

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 635

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 juni 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 25 april 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2018 inzake opbrengst verkenningsfase Luchtvaartnota (2020–2050) (Kamerstuk 31 936, nr. 570);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 december 2018 inzake civiel militaire samenwerking luchtverkeersdienstverlening (Kamerstuk 31 936, nr. 571);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 januari 2019 inzake onderzoeksrapport alternatieve locaties maatschappelijk verkeer Rotterdam The Hague Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 576);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 januari 2019 inzake reactie op verzoek commissie over een Duits onderzoek naar lowcostcarriers (Kamerstuk 31 936, nr. 575);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 maart 2019 inzake overgangperiode afbouw anticiperend handhaven baanlengte Maastricht Aachen Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 582);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 februari 2019 inzake Memorandum of Understanding Teuge (Kamerstuk 31 936, nr. 578);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 februari 2019 inzake appreciatie van de in opdracht van Schiphol uitgevoerde Technical Challenge op het concept-MER Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 355);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 februari 2019 inzake beantwoording vragen commissie over Schiphol Gebruiksprognose 2019 (Kamerstuk 29 665, nr. 349) en reactie op verzoek commissie over het tijdstip waarop zij de MER Schiphol kan verwachten en over het beoogde tijdpad voor invoering van het NNHS incl. de duur van het anticiperend handhaven (Kamerstuk 29 665, nr. 350) (Kamerstuk 29 665, nr. 354);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 maart 2019 inzake Onderzoeksraad voor Veiligheid «Vliegen over conflictgebieden» opvolging aanbevelingen onderzoek MH17 Crash (Kamerstuk 24 804, nr. 98);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 april 2019 inzake aanscherping handhavingsmogelijkheden slotmisbruik (Kamerstuk 31 936, nr. 586);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 april 2019 inzake antwoorden op vragen commissie over vliegveiligheid en vogelaanvaringen (Kamerstuk 31 936, nr. 588);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 april 2019 inzake voortgang programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid (Kamerstuk 31 936, nr. 589);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Defensie d.d. 18 april 2019 inzake Startbeslissing Luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 595);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 april 2019 inzake diverse onderwerpen luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 590);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 april 2019 inzake goedkeuring aangepast lokaal richtsnoer («Schiphol Local Rule 2») (Kamerstuk 29 665, nr. 358).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israël

Voorzitter: Middendorp
Griffier: Koerselman

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

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

Aanvang 11.44 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen, allemaal. Welkom allemaal bij deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat betreffende de luchtvaart. Ik heet ook de leden welkom: de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren, mevrouw Kröger van GroenLinks, de heer Bruins van de ChristenUnie, de heer Amhaouch van het CDA, de heer Laçin van de Socialistische Partij, de heer Van Dijk van de PvdA en de heer Paternotte van D66, die nog een naambordje krijgt, vermoed ik. Welkom ook aan de Minister.

Ik beseft terdege dat we een kwartier te laat begonnen zijn. Maar er speelden allerlei andere belangrijke dingen plenair. Ik heb iedereen in de zaal al welkom geheten. Dat geldt ook voor iedereen die op afstand meekijkt.

Ik stel voor om snel te beginnen met de eerste termijn van de Kamer. Er is vier minuten spreektijd en u mag twee interrupties doen, die uit twee delen kunnen bestaan. Dat laatste is wat anders dan drie interrupties, waarvan er één uit twee delen bestaat. Daar gaan we even op letten, omdat het de vorige keer niet goed ging. Tenminste, inhoudelijk ging het helemaal goed, maar toen liepen we echt uit de tijd. Dat moeten we dit keer echt voorkomen. Voordat ik de heer Van Raan het woord geef, zie ik dat de heer Laçin nog een opmerking wil maken. Gaat uw gang.

De heer Laçin (SP):

Ja, voorzitter. Kunnen we, juist om niet uit de tijd te lopen, hier afspreken dat we wel de drie uur volmaken, dus dat we, nu we een kwartier later zijn begonnen, doorgaan tot in ieder geval 14.45 uur? Anders gaan we sowieso uit de tijd lopen en gaan we het niet redden.

De voorzitter:

Ik stel voor van start te gaan en om de optie van de heer Laçin – we gaan een kwartier langer door, omdat we een kwartier later beginnen – mee te nemen en te kijken hoe het gaat. Ik geef het woord aan de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. En omwille van de tijd blijven we met z'n allen zitten, dus dat scheelt ook weer.

Voorzitter. Mijn bijdrage richt zich op het nieuwe normaal. Dat nieuwe normaal is dat de luchtvaart zich gaat houden aan de randvoorwaarden op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid. Dat nieuwe normaal is nu al drie keer bevestigd: door de OVV, de Rli en gisteren door Alders. En eigenlijk is het zelfs al vier keer bevestigd, als je tenminste goed naar Parijs luistert. Het is een fundamentele herijking, waarbij de economische ontwikkeling enkel legitiem is als ze binnen deze driehoek van klimaat, leefomgeving en veiligheid blijft. Graag een reactie.

Het biedt ook genoeg perspectief voor Schiphol en de KLM. Wil je een hub zijn, dan blijf je een hub binnen die grenzen. En wil je een lowcostcarrier zijn, dan ben je een lowcostcarrier binnen die grenzen. Schiphol is op slot

gezet, werd gisteren gezegd. Maar dat is met name door Schiphol en KLM zelf gedaan, en wel door hun lowcostcarrierbeleid.

Voorzitter. De fundamentele herijking is ook geïllustreerd door het klappen van het ORS-overleg, dat symbool staat voor het vastlopen van het oude denken, waarin onder het motto «u vraagt, wij draaien» alle systemen werden ingericht ten gunste van de sector.

Ik ga nu even in op die drie punten: klimaat, leefomgeving en veiligheid. De Minister heeft toegezegd dat ze de mogelijkheden gaat inventariseren om in het plan-MER met een CO₂-plafond voor de luchtvaart te komen. Komen daarin ook CO₂-reductiepaden die fair share naar rato passen bij de Parijsdoelstellingen? Als je de «fair share naar rato»-mobiliteitsopgave neemt, die bij een gewone sector – de luchtvaart is dat nu – hoort, dan is er een budget van ongeveer maximaal 5 megaton in 2030, inclusief de impact van radiatieve forcing. Kan de Minister bij benadering, orde van grootte, aangeven hoeveel vluchten daarbij passen? TNO, het PBL en CE Delft onderzochten reeds radiatieve forcing en onderschrijven dat de uitstoot op grote hoogte tussen de 1,7 en 5 keer zwaarder meetelt dan de tot nu toe vastgestelde budgetten. En het nog langer negeren van deze impact is wat ons betreft de facto voorsorteren op ecocide. Graag een reactie van de Minister.

Ik kom op de leefomgeving, het tweede punt. Over het verdedigen van de leefomgeving kwamen er gisteren verontrustende antwoorden op de vragen van collega Bruins binnen, waarbij de gang naar de bestuursrechter actief is afgesloten, zo bleek. Ik heb daarbij de volgende vragen. Vindt de Minister het niet onuitlegbaar dat de gang naar de bestuursrechter expliciet is uitgesloten voor Lelystad, Rotterdam en Eindhoven, ook al is dat wellicht destijds, onder andere omstandigheden, het gevolg geweest van een motie van de Kamer? Is het niet tijd voor verandering? Is de Minister bereid deze gang naar de bestuursrechter open te stellen? Nederland heeft binnen de richtlijnen ook die mogelijkheid. En kan de Minister aangeven wat er in de Algemene wet bestuursrecht zou moeten worden aangepast om dat mogelijk te maken?

Dan het laatste punt: veiligheid. De Partij voor de Dieren organiseerde een hoorzitting over botsingen met vogels. De zorgen over vliegveiligheid rond Lelystad Airport zijn alleen maar toegenomen. Groot punt van aandacht is de tegenstrijdigheid tussen de MER enerzijds en het faunabeheerplan anderzijds. De Minister spreekt naar aanleiding van de MER over het uit voorzorg kunnen verjagen van vogels. En terwijl de MER aangeeft dat aanvullende maatregelen niet nodig zijn, zegt het faunabeheerplan dat er geschoten kan worden. Erkent de Minister deze tegenstrijdigheid? De zorgen worden alleen maar groter, want in de beantwoording van de nieuwe vragen, naar aanleiding van dat rondetafelgesprek, omarmt de Minister de facto de feitelijke onjuistheden die nog steeds in het herziene MER-rapport staan, onder andere over de afstanden en het type vogeltek. De Minister heeft op het gebied van veiligheid naar onze mening willens en wetens onverantwoorde risico's genomen en zij weigert dat recht te zetten. Vandaar de volgende vragen. Gaat de Minister gehoor geven aan de oproep van onder andere de Vogelbescherming om een nieuw, diepgaand onderzoek te doen? Zo nee, erkent zij dan dat een groot-schalige moordpartij onder vogels niet kan worden uitgesloten? Tot slot. Wij hebben op dit punt nog een verzoek betreffende het betrekken van ervaringen van piloten die betrokken waren bij vogelaanvallen. Is de Minister bereid om over dit onderwerp in gesprek te gaan met piloten en oud-piloten voordat ze goedkeuring gaat verlenen aan de opening van Lelystad Airport? Graag een reactie.

Voorzitter, hoeveel tijd heb ik nog?

De voorzitter:

Helemaal niets.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan mag ik het woord geven aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het debat over de luchtvaart is gekanteld. Vanochtend noemde Tjibbe Joustra in zijn afscheidsinterview de preciaire veiligheidssituatie in de luchtvaart. Hij zei: er is op Schiphol nog heel veel werk te doen. Ook de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur was helder: het beleid moet op de schop; veiligheid, de gezondheid van omwonenden en het klimaat zijn de harde grenzen waarbinnen de luchtvaart zich moet ontwikkelen. En gisteren zei Hans Alders in deze Kamer: het huidige systeem van hinderbeperking, de fiftyfifty uit het regeerakkoord, gaat niet werken. Mensen hebben niet last van een jaargemiddelde, maar van elke paar minuten een vliegtuig over zich heen en van die ene vlucht om 03.00 uur 's nachts waar je wakker van schrikt. De Minister weet dat het beleid om moet en zet in op een Luchtvaartnota. Maar op de lange termijn dingen anders willen regelen en tegelijk op de korte termijn de besluiten over Schiphol en Lelystad gewoon doordrukken en die luchthavens door laten groeien, dat klopt wat ons betreft niet. Daarom: een pas op de plaats.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Paternotte een opmerking heeft. Ga uw gang.

