, de beschikbare ruimte en een korte afstand tot Schiphol, want dat is nog steeds heel dichtbij. Ook heel erg belangrijk is de beschikbaarheid van personeel; wij hebben begrepen dat dat doorslaggevend is geweest voor Inditex. De directeur van Inditex heeft in maart 2016 in logistiek.nl aangegeven dat de beschikbaarheid van personeel topprioriteit is bij de uiteindelijke locatiekeuze. Ik denk dat dat het antwoord op die vraag is.

De heer Laçin (SP):

De minister geeft eigenlijk gewoon hetzelfde antwoord als het antwoord dat zij eerder heeft gegeven. Dan kan ik ook weer dezelfde vraag stellen als de vraag die ik eerder heb gesteld. Verscheidene experts zeggen dat een Boeing 777 gewoon kan landen op Lelystad Airport; de heer Paternotte refereerde ook aan Sint-Maarten. De minister heeft een andere mening; prima. Het Inditexverhaal is ook bekend. In hun eigen berichtgeving sorteren ze erop voor dat ze dicht bij Lelystad zitten en dat het allemaal zo goed gaat werken. Waarom vindt de minister het zo moeilijk om in het luchthavenbesluit vast te leggen dat vracht gewoon niet mogelijk is? Over drie jaar kan er een andere minister zitten, die zegt: die afhandelingscapaciteit gaan we gewoon regelen. Waarom regelen we het nu niet, zodat het later gewoon niet fout kan gaan? Wat is daar zo moeilijk aan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Twee dingen. De heer Laçin zegt dat dat vliegtuig daar wel kan landen; dat heeft hij zojuist gezegd of een expert heeft dat gezegd. Dat klopt, maar ze kunnen niet vol vertrekken. Als je een businesscase wil hebben voor vracht, is het natuurlijk wel een beetje raar als je altijd met een leeg vliegtuig weg zou moeten. Uw tweede vraag was waarom de minister dit niet gewoon doet, want dan zijn we veel makkelijker van deze onduidelijkheid af. Dat kan juridisch gewoon niet; dat mag niet. Ik kan dat dus niet in zo'n besluit opnemen. Anders had ik dat allang gedaan, want eerlijk gezegd zou ik deze discussie ook wel uit de wereld willen hebben.

De heer Laçin (SP):

Dan is de conclusie volgens mij heel simpel. De minister zegt dat het juridisch niet vastgelegd kan worden. Het kan in principe dus wél. De minister zegt ook dat een volgeladen vliegtuig er niet kan landen. Een driekwart of half geladen vliegtuig kan er dus wél landen. Er is dus geen enkele garantie dat er in de komende jaren geen vracht zal landen en opstijgen op Lelystad. Die conclusie trek ik uit de woorden van de minister. Ik wil graag dat ze daarop reageert. Heb ik het bij het juiste eind?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het zal de heer Laçin niet verbazen dat ik dat een hele vreemde conclusie vind. Ik geef u allerhande punten, zoals de infrastructuur en de hele afhandeling, waaruit blijkt dat niets daarop is ingesteld. Ik noem de luchtvaartgids en de certificering door de EASA. Alles wordt ingesteld op dat er geen vracht mogelijk is. Operators moeten daar ook naar handelen. Duidelijker dan dat kunnen we het niet maken, meneer Laçin.

De heer Paternotte (D66):

De minister noemt een aantal dingen die volgens mij kloppen. De officiële waardes zijn helder, dus je kunt daar niet meteen vracht neerzetten. Maar dat zijn ook dingen die relatief makkelijk te wijzigen zijn. Wat mij onrustig maakt, is dat de minister ook een beroep doet op de baanlengte. Ik noemde Sint-Maarten, omdat daar in verband met de orkaan Irma ook widebody's waren, die niet weight-restricted waren en gewoon konden vliegen van daar naar Europa. Een vrachtlucht kan in sommige gevallen inderdaad wel wat zwaarder zijn. Maar dat sluit dan een vrachtlucht met een 737 ook weer niet uit. Er is nu eenmaal veel onrust, terecht of onterecht. Ik heb er heel veel berichten over gekregen van mensen die zich hier echt zorgen over maken. De punten die de minister noemt zijn valide, denk ik. Maar die hebben we niet op een rij gezien in de nota van toelichting en die zijn niet bij het luchthavenbesluit gevoegd. Zou u op z'n minst nog even op een rij kunnen zetten wat de zekerheden zijn op grond waarvan de mensen dan weten dat er geen vrachtluchten op Lelystad Airport komen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben graag bereid om nog een keer op een rijtje te zetten waarom we er zeker van kunnen zijn dat er geen vrachtluchten op Lelystad komen. Uw Sint-Maartenverhaal is natuurlijk weer een heel ander verhaal, omdat überhaupt dat eiland afhankelijk is van bevoorrading vanuit de lucht en het dus

ook niet zo relevant is of je met een vol vliegtuig weer weggaat; er wordt daar niet heel veel geproduceerd. Maar ik zeg hem graag toe dat ik alles nog eens op een rijtje zet.

De heer **Paternotte** (D66):

Het klopt dat de widebody's die vandaar vertrokken ook met passagiers niet aan een maximum aan passagiersbagage kwamen. Maar goed, dat punt lijkt me helder.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ga het allemaal nog een keer scherp op een rij zetten, want net als u wil ik graag dat die onduidelijkheid uit de wereld wordt geholpen. Ik vind het alleen maar heel vervelend dat die discussie toch voortdurend weer op kan poppen, terwijl we allemaal op geen enkele manier willen dat daar vracht komt.

Mevrouw Kröger vraagt: wat doet het laagvliegen vanaf Lelystad Airport met de veiligheidsrisico's? Uitgangspunt van het ontwerpen van de vliegroutes is uiteraard altijd de veiligheid. De heer Dijkstra en anderen hebben het ook genoemd: veiligheid staat altijd voorop. De ontwerpen moeten dan ook aan strikte internationale veiligheidseisen voldoen. In de afgelopen maanden hebben LVNL en het CLSK voor de routes een veiligheidsanalyse opgesteld. Die veiligheidsanalyse zal begin 2019 ter toetsing worden voorgelegd aan ILT en de MLA. Recent hebben ze al een eerste, informele toets uitgevoerd. Die toetsing heeft geen bevindingen, geen problemen opgeleverd. Maar de toetsing zal begin 2019 officieel plaatsvinden. Uiteraard zult u daar weer over geïnformeerd worden.

De heer Bruins zegt: volgens de minister kan het gemeten piekgeluid niet zonder meer vergeleken worden met de jaargemiddelde geluidsbelasting, maar het piekgeluid is toch wel input voor het berekenen van Lden en daarmee ligt de wiskundige relatie toch vast? Dat was uw vraag ongeveer. Op basis van het gemeten piekgeluid tijdens één vlucht kan geen uitspraak worden gedaan over de in de MER berekende indicatieve gemiddelde piekbelasting, en dus zeker niet over de wettelijke jaargemiddelde geluidsbelasting, Lden. Piekgeluid is een van de onderdelen in het Lden-model. Dat neemt niet weg dat Lden en Lmax twee verschillende maten zijn, die niet met elkaar vergeleken kunnen worden. Zo is Lden gebaseerd op het geluid van de hele vliegtuigpassage, terwijl de piekbelasting alleen het hoogste geluidsniveau tijdens een vliegtuigpassage is.

Voldoet het gebruikte rekenmodel aan de Europese regels? Daar ben ik al op ingegaan.

Is de minister bereid om een besluit over opening van Lelystad te nemen na een akkoord in Brussel en in samenhang met het luchthavenbesluit? Op basis van de uitkomsten van de ... Ik zie dat de heer Bruins wil interrumperen, maar dat is misschien nog over het vorige.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Eén zinnetje kwam even heel snel voorbij. De minister heeft eerder gezegd dat het model voldoet aan alle wet- en regelgeving. Mijn specifieke vraag is of het ook voldoet aan Europese regelgeving.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, daar heb ik inderdaad nog niet op geantwoord. Voor Lelystad is het best beschikbare model gebruikt dat ook voldoet aan de Europees voorgeschreven wettelijke vereisten. Dat heeft de Commissie voor de m.e.r. ook bevestigd in haar advies. In het model wordt bij het bepalen van geluidsprofielen gebruikgemaakt van geluidcertificatiegegevens verkregen uit metingen onder internationaal voorgeschreven regels, dus ICAO-regels. Die zijn hier dus ook van toepassing.

Ben ik bereid een besluit over opening van Lelystad Airport te nemen na een akkoord uit Brussel en in samenhang met het luchthavenbesluit? Op basis van de uitkomsten van de zienswijzeprocedure, die dus half januari gaat starten, en na afronding van de voorhangprocedure in Tweede en Eerste Kamer zullen we het ontwerpbesluit nog voor advies aan de Raad van State voorleggen. Daarna zal het kabinet dan alle relevante informatie, dus inclusief de uitkomsten van een mogelijke notificatie van een volgende VVR, in samenhang beoordelen. Kortom, het kabinet neemt het besluit over Lelystad Airport niet ineens tussendoor. Dat gebeurt helemaal op het eind, als alle onderdelen ook conform de eisen van uw Kamer vervuld zijn.

Hoe zit het met de EU-uitspraak over de PAS — dat is de Programmatische Aanpak Stikstof, zeg ik voor de mensen die dat niet allemaal meteen paraat hebben — en Lelystad Airport? Heeft de uitspraak van het Europees Hof gevolgen? In de MER voor Lelystad Airport zijn de effecten op stikstofdepositie in beeld gebracht. Hierbij is ook gekeken naar de tijdelijke situatie. Het maximale effect is minder dan de grenswaarde voor prioritaire projecten van 1 mol per hectare per jaar, namelijk minder dan 0,6. Dat betekent dat een melding volstaat. Dit past binnen de voor luchthavens gereserveerde ruimte in de PAS. Daarmee zijn de effecten op stikstofdepositie dus geborgd. U kent het algemene verhaal over de PAS: we zijn in afwachting van wat de Raad van State daarmee gaat doen.