De heer **Paternotte** (D66):

Mevrouw Kröger, u zegt het goed: mensen hebben niet last van een bepaald jaargemiddelde maar van bepaalde piekbelastingen en van misschien die ene vlucht om 03.00 uur 's nachts waar ze dan wakker van schrikken. Maar zelf hebt u zich op het standpunt gesteld dat Schiphol precies op 500.000 vliegbewegingen moet blijven, niet meer en niet minder. Is het dan niet een beetje vreemd dat u zo op dat ene getal vastzit, terwijl u eigenlijk ook zegt dat het helemaal niet hangt op dat jaargemiddelde en dat ene getal en dat het gaat om de beleving van mensen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij heeft de heer Paternotte de afgelopen luchtvaartdebatten die we over dit onderwerp hebben gevoerd, net niet helemaal goed scherp. Wij zeggen het volgende. Je hebt een nieuw normen- en handhavingskader nodig. Je moet die driehoek vastleggen. Op dit moment is het handhaven van het plafond hard. Wij willen normen die echt representatief zijn op het gebied van gezondheid, bijvoorbeeld de WHO-advieswaardes, op het gebied van CO₂ en op het gebied van veiligheid. En dan kijk je welk aantal vliegbewegingen daarbij hoort. Dat zijn er dan eerder minder dan meer.

De **voorzitter**:

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

De heer **Paternotte** (D66):

Dat klinkt bijna als een antwoord dat een Minister zou geven – overigens met alle respect voor de Minister; ik bedoel het meer in het algemeen – omdat u verwijst naar allerlei normen, rapporten en kaders en zegt: daarmee kan ik op dit moment geen antwoord geven op de vraag. De vraag was nou juist waarom u vasthoudt aan dat ene aantal van 500.000. Begrijp ik uit uw antwoord dat u zegt: «Ik houd daar helemaal niet per se aan vast. Ik vind dat je naar een aantal kaders moet kijken. Dat kan leiden

tot groei of dat kan leiden tot krimp. Ik denk dat het leidt tot krimp, maar ik weet het niet zeker.»

De voorzitter:

Zegt u via de voorzitter.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Kijk naar CO₂. De WHO heeft net gezegd dat de geluidsnormen die wij op dit moment hanteren, onvoldoende bescherming bieden voor de gezondheid van omwonenden. En kijk naar wat de OVV zegt over veiligheid. Ik denk dat je die drie moet omzetten in handhaafbare normen. Dat moet de basis zijn van een nieuw stelsel. Daar hoort een aantal vliegbewegingen bij. Het klopt, meneer Paternotte, dat het aantal vliegbewegingen daarvan een afgeleide is. Ik denk wel dat als je kijkt naar klimaat, gezondheid en veiligheid, je eerder op minder bewegingen uitkomt dan op meer.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Waar waren we in het betoog?

Ik ben blij dat de Minister gestart is met het nieuwe programma voor het meten en berekenen van vliegtuiggeluid. Dat was ook een uitdrukkelijke wens van GroenLinks. Ik ben heel benieuwd of zij, net als bij de luchtkwaliteit, ook een gezondheidsindicator ontwikkelt. Ik denk dat dat heel goed zou zijn.

Ik kom op de betrouwbaarheid van de geluidsprofielen die vliegtuigfabrikanten zelf leveren. De heer Alders refereerde daar gisteren ook al aan. Hoe betrouwbaar zijn die profielen? Kan de Minister de EASA om advies vragen? Hoe zit het nou met die meteoprofielen, die jarenlang de basis van het oude NRM vormden? Kan de Minister bevestigen dat er is gerekend met 25°C? Wat zijn hier de implicaties van?

De meest hinderlijke overlast met de grootst mogelijke gezondheidsschade leveren de nachtvluchten op. De Rli is heel duidelijk: beperk die nachtvluchten; kijk of je ermee kunt stoppen. Is de Minister hiertoe bereid? Ik ben blij dat de Minister de knip in het LVB maakt met een LVB op 500, het vastleggen van de huidige afspraken en het losmaken van de discussie over de toekomst van Schiphol. Daar horen ook de afgesproken 29.000 nachtvluchten bij die eerder zijn vastgelegd met de omgeving, net als het vastleggen van de vierdebaanregel, zodat deze snel gehandhaafd kan worden. Kan de Minister aangegeven vanaf wanneer handhaving kan plaatsvinden?

Ik kom op Lelystad Airport. Diverse experts waarschuwen voor vogelaanvaringen in Lelystad. Waarom zijn de vogeltrekbewegingen over het IJsselmeer, Flevoland en Friesland niet onderzocht? De Minister zegt altijd dat veiligheid op 1 staat. Als ze dat zo serieus meent, is ze dan bereid een second opinion te laten uitvoeren?

Tot slot. Het is duidelijk dat de druk om Lelystad Airport er zo snel mogelijk doorheen te jassen heel erg hoog is voor deze Minister. Daarom besloot zij om de voorwaarde dat Schiphol- en Lelystadverkeer elkaar niet in de weg mogen zitten, te laten vallen. De vrees van de piloten is: snelwegen in de lucht die elkaar kruisen. Wat zijn de implicaties van dit besluit op de veiligheid? De OVV benoemde de complexiteit als een van de grote risico's van de luchtvaart. Dit herindelingsbesluit voegt een complexiteit toe. Is de Minister bereid om als onderdeel van de bredere veiligheidsaanpak voor Schiphol de OVV om advies te vragen over wat deze additionele complexiteit betekent en wil ze ook met de piloten hierover in gesprek gaan? De vraag is natuurlijk – volgens mij is die vraag voor mensen in Gelderland en Overijssel al beantwoord – of dit nou een

oplossing is. De vliegtuigen gaan mogelijk soms hoger vliegen, maar als je kijkt naar wat er op Rotterdam The Hague Airport gebeurt met de interferentie met Schipholverkeer, zie je dat in de praktijk vliegtuigen laag over woonwijken heen komen. Mijn oproep aan de Minister: doe het niet, eerst herindeling van het luchtruim, eerst het borgen van veiligheid, gezondheid en klimaat en dan verder zien.
Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik heet ondertussen welkom: de heer Graus van de PVV, de heer Stoffer van de SGP en de heer Dijkstra van de VVD. Ik geef het woord aan de heer Bruins.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik wil beginnen met een pluim voor de civiele en militaire luchtverkeersleiders. Het proces van luchtruimherziening ligt op schema en vanaf 2021 kan er al gebruik worden gemaakt van hogere routes in Oost-Nederland. Vorige week sprak ik nog met mensen van de NVNL. Ik heb geconstateerd dat de sfeer van «wil niet» of «kan niet» van een paar jaar geleden echt is verdwenen. Onze Koninklijke Luchtmacht zet een historische stap door in te stemmen met flexible use of air space.

Complimenten dus voor deze Minister en voor de Staatssecretaris van Defensie op dit punt. Kan de Minister toelichten wat er vanaf 2021 concreet verbetert voor de omwonenden in vergelijking met de situatie waarmee we tot vorige week nog rekening hielden?

Voorzitter. Hoog vliegen is mooi, maar nog beter is het natuurlijk om helemaal niet te vliegen boven of rond de Veluwe of andere mooie gebieden in het oosten van ons land. Het is daarom goed dat de Minister ook formeel de zogeheten non-interferentie-eis loslaat, in lijn met het verzoek dat ik eerder deed. Er zal dan vaker en efficiënter gebruikgemaakt kunnen worden van het luchtruim boven het IJsselmeer. Ik heb daarbij nog een extra suggestie. Voor bestemmingen richting het zuiden via sector 3, zoals Spanje en Portugal, kunnen vliegtuigen vanaf Lelystad prima linksom geleid worden via sector 4 – dat heet ook wel de Londenroute – via het IJsselmeer. Ik realiseer me, en dat is eerder ter sprake gekomen, dat de Londenroute al heel erg vol zit. Dat is precies het probleem: we vliegen te vaak en we zouden vaker met de trein moeten met z'n allen. Spanje en Portugal bereiken via de bocht linksom over de Noordzee in plaats van rechtsom langs de Veluwe kost geen extra tijd, geen extra brandstof en zou de bewoners in Gelderland en Overijssel extra ontlasten. Wil de Minister de techneuten naar die optie laten kijken? Juist dan kan het loslaten van de non-interferentie-eis grote winst betekenen voor omwonenden.

De voorzitter:

Dat leidt tot een interruptie van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Het is bewonderenswaardig dat de ChristenUnie aan het meebreien is om Lelystad toch vooral maar open te krijgen, maar ik vroeg me wel af of de ChristenUnie niet benieuwd is ten koste waarvan de eis die eerst een harde eis was, namelijk die non-interferentie-eis, aan de kant is gezet. Waarom had dat niet eerder gekund? Is de ChristenUnie daar niet benieuwd naar?

De heer Bruins (ChristenUnie):

In november jongstleden realiseerde ik me tijdens een technische briefing met de luchtverkeersleiders voor het eerst dat de non-interferentie-eis een politieke keuze is geweest uit 2008. Tijdens die briefing heb ik meteen gevraagd wat er mogelijk is als je die politieke keuze loslaat. Daar hebben

we toen uitgebreid over gepraat. Een van de mogelijkheden is dat je inderdaad alles wat er boven het IJsselmeer gebeurt efficiënter gebruikt qua luchtruim. Het lijkt erop dat daar nu een stap gezet is. Mijn vraag of de Minister concreet kan toelichten wat er kan verbeteren dient juist om erachter te komen wat dit nu betekent.

De voorzitter:

Een korte vervolgvraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Als het een politieke keus geweest is, zou het op z'n minst netjes geweest zijn om die politieke keus weer te bespreken als je hem laat vallen. Maar achter die politieke keus zat ook een veiligheidsaspect. Moet dat veiligheidsaspect niet worden bekeken? Is de heer Bruins dat met mij eens?