De heer Dijkstra heeft gevraagd of er eigenlijk wel voldoende verkeersleiders zijn, ook met het oog op opening van Lelystad Airport. Op dit moment zijn er voldoende verkeersleiders om de dagelijkse operatie en de belangrijke projecten uit te voeren. LVNL en CLSK leiden een groep van luchtverkeersleiders en assistenten op om verkeersleiding te kunnen leveren ten behoeve van Lelystad Airport. We hebben natuurlijk wel eigenlijk in heel Europa de uitdaging om ook voor de wat langere termijn te zorgen voor genoeg luchtverkeersleiders. Dat is iets waar we ook in Europees verband met alle minister samen al over hebben gesproken: wat kunnen we doen om het vak nog aantrekkelijker te maken?

Dan nog de vraag van de heer Bruins of de minister deelt dat er eerst duidelijkheid moet komen in de Luchtvaartnota over ultrafijnstof, veiligheid et cetera voordat besluitvorming plaats kan vinden over de ontwikkeling van Schiphol. Daarbij wil ik niet vooruitlopen op wat de Omgevingsraad

Schiphol mij hopelijk binnenkort zal adviseren over die toekomstige ontwikkeling. Maar uiteraard, zo zeg ik daarbij in de richting van de heer Bruins, spelen gezondheid en veiligheid hierbij een belangrijke rol, voor het kabinet maar natuurlijk ook voor de omgevingsraad als ik de geluiden zo beluister.

Dan nog één punt dat door meerderen is genoemd. Staat de minister hier andermans werk voor te lezen? Krijgt ze oneliners aangeleverd? Daar kan ik heel duidelijk over zijn. Ik bepaal helemaal zelf wat ik zeg of schrijf aan uw Kamer. Iedereen mag mij daarover adviezen geven. Of het nou mensen zijn die mij onderweg, bijvoorbeeld op de Luchtvaartdag, van alles toefluisteren of mensen die mij folders in de hand stoppen, iedereen mag zijn best doen om mij te overtuigen van het een of het ander. Ik bepaal uiteindelijk zelf wat ik ergens van vind en wat ik met uw Kamer deel. Dus als er enig idee zou zijn dat ik klakkeloos voor zou lezen wat een willekeurige partner uit de sector mij zou aandragen, dan moet ik diegenen echt uit de droom helpen, want dat zou ik nooit doen. Dat zou ik ook absoluut niet willen. Wat dat betreft vind ik het echt een onzinverhaal.

De voorzitter:

Uw laatste vraag, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Het kan best zo zijn dat de minister het een onzinverhaal vindt en het is prima dat iedereen haar zou mogen adviseren. De vraag is alleen bij wie de minister zelf advies inwint. Volgens mij is dat de hamvraag in deze kwestie. Als de minister de vragen die wij aan haar en het ministerie stellen, zelf actief voorlegt aan de sector, dan heb ik daar een probleem mee. In de brief die de minister ons vandaag heeft toegestuurd, staat dat het ministerie zelf de sector raadpleegt. Dat is toch wat anders dan dat iedereen de minister zou mogen adviseren. Ziet de minister ook dat dit een probleem kan opleveren voor de geloofwaardigheid van de antwoorden die wij krijgen op onze vragen en dat de sector de vragen zal beantwoorden op basis van hun belangen en niet de belangen van alle burgers van Nederland?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U doelt dan ook op het veiligheidsverhaal van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Die passages met aanbevelingen slaan niet alleen op ons als ministerie, maar ook op de sector. Als u mij daar vragen over stelt, dan moet ik natuurlijk wel bij de sector vragen hoe dat zit, waar ze mee bezig zijn et cetera. Ik kan geen dingen over de sector schrijven zonder aan de sector te vragen of het klopt. Als het bijvoorbeeld over die Safety Review Board gaat, dan wordt de sector daarin vertegenwoordigd door de directeurs van Schiphol, LVNL en KLM. Die partijen hebben daar ieder hun eigen directe en formele verantwoordelijkheid in. Als ik daarover moet rapporteren aan uw Kamer, dan moet ik bij hen om die informatie vragen. Natuurlijk heb je afstemming en zit je samen in dat veiligheidsoverleg, maar dat is iets anders dan dat ik zomaar blind adviezen zou opvolgen. Volgens mij kent u mij goed genoeg om te weten dat ik zo echt niet in elkaar zit.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Even kijken. Volgens mij ben ik er doorheen. Ik zie ineens dat ik alle mapjes heb gehad. Ik dacht dat ik er nog één moest, maar ...

De voorzitter:

Er is ook geïnterrumpeerd. De heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Over het wel of niet informeren, kan de minister inderdaad zelf iets vinden. De SP heeft denk ik boter op zijn hoofd als het altijd de spreekbuis van de FNV is. Dat wou ik even gezegd hebben, maar dat is niet mijn vraag.

De voorzitter:

Wacht heel even, meneer Laçin. U krijgt zo de gelegenheid.

De heer Laçin (SP):

Ik word wel aangesproken, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, dat heb ik allemaal gehoord.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik zei iets over boter op het hoofd of zoiets.

De voorzitter:

Meneer Amhaouch, stelt u even uw vraag?

De heer Amhaouch (CDA):

Ik had in eerste instantie een vraag gesteld aan de minister over de brief die wij hebben gekregen over de herindeling van het luchtruim, want daar gaat het debat vandaag over. Ik denk dat het voor heel veel mensen die zich zorgen maken over de laagvliegroutes, heel belangrijk is dat zij noemt dat het herindelingsprogramma team ook verantwoordelijk is voor de aansluitroutes bij Lelystad. Zij geeft daarbij aan dat het doorstijgen bij Lelystad prioriteit heeft. Kan de minister nog eens reflecteren op wat zij daarmee bedoelt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zie dat ik toch nog een paar dingen niet had beantwoord, dus dat zal ik nu meteen doen. Het zat toch nog in een ander mapje.

De voorzitter:

Voordat u dat doet, wil de heer Laçin een persoonlijk feit maken. Iets met boter en een hoofd, begrijp ik.

De heer **Laçin** (SP):

Persoonlijk feit of niet, ik wil gewoon reageren op deze aantijgingen van het CDA. Ik sta hier omdat er documenten zijn waaruit blijkt dat de minister en het ministerie dingen voorleggen aan de sector. Dat bevestigt de minister hier zelf ook. Dus om mij nou te betichten van het hebben van boter op het hoofd ... Ik zou het CDA willen uitnodigen om ook wat meer naar de vakbonden, de werknemers en omwonenden te luisteren, zodat ook het CDA hier niet als uithangbord van de luchtvaartsector fungeert, maar als volkspartij en volksvertegenwoordiger functioneert en andere partijen niet verwijt dat zij naar meerdere partijen luisteren.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik eerst naar de minister, want die was bezig met het antwoord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nog weer terug naar dat onderwerp: je moet een normaal contact kunnen hebben met iedereen in de sector. Als je informatieve vragen hebt, heb je daar gewoon contact over. Als het gaat over opvattingen en keuzes, kan ik alleen maar herhalen dat ik die gewoon altijd zelf maak.

De heer **Amhaouch** vroeg iets over de prioriteit van routes. Kan de minister bevestigen dat er steilere opstijgroutes komen en dat er zo veel mogelijk in de CDA — voor hem is dat helemaal leuk om te herhalen — wordt genaderd? De aanpassing van de aansluitroutes van en naar Lelystad hebben we als topprioriteit meegegeven. Dat is een politieke opdracht. Dat weten alle partijen die daarmee aan het werk zijn. In het startbesluit voor de luchtruimherziening zal onder meer worden aangegeven welke verbeterstappen nog voor 2023 een einde moeten maken aan de belemmeringen om op de aansluitroutes van Lelystad Airport zo veel mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen en ook zo veel mogelijk in glijvlucht te kunnen landen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat is duidelijk. De minister zegt: waar het mogelijk is, proberen we dat eerder te doen. Ze noemde ook het startbesluit. Ik heb in mijn inbreng ook gezegd dat de Kamer de motie-Amhaouch/Dijkstra in het kader van hoogvliegen voor 2023 heeft aangenomen. Wat komt daarvan dadelijk terug in het startbesluit? Kunt u daar iets over vertellen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We hopen zo veel mogelijk. Daar sloegen die woorden "zo veel mogelijk" ook op. Alles wat we sneller dan de hele herindeling van het luchtruim voor elkaar kunnen krijgen, zullen we al meenemen in dat startbesluit. Maar voor het einde, dus als het hele luchtruim heringedeeld is, moeten sowieso alle laagvliegroutrouteproblemen opgelost zijn. We gaan proberen om het zo veel mogelijk al iets eerder te doen. Dus "zo veel mogelijk" heeft betrekking op zo veel mogelijk eerder.

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

Dat is mooi. Dat was ook mijn vraag. Het startbesluit wordt in Q1 of Q2 volgend jaar verwacht. Staat daar dan inderdaad in waar we wat kunnen doen? Begrijp ik het zo goed?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, daar geven we in aan wat we al snel kunnen doen.