De heer Bruins (ChristenUnie):

Deze Minister zegt altijd: veiligheid op 1, 2 en 3. Zo hoort het ook in de luchtvaart. Ik ga ervan uit dat dit alleen gebeurt in de context van absolute veiligheid als prioriteit nummer 1 en dat dit dus de randvoorwaarde zal zijn waaronder dit gebeurt. Dat kan de Minister zelf verder toelichten, neem ik aan.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger wil ook interrumperen, zag ik.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Veiligheid op 1, 2 en 3 en het zou een politieke keuze zijn: Schipholverkeer krijgt voorrang omdat dat economisch van groter belang is of iets dergelijks. Ik denk dat de vraag eigenlijk is: hoe kijkt een OVV naar deze additionele complexiteit in het luchtruim? Ik hoop echt dat de heer Bruins mijn oproep steunt om de Minister te vragen om de OVV om advies te vragen op dit punt.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik weet dat de OVV goed kijkt naar Schiphol en alles wat er de komende anderhalf of twee jaar nog moet gebeuren. Dit is een hele reële vraag. Je kunt deze eis alleen maar loslaten als het geen gevolgen heeft voor de veiligheid. Veiligheid moet altijd vooropstaan. Het is dus heel logisch te vragen hoe de OVV hierin staat.

De voorzitter:

Een korte vervolgvraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben heel blij dat de heer Bruins dat verzoek ondersteunt. Ik denk wel dat dan de logische consequentie is dat je eerst de veiligheid geborgd wil hebben en daarover een advies wil, voordat we nu besluiten nemen over hoe de routes gaan lopen.

De voorzitter:

En u wil weten of de heer Bruins dat ook denkt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Of hij het met mij eens is.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Het lijkt me een hele goede vraag aan de Minister. Hoe ziet zij dat proces voor zich? Inderdaad, veiligheid hoort altijd voorop te staan en het proces hoort ook te laten zien dat dat zo is.

De **voorzitter**:

Oké. De heer Van Raan? Zijn vraag is beantwoord. De heer Bruins vervolgt zijn betoog.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Mijn tweede technische vraag. Met het loslaten van de non-interferentie-eis kunnen nagenoeg alle vliegtuigen ongehinderd doorstijgen, schrijft de Minister. Maar geldt dit niet alleen voor de beginperiode, zolang het aantal vliegbewegingen vanaf Lelystad beperkt is tot een handvol per dag? Kan dit ongehinderd doorstijgen ook worden volgehouden wanneer het aantal vliegbewegingen groeit naar het geprojecteerde aantal van 45.000?

De derde en laatste technische vraag. Nu de non-interferentie-eis wordt losgelaten en het militaire luchtruim flexibel kan worden gebruikt, is de B-plusroute niet per se de beste oplossing, want die was de beste oplossing binnen de gegeven randvoorwaarden. Kan de Minister, met het risico op herhaling, de uitspraak van de LVNL nogmaals bevestigen dat alles openligt wanneer de luchtruimherziening is doorgevoerd en dat er dan opnieuw gekeken gaat worden naar wat binnen het herziene luchtruim de optimale routeset voor Lelystad is?

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft een interruptie.

De heer **Laçin** (SP):

Nu we het toch hebben over voorwaarden die worden losgelaten door de Minister, heb ik er ook nog wel een. In de Verkeersverdelingsregel laat de Minister het punt los dat er geen autonome groei kan plaatsvinden op Lelystad. Nu weten we dat de ChristenUnie mijn motie van december heeft gesteund om geen autonome groei op Lelystad Airport toe te staan. Staat de ChristenUnie nog steeds achter de beslissing om geen autonome groei toe te laten op Lelystad Airport?

De **voorzitter**:

Ik heb even een aarzeling. Gisteren was ik aanwezig bij de procedurevergadering en daaruit bleek dat de VVR apart behandeld zou worden. Ik kijk even naar de heer Bruins en de rest van de commissie. U heeft er geen problemen mee, zie ik. Dan kan u antwoord geven.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik zal op z'n minst de eerste helft van de interruptie beantwoorden; dat is wel fair tegenover de heer Laçin. De ChristenUnie heeft altijd drie voorwaarden gesteld – nu al bijna twee jaar. De berekeningen moeten kloppen, we moeten van die laagvliegroutes af – daar willen we zekerheid over hebben – en Lelystad is overloopluchthaven voor Schiphol, dus geen ongebreidelde groei van vakantieverkeer. Ik heb het vaker gezegd: voor mij is nog steeds onduidelijk hoe de Minister de eis van Brussel, dus een vrije toegang op Lelystad en Schiphol, en de eis van de Kamer, namelijk het verplaatsen van bestaande vluchten van Schiphol naar Lelystad – zie de motie-Laçin, die is aangenomen door de Kamer – bij elkaar gaat krijgen. Dat zie ik nog niet. Er is echt een goed verhaal nodig om mij te overtuigen.

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft een korte vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, heel kort, voorzitter. Staat de ChristenUnie nog steeds achter de voorwaarde dat er geen autonome groei mag plaatsvinden op Lelystad Airport? Dat is volgens mij een hele korte vraag.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
We hebben de motie gesteund.

De **voorzitter**:
De heer Van Raan heeft een interruptie.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ja, dat is ook meteen de laatste.

De **voorzitter**:
Zo tel ik ook.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Heel goed, voorzitter.
De ChristenUnie zegt dat er drie randvoorwaarden zijn. Een ervan is dat de berekeningen moeten kloppen. Ik begrijp dat er aan twee van de drie voldaan is. Alleen de autonome groei, de VVR, wacht nog op goedkeuring. Mocht het zo dat er fouten worden aangetroffen in de berekeningen, vervalt het kruisje dan dat erachter is gezet door de ChristenUnie? Of blijft dat gewoon staan?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Het is niet zo dat ik een lijstje afvink en zeg: er is aan voorwaarde 1, 2 en 3 al dan niet voldaan. Ik wacht totdat alle informatie compleet is. Op dit moment is er een heleboel gaande. Het duurt zeker nog weken en misschien wel maanden voordat alle informatie er is. Dan gaan we kijken of aan alle voorwaarden is voldaan. Dat is het moment dat de ChristenUnie klaar is om zich te buigen over de besluitvorming.

De **voorzitter**:
Een korte reactie of een vraag.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat lijkt me een fair uitgangspunt. Sluit de ChristenUnie op dit moment uit dat er nog fouten zitten in berekeningen, in plannen of anderszins?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Dat vraagt u aan iemand die 22 jaar in de wetenschap heeft gezeten. Een wetenschapper zal altijd zeggen: ik kan niks uitsluiten. Ik weet niet of een politicus dat ook kan zeggen, maar als wetenschapper zeg ik dat zeker. Ik kan helemaal niks uitsluiten.

De **voorzitter**:
Ik zou u willen vragen uw betoog te vervolgen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Misschien kan de Minister wel toelichten hoe zij de tijdlijn van de VVR voor zich ziet, nu het van deze agenda af is gehaald.
Voorzitter. Vorige week donderdag stuurde de Minister het projectplan Meten en berekenen van vliegtuiggeluid naar de Kamer. Daarin staat dat er een expertgroep gaat adviseren over de inhoud van het project. Aan deze expertgroep wordt ook deelgenomen door geluidexperts die zijn aangewezen door omwonenden. Welke omwonenden worden hier bedoeld? Hoe kan men zich hiervoor beschikbaar stellen? Hoe kunnen omwonenden een afvaardiging voordragen? Op welke termijn denkt de Minister die expertgroep te vormen?
Voorzitter. Gisteren hadden we een hoorzitting met de heer Alders. Hij zei daar dat we al jaren weten dat er een groot verschil zit tussen de berekeningen en de metingen van geluid en dat dat verschil altijd één kant opgaat, namelijk de verkeerde. De heer Alders was niet verbaasd dat alle

veertien meetpunten bij de belevingsvlucht systematisch een hogere meting van geluid gaven dan de berekening. Inmiddels – ik ben er zelf ook ingedoken – zijn de oorzaken van het systematische verschil, kennende het gebruikte model, ook technisch eigenlijk best redelijk te onderbouwen. Kan de Minister in dat licht bevestigen en herhalen dat de berekeningen van de concept-MER Schiphol en de MER Lelystad inderdaad conservatief uitgevoerd zijn en met de meest actuele inzichten uitgevoerd zijn?

De voorzitter:

Mag ik u vragen tot een afronding te komen?

De heer Bruins (ChristenUnie):

Tot slot. De antwoorden op de vragen over de vijf studies luchtvaart en met name de vragen over het rapport AEOLUS zijn van belang voor dit onderwerp en dus ook voor het herwinnen van vertrouwen in het proces rondom Schiphol en Lelystad. Kan de Minister ons toezeggen dat de antwoorden op deze vragen uiterlijk in het meireces beschikbaar komen? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Amhaouch van het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Deze maand hebben we drie AO's over luchtvaart gehad. We hebben het gehad over de vliegveiligheid, wat heel belangrijk is, en over de duurzame luchtvaart, zelfs in twee debatten. We hebben ook het rapport van de Rli gekregen en we hebben de heer Alders gister langs gehad. En dat allemaal over luchtvaart in dit huis, hoe belangrijk dat onderwerp ook is. Vandaag nog een debat over luchtvaart algemeen. We gaan na het meireces op verzoek van GroenLinks nog in een extra AO Luchtvaart over de VVR Schiphol-Lelystad spreken.

Voorzitter. Ik begin bij de herindeling van het luchtruim. Het CDA is blij met de startbeslissing luchtruimherziening. Het CDA vindt dit belangrijk. Het Nederlands luchtruim kan zo klaar worden gemaakt voor de toekomst: veiliger, leefbaarder en duurzamer. De Kamer heeft met ruime meerderheid de CDA/VVD-motie aangenomen die zegt dat openstelling van Lelystad Airport niet kan plaatsvinden zonder de nadrukkelijke voorwaarde dat het luchtruim in 2023 is heringedeeld en vanaf dat moment de laagvliegroutes zijn verdwenen. Ook is het CDA er voorstander van om te bezien welke belemmeringen voor de aansluitroutes op Lelystad voor 2023 weggenomen zouden kunnen worden. Eindelijk is er nu zicht op een herindeling om zo af te komen van de laagvliegroutes, waar de vorige kabinetten het herindelen van het luchtruim hebben laten liggen. Het CDA zet in op een goede voortgang, zodat het vertrouwen van de omwonenden weer kan toenemen. De Minister geeft aan dat de verbeteringen van de aansluitroutes Lelystad Airport uiterlijk in de winter 2021–2022 zijn doorgevoerd. Welke afspraken zijn er gemaakt met de betrokken partijen om deze oplossing ook binnen de geschetste doorlooptijd uitgevoerd te krijgen? Kan de Minister schetsen welke effecten de omwonenden gaan merken van het sneller doorstijgen? Wat betekent het voor de luchtmachtoefeningen? Zorgen deze straks mogelijk voor extra overlast door de aangekondigde verbeteringen voor de burgerluchtvaart?

De voorzitter:

Ik zie dat er een interruptie is van mevrouw Kröger op het vorige punt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De heer Amhaouch is blij en hoopt dat hiermee het vertrouwen hersteld wordt. Ik citeer: «De doorbraak betreffende Lelystad Airport zien wij

vooral nog als een wassen neus. Wat nu in de berichtgeving verzwegen wordt is dat vliegtuigen het eerste jaar wel laag zullen vliegen en daarna zo mogelijk hoger. Maar hoelang daarna en hoeveel hoger?» Herkent de heer Amhaouch deze woorden? Begrijpt hij ze?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nee, ik kan ze even niet plaatsen; excuseer.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit zijn de woorden van een CDA-afdeling, namelijk die in Voorst. De mensen daar zijn helemaal niet blij met deze actie. De mensen zijn zeer bezorgd dat dit absoluut geen oplossing biedt voor de problemen die Lelystad Airport gaat veroorzaken. Hoe wordt het vertrouwen nou daadwerkelijk hersteld?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het CDA heeft één opdracht gekregen. De meeste partijen die we spreken in het oosten van het land zijn niet tegen Lelystad, maar willen zo snel mogelijk af van de laagvliegroutes. Dat is één. Twee. Vanaf het begin van deze kabinetsperiode hebben wij gezegd dat dit kabinet eindelijk werk gaat maken van de herindeling van het luchtruim. Dat is bij verschillende kabinetten om welke reden dan ook blijven liggen. Heel Nederland, of het nou Lelystad, Schiphol, Eindhoven, Maastricht of Rotterdam is, iedereen wacht op die herindeling. We hebben er elke keer op gestuurd, we hebben een paar keer gevraagd aan de Minister of de Luchtmacht goed kan samenwerken met de burgerluchtvaart, met NVNL, of de interferentie-maatregelen niet anders bekeken konden worden en nu wordt daar werk van gemaakt, juist om de hinder te beperken en van de laagvliegroutes af te komen. Dat is volgens mij een goede stap naar de oplossing, om zo de zorgen van de mensen weg te nemen. Dat mensen altijd kritisch zullen zijn, klopt. Maar we proberen hier in Den Haag afgewogen, gebalanceerde keuzes te maken voor het oosten, het noorden en het midden van het land.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, voorzitter. Ik had ergens een streepje gezet.

Kan de Minister verder bevestigen dat voldoende kennis en capaciteit beschikbaar zijn voor de herverdeling, zodat hierdoor geen vertragingen gaan ontstaan? Kan de Minister kort ingaan op de doelstelling van de plan-MER ter ondersteuning van de te nemen voorkeursbeslissing in 2020?

De **voorzitter**:

Ik wil de heer Laçin het woord geven voor een interruptie.

De heer **Laçin** (SP):

Ook ik heb een vraag aan de heer Amhaouch. Blijkbaar is de heer Amhaouch zo blij met het sneller uitfaseren van de laagvliegroutes dat hij afspraken die hij eerder heeft gemaakt en uitspraken die hij heeft gedaan los wil laten. In december 2018 zei Sybrand Buma, de partijleider, dat Lelystad Airport alleen als overloop van Schiphol geldt, punt. Daar was geen discussie over mogelijk. De heer Amhaouch heeft mijn motie over geen autonome groei ook gesteund. Nu lees ik vandaag in de Volkskrant dat de heer Amhaouch zo blij is dat hij ook kan leven met een deel autonome groei op Lelystad Airport. Klopt dat? Waarom laat de heer Amhaouch eerder gemaakte afspraken en ook uitspraken van zijn partijleider nu los?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik vind het wel grappig. Gisteren was het de oppositie die zei: we gaan de VVR bespreken na het reces. Nu bespreken we alsnog... Dit gaat over selectiviteit. We hebben in december die motie over geen autonome groei gesteund. Het CDA heeft altijd gezegd: Lelystad moet een overloopvliegveld van Schiphol worden. Schiphol is een belangrijke hub. Dat is gisteren ook nog eens bevestigd door de heer Alders. We zullen het kritisch bekijken. In mei komt alles op tafel. De Minister is aan zet. Ik ben benieuwd waar ze meer terugkomt uit Brussel. Ik ben benieuwd wat er nog komt vanuit Schiphol zelf aan maatregelen. Ik ben benieuwd waar de markt nog mee komt. Dat willen wij zien. Voor ons staat de motie van de heer Laçin – een mooie motie – nog steeds. Wij staan daar volledig achter.

De **voorzitter**:

Een korte vervolgvraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

De VVR gaan we zeker nog bespreken, het gaat mij om de uitspraken die de heer Amhaouch vandaag doet. Hij zegt gewoon: wellicht kunnen wij leven met 80% of 85% overloop en een klein beetje autonome groei. Het zijn zijn uitspraken die in de krant staan. Daar vraag ik hem naar. Wat klopt nou: 100% overloop, of kan de heer Amhaouch leven met deels autonome groei op Lelystad Airport?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Daar heb ik twee antwoorden op. We hebben de motie-Laçin gesteund. Daar staan we achter. Verder bespreken we alles in mei.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, u zegt dat u geen antwoord op uw vraag krijgt maar...

De heer **Amhaouch** (CDA):

Hij vroeg of ik de motie ondersteunde. Wij ondersteunen de motie-Laçin. Dat is het punt.

De **voorzitter**:

Dat lijkt mij een antwoord. U vervolgt uw betoog.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, de Luchtvaartnota. Uit de verkenningsfase Luchtvaartnota 2020–2050 blijkt dat de toekomst van de luchtvaart een complex vraagstuk is van schaarste en uiteenlopende publieke belangen, zoals veiligheid, economie, gemak, wonen, werkgelegenheid, klimaat en natuurlijk gezondheid en het beperken van overlast. De luchtvaartdiscussie lijkt ondanks de toenemende complexiteit steeds meer een zwart-witdiscussie te worden tussen voor- en tegenstanders. Het CDA is zich ervan bewust dat we op een soort kantelpunt in de maatschappelijke discussie zitten. Het CDA vindt het daarom belangrijk dat we kritisch gaan kijken naar bijvoorbeeld de vluchten in de avond en de nacht. Het lijkt het CDA echter wel verstandig om de oplossing in het midden te blijven zoeken door de verschillende aspecten in de luchtvaartdiscussie in zijn geheel te wegen en te zoeken naar een verstandige evenwicht in lusten en lasten die de luchtvaart met zich meebrengt. Nederland is een land van polderen en compromissen, en is daar altijd ver mee gekomen. Is de Minister het met het CDA eens dat in de Luchtvaartnota naar een goede balans moet worden gezocht, ook als we het hebben over de avond- en nachtvluchten. De Kamer heeft verder een motie aangenomen waarin wordt verzocht in de Luchtvaartnota expliciet aandacht te besteden aan de overkoepelende slimme en integrale regie tussen de luchthavens van nationaal belang en vooruitlopend daarop met deze vliegvelden – dan heb ik het over

Eindhoven, Maastricht, Rotterdam en Groningen – het gesprek aan te gaan. Wat is er tot nu toe uit die gesprekken gekomen? Hoe kunnen vliegvelden worden gefaciliteerd bij het creëren van deze regie? Hoe laten we elk vliegveld maximaal tot zijn recht komen in relatie tot kerntaak en omgeving?

Voorzitter. Ik kom op Schiphol, Lelystad en Eindhoven Airport. Het CDA vindt het goed dat de Minister overtredingen van Schiphol niet meer wil gedogen door nieuwe normen wettelijk vast te leggen en anticiperend handhaven te beëindigen.

De voorzitter:

Mag ik u vragen om tot een afronding te komen?

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, voorzitter, ik ga afronden. Tegelijkertijd ligt er een opgave in het regeerakkoord om invulling te geven aan de 50/50-regel op het gebied van bouwplannen. We horen graag van de Minister hoe ze daarmee verdergaat.

Dan als laatste, voorzitter...

De voorzitter:

Nou, ik denk dat we dat voor de volgende keer bewaren.

De heer Amhaouch (CDA):

Dan bewaar ik dat voor de tweede termijn.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. We hebben een overvolle agenda vandaag, dus ik begin snel met de Luchtvaartnota. Dit jaar zal de basis gelegd worden voor de ontwikkelingen en de toekomst van de luchtvaart in ons land. De tijd dat groei van de luchtvaart vanzelfsprekend was, zijn we gelukkig voorbij. Vandaag is er het advies van Van Geel, waaruit blijkt dat Eindhoven niet verder kan groeien. Ten aanzien van Zestienhoven wordt over krimp gesproken. Het verzet tegen groei van Schiphol en Maastricht Airport en uitbreiding van Lelystad spreekt boekdelen. Is de Minister het met de SP eens dat economie niet meer torenhoog boven mens, milieu en klimaat staat en dat groei niet meer vanzelfsprekend is? Neemt de Minister dit mee in de Luchtvaartnota en verdient deze belangrijke Luchtvaartnota geen algehele MKBA in plaats van afzonderlijke beoordelingen van de uitkomsten per indicator?

Met het OVV-rapport en het Rli-rapport van vorige week in de hand wil ik het over Lelystad Airport hebben. Vorige week verraste de Minister vriend en vooral vijand door te stellen dat er al voor de herindeling van het luchtruim hoger gevlogen kan worden. Ik heb thuis één ding meegekregen: als iets klinkt als te mooi om waar te zijn, dan is dat meestal ook zo. De Minister laat plotseling heilige principes los. Interferentie met Schipholverkeer is geen probleem meer en het militair luchtruim kan ook gebruikt worden. Hoezo kan dit allemaal opeens, terwijl het eerder niet kon? En wat zijn deze woorden waard, vraag ik de Minister. Na deze berichten sprak ik met de omwonenden van Rotterdam Zestienhoven, en die weten alles van loze beloften. Zestienhoven zou een vliegveld worden voor kleinzakelijk verkeer met duidelijke geluidscontouren en vaste aanvliegeroutes. We weten waartoe dat heeft geleid: bijna alleen maar commercieel verkeer en ruim 60% van de vluchten wijkt af van de aanvliegeroute, want Schipholverkeer gaat voor. Om over het jarenlange anticiperend handhaven op Schiphol maar te zwijgen. Oude wijn in nieuwe zakken. Geen enkele garantie en een ultieme poging om goodwill

te kweken. Meer is er wat ons betreft niet van te maken. Is de Minister dat met ons eens?