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

Mooi. We hebben duidelijk antwoorden gehoord over vracht, nacht en stikstof. Ik heb nog een vraag openstaan, waar ik wel graag een antwoord op wil hebben. Bij ons komen mails binnen van mensen die in Alkmaar, Oegstgeest of op de Veluwe wonen. Die zien toestellen relatief lager vliegen dan ze eigenlijk zouden moeten vliegen. Boven Alkmaar vliegen ze al op een bepaalde hoogte, maar gezien de Polderbaan is de afstand best wel ver. Dat is ook zo bij Oegstgeest. Het idee is dat de luchtverkeersleiders op verzamelplekken alvast wat lager inzetten om de toestellen in een soort treintje achter elkaar te laten gaan. Dat is lager dan eigenlijk nodig is. Komt dat ook omdat de luchtverkeersleiders zeggen dat dat voor hen gewoon makkelijker is, gezien de werkdruk? Valt daar wat aan te doen? Want er komen behoorlijk wat klachten binnen van mensen die zeggen dat de toestellen eigenlijk lager zitten dan ze eigenlijk zouden kunnen zitten als ze gewoon met een glijvlucht zouden binnenkomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die vraag kan ik nu niet een-twee-drie beantwoorden. Daarvoor zou ik de door u genoemde casus van Oegstgeest of Alkmaar even specifiek tegen het licht moeten houden. Ik stel voor dat ik dat terugleg bij de mensen van LVNL. Zij zijn de experts daarvoor. Ik kom daar dan nog een keer schriftelijk op terug.

De **voorzitter**:

Prima. De heer **Bruins**.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik heb nog twee open vragen als het gaat om de luchtruimherindeling. Het kan zijn dat dat nog komt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kom nog op een paar vragen, want ik was er toch nog een paar tegengekomen.

Er is gevraagd naar de definitie van "laagvliegroute". U weet eigenlijk zelf ook wel dat daar geen definitie van te geven is. De term is ooit in het leven geroepen, omdat ermee werd bedoeld dat het vertrekkend Lelystadverkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat is gereserveerd voor het Schipholverkeer. Die situatie ga je natuurlijk opheffen. Straks hoeft er niet meer onder het Schipholverkeer gevlogen te worden. Overigens gaan we ervan uit dat er al veel eerder doorgestegen zal kunnen worden.

De voorzitter:

Kunt u toch ingaan op alle resterende vragen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ik heb er nog een stuk of vier.

De voorzitter:

Ik wil voorstellen dat de minister die vragen even beantwoordt, meneer Paternotte. Daarna krijgt u de gelegenheid om een vraag te stellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Kan de minister uitsluiten dat er doorgroeid wordt na 2023 als de routes onverhoopt nog niet hoger zouden liggen, maar er wel meer luchtruimcapaciteit beschikbaar is? Hoe wordt daarop gehandhaafd? Ik heb uw Kamer al eerder gemeld het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen vast te leggen in een ministeriële regeling. Ik zal die regeling pas intrekken als de routes ook daadwerkelijk hoger zijn komen te liggen en de luchtruimcapaciteit is vergroot, dus voor 2023 is het wegnemen van belemmeringen om zo veel mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen doorgevoerd. De combinatie met vergrote luchtruimcapaciteit maakt onderdeel uit van die integrale luchtruimherziening. De Inspectie Leefomgeving en Transport en de Militaire Luchtvaart Autoriteit gaan over de handhaving en ik stel die regeling vast.

De heer Bruins heeft gevraagd naar de knelpunten bij Wezep, Zwolle Stadshagen en het Vechtdal. Neemt de minister als voorwaarde mee dat er bij luchtruimherziening een acceptabele oplossing komt voor deze woonkernen? Ik zet me er vol voor in om een goede oplossing te vinden, niet alleen voor deze maar ook voor andere kernen waar problemen zijn. Een van de grote doelen van die luchtruimherziening is immers om de hinder op de grond te verminderen. Ik kan er nog niet op vooruitlopen wat daar precies uitkomt, maar u kunt ervan overtuigd zijn dat we daar maximaal op inzetten.

De heer Bruins en de heer Paternotte hebben nog gevraagd of uitvliegen via IJsselmeerroutes een mogelijkheid is. Kan Defensie dat in samenwerking met civiele luchtvaart uit gaan zoeken? Ik heb al met u gedeeld wat de redenen zijn waarom dit nu niet kan, maar bij de luchtruimherziening gaan we uiteraard verschillende varianten bekijken. Dan zal ook bekeken worden of het uitvliegen via IJsselmeerroutes in een andere situatie wel mogelijk zou zijn.

Dan nog een vraag van de heer Bruins die ik misschien ook nog even kan beantwoorden. Waarom is de hele MER gebaseerd op de B+-routes? Want die gaan er misschien wel uit na 2023. De MER is niet alleen gebaseerd op de B+. Bij de actualisatie van de MER zijn ook de effecten van de aansluitroutes in beeld gebracht. Wat de betekenis zal zijn van de luchtruimherziening voor die aansluitroutes of die B+, moet nog worden gezien. Als daarbij weer wijzigingen zouden optreden, zullen we uiteraard ook kijken wat voor milieugevolgen dat heeft.

Bij de luchtruimherziening kunnen alle varianten weer bekeken worden, zoals ik al zei. Op voorhand zijn de B+

routes daarbij niet een uitgangspunt vooraf. Als er betere opties zijn, zullen we die zeker meewegen.

Voorzitter. Dan ben ik nu wel door de vragen heen, denk ik.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de staatssecretaris van Defensie. O, de heer Paternotte had nog een vraag. Excuses. Dan ga ik toch terug naar de minister. Dat had ik u beloofd.

De heer Paternotte (D66):

Ik zie dat er meer belangstellenden zijn. De minister zei op de vraag wat laagvliegroutes nou eigenlijk betekenen, dat er eigenlijk niet zoiets bestaat als een laagvliegroute maar wel een lager luchtruim waar je in moet blijven om niet in het luchtruim van het Schipholverkeer te komen. Dat begrijp ik. Maar als we aan die situatie een einde maken, kom je dus in een hoger luchtruim en dat luchtruim is wel degelijk gesepareerd op basis van een bepaalde hoogte. Dan zou het toch mogelijk moeten zijn om te definiëren wat het betekent, als we niet in dat lage luchtruim moeten blijven, in aantal meters?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de belangrijkste belemmering die er is, het onder het Schipholverkeer moeten vliegen is. Daar ben je vanaf na die herindeling. Dat is ook het onderscheid. Dan vervalt het bijzondere van Lelystad Airport, namelijk dat je onder het Schipholverkeer moet blijven vliegen.

De heer Paternotte (D66):

En ontstaat er daarmee een nieuwe minimale vlieghoogte?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, zoals die overal geldt. De uitzonderlijke situatie dat je naar beneden geduwd wordt omdat je onder dat andere vliegverkeer moet blijven, valt dan gelukkig weg.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Er kwamen aan het eind nog een heleboel antwoorden. Dank daarvoor. Fijn dat het uitvliegen via het IJsselmeer bekeken gaat worden. Is de minister ook bereid om in die context na te gaan of de non-interferentie-eis kan vervallen in de nieuwe situatie?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan alles overwegen, maar ik kan geen enkele garantie geven dat het lukt. Maar tot iets overwegen ben ik graag bereid.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Dat is voor nu voldoende, want dat was er eentje die tot nu toe rotsvast stond. Wanneer alles mogelijk is, is het goed dat ook echt alle opties open zijn.

Dank voor het antwoord over de B+-routes, dat het zomaar zo kan zijn dat er na herindelingen veel gunstiger opties zijn, zodat de Veluwenaren daarmee niet tot jaar en dag vastzitten.

De vraag over de beperking tot 10.000 vluchten is nog niet beantwoord. Er zijn niet meer dan 10.000 vluchten mogelijk zolang het luchtruim niet is herzien, maar omdat de lucht-ruimherziening niet één moment is maar een heel proces, is het theoretisch denkbaar dat er, wanneer bepaalde aspecten van de lucht-ruimherziening achter de rug zijn, wel meer dan 10.000 vluchten inpasbaar zijn maar de laagvlieg-routes nog niet weg zijn. Kan de minister uitsluiten dat zo'n situatie zou ontstaan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik dacht dat ik die vraag net beantwoord had, maar misschien kan ik dat nog beter doen. Die 10.000 vluchten heb ik in een ministeriële regeling vastgelegd. Ik heb ook aangegeven dat ik die regeling pas zal intrekken als de routes hoger zijn komen te liggen en de lucht-ruimcapaciteit is vergroot. Daarmee is het volgens mij ondervangen.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Als dit al gezegd was, is het mijn fout. Sorry.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb nog best een hoop vragen, te beginnen met de definitie van de laagvliegroutes en wat dit nou echt betekent. De minister walst er een beetje overheen. Ze zegt: dat is niet te definiëren, maar het houdt eigenlijk in dat je niet meer onder het Schipholverkeer door hoeft; dat is zo'n beetje de definitie die we aanhouden. Maar het gaat er natuurlijk om dat al die mensen die zo direct een zienswijze gaan indienen op het luchthavenbesluit weten en snappen wat het voor hun gemeente betekent. De mensen in Nijbroek, Nunspeet, Wezep of Klarenbeek hebben nu allemaal ongeveer in hun hoofd hoe hoog ze overkomen met een laagvliegroute, maar wat wordt het zo direct? Welke helderheid kan de minister geven aan deze mensen over wat het voor hen zeker betekent?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ten aanzien van de korte termijn hebben ze de zekerheid dat het in ieder geval niet lager wordt dan in de MER bij de aansluitroutes is bepaald. Waarschijnlijk zal het in de praktijk dus al veel sneller veel hoger zijn. Daarna kunnen we dus de garantie geven dat het opgeheven wordt en ze niet meer onder het Schipholverkeer door hoeven. En als we een hele lucht-ruimherziening hebben, weet ik ook nog niet ... We stellen zelfs de B+-route ter discussie en hebben het IJsselmeer ook weer boven tafel hangen. Daar kan ik niet op vooruitlopen, maar we weten zeker dat er een einde komt aan de uitzonderlijke situatie van twee soorten luchtverkeer, waarbij het luchtverkeer van Lelystad gedwongen wordt om onder het vliegverkeer van Schiphol te blijven. Ik weet niet eens wie de term als eerste gemunt heeft, maar iemand heeft dat ooit omschreven als een "laagvliegroute", omdat het lager dan de Schipholroutes is. Je bent er zeker van dat dit op een gegeven moment ophoudt, maar het is geen juridische term; iemand heeft dat ooit zo omschreven.