En hoe zit het met mijn aangenomen motie waarin de Kamer de Minister heeft opgedragen geen autonome groei toe te staan op Lelystad? De afspraak en mijn motie zijn glashelder, maar ook dit principe laat de Minister los. Alles om Lelystad Airport er doorheen te drukken.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het is een heel betoog van de heer Laçin. Ik wachtte even op een lichtpuntje. We weten namelijk dat de SP af en toe ook een lichtpuntje ziet. Is de SP niet heel blij dat de Minister zo inzet op het verdwijnen van die laagvliegroutes, los van wat u van Lelystad vindt, of u het goedvindt of niet? Tegen het inzetten op de herindeling van het luchtruim hebben we volgens mij allemaal ja gezegd. De Minister neemt daar stappen in, met een projectgroep, met mensen die allemaal het land in zijn gegaan. Hoe beoordeelt de SP deze inzet om van de laagroutes af te komen?

De heer **Laçin** (SP):

Afkomen van de laagvliegroutes, daar hebben we inderdaad Kamerbreed voor gepleit. Aan de herindeling van het luchtruim wordt gewerkt. Ik lees daarover in de voortgangsrapportages dat er vorderingen zijn. Dat vind ik heel goed. Alleen, de Minister doet al een uitspraak dat het eerder kan, namelijk in de winter 2021–2022 en dat verbaast ons omdat het nergens op gestoeld is. Het is geen enkele garantie, het is een ambitie of een intentie. De SP weet, net zoals heel veel inwoners van Gelderland en Overijssel, dat dit een ultieme poging is om toch weer goodwill te kweken en Lelystad Airport erdoorheen te krijgen. Ik hoop dat het CDA dat ook wil inzien en niet vasthoudt aan uitspraken die niet beargumenteerd zijn.

De **voorzitter**:

Ik kijk naar de heer Amhaouch, die nog een korte vervolgvraag heeft.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De eerste woorden waren positief, maar toen draaide het weer; dat is echt moeilijk. U zegt dat we met zijn allen voor de herindeling van het luchtruim zijn en dat we met zijn allen van de laagvliegroutes af willen, maar dan komt er weer dat het allemaal niet klopt. Als wij de Minister op pad sturen en de NVNL, de Luchtmacht en alle andere partijen daar serieus naar kijken, als het luchtruim van Defensie wordt opengesteld voor de burgerluchtvaart, dan kunt u toch niet blijven – ik moet netjes blijven – herhalen dat er niks gebakken wordt maar dat het alleen maar een ultieme poging is om de zaak te misleiden? Dat zegt u als Kamerlid in de oppositie. U mag oppositie voeren, maar ik vind dit wel heel ver gaan. Waar baseert u op dat dit allemaal misleiding is, in plaats van alleen maar roeptoeteren?

De **voorzitter**:

Waar baseert u dat op?

De heer **Laçin** (SP):

Dat is lekker fel van de heer Amhaouch. Dat is altijd fijn. Waar ik het op baseer? Hoe kan het – die vragen stel ik ook aan de Minister – dat na jarenlang vasthouden aan bepaalde afspraken, deze afspraken ineens worden losgelaten? Dat is de vraag die ik heb gesteld. U kunt ook het positieve ervan inzien. Ik stel vragen aan de Minister en ik ben benieuwd naar de antwoorden. Jarenlang hebben we vastgehouden aan de non-interferentie met Schipholverkeer. Nu laten we dat plotseling los. Ik geef een heel concreet voorbeeld van waar het fout is gegaan, namelijk in mijn eigen woonplaats Rotterdam. Dat zou ook allemaal niet gebeuren. Maar wat zie je daar nu? Dat alles afwijkt en lager gaat vliegen omdat

Schipholverkeer voorrang heeft. Ik kan u nu al de garantie geven – dat durf ik te doen – dat dit op Lelystad Airport ook gaat gebeuren, meneer Amhaouch. Ik hoop dat u dit meeneemt in het jubelen na de uitspraken van de Minister.

De voorzitter:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Ik ga over naar het positieve. Ik wil de inmiddels ex-piloten van Ryanair en de pilotenvakbond feliciteren met de rechterlijke uitspraak van afgelopen dinsdag. De onterecht ontslagen piloten krijgen een schadevergoeding, want voor de zoveelste keer is gebleken dat Ryanair in strijd met wetten en regels handelt. Dit bedrijf is door- en doorrot en moet keihard aangepakt worden. De Minister heeft het over een Europese aanpak. Die ondersteunen wij, maar wat kunnen wij nationaal doen als Ryanair besluit om weer eens een basis te openen in Eindhoven? We laten deze boeven, die lak hebben aan arbeidersrechten, toch niet hun gang gaan? Welke mogelijkheden ziet de Minister? Het gaat er bij mij niet in dat EU-regelgeving een nationale aanpak belemmert. Anders gaan we maar lekker tegen Brussel in. Is de Minister dat met mij eens?

Dan kom ik op mijn laatste punt: Schiphol. Het is ook goed nieuws voor de vrachtluchten, meneer Amhaouch, waar ik vaak aandacht voor heb gevraagd. Er komt een local rule waardoor er honderden extra vluchten beschikbaar zijn voor de vrachtsector. Daarmee houden zij beter aanspraak op historische rechten. Ik wil van de Minister weten of hiermee de vrije val waarin de vrachtsector op Schiphol terecht was gekomen, geremd kan worden. Kunnen we er met selectiviteitsbeleid voor zorgen dat we overbodige vluchten schrappen en vluchten die voor werkgelegenheid zorgen kunnen behouden?

Tot slot een ander punt in combinatie met de nacht- en vrachtluchten. Ook wij willen van de nachtluchten af, maar we zien ook...

De voorzitter:

Kort. Ter afronding.

De heer Laçin (SP):

Ik ben aan het afronden, voorzitter. Die nachtluchten zorgen voor ontzettend veel hinder bij omwonenden. Daar moeten wij vanaf. Daar zit ook de component in van werkgelegenheid. Als de Minister zo'n analyse gaat maken, neemt zij de werkgelegenheid daar ook in mee? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er was nog een interruptie van de heer Paternotte. Ga uw gang.

De heer Paternotte (D66):

Ik probeer het te begrijpen, want de heer Laçin zegt: «Geen vlucht erbij op Schiphol. Goed dat Eindhoven niet meer groeit. Rotterdam moet krimpen. Lelystad Airport mag niet open.» Een klein stukje verderop zegt hij: «Er is goed nieuws, want door de local rule is er ruimte voor honderden extra vrachtluchten op Schiphol.» Kunt u uitleggen wat daar precies logisch aan is?

De heer Laçin (SP):

Dat ga ik u haarfijn uitleggen, meneer Paternotte. Waar het de SP om gaat is dat we binnen de kaders van 500.000 vliegbewegingen op Schiphol gaan kijken naar de vluchten. Daarom vraag ik selectiviteitsbeleid van deze Minister. Er zijn overbodige vluchten. Er zijn 60 vluchten naar

Londen. U heeft het zelf over de vluchten naar Brussel; dat heeft u goed gekopieerd van GroenLinks. Daar moeten wij vanaf. Wij moeten af van overbodige vluchten die we per trein kunnen doen en die ons weinig opleveren. Aan de andere kant staan vrachtluchten. 3% van de vluchten zorgen voor 20% van de werkgelegenheid. De SP staat voor de arbeider en voor goed werk op Schiphol. Dat willen wij behouden.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Laçin (SP):

U staat voor groei van Schiphol, maar van die overbodige vluchten moeten wij af. En we moeten kijken naar werkgelegenheid én mens én milieu samen.

De voorzitter:

Dank u wel. Daar moeten we vanaf volgens de SP. U heeft een vervolgvraag.

De heer Paternotte (D66):

Ik heb al eerder gezegd dat het mij opvalt dat de SP heel luchtvaartkritisch is. Daar bent u ook hartstikke duidelijk over, maar u zegt ook dat een vliegtaks niet moet gelden voor de vrachtsector. Als wij het hebben over differentiatie van luchtvaartgelden, zegt u dat de luchthavengelden van de vrachtsector niet omhoog mogen. Dat heb ik u horen zeggen, want dat noemt u dan een luchthavenbelasting voor de vrachtsector. Aan de ene kant bent u kritisch op de luchtvaart, maar u zit wat betreft vracht toch gewoon in de zak van het grootkapitaal, om de vrachtsector maar even zo te omschrijven. Om het even heel precies te krijgen, zegt u nou eigenlijk dat u minder passagiersvluchten wilt en meer vrachtluchten? Is dat uw inzet?

De heer Laçin (SP):

Om één ding recht te zetten: ik heb gezegd dat Schiphol nu al met luchthavengelden kan differentiëren en meer vervuilende vluchten nu al meer kan belasten. Prima. Dat gebeurt al. Gelukkig bevestigt de heer Paternotte dat.

De voorzitter:

En het antwoord?

De heer Laçin (SP):

Het antwoord is: nee. Ik zeg niet per se: minder passagiers, meer vracht. Ik zeg dat we af moeten van de overbodige vluchten die we op een andere wijze kunnen invullen. De ruimte die vrijkomt, moeten we invullen met vluchten die ons werkgelegenheid, goede arbeid opleveren. Dat zijn onder andere vrachtluchten. Ik zeg daarbij niet dat vrachtluchten altijd meer mogen vervuilen. Nee, die moeten ook gaan verduurzamen. Daar staan we ook voor, want dat levert ons meer op. Daar moeten we op inzetten. Nogmaals, de heer Paternotte zegt dat ik op de schoot van het grootkapitaal zit, maar hij zit op de schoot van de Zuidas...

De voorzitter:

Hij zei...

De heer Laçin (SP):

... en is altijd scherp op de bedrijven die daarin moeten komen. Ik denk dat iedereen weet waar wij voor staan.

De voorzitter:

Hij zei: in de zak van het grootkapitaal. Maar u heeft toegelicht waar het verschil in zit, volgens mij. Ik begrijp het. Het woord is aan de heer Van Dijk.

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

Van de Partij van de Arbeid, niet van het grootkapitaal.

Voorzitter. Ik wil meteen beginnen bij de Luchtvaartnota en de toekomst.