De voorzitter:

Laatste vraag, mevrouw Kröger. Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter, ik heb mee zitten tellen en volgens mij heb ik nog twee vragen staan.

Ik hoor de minister een heleboel dingen zeggen en zeggen: het houdt vooral in dat het niet lager is dan het Schipholverkeer. Dan sluit ik me toch aan bij de conclusie van de heer Paternotte, dat het dus kan betekenen dat de hele boel lager gaat, of dat het nog volstrekt onduidelijk is hoe het wordt na de herindeling van het luchtruim.

Daar ging echter mijn laatste vraag niet over. Mijn laatste vraag ging over de grote onzekerheid, onduidelijkheid die er toch is over die belevingsvlucht. Bewoners hebben met een aantal experts in een aantal rapporten duidelijk gemaakt dat het heel onwaarschijnlijk is dat je een aantal metingen doet die dan allemaal boven een gemiddelde zitten, en dat dit toch iets zegt over hoe goed dat model is. De minister zegt: ik heb er experts naar laten lijken, het klopt niet. De bewoners zeggen dat het wel klopt en hebben daar goede argumenten voor. Daarom vraag ik de minister nogmaals of zij toch niet een second opinion wil vragen aan EASA over de bevindingen en de onderzoeken van de bewoners. Als de minister zo zeker van haar zaak is, laten we dan in een second opinion van EASA dit uit de wereld helpen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb van de Kamer begrepen dat er nog een apart debat komt over de belevingsvlucht. O, toch niet? Dan dus geen debat. Ik hoorde straks namelijk iemand zoiets zeggen. Ik dacht toen ook al: hé, dat wist ik eigenlijk niet. Maar goed, dan stel ik voor dat we onze reactie op de kritiek van de bewonersorganisaties nog een keer schriftelijk voor u op een rijtje zetten. Ik denk dat dit misschien de meest geëigende weg is. Anders komen we hier terecht in heel technische discussies over zaken die ik net overigens ook al heb getracht te beantwoorden. Laten we zo snel mogelijk in een brief nog een keer aan u duidelijk maken hoe onze reactie is op de kritiek van de bewonersgroepen. Ik denk dat dat het makkelijkste is.

De voorzitter:

Laatste vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan de slotvraag, die volgens mij ook de eerste vraag was waar het debat vandaag mee begon. Voordat dit debat begon lazen we in diverse krantenberichten dat de minister het moeilijk acht om nog in 2020 open te gaan. Hoe groot acht zij de kans dat Lelystad Airport in 2020 opengaat? Heel graag een reactie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben geen expert in kansberekening. Ik heb aangegeven dat het steeds moeilijker wordt. Dat is natuurlijk ook zo, maar de kans is er nog wel. En daar doe ik mijn uiterste best voor. Het hangt er natuurlijk ook van af of ik wel of niet

een oplossing vind in Brussel en al of niet op korte termijn. Dus daar kan ik verder geen antwoord op geven.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de staatssecretaris van Defensie.



Staatssecretaris Visser:

Voorzitter, u keek mij al heel streng aan dat ik het kort moest houden. Dus dat ga ik ook proberen.

De heer Bruins heeft eraan herinnerd dat we op 28 september 2017 met elkaar een nadrukkelijk debat hebben gehad in deze Kamer over Lelystad en de luchtruimherziening. Inmiddels zijn we een jaar verder en in die tussentijd is er ontzettend veel gebeurd. De minister gaf al aan dat er een stuurgroep en een programmteam zijn.

De heer Van Dijk heeft gevraagd of Defensie wel is gecommiteerd. Absoluut, want wij doen dit met elkaar. Als we niet met elkaar in staat zijn om zowel de civiele behoefte als de militaire behoefte te definiëren, dan komen we niet tot een nieuw integraal herontwerp van het luchtruim. De afgelopen 50 jaar is het gegroeid, misschien ook organisch, zoals dat zo mooi heet, maar we zien dat er een nadrukkelijke behoefte is vanuit de civiele kant maar ook vanuit de militaire kant. Dat heeft niets te maken met ambities maar met veiligheid. Defensie is er voor de grondwettelijke taken. Wij moeten Nederland dus beschermen. Dat betekent dat wij niet alleen moeten zorgen dat er geen rare vliegtuigen het luchtruim binnen komen vliegen maar vooral ook dat we in Nederland kunnen oefenen om ervoor te zorgen dat onze militairen klaarstaan als ze worden uitgezonden of als ze in Nederland taken moeten uitvoeren. Zo heeft u afgelopen zomer kunnen zien dat Defensie nadrukkelijk heeft meegeholpen tijdens de droogte waar het ging om bijvoorbeeld de inzet van de Chinook. Dat zijn nadrukkelijk taken die Defensie ook heeft en die we ook willen blijven doen. Dus het is echt een coproductie. Dat uit zich ook in de wijze waarop wij samenwerken ten aanzien van de luchtverkeersleiding. We hebben u gisteren een brief gestuurd waarin we een en ander ook hebben aangegeven. We zijn, zoals dat zo mooi heet, gecolloqueerd op Schiphol maar we kijken of we kunnen komen tot een gezamenlijke organisatie. Wil je gegarandeerde capaciteit hebben, zowel civiel als militair, dan moet je dat met elkaar aanpakken en zal dat vanuit één organisatie moeten worden aangestuurd. Dus daar kijken we ook nadrukkelijk naar.

Ik ga nog in op een aantal heel specifieke vragen. De heer Dijkstra vroeg wat de doorontwikkeling van Defensie precies betekent. Ik zie de heer Stoffer al kijken, die een van de weinigen in deze zaal is die ook nadrukkelijk de Defensiedebatten voert met de minister en mijzelf. Wij zien natuurlijk dat we met de 1,5 miljard extra een aantal zaken hebben kunnen realiseren. Als je kijkt naar wat er nodig is om aan de NAVO-norm te voldoen, zien we ook dat er dan meer stappen noodzakelijk zijn. We hebben u afgelopen vrijdag ook een brief gestuurd over wat dan de prioriteiten zijn vanuit Defensie als het gaat om de capaciteiten die daarvoor moeten worden ingezet.

Dat betekent dus ook iets — de heer Dijkstra vroeg daarnaar — voor de inzet vanuit Defensie. Dat betekent niet zozeer dat we een groter deel van het luchtruim nodig zullen hebben, bijvoorbeeld als het gaat om de F-35, maar wel intensiever gebruik. Dus u moet het vooral op die manier zien.

De komst van de F-35 betekent — ook in reactie op de vraag van de heer Graus, die vroeg wat dat nou betekent — wel een ruimer gebruik van het luchtruim, omdat de F-35 meer kan. Er zitten meer sensoren op, dus dat betekent ook dat we op een andere manier onze oefeningen kunnen gaan doen. We kunnen op zowel land als op zee tegelijkertijd een aantal zaken oefenen. Dat betekent ook dat je een ruimer gebruik van het luchtruim nodig hebt. Maar de komst van meer F-35's dan de 37 die besteld zijn, betekent niet dat méér luchtruimgebruik maar wel dat intensiever gebruik van het luchtruim noodzakelijk is. Dus wij kijken ernaar.

Wij kijken ook nadrukkelijk naar de Reapers, waar de heer Dijkstra ook naar vroeg. En dat zeg ik ook in het kader van de vraag van de heer Paternotte, die vroeg wat er nou internationaal gebeurt en met wie ik in gesprek ben. Wij zijn de afgelopen periode naar Italië, naar Zweden, naar het Verenigd Koninkrijk, naar België en naar Duitsland geweest om juist te kijken naar hoe zij daar zowel het civiele luchtvaartgebruik als het militaire luchtvaartgebruik hebben geïntegreerd. Dus hoe kan je nou sneller capaciteiten ter beschikking stellen? En wat is daarvoor randvoorwaardelijk? Dat doen we ook echt om best practices bij elkaar op te halen. De komende week zitten ambtelijk onze mensen weer met Duitsland om tafel om te kijken wat er noodzakelijk is. Ik heb afgelopen week met de staatssecretaris van Duitsland, de heer Zimmer, om tafel gezeten om nadrukkelijk dit onderwerp weer te agenderen. Want zoals u zelf weet, zou het heel mooi zijn als we met de buurlanden kunnen komen tot gezamenlijke oefengebieden. Maar het is niet zo dat we dat nodig hebben. Liefst wel, maar los daarvan zullen we in Nederland gewoon moeten komen tot een herontwerp van het luchtruim. Het liefst met het buitenland erbij, maar als dat niet kan, zullen we hoe dan ook wel een besluit met elkaar hier in Nederland moeten gaan nemen.

De heer Stoffer (SGP):

Ik probeer het nu toch even te snappen. Ik heb niet zo veel verstand van vliegen, maar wel een beetje van asfalt. De staatssecretaris zegt zojuist dat als we meer F-35's krijgen — dat willen wij als SGP, maar daar gaat het nu in dit debat natuurlijk niet over — we dan niet meer luchtruim nodig gaan hebben, maar wel intensiever gebruik ervan. Stel dat ik dat nou even vergelijk met een snelweg. Als we daar meer auto's over laten rijden, loopt op een gegeven moment de boel wel vast. Dan heb je uiteindelijk toch meer asfalt nodig. Zit dat in het luchtruim dan compleet anders? Of snap ik het echt niet?

Staatssecretaris Visser:

Het gaat om het gebied. Het gebied wordt dus niet groter. Als de F-35 komt, is er wel een groter gebied noodzakelijk, omdat er andere oefeningen kunnen worden gedaan. De F-35 kan namelijk veel meer dan de F-16. Maar als je meer F-35's inzet in een luchtruim, is het niet zo dat je luchtruimgebied groter wordt. Je gaat het alleen intensiever gebruiken, omdat je meer vliegtuigen hebt die je ook in Nederland kunt gaan inzetten. Maar er zullen geen files in de lucht ontstaan als het gaat om de F-35, want dan zullen we er

echt heel veel moeten aanschaffen, en dat zie ik in die zin voorlopig nog niet gebeuren.

De voorzitter:
Gaat u verder.

Staatssecretaris Visser:
Ik weet overigens dat de heer Stoffer dat graag wil.

Voorzitter. Dan had de heer Stoffer ook gevraagd om te reflecteren op de uitspraak van Defensie bij de technische briefing over dat er genoeg is ingeleverd. Zo zei de heer Stoffer dat. Daar is bedoeld dat er inderdaad in de afgelopen jaren door de groei van de civiele luchtvaart, en helaas ook door de krimp van Defensie, luchtruim is ingeleverd in die zin. Maar Defensie is zich zeer bewust van het feit — daar begon ik net ook over — dat de oefengebieden, gelet op de veiligheidssituatie, nodig zijn. We kijken ook juist in goed overleg naar wat de luchtruimbehoefte van Defensie is; nu, maar ook richting de toekomst. En diezelfde vraag stellen we ook aan de civiele luchtruimgebruikers. Dan kunnen we die twee dingen naast elkaar leggen om ook te kijken naar wat dat dan nu betekent, maar vooral ook richting de toekomst, want we willen ook een robuust stelsel voor de herindeling van het luchtruim.

Ik heb het over de F-35 gehad en ook over de onbemande systemen, waar de heer Dijkstra naar vroeg. Ook de vraag over de F-35 heb ik gehad. Volgens mij heb ik ook antwoord gegeven op de vraag van de heer Paternotte over de internationale samenwerking.

Dan waren er nog twee vragen van de heer Dijkstra. De heer Paternotte had naast de heer Bruins inderdaad ook gevraagd naar de Waddenzee en het IJsselmeer. Volgens mij heeft de minister daar ook antwoord op gegeven. Ik maak wel de kanttekening dat je dan over Natura 2000-gebieden vliegt, dus u zult met elkaar de weging moeten maken wat er dan zwaarder weegt. Wij kijken uiteraard naar alles.

De heer Dijkstra noemde de plannen voor wind op zee en windmolens terecht een aandachtspunt. Als Defensie hebben wij drie oefengebieden boven de Waddenzee. Die zijn noodzakelijk. Er is vorige week, volgens mij, een motie ingediend om te vragen of we wat breder willen kijken. Dat doen we ook, maar oefengebieden zijn voor Defensie wel noodzakelijk en zullen dat ook blijven. Het is ook niet zo makkelijk om die zomaar te verplaatsen. Wij zullen erop terugkomen in reactie op de motie.

De voorzitter:
Ik stel voor dat u ook de andere vraag van de heer Dijkstra beantwoordt.

Staatssecretaris Visser:
De heer Dijkstra heeft een vraag gesteld over vliegveld De Peel. De heer Van Raan heeft volgens mij deelgenomen aan het debat over de militaire luchthavenbesluiten. Daarvan zijn er een aantal genomen, maar bij een aantal lopen we achter. Daar zal de Kamer over geïnformeerd worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om Gilze-Rijen en De Kooy. De

heer Van Raan knikt. De Peel is nog een van onze militaire luchthavens en die zullen we moeten meenemen in de hele herziening van de luchthavenbesluiten. We hebben gezegd dat we eerst moeten bekijken wat er noodzakelijk is. We nemen vliegbasis De Peel wel mee in de luchtruimherindeling, maar er zijn nog geen concrete uitwerkingen voor. Het is een militaire luchthaven die we graag willen handhaven, maar we moeten wel gaan kijken wat we er onder welke condities mee gaan doen en wat dat dan betekent.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Op dat laatste punt: het is, denk ik, belangrijk dat je die opties openhoudt, want zomaar een nieuw vliegveld starten gaat niet zo snel in Nederland, zoals we hebben begrepen. Ik vroeg gekscherend naar wind op zee. We gaan niet tussen de windparken door slalommen, neem ik aan, maar je ziet wel enorme druk op de zee, waar allerlei activiteiten plaatsvinden. Ik vind het van belang dat we echt voldoende ruimte hebben voor Defensie. Het mag nooit, nooit zo zijn dat we de grondwettelijke taken niet goed kunnen uitvoeren. Kunt u daar nog eens op ingaan?

Staatssecretaris Visser:
Ja. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat de F-35 tussen de windmolens door moet scheren, zoals de heer Dijkstra het typeerde. De vraag is ook of dat überhaupt verantwoord is, eerlijk gezegd. Daarnaast gaat het ook om schietoefeningen, zowel van de marine op zee als van de landmacht op land. Op die manier is de luchtruimbehoefte vanuit Defensie ook gedefinieerd. We hebben niet alleen gekeken naar het hier en nu, maar ook naar de toekomst. We hebben gekeken welke extra investeringen er nodig zijn vanuit Defensie. Dat zijn uiteraard altijd politieke besluiten. We hebben in scenario's gedacht. Stel je voor dat je zou groeien, dat je meer F-35's zou hebben: wat betekent dat dan? Wat betekent het als je de vuurkracht op land of op zee, zoals dat zo mooi heet, zou intensiveren, in het licht van de grondwettelijke taak die we hebben, zoals de heer Dijkstra het definieerde? We bekijken het in die samenhang. Ik denk dat dat echt de winst is van de samenwerking die we het afgelopen jaar zijn gestart. Dit wordt nu integraal met elkaar benaderd en niet apart vanuit twee verschillende departementen. Ik denk dat men elkaar zowel departementaal als op uitvoerend niveau goed kan vinden en er de schouders onder zet.

De voorzitter:
Dank u wel. Dan gaan we nu naar de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef de heer Bruins namens de ChristenUnie het woord.



De heer Bruins (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun antwoorden. Het is mooi om de civiele tak en de militaire tak hier samen te zien, want wij hebben maar één luchtruim en daar moeten wij het mee doen.

Wij hebben veel en goede antwoorden gekregen. Het is goed om te horen dat de grens van 10.000 vliegbewegingen voor Lelystad blijft staan totdat vliegtuigen daadwerkelijk kunnen doorstijgen. Die helderheid had ik nog nodig. Het is ook goed om te horen dat de B+-routes geen wet van

Meden en Perzen zijn, maar dat, zodra de luchtruimherziening er is, alles mogelijk is en ook de IJsselmeerroute verder kan worden bekeken zonder non-interferentie-eis. Het is ook goed om te horen dat de minister nog mogelijkheden ziet om te reguleren en te borgen dat er geen autonome groei van Lelystad Airport komt. Ik zie ook uit naar het nadere huiswerk dat de minister daar zal uitvoeren.

Voorzitter. Dan heb ik nog twee moties om mee af te sluiten. De eerste luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat reeds in 2008 werd geconstateerd dat een luchtruimherziening nodig is om Lelystad Airport in zijn volle omvang te laten functioneren;

constaterende dat de regering het voornemen heeft om Lelystad Airport te openen voordat de luchtruimherziening (volledig) is uitgevoerd;

verzoekt de regering maximaal in te zetten op het proces van luchtruimherziening en niet akkoord te gaan met opening van Lelystad Airport totdat duidelijk is dat uiterlijk 2023 geen laagvliegroutes meer nodig zullen zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bruins, Paternotte en Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 553 (31936).

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Mijn tweede motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Lelystad Airport oorspronkelijk in 2018 zou openen;

constaterende dat Lelystad Airport zeker niet eerder dan 2020 zal openen en ook het aantal vliegbewegingen tot 2023 substantieel lager zal zijn dan oorspronkelijk de bedoeling was;

verzoekt de regering om zich samen met provincie en gemeente in te spannen om te zoeken naar extra economische impulsen voor Lelystad en omgeving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bruins en Paternotte. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 554 (31936).

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren. Wat zegt u allemaal op weg naar het spreekgestoelte, meneer Van Raan?



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

Dat is niet voor de microfoon, voorzitter.

De voorzitter:

O.

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

Voorzitter. Ik maak vaart.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid stelt dat door de verdere groei van luchthaven Schiphol boven de 480.000 vliegbewegingen per jaar de veiligheid in het geding kan komen;

constaterende dat het aan Schiphol gekoppelde deel van het luchtruim een groot deel van Nederland omvat;

overwegende dat de opening van Lelystad Airport voordat de herziening van het luchtruim is afgerond, zou kunnen leiden tot extra veiligheidsrisico's onder andere omdat laagvliegroutes niet worden uitgesloten;

verzoekt de regering de voltooiing van de herindeling van het luchtruim in 2023 af te wachten voordat er überhaupt verder wordt gewerkt aan de opening van de luchthaven Lelystad Airport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 555 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvaartsector meeschreef aan de beantwoording van Kamervragen en andere Kamerbrieven;

verzoekt de regering uit te sluiten dat de luchtvaartsector meeschrijft aan de beantwoording van Kamervragen en Kamerbrieven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 556 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat alles op alles moet worden gezet om de opwarming van de aarde te beperken;

constaterende dat de luchtruimherziening als doel heeft het "verruimen van civiele en militaire capaciteit in het luchtruim";

constaterende dat de luchtruimherziening ook als doel heeft "verduurzaming: vermindering van de impact van vliegroepen op de omgeving (geluidshinder, CO₂ en (ultra)fijnstof)";

constaterende dat binnen de huidige technische mogelijkheden de capaciteitsdoelstelling en de duurzaamheidsdoelstelling niet samengaan en daarmee de doelstelling van het Parijsakkoord in gevaar kunnen brengen;

verzoekt de regering de doelstelling van het Parijsakkoord expliciet tot uitgangspunt te maken van de luchtruimherziening,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 557 (31936).