De discussie over de toekomst van de luchtvaart is een belangrijke die we de komende tijd heel vaak gaan voeren. Wij hebben vier belangrijke voorwaarden die ik de Minister graag wil voorhouden. We moeten streven naar schonere en stillere vliegtuigen, want ook de luchtvaartsector dient gewoon zijn steen bij te dragen aan de enorme klimaatopgave. We willen minder, beheersbare en meetbare overlast. We willen banen behouden en liefst nieuwe banen erbij. Wij willen de internationale hubfunctie van Schiphol behouden. En tot slot – een hele belangrijke – is bij verdere besluitvorming over ontwikkelingen in de luchtvaart draagvlak bij partijen, organisaties en de omgeving cruciaal. Zonder draagvlak kunnen wij hier geen verdere besluiten nemen.

Als ik vervolgens vanuit deze principes naar de coalitie kijk, dan vraag ik me weleens af waar zij staat. Dat verwijt ik niet de Minister maar vooral deze partijen. Ik moet namelijk wekelijks in de krant vernemen wat de VVD vindt. Er zijn boude uitspraken over meer en vooral snellere groei van de luchtvaart en over een stop op de nachtvluchten van D66. ChristenUnie en CDA nemen meer een middenpositie in. Even los wat wij daarvan vinden, wordt het zo wel een heel onduidelijk beeld. De coalitie is wat dat betreft echt stuurlaars en voert vooral via de krant de discussie met elkaar. Dat is zorgelijk, want juist voor bewoners, die vragen om duidelijkheid van de politiek, is de vraag cruciaal waar deze coalitie de komende periode naartoe gaat.

Voorzitter. Dan kom ik bij de havengelden op Schiphol. Schiphol is qua havengelden de goedkoopste van de negen West-Europese luchthavens. Waarom kan er niet meer worden gedifferentieerd worden met de tarieven naar vluchten die niet economisch noodzakelijk zijn, naar vluchten met luidruchtige en vieze vliegtuigen? Die zouden veel meer moeten gaan betalen. Waarom kunnen we daar niet meer aan doen?

Voorzitter. Er worden mij veel doembeelden voorgespiegeld als we Schiphol niet verder laten groeien. De economische groei zou dalen. De hubfunctie zou worden vernietigd. Zijn er ook onafhankelijke studies die niet betaald zijn door de luchtvaartsector die dit ook onderbouwen? Of is de Minister wellicht zelf van plan hier een onderzoek naar te starten? Want er moet ook worden gekeken naar de veranderende omstandigheden die we nu kennen. Wij vinden behoud van werkgelegenheid en de hubfunctie absoluut van belang, maar ik weiger besluiten te nemen op basis van doembeelden van allerlei experts die een bepaalde lobby blijken te hebben en die niet redeneren vanuit wetenschappelijke of feitelijke informatie.

De vierdebaanregel. Omwonenden ondervinden steeds vaker geluids-overlast. Er zijn vrijwel geen rustmomenten meer. Hoe zorgen we ervoor dat er meer rustmomenten voor omwonenden komen in plaats van elke vijf minuten een laagvliegend vliegtuig? Is er een beter alternatief voor de vierdebaanregel?

Tot slot. Natuurlijk zijn wij ook voorstander van een verbod op nachtvluchten, maar ik krijg van bewoners juist veel klachten over de randen van de nacht. Bij het slapen gaan en het wakker worden is er juist veel overlast vanwege drukte op Schiphol. Dan zou zo'n voorstel van D66 wellicht weer helemaal niet helpen. Kan de Minister daarop reageren?

Dan kom ik bij Lelystad en de luchtruimherziening. Zoals de heer Laçin al zei zijn er voor Pasen twee heilige principes losgelaten, want de vluchten mogen op dezelfde hoogte vliegen als het Schipholverkeer en het Lelystadverkeer mag wel door het Gelderse Defensieluchtruim vliegen. Ik

heb een aantal vragen daarover. Betekent dit dat omwonenden tot 2021 met laagvliegende vliegtuigen zitten? Of neemt de Minister dit mee in het besluit over een mogelijke opening van Lelystad of uitstel daarvan? Hoe zit dat? En hoe reëel is het dat deze aanpassing gehaald kan worden eind 2021?

De voorzitter:
Kunt u afronden?

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Ik heb nog een aantal vragen, voorzitter. Heel, heel snel?

De voorzitter:
U heeft zeven seconden, dus.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Hoe gaat gecontroleerd worden of vliegtuigen daadwerkelijk hoger gaan vliegen? Wat wordt er verstaan onder «zo hoog mogelijk vliegen»? En tot slot, wat voor een effect heeft dat voor het vliegverkeer vanuit Schiphol? Zorgt dit niet voor extra vertragingen, wachttijden en opstoppingen op Schiphol? Er gaan immers meer vliegtuigen vliegen op een bepaalde hoogte.
Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:
Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):
Voorzitter. Luchtvaart zal schoner en stiller moeten. Dat vindt iedereen. De klimaattafel luchtvaart heeft dan ook huiswerk meegekregen. De Minister wil de ambities verder opkrikken door bijvoorbeeld ook de binnenlandse vlucht naar Bonaire emissieloos te maken. Het mooie is dat de Minister de Rli inmiddels aan haar zijde vindt in de ambitie om echt groene prikkels in het systeem te zetten, zoals een accijns op kerosine en een heffing op tickets. Ik hoor graag van de Minister of zij met deze steun in de rug al stappen zet om bilaterale afspraken te maken in de EU en met ICAO over accijns op kerosine en bijmengverplichtingen voor synthetische en biokerosine.

Voorzitter. Hans Alders gaf ons gisteren oprecht zijn worsteling weer. Hij ziet het belang van Schiphol als mainport, als economische motor, én hij vindt dat het schoner voor het klimaat en stiller voor de bewoners moet. Dat laatste moet niet alleen op papier zo zijn, maar ook echt merkbaar zijn voor de mensen die er wonen. Over dat «echt merkbaar» heb ik twee vragen. Vlak voor Pasen hoorden wij dat het militaire luchtruim een jaar eerder plek kan bieden aan vluchten vanuit Lelystad en bovendien in één stroom met Schipholverkeer. Of dat echt gebeurt, is ook nog afhankelijk van het weer. Ik sluit aan bij wat de heer Amhaouch zei: kan de Minister dat precies maken? Stel dat er in 2022 7.000 vluchten zijn. Hoeveel zouden er, uitgaande van de bestaande praktijk, echt meteen kunnen doorklimmen op basis van die drie beperkingen? Oftewel, hoeveel is echt merkbaar?

Datzelfde geldt voor de toekomst van Schiphol, want wakker liggen van vliegverkeer doen mensen vooral 's nachts. Wat ik echt heftig vind, is dat steeds meer mensen uit hun bed worden getrild voor nachtvluchten. Daar heeft elk stedelijk gebied mee te maken: Londen, Parijs, Frankfurt, net zo goed als onze Randstad. Alleen maken ze bij die steden een andere keuze, want daar wordt voortvarend beleid gevoerd door bijvoorbeeld nachtvluchten helemaal te verbieden, zoals in Frankfurt, of stevig te beperken, zoals op Heathrow. Is de Minister het met ons eens dat we op dit vlak wat kunnen leren van onze burens? Het is aan deze Minister te danken dat er

eindelijk een hard plafond voor nachtvluchten komt. Dan hoeven we ook niet langer uit de Europese pas te lopen. Is zij bereid om een forse reductie van nachtvluchten als doel op te nemen in de Luchtvaartnota? Voorzitter. Wij willen het schoner en stiller, maar mensen zullen blijven vliegen. Op deze plek, midden in de Randstad, loopt Schiphol dus steeds meer tegen grenzen aan. Dat is ook wat Hans Alders zei: er is nog maar beperkt ruimte, zowel op de grond als in de lucht. Sterker nog, volgens Alders moet Schiphol inkrimpen naar 495.000 vluchten als we de 50/50-regel hanteren, zoals vastgesteld in het regeerakkoord. De meest logische zet is dan ook om Schiphol te verplaatsen. Mijn vraag is of de Minister nu ook verder werkt aan Schiphol naar zee? Want Schiphol zit ook woningbouw in de weg. Op dit moment vallen sommige gebieden, zoals de omgeving van Uilenstede, Amstelveen, in een gebied met oude geluidscontouren. De geluidshinder is er lager dan op papier. Perfect voor studentenwoningen dus. Gaat de Minister bij het vastleggen van het nieuwe normen- en handhavingstelsel in het Luchthavenverkeerbesluit ook de bijbehorende contouren vastleggen in het Luchthavenindingsbesluit? Kunnen wij dan ook verwachten dat het LIB 5 opgenomen gaat worden in het Luchthavenbesluit, zoals anderhalf jaar terug toegezegd door Staatssecretaris Dijksma?

Voorzitter. Tot slot wil ik graag naar de allerkleinste luchthaven van de wereld, waar de Minister binnenkort ook naartoe gaat: Yrausquin Airport op Saba. Dat vliegveld is de levensader van Saba, dat trouwens een deel is van Nederland. Je kunt een ticket boeken van Saba naar Sint-Maarten bij monopolist en tevens staatsbedrijf Winair voor slechts 250 dollar. Daarover gaat mijn laatste vraag, want een alternatieve manier van vervoer is er daar niet voor een bewoners, behalve dan uren doorbrengen op een boot die de Vomit Comet heet. Dat is geen kermisattractie, maar een heel onaangename, golvende boottocht van meerdere uren. Winair is staats eigendom. Het maakt heel forse marges. Dat zien we ook in de salarissen van het management. Hoe is het mogelijk dat die mensen in feite geen link naar de buitenwereld hebben doordat ze enorme prijzen voor vliegtickets moeten betalen, waardoor een vlucht van Saba naar Sint-Maarten soms net zo duur is als van Amsterdam naar New York? Welke stappen gaat de Minister zetten om dit te corrigeren?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag de heer Amhaouch eerst, daarna de heer Van Dijk.

De heer Amhaouch (CDA):

Wat betreft de nachtvluchten, daar zijn wij ook kritisch op. De Rli heeft daar opmerkingen over gemaakt. De ORS is daarmee bezig geweest. Volgens mij is daar zelfs een brief van de heer Alders in januari naartoe gekomen om te kijken hoe we die nachtvluchten kunnen reduceren, maar wel met een perspectief dat je goed kijkt: wat betekent dat voor de vrachtluchten, die ongeveer 10% zijn – dat is niet het merendeel maar wel heel belangrijk – en voor de intercontinentale? Maar we weten ook...

De voorzitter:

Uw vraag is?