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik ga het bijna halen, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvaart een zeer vervuilende sector is;

constaterende dat de internationale gemeenschap het als doel beschouwt om de opwarming van de aarde tot 1,5°C te beperken;

constaterende dat de duurzaamheidsplannen van de luchtvaartsector onvoldoende zijn om deze doelstelling te halen;

overwegende dat als gevolg van deze 1,5°C-doelstelling de luchtvaart zal moeten krimpen en de opening van Lelystad Airport voor vakantievluchten daardoor onnodig is;

overwegende dat de opening van Lelystad Airport de leefomgeving verder in het nauw zal brengen, onder andere vanwege de uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast;

constaterende dat de veiligheid in het geding is vanwege het hoge aantal vluchten;

verzoekt de regering de geplande opening van Lelystad Airport af te blazen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 558 (31936).

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dan nog eentje.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat alles op alles moet worden gezet om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C;

verzoekt de regering de 1,5°C-doelstelling expliciet tot het uitgangspunt te maken van de luchtruimherziening,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 559 (31936).

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik de heer Remco Dijkstra namens de VVD het woord.

Nee, meneer Van Raan! U mag echt niet bij vak-K staan.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Wilde hij een handtekening halen of zo?

De **voorzitter**:
Nou!

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Oké. Voorzitter. We hebben het gehad over een belangrijk onderwerp, namelijk de herindeling en Lelystad Airport, waar veel mensen ook voor zijn gekomen. Vracht, nacht, stikstof hebben we, denk ik, echt goed behandeld. Voor de opening van Lelystad Airport zijn drie dingen belangrijk, waaronder de milieueffectrapportage die we hebben gedaan. Er moet een verkeersverdelingsregel komen of een soort marktbenadering. Ik zit daar niet heel zwart-wit in. We staan ervoor open. Want als het niet kan zoals je het wil, moet je ook kijken wat er dan wel kan met onze Europese vrienden en natuurlijk met het luchthavenbesluit. Ik hoop dat we nog steeds kunnen koersen op 2020. Dat is toch echt het streven. De finale klap nemen we natuurlijk nadat de Raad van State ons van advies heeft voorzien, ook over het luchthavenbesluit.

Over de routes hebben we een aantal toezeggingen gehad, waar ik blij mee ben. Een en ander kwam ook voort uit de motie die ik destijds samen met het CDA heb ingediend. Ik ben heel benieuwd wat het startbesluit betekent voor de routes boven de Veluwe en Overijssel.

En dan ... Nou kan ik het zelf niet meer lezen. O ja, het gaat over de herverdeling. Ik denk dat er vooraf zo min mogelijk eisen moeten zijn. Als VVD hebben we er vertrouwen in dat de luchtverkeersleiders zijn doordrongen van de urgentie. U beiden bent daar ook van doordrongen. Dat geldt voor iedereen die daarbij betrokken is. Hoe meer eisen je daar oplegt, hoe ingewikkelder de puzzel wordt. Dat remt ook weer, en dat zou zonde zijn.

Ik dank de staatssecretaris en de minister. Ik zie uit naar de volgende voortgangsrapportage voor de luchtruimherindeling, die we ieder halfjaar ontvangen.

De **voorzitter**:
Het is een tweede termijn.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ja, en ik ben klaar.

De **voorzitter**:
Eén korte vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De heer Dijkstra heeft ook het hele debat meegemaakt. Hij zegt dat hij hoopt dat het nog in 2020 lukt. De minister zegt dat het heel moeilijk wordt, maar dat er een klein kansje is.

Hoe groot acht de heer Dijkstra de kans dat Lelystad Airport nog in 2020 opengaat?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dat is weer zo'n voorspelling aan het eind van de avond. Lastig! Lastig! Het wordt lastig, maar we moeten er alles aan doen. We zitten hier om problemen op te lossen. Ik hoop dat het echt lukt. Ik denk ook dat het kan lukken als de minister snel, met al haar wijsheid en die van de ambtenaren, een verkeersverdelingsregel heeft en als we goed contact hebben met Brussel, want Brussel moet ook maar aangeven waaraan we moeten voldoen. Ze kunnen het niet alleen maar afschieten zonder zelf te zeggen wat dan wel kan. Als we dat hier kunnen neerleggen in de consultatie richting luchtvaartmaatschappijen, dan komt het helemaal goed.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dus ik heb er vertrouwen in en we streven ernaar. Maar garanties zitten alleen op een stofzuiger, begreep ik van onze voorman.

De **voorzitter**:
O, oké. Het woord is aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik ga snel van start.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het een voorwaarde voor Lelystad Airport is dat hier geen autonome groei zal plaatsvinden;

verzoekt de regering om voordat de nieuwe verkeersverdelingsregel ter notificatie naar Brussel wordt gestuurd, deze eerst aan de Kamer ter bespreking aan te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 560 (31936).

Motie

De Kamer,

18 december 2018

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er grote maatschappelijke onrust over de plannen voor Lelystad Airport is;

constaterende dat er een groot verschil zit tussen de geluidsniveaus van de belevingsvlucht en de berekeningen in de milieueffectrapportage, hetgeen serieuze twijfels over de MER oproept;

constaterende dat burgers woonachtig onder de laagvlieg-routes geen enkele zekerheid krijgen over wanneer er hoe-veel hoger gevlogen gaat worden;

constaterende dat er geen juridische borging is voor het oorspronkelijke doel om van Lelystad Airport een overloop-luchthaven te maken;

verzoekt de regering een pauze in te lassen in de plannen voor Lelystad Airport totdat zowel de herindeling van het luchtruim als de Luchtvaartnota, met daarin het beleid om de gezondheids- en klimaateffecten van de luchtvaart te mitigeren, zijn afgerond,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 561 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de geplande herindeling van het luchtruim gevolgen heeft voor de vliegroutes door het Nederlandse luchtruim en voor de routes van en naar luchthavens;

overwegende dat dit van invloed is op de gevlogen afstanden, de hoogtes en de gebieden waarover gevlogen wordt en dat dit dus van invloed is op de emissies van CO₂ en schadelijke stoffen en geluidsoverlast;

verzoekt de regering om voor de herindeling van het luchtruim een planMER op te stellen zodat de milieugevolgen van de voorgenomen wijzigingen goed in kaart worden gebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 562 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er geen juridische borging is om van Lelystad Airport een overloopluchthaven te maken, waar geen autonome groei plaatsvindt;

overwegende dat dit expliciet wel de doelstelling van Lelystad Airport is;

spreekt uit het luchthavenbesluit Lelystad Airport niet te behandelen tot het uitsluiten van autonome groei op Lelystad Airport juridisch is vastgelegd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 563 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er significante verschillen zijn aangetoond tussen de geluidsniveaus gemeten bij de belevingsvlucht en de berekende geluidsniveaus in de MER;

overwegende dat deze discrepantie grote onrust veroorzaakt onder omwonenden en dat deze een rapport hebben opgesteld over de geluidsmetingen van de belevingsvlucht;

verzoekt de regering om aan EASA een validatie te vragen van het rapport over de bevindingen van de belevingsvlucht en dit te delen met de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 564 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Het woord is aan de heer Gijs van Dijk namens de PvdA. Nee, het hoort gewoon niet tijdens de beraadslaging dat er overleg wordt gevoerd met het kabinet. Er is een scheiding der machten en dat moeten we respecteren.



De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
En zo is het, voorzitter.

De voorzitter:
Dank u wel.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Wij moeten allemaal naar de voorzitter luisteren, ook vanavond.

De voorzitter:
Waar gaat u naartoe, meneer Graus?

De heer **Graus** (PVV):
Ik ga hier voor vak-K een stoel neerzetten.

De voorzitter:
Of een hek een beetje om het kabinet heen.

Gaat u verder.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Dank, voorzitter, en ook dank voor de antwoorden van de staatssecretaris en de minister. We hebben volgens mij een goed debat gehad met een hoop vragen "wat als", "als dan" en voorspellingen. Voorspellingen zijn op dit moment moeilijk te geven, omdat alles wel met elkaar samenhangt in het luchtvaartdebat. Ik kan vanavond in ieder geval concluderen dat we er nog niet zijn. Misschien zijn we er nog lang niet.

Ik denk dat het goed is dat de minister vandaag de onduidelijkheid heeft weggenomen over hoe de overloopfunctie van Lelystad zou moeten zijn en dat er geen autonome groei moet plaatsvinden. Ik vind dat de minister vanavond duidelijkheid heeft gegeven, dus dat waardeer ik. Ik denk dat dit debat het nodig heeft dat we vooral heel duidelijk en eerlijk blijven en ook goede afspraken met draagvlak maken.

Eén belangrijk punt dat in slecht Nederlands een gamechanger in dit debat zou kunnen zijn, is als het gaat lukken om rondom Schiphol met de omwonenden en alle partijen een polder-Schipholakkoord te bereiken. Als we daartoe komen, kunnen we wellicht ook wat beter spreken over het vervolg van Lelystad. Dat heeft natuurlijk alles met elkaar te maken, want ook vanuit Schiphol en Noord-Holland hoor je geluiden: wij hebben Lelystad nodig voor die overloopfunctie. Het draagvlak dat daar kan ontstaan, kan wellicht wat verandering brengen in deze discussie.

Daar wil ik het bij laten. Om origineel te zijn tijdens dit debat heb ik geen moties.