De heer Amhaouch (CDA):

Mijn vraag is: wij weten met z'n allen dat de nachtvluchten tien keer zo veel meetellen in de geluidscontouren. Zegt de heer Paternotte hierbij het volgende? Stel dat je inderdaad van de nachtvluchten heel zwart-wit zegt: we strepen de nachtvluchten door. Dan schuiven er van de 32.000 nachtvluchten vandaag de dag, heel zwart-wit, 300 door naar de dag, heel vroeg in de avond, heel vroeg in de ochtend. Dat kan hij toch niet menen? Is daar wel goed naar gekeken en is daar rekening mee gehouden in zijn plan of idee?

De voorzitter:
Zegt de heer Paternotte dat?

De heer Paternotte (D66):
Nee, het zou heel vreemd zijn als de heer Paternotte dat zou zeggen. Absoluut niet. Wij hebben meerdere kaders bij Schiphol, waarbij we nu uiteindelijk op die 500.000 zitten. De heer Alders zei dat het er eigenlijk 510.000 zijn. Hij gaf zelf aan dat, als je de 50/50-regel letterlijk interpreteert, je weer op een ander getal uitkomt. Dat speelt allemaal mee. Het centrale punt dat u benoemt, is dat nachtvluchten een grote impact hebben op het leven van mensen en daarom qua bepaalde milieubelasting inderdaad sterker meetellen. Dat is helemaal waar. Daarom zeg ik ook: laten we kijken of we dat fors kunnen gaan reduceren en dat ook in de Luchtvaartnota als ambitie opnemen.

De voorzitter:
Een korte vervolgvraag van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):
Dit was geen antwoord op mijn vraag. Natuurlijk is het zo met de nachtvluchten dat wij het liefst hebben dat mensen daar de goede nachtrust over hebben. De gezondheid. Maar de vraag is hier: wij hebben een bepaald systeem. Dat is eenmaal zo. En dan moeten we het hele systeem om gaan gooien. Daar kunnen we het over hebben maar, vandaag de dag, als je zegt dat je 32.000 nachtvluchten gaat schrappen, dan geef je de vliegmaatschappijen 320.000 extra bewegingen. Is de heer Paternotte bereid dat te doen, die bewegingen? Die landen ergens. Die landen op een bepaalde baan. Die moeten vertrekken van een bepaalde baan. Die moeten vroeg of laat in de avond vertrekken, want die gaan niet 's nachts. Ze landen vroeg in de ochtend, want ze moeten landen. Is daarover nagedacht en bedoelt u dat ook? Of zegt u: nee, dat doen we op een heel andere manier? Het is belangrijk voor de mensen thuis die kijken.

De voorzitter:
Uw vraag is helder.

De heer Amhaouch (CDA):
Die denken dalijk: ik ben van de nachtvluchten af maar dan krijg ik alles overdag.

De heer Paternotte (D66):
Ik denk dat dit een redenering is uit de vorige eeuw. Ik snap hem wel, maar wij hebben in 2008 met elkaar de afspraak gemaakt om een bepaald plafond op Schiphol te zetten op basis van heel veel afwegingen. Daar is ook niet in geschoven toen het aantal nachtvluchten toenam. Dus ik zie ook niet dat we dat weer een-op-een gaan opplussen als het aantal nachtvluchten afneemt. We hebben ook nog veiligheid als randvoorwaarde. Als u mij eerlijk vraagt of Schiphol de tweede vrachtluchthaven van Europa moet zijn, dan zeg ik: eigenlijk liever niet. Moeten pakketjes van Alibaba per se in Amsterdam aankomen? Liever niet. Natuurlijk moeten we wel ASML en de bloemenveiling kunnen blijven bedienen, maar er zijn genoeg redenen waarom we niet per se op het huidige niveau hoeven te blijven zitten.

De voorzitter:
Dat was volgens mij een helder antwoord. Ik zie een vraag van de heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik wil hier toch even op doorgaan, want de heer Paternotte maakt de vergelijking met bijvoorbeeld Duitsland. Frankfurt heeft geen nachtvluchten, maar vervolgens komen die wel aan bij regionale luchthavens in Duitsland. Sluit de heer Paternotte uit dat er vervolgens bijvoorbeeld op Rotterdam of op Maastricht wordt geland in de nacht?

De voorzitter:

Sluit de heer Paternotte dat ook uit?

De heer Paternotte (D66):

Wat mij betreft gaan we dat in Rotterdam niet aanpassen, nee. Het punt dat ik maak, is dat dat soort vluchten 's nachts een veel grotere impact hebben op omwonenden in een ongelofelijk dichtbevolkt land als Nederland dan vluchten overdag. Bij heel veel vluchten kun je je afvragen waarom ze niet overdag zouden kunnen worden afgehandeld. In Frankfurt hebben ze daar inderdaad een heel duidelijke keuze in gemaakt. Bij andere luchthavens is dat weer anders. Maar ik kijk vooral naar onze grote concurrenten, zoals Frankfurt, Londen en Parijs. Die laatste is weliswaar geen grote concurrent, maar ik kijk naar de andere grote luchtvaartmaatschappijen in de buurt. Die hebben echt een totaal ander beleid dan wij nu al een aantal jaren voeren. Ik denk dat wij daar wat van kunnen leren.

De voorzitter:

Dan wil ik het woord geven aan de heer Graus

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Frankfurt is weliswaar geen concurrent, zoals de heer Paternotte net zei, maar die gaan dit jaar wel 8% groeien. En ik ben nou eens benieuwd hoeveel Schiphol gaat groeien. Daar had ik graag een reactie op gehad van de Minister, want anders kan het een concurrent worden als wij zo door blijven gaan. Ook wil ik wat betreft het rapport van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, graag een onafhankelijk onderzoek hebben naar de gevolgen van elke aanbeveling die de Minister wil toepassen uit dat rapport en de stapeling van kosten voor de luchtvaartmaatschappij en passagiers, dus naast de vliegbelasting, de tickettaks, vliegtaks of hoe je het allemaal wilt noemen; het maakt niet uit. Ik wil dat niet alleen voor nu maar ook voor 2021, 2025 en 2030, zeker nu de regering net aandelen Air France-KLM ten behoeve van ons nationaal belang heeft gekocht om onze luchtvaart, economie en werkgelegenheid te steunen. «Niemand die daar tegen kan zijn», hoor ik aan mijn linkerkant. Dat heeft ook met publiek geld te maken. Dat is met publiek geld gebeurd, dus we moeten de boel niet verder om zeep gaan helpen. Af en toe maak ik mij ook zorgen over het milieu, zelfs op microniveau, maar we moeten niet in milieupaniek of in klimathysterie geraken, want dat kan weleens één grote nekslag zijn voor onze mainport Schiphol en voor zijn onmisbare partner en Siamese tweeling KLM, onze nationale trots. Daar moeten we echt mee oppassen. Dan heb ik het niet alleen over de werkgelegenheid en de economische gevolgen maar ook over de sociaalmaatschappelijke gevolgen. Ze moeten nu al beide knokken in een volstrekt ongelijk mondiaal speelveld vol valse concurrentie. Ik heb het weleens vaker genoemd: kerosinevoordeel uit de kamelenlanden, lak aan klimaatbeleid in China, noem allemaal maar op. Het is een wereldwijd speelveld, jongens, waar we totaal niet in mee kunnen. Deze aanbevelingen komen boven op de mondiale afspraken vastgelegd in CORSIA, die in 2021 worden toegepast met het CO₂-compensatiesysteem binnen de VN. Wat ook nog heel erg hoge kosten met zich meebrengt, is het Europese ETS. Dat staat nog los van de nationale luchthavengelden, die in 2018 al 875 miljoen euro voor de airlines betekenden. Ik begrijp dat niet goed, want volgens mij zijn wij het enige land dat de luchtvaartmaatschappijen zo

zwaar belast, die qua duurzaamheid, waar iedereen hier altijd de mond van vol heeft, juist vooroplopen. Waarom pakken we juist Schiphol en KLM zo hard? Ik kan dat echt niet begrijpen.

De vervoersvraag bleek door de vliegtaks af te nemen. Dat bleek al in 2008. Dat is duidelijk geworden. Uit Implicaties van de invoer van de ticket-tax van SEO Economisch Onderzoek bleek het negatieve effect op de werkgelegenheid op en vlakbij onze luchthavens. Dat werd bevestigd door het CPB (Centraal Planbureau) in het onderzoek Het effect van een vliegticketbelasting. De inkomsten uit loonbelasting nemen namelijk af terwijl de kosten van werkloosheid toenemen. Is dat allemaal wel voldoende meegenomen? Ik maak mij daar heel ernstig zorgen over. Ik wil dat echt weten, want volgens mij – maar mogelijk kan de Minister dat weghalen bij mij – betaalt de luchtvaartsector zijn eigen infrastructuur en beveiliging. Waar gebeurt dat nog meer? Waarom moet het hier wel zo gaan? In 2017 werd 779 miljoen euro doorbelast naar de top van de wereldwijde luchtvaart, onze luchtvaartmaatschappijen. Dat kan allemaal niet. Ik zal de verdeling achterwege laten.

Heel veel is al gezegd en daar zal ik me, al dan niet in moties, bij aansluiten, want er zal ook wel weer een VAO komen, omdat we er toch vaak niet uitkomen bij een AO. Maar ik wil nog zeggen dat ik een gesprek heb gehad met de nieuwe CEO van LVNL, de Luchtverkeersleiding Nederland. Ik ben daar zeer tevreden over, ik ben heel trots op die organisatie. Dat mag ook een keer gezegd worden, anders is het alleen maar azijnpisserij. Afgelopen weekend heeft er ook een historisch moment plaatsgevonden: er werd namelijk afscheid genomen van de zeer vertrouwde papieren stripjes die iedere keer door werden gegeven. Dat zijn nu electronic flight strips geworden. Ook daarin lopen we mee. We lopen vaak voorop. Dat mag ook weleens gezegd worden.

De voorzitter:

Mag ik u vragen om tot een afronding te komen?

De heer Graus (PVV):

Ja. Ik kom op mijn laatste vraag. Voor de nachtvluchten heb ik al gevraagd om lichte verschuivingen. Daar zou je airlines al mee kunnen helpen. Nu Frankfurt met 8% gaat groeien, wil ik heel graag weten wat er met Schiphol gaat gebeuren. Dat is een hele belangrijke vraag. Ook de reactie op de vliegtaks is belangrijk.
Dank u wel.

De voorzitter:

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

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Ik meen dat ik vier minuten spreektijd heb. Dat klopt toch, of niet?

De voorzitter:

U heeft vier minuten.

De heer Stoffer (SGP):

Dan hoop ik dat ik daarbinnen blijf.