De voorzitter:
Dat lijkt me prima. De heer Remco Dijkstra, een korte vraag.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dat is inderdaad een compliment waard. Ik wil de heer Van Dijk wel eventjes wijzen op zijn eigen website, de website van de PvdA, over zijn standpunt over Lelystad. Als u van standpunt verandert moet u ook die website eventjes wijzi-

gen, want daar bent u een groot voorstander van uitbreiding van Lelystad Airport voor vakantieverkeer.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Ah, meneer Dijkstra wil graag de ...

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
In het debat kreeg ik toch een beetje een andere indruk, maar ik ben blij dat het op de website in ieder geval goed staat.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Dit getuigt van grote klasse van de heer Dijkstra, een inhoudelijk punt. We hebben dit debat volgens mij vorig jaar precies op zo'n zelfde manier gehad: gaat u eens even naar de website kijken. Maar de heer Dijkstra weet sinds vorig jaar al waar de Partij van de Arbeid staat.

De voorzitter:
Mevrouw Kröger, ook een korte opmerking of vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Een voor mij verhelderende vraag. De heer Van Dijk schetst net hoe die twee discussies over Schiphol en Lelystad met elkaar samenhangen. Kan hij iets meer schetsen waar hij precies op doelt en wat dat betekent voor dit debat over Lelystad?

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Er is op dit moment een discussie rondom Schiphol, met alle omwonenden en partijen en natuurlijk met Schiphol zelf en de maatschappijen. Die gaat over wat er nog kan op Schiphol. Ik denk dat het heel erg zou helpen als men daar met draagvlak tot een gezamenlijk plan komt. Dat heeft uiteraard ook gevolgen voor wat we verder moeten met Lelystad, want dat heeft een overlapfunctie. U kent de opstelling van de Partij van de Arbeid: wij willen geen Lelystad voordat er een herindeling van het luchtruim is. Maar het heeft natuurlijk inhoudelijk alles met elkaar te maken.

De voorzitter:
Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Voorzitter. Ik dacht: het spreekgestoelte blijft zo hoog staan, dan kunnen we een beetje op niveau praten. Maar nu gaat het naar beneden.

Voorzitter. Ten eerste wil ik de minister en de staatssecretaris bedanken voor de beantwoording. Ik denk dat het heel goed is om deze beide bewindslieden hier te zien, want de herindeling van het luchtruim waar iedereen naar snakt, waar we al een tijd mee bezig zijn, al jaren mee bezig zijn, kan alleen slagen als beide bewindslieden en de mensen die om hen heen zitten samen optrekken en commitment

tonen. Dus dank daarvoor en ook heel veel succes met die herindeling, want die is heel belangrijk.

Dan een volgend belangrijk punt. We hebben altijd drie kaders gesteld, ook voor Lelystad. Een is een goede MER, twee is dat de laagvliegroutes moeten verdwijnen en drie is natuurlijk de overloop voor Schiphol naar Lelystad. Laat ik even terugkomen op die MER, want we vergeten dat die MER na alle gedoe, alles wat er gebeurd is en alle inbreng van de bewoners goedgekeurd is. Maar er zat ook een advies van die Commissie m.e.r. Daar heb ik ooit een motie over ingediend. Die heeft het toen niet gehaald in de Kamer, doordat een aantal partijen — ik noem ze niet, want ik heb begrepen dat ik ze dan uitlok — die niet steunde, maar de content is nog steeds belangrijk. De Commissie m.e.r. had een aantal aanbevelingen en wij vroegen om die aanbevelingen over te nemen. De vraag aan de minister is of zij toe kan zeggen dat zij ons informeert over de voortgang van die adviezen. Zij heeft een keer in een AO gezegd dat zij die gaat opvolgen, dus ik vraag haar om daarover te communiceren met de Kamer. Het zou namelijk heel fijn zijn als zij over die adviezen communiceert met de Kamer, maar ook met de betrokken mensen.

Ik heb al gezegd, ook in mijn inleiding — ik heb Aalsmeer als voorbeeld gepakt — hoe complex het vraagstuk luchtvaart is. Het is niet zo zwart-wit. Aan de ene kant hechten mensen er belang aan, want er moet brood op de plank komen en economische ontwikkeling zijn, en tegelijkertijd zijn het vaak dezelfde mensen die overlast ervaren door nachtvluchten of andere vluchten. Dat zie je ook terug in deze Kamer. Ik hoop dat we scherp die debatten kunnen blijven voeren in deze Kamer. Het is niet altijd een fijn verhaal dat we brengen, maar we proberen wel een eerlijk verhaal te vertellen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Amhaouch. Dan de heer Laçin namens de SP.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik vond het uiteindelijk een merkwaardig debat. Vrijdag ontstaat er ontzettend veel ophef na een brief van de minister. Vervolgens krijgen we hier eigenlijk geen enkel antwoord over wat er in die brief bedoeld wordt. Ze gaat met dezelfde opdracht aan de slag, maar wat er in de brief staat hoor ik eigenlijk niet terug in de antwoorden.

Daarom wil ik op het punt van autonome groei en vracht geen oordeel van de minister, maar een uitspraak van de Kamer hebben. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

spreekt uit geen autonome groei en geen vracht op Lelystad Airport toe te staan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Kröger, Stoffer en Gijs van Dijk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 565 (31936).

De heer Laçin (SP):

Dan mijn tweede motie, over het intrekken van de VVR en het proces dat voor ons ligt. Er komt een nieuwe verkeersverdelingsregel. Die moet weer naar Brussel en dat gaat weer maanden in beslag nemen. Volgens mij hebben wij als Kamer gezegd — dat heeft de minister ook al vanaf het begin gezegd — dat zorgvuldigheid en transparantie voor snelheid gaan. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister de verkeersverdelingsregel (VVR) heeft ingetrokken, omdat er voldoende aanwijzingen waren dat de Europese Commissie de VVR zou afkeuren;

constaterende dat de minister werkt aan een nieuw voorstel richting de Europese Commissie;

constaterende dat de minister met een ongewijzigde opdracht aan het nieuwe voorstel werkt;

overwegende dat de Europese Commissie niet accepteert dat Lelystad Airport een overloopvluchthaven van Schiphol wordt;

overwegende dat meermaals is uitgesproken dat zorgvuldigheid en transparantie voor snelheid gaan;

van mening dat een levensvatbare verkeersverdelingsregel tijd nodig heeft;

verzoekt de regering de uitbreiding van Lelystad Airport uit te stellen tot het luchtruim is heringedeeld en in de tussentijd zorgvuldig en transparant te werken aan een nieuwe verkeersverdelingsregel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 566 (31936).

De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dacht: misschien wilt u ook uw telefoon afgeven. Dank u wel.

18 december 2018

Tot slot, de heer Paternotte namens D66.



De heer **Paternotte** (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Dank aan de staatssecretaris en de minister voor de uitgebreide beantwoording. Dank ook aan de ambtenaren van de ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat voor hun bijdrage daaraan. En natuurlijk met name dank aan de mensen op de publieke tribune die het hele debat gevolgd hebben. U behoort tot een selecte minderheid. Wij waarderen het zeer.

Nederland gaat voor het eerst in de geschiedenis een nieuw luchtruim bouwen. Voor een land dat gespecialiseerd is in elke vierkante centimeter optimaal benutten en daar het maximale uit halen, is dat een project waar we ongelofelijk veel van verwachten. We begrijpen dat dat ook druk betekent voor beide bewindspersonen. We willen hen daar natuurlijk graag bij helpen.

Dan als het gaat om Lelystad an sich. Het is ook af en toe gegaan over het luchthavenbesluit. Morgenochtend zien we elkaar weer in de procedurevergadering. Volgens mij moeten wij daar met elkaar besluiten dat we het luchthavenbesluit nu even parkeren, omdat er eerst duidelijkheid moet komen over het selectiviteitsbeleid. Dat kunnen wij morgen doen.

Voor nu: terugkijkend op het debat heb ik op een aantal punten, zoals de vracht, een toezegging gekregen van de minister en een duidelijke beantwoording. Als het gaat om de vlieghoogtes blijft natuurlijk het punt hangen dat boven Lelystad flight level 70 geldt, oftewel 2,1 kilometer. Daarboven is het Schipholverkeer. Dat is het probleem dat we met de herindeling moeten gaan oplossen. Dat zegt de minister eigenlijk ook. Dat betekent concreet dat er ook verbetering komt. Ik denk alleen echt dat het goed is als we daar meer duidelijkheid over verschaffen. Ik vermoed ook dat het kan. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Tweede Kamer middels de motie-Amhaouch/Remco Dijkstra verzocht heeft te verzekeren dat vanaf 1 januari 2023 laagvliegroutes vanaf Lelystad Airport verdwenen zullen zijn;

overwegende dat het voor het draagvlak voor Lelystad Airport van belang is duidelijk te maken wat dat precies betekent;

verzoekt de regering om ten behoeve van besluitvorming over Lelystad Airport de Kamer te informeren over de vraag wat uitvoering van de voornoemde motie precies betekent voor bewoners onder de tijdelijke vliegroutes tot herindeling van het luchtruim, en daarbij ook een ondergrens van vlieghoogte (niet betreffende klimmend of dalend verkeer) te benoemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 567 (31936).

Dank u wel.

Er zijn vijftien moties ingediend. Ik schors de vergadering tot 21.55 uur. Dan kunnen de minister en de staatssecretaris zich buigen over de ingediende moties.

De vergadering wordt van 21.42 uur tot 21.55 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal zo meteen een voor een de moties even langslopen, maar de heer Amhaouch vroeg ook nog wat wij gingen doen met de aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. Ik denk dat het nu te ver voert om dat helemaal langs te lopen, maar ik zeg u graag toe dat we u nog even informeren over hoe wij daarmee om zijn gegaan.

Dan kom ik bij de moties. De motie-Bruins c.s. op stuk nr. 553 verzoekt de regering maximaal in te zetten op het proces van luchtruimherziening en niet akkoord te gaan met opening van Lelystad Airport totdat duidelijk is dat uiterlijk 2023 geen laagvliegroutes meer nodig zullen zijn. Als ik die zo kan lezen dat uw inzet is dat we hier in het startbesluit duidelijkheid over gaan geven, dan zou ik die oordeel Kamer kunnen geven. Ik kan dan natuurlijk niet precies alles al helemaal tot drie cijfers achter de komma hebben uitgewerkt, want die stap kunnen we nog niet zetten bij het startbesluit. Maar als ik haar zo kan lezen, dan kan ik haar oordeel Kamer geven.

De motie-Bruins/Paternotte op stuk nr. 554 verzoekt de regering om zich samen met provincie en gemeente in te spannen om te zoeken naar extra economische impulsen voor Lelystad en omgeving, omdat ze toch al iets langer moeten wachten op de opening van de airport. Ik ben natuurlijk de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ik ga niet over economische impulsen, dus ik wil dit graag onder de aandacht brengen van het ministerie van EZK en de collega's daar. Als u het goed vindt dat ik de motie zo uitvoer dat ik u daarnaar verwijst en het daar onder de aandacht breng, dan lijkt me dat de beste oplossing, want ik ga daar op zich niet over.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Het is heel fijn dat de minister de boodschap wil overbrengen. Krijgt de motie daarmee oordeel Kamer?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, ik moet dat echt aan de collega van EZK overlaten. Ik zou het zo willen doen dat ik daar de aandacht op vestig. Dan kunt u haar misschien daar nog een keer indienen.

18 december 2018

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dan houd ik haar aan en wacht ik op een reactie van een collega uit het kabinet. Dat zal dan misschien de staatssecretaris van Economische Zaken zijn, maar dat moet het kabinet zelf uitzoeken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk ook dat dat goed zou kunnen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dan houd ik haar aan en verwacht ik een bericht van het kabinet over wie met een brief komt.

De **voorzitter**:

Dan gaan we daar dus niet donderdag over stemmen.

Op verzoek van de heer Bruins stel ik voor zijn motie (31936, nr. 554) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie-Van Raan c.s. op stuk nr. 555 verzoekt de regering de voltooiing van de herindeling af te wachten voordat er überhaupt verder wordt gewerkt aan Lelystad Airport. Het zal de heer Van Raan niet verbazen dat ik die ontraad.

Dan kom ik bij de motie-Van Raan/Laçin op stuk nr. 556. Nou ja, laat ik daar verder geen kwalificatie aan verbinden, maar zij is op z'n minst overbodig. De motie verzoekt de regering uit te sluiten dat de luchtvaartsector meeschrijft aan beantwoording van Kamervragen en Kamerbrieven. Die is overbodig, dus ik ontraad haar.

De motie-Van Raan/Kröger op stuk nr. 557 verzoekt de regering de doelstelling van het Parijsakkoord expliciet tot uitgangspunt te maken van de luchtruimherziening. Daar hebben we in het debat voldoende van gedachten over gewisseld, dus die ontraad ik.

De motie-Van Raan op stuk nr. 558 verzoekt de regering de geplande opening van Lelystad Airport af te blazen. Het zal duidelijk zijn dat ik ook die ontraad.

De motie-Van Raan op stuk nr. 559 verzoekt de regering de 1,5°C-doelstelling expliciet tot uitgangspunt te maken. Dat is hetzelfde verhaal, dus ook ontraden.

De motie-Kröger op stuk nr. 560 verzoekt de regering om, voordat de nieuwe VVR ter notificatie naar Brussel wordt gestuurd, deze eerst aan de Kamer ter bespreking aan te bieden. Dat heb ik ook in het debat gewisseld. Als het zover komt, zal ik dezelfde procedure volgen als bij de vorige VVR, dus ook ontraden.

De motie-Kröger c.s. op stuk nr. 561 verzoekt de regering om een pauze in te lassen in de plannen voor Lelystad Airport, totdat zowel de herindeling van het luchtruim als de Luchtvaartnota zijn afgerond. Het zal u niet verbazen dat ik ook die ontraad.

De motie-Kröger c.s. op stuk nr. 562 verzoekt de regering om voor de herindeling van het luchtruim een planMER op te stellen. Ik heb in het debat al aangegeven dat ik die keus nu nog niet heb gemaakt. Ik zeg dus ook nog geen nee, maar ook geen ja. Ik zou u dus eigenlijk willen verzoeken om die motie aan te houden totdat wij weer de volgende stap in die herindeling zetten.

De **voorzitter**:

En mocht mevrouw Kröger de motie niet aanhouden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan wil ik niet op die keuze vooruitlopen. Dan zou ik de motie voor dit moment ontraden, omdat ik haar ontijdig vind.

De motie op stuk nr. 563, ook van mevrouw Kröger, spreekt uit dat het luchthavenbesluit Lelystad Airport niet wordt behandeld tot het uitsluiten van autonome groei juridisch is vastgelegd. Dat is natuurlijk niet aan de regering gericht. Het is aan uw Kamer om daar zelf een oordeel over te vormen; daar ga ik niet over.

De motie op stuk nr. 564 van mevrouw Kröger is wel aan mij gericht en verzoekt de regering om aan EASA een validatie te vragen van het rapport over de bevindingen van de belevingsvlucht. Die motie wil ik ontraden, want de wettelijke normen zijn correct in beeld gebracht. We hebben ook al een programma toegezegd over het meten van vliegtuiggeluid in relatie tot berekenen. Vier instanties — to70, RIVM, NLR en de second opinion door DGMR — hebben dit allemaal al gecheckt. Ik ontraad dus deze motie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het echt heel erg jammer. De minister probeert het vertrouwen te herstellen; dat zegt ze in ieder geval de hele tijd. Er zijn omwonenden die heel veel zorgen hebben, die echt tot in detail alles over de belevingsvlucht hebben uitgezocht en die een heel sterk verhaal hebben. Eigenlijk vragen zij of een instantie zoals EASA hier een second opinion op kan geven. Dat is ook een manier om deze discussie te beslechten. Ik denk dat ik het wijsheid van de minister zou vinden als zij dit verzoek toch honoreert.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb mevrouw Kröger wel toegezegd om nog met een reactie te komen op de kritiek van de omwonenden. Misschien kunt u de motie aanhouden totdat u daar kennis van hebt kunnen nemen en dan opnieuw een afweging maken, maar anders zou ik de motie op dit moment willen ontraden.

De motie op stuk nr. 565 is er weer eentje die iets uitspreekt waar geen oproep of iets anders voor het kabinet in zit.

De motie op stuk nr. 566 van de hand van de heer Laçin verzoekt de regering de uitbreiding van Lelystad uit te stellen totdat het luchtruim is heringedeeld. Om die reden zal ik die motie ontraden.

De motie op stuk nr. 567 is van de hand van de heer Paternotte en verzoekt de regering om ten behoeve van de besluitvorming over Lelystad Airport de Kamer te informe-

ren over de vraag wat uitvoering van de genoemde motie precies betekent voor bewoners onder de tijdelijke vliegroepen tot de herindeling van het luchtruim en daarbij ook nog een ondergrens van vlieghoogte, niet betreffend klimmend of dalend verkeer, te benoemen. Dit gaat wel heel erg in de details, maar ik zou de heer Paternotte eigenlijk in z'n algemeenheid willen vragen om de motie aan te houden tot het startbesluit dat we in Q1 of hooguit in de overgang naar Q2 aan u willen voorleggen, want daarin gaan we die duidelijkheid natuurlijk zo gedetailleerd mogelijk beschrijven. Als u helemaal precies vraagt om hoeveel meters het gaat enzovoort, kan ik dat nu gewoon nog niet zeggen, maar bij het startbesluit kunnen we een hoop meer duidelijkheid geven. Als u de motie tot die tijd wilt aanhouden, kunt u dan dus beoordelen of het voldoende duidelijk is.

De heer **Graus** (PVV):
Het is bijna kerst!

De heer **Paternotte** (D66):
De heer Graus begint er weer over dat het bijna kerst is, maar dit is voor mij toch wel een belangrijk inhoudelijk punt. Ik wil de motie op zich best aanhouden, maar u had het over Q1 of begin Q2. Ik vraag dit natuurlijk ten behoeve van de besluitvorming over Lelystad Airport op het moment dat wij hier uiteindelijk het luchthavenbesluit in de Kamer behandelen. Mijn vraag is dus of dat startbesluit vóór dat moment komt. Komt dat in de tijd daarvóór? Want dan hou ik de motie graag aan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
U gaat er natuurlijk zelf over wanneer u wat behandelt. Ik kan u aangeven wanneer wij met dit startbesluit komen. Ik zou u willen vragen om de motie tot die tijd aan te houden. Mocht u eerder een ander besluit over iets willen nemen, dan kunt u deze motie alsnog in stemming brengen, zou ik denken.

De **voorzitter**:
Ja. De heer Paternotte, tot slot.

De heer **Paternotte** (D66):
U zei: Q1, uiterlijk Q2.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou, de overgang naar Q2. We gaan uit van Q1, maar ik wil me er niet op vastpinnen of het bij wijze van spreken 31 maart is of 12 april. Het zal niet pas in juni worden, want dan gaat ons hele tijdschema in de war.

De heer **Paternotte** (D66):
Als u mij toezegt dat het in de eerste vier maanden van volgend jaar komt, dan houd ik de motie aan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Prima, ja.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Paternotte stel ik voor zijn motie (31936, nr. 567) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan was ik er doorheen, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik dank de minister. Ik dank de staatssecretaris, de Kamerleden, de mensen op de publieke tribune, de mensen die op een andere manier dit debat hebben gevolgd en de medewerkers. Over de ingediende moties zullen we aanstaande donderdag stemmen.