De voorzitter:

Ik ook.

De heer Stoffer (SGP):

Ik ga ervan uit dat u mij daaraan houdt, maar dit helpt daar niet bij, natuurlijk.

Voorzitter. Het is, denk ik, tijd dat wij als politiek keuzes gaan maken. Als we horen dat zelfs beroepspolderaar Hans Alders er niet meer uitkomt, dan moeten we het als politiek echt zelf gaan doen. Tekenend daarbij is de inzet van het kabinet voor de Nationale Omgevingsvisie. Minister Ollongren wil én ruimte voor groei van Schiphol én een miljoen extra woningen, met name in de Randstad. Ik vraag me echt af of dat samengaat. Ik ben benieuwd of deze Minister daar een bepaalde mening over heeft. Maar misschien is dat nog wel te vroeg.

Voorzitter. Zoals bekend, is de SGP kritisch over de groei van het aantal vliegbewegingen in de afgelopen jaren. Dan hebben we het niet over vliegen in zijn algemeenheid, maar wel over de enorme toename van de goedkope vakantievluchten, die voor Nederland weinig toegevoegde waarde hebben. Het zorgt voor steeds meer overlast en steeds meer milieudruk. Dat wordt onderstreept door het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur: geen groei van de luchtvaart voor alles. Ik begin bij Schiphol. De SGP wil dat de overlast veroorzaakt door Schiphol Airport omlaaggaat. Het aantal ernstig gehinderden is volgens berekeningen sterk toegenomen; en dan hebben we het nog niet eens over de hinderbeleving. De groei van 400.000 naar 500.000 vliegbewegingen heeft helaas zijn prijs. Ook is de afgelopen paar jaren het gebruik van de vierde baan sterk toegenomen. In de discussie over Schiphol is het cruciaal dat er meer inzicht komt in verschillen tussen geluidsberekeningen en -metingen en het bepalen van de hinderbeleving. Dat komt ook terug in het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, waarin onder meer wordt aangegeven dat een deugdelijke maat voor ervaren geluidhinder ontbreekt. Er loopt nu een onderzoek, maar wordt hierbij ook gekeken naar de hinder als gevolg van pieklawaai en de daling van het aantal rustmomenten? Wat mij betreft, moeten we de groei van Schiphol boven de 500.000 vliegbewegingen niet voortzetten tot hier duidelijkheid over is.

De SGP pleit ook voor veel minder nachtvluchten. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, waar ik al een aantal keer aan gerefereerd heb, geeft een aantal opties: een extra prijsprikkel of een verbod op starts in nachtelijke uren, wat vooral de goedkope vakantievluchten raakt. Is de Minister van plan om daar werk van te maken?

De claim van Schiphol legt grote beperkingen op aan de mogelijkheden voor woningbouw. Zelfs uitbreiding van een verzorgingstehuis of nieuwbouw van hooguit tien huizen bij een dorp is niet meer mogelijk, horen wij van lokale wethouders. Dat vinden wij echt een ongewenste gang van zaken.

De KLM geeft aan dat ze bezig zijn om hun eigen netwerk te kannibaliseren. Ze hebben rendabele vluchten naar Sierra Leone en Liberia moeten schrappen voor een nieuwe vlucht naar Las Vegas. Vanuit het perspectief van ontwikkelingssamenwerking had ik het overigens liever andersom gezien, maar dat terzijde. Het echte probleem zit «m namelijk in die goedkope vakantievluchten, waar ik al eerder aan refereerde. Die nemen de ruimte in van vluchten die wel toegevoegde waarde hebben voor onze economie. De oplossing is wat mij betreft niet dat we Schiphol meer moeten laten groeien ten kosten van milieu en omwonenden, maar dat we moeten zorgen dat het aantal goedkope vakantievluchten omlaaggaat. Mijn vraag is of dat ook de inzet van de Minister is.

Het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, waar ik al een aantal keer aan refereerde, hebben wij met belangstelling gelezen; dat heeft u inmiddels wel gemerkt, denk ik. Niet langer de luchtvaart voor alles. Ik denk dat het goed is om echt te kijken naar de toegevoegde waarde van verbindingen voor onze economie. Mijn vraag zou zijn om dit mee te nemen in de jaarlijkse rapportage van SEO Economisch Onderzoek.

De **voorzitter**:

Mag ik u vragen af te ronden?

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ben er bijna. Tot slot wil ik namelijk nog één ding noemen. Na het meireces gaan we een apart debat voeren over Lelystad Airport en de verkeersverdelingsregeling. De verwachting is dat het Lelystadverkeer vanaf 2022 snel omhoog kan klimmen. Wil de Minister in aanloop naar dat AO een brief naar de Kamer sturen met een nadere duiding van de zwakke schakels? Met andere woorden, hoe zeker is die genoemde verwachting? Zijn er zaken waar die van afhangt? Die vraag wilde ik nog echt even kwijt. Daarmee kom ik tot een afronding. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee heeft u niet voldoen aan de hoop die wij beiden uitspraken, maar ik dank u. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

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

Dank u, voorzitter. De luchtvaart is relevant voor Nederland. Hij heeft ons veel gebracht en kan dat ook in de toekomst doen. Het moet wel wat slimmer, zou ik zeggen. Vliegen brengt vrijheid en contacten met de rest van de wereld met zich mee. Het is betaalbaar, efficiënt en geeft mensen kansen. Maar je kunt niet meteen naar je gewenste einddoel; je moet inchecken, je moet aan allerlei voorwaarden voldoen voordat je daar komt. Voordat we verdergaan, moeten we ons dus ook realiseren dat er nadelen aan de luchtvaart zitten, zeker voor de direct omwonenden in de buurt van de startbaan. Alle stappen die we zetten, moeten we dus zorgvuldig zetten, stap voor stap, maar er is geen reden om het slot op de luchtvaart dat we nu hebben, te handhaven. Via stillere en schonere vliegtuigen kunnen we werkelijk sturen op de luchtvaart en dat moeten we ook daadwerkelijk gaan doen. Het nieuwe vliegveld Lelystad Airport biedt kansen om Schiphol weer ruimte te bieden voor juist die intercontinentale verbindingen.

Dan een paar losse punten. Ik ben heel blij dat er een oplossing is gekomen voor Teuge, voor hobbyisten, vlieglessen en parachutisten. Voor Rotterdam The Hague Airport zou ik graag zien dat de trauma- en helikoptervluchten uit die aantallen worden genomen en dat we er vervolgens met elkaar over gaan praten of we het gaan invullen en, zo ja, hoe. Er moet nu in ieder geval duidelijkheid komen voor de mensen die levens redden. Ik denk dat iedereen daar recht op heeft.

Voor Schiphol is het heel simpel: ik wacht op de milieueffectrapportage die gaat komen.

Positieve dingen zijn zeker de afspraken die nu gemaakt zijn met de vrachtsector, de cargo op Schiphol. We zijn er nog niet – de heer Laçin refereerde eraan – want we moeten ook waarborgen dat de vracht, die strategisch van belang is en voor zo veel banen zorgt, voldoende ruimte houdt op Schiphol.

Ik ben benieuwd naar de Omgevingsraad Schiphol. Daar zitten heel veel partijen in, maar we hebben gezegd dat het moderner moet, dat er een andere manier van inspraak moet komen. Hoe staat het daarmee? Komen er meer partijen aan tafel in de ORS? Wordt die een beetje ververst of vernieuwd?

We hebben stapels rapporten. Ik heb er weer een aantal door mogen nemen. Het zijn er veel en ik denk dat we onderhand wel genoeg rapporten hebben. Het is tijd dat we de regie terugpakken, zoals Alders gisteren ook zei. Het politieke primaat hoort in de Tweede Kamer, waar we er dan debatten over voeren. Het is tijd dat we tot oplossingen komen. Dat is breder dan alleen maar iets zeggen over nachtvluchten of woningbouw. Je moet ook kijken naar de vierdebaanregel, naar hinderbeperking en naar de ontwikkeling. Volgens mij gaan we dat allemaal met elkaar doen bij de Luchtvaartnota.

Ik ben daarnaast heel erg verheugd – het is heel welkom – dat we het woord «laagvliegen» dit jaar, volgend jaar of het jaar daarop uit de boeken kunnen schrappen omdat daar een einde aan is gekomen. Dat is echt heel erg goed nieuws, maar het kan geen verrassing zijn. Iedereen die ernaar gekeken heeft, heeft gezien dat met name de coalitie al vanaf 2017, 2018 die intentie heeft uitgesproken. Dat betekent dat er gewoon minimale hoogtes zijn en dat er zo snel mogelijk wordt doorgestegen. Dat is echt goed nieuws. Dat is een prestatie van formaat van de Minister, maar ook van Defensie, die bereid is een deel van haar luchtruim op te geven in ruil voor andere gebieden. Ook is er samenwerking met de luchtverkeersleiding, die die intentie nu ook echt snapt. Als er succesjes behaald worden, vind ik dat je die ook moet vieren met elkaar. Daar moeten we niet zuur over doen.

De voorzitter:

Waarvan akte. Ik zag dat de heer Van Dijk een interruptie had.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Waarvan akte, voorzitter. Ik heb het niet voor niets aan het begin van mijn inbreng even genoemd. Even zo'n halve sneer naar D66. Dat zet je dan in de krant, iets over nachtvluchten, maar dat lost niets op. Dat is volgens mij precies wat er misgaat als het gaat over luchtvaart en de coalitie. Ziet de heer Dijkstra dat ook?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, nee. Het regeerakkoord is heel helder. Dat is het kader dat de vier partijen – en ik hoop meer – bindt. We willen groeimogelijkheden, maar binnen bepaalde beperkingen en met oog voor overlastbeperking. Daar strijden we voor. Daarvoor zijn er heel veel knoppen waar je aan kunt draaien. Soms noemt de een inderdaad de nachtvluchten. De woningbouw is een andere keer al ter sprake gekomen. De vierdebaanregel heb ik zelf een keer opgeworpen. Ik denk dat je zo meteen – maar eerst moet Lelystad Airport natuurlijk open – naar het totaalpakket moet kijken voor Schiphol. Daar moet ook snel duidelijkheid over komen. Dat is van belang voor de sector en ook voor de omwonenden. We moeten ook kijken naar de afspraken die in het verleden gemaakt zijn. Wat kan je daarvan waarmaken en wat is waargemaakt tot nu toe? Op dit moment zien we dat er twaalf jaar, twaalf en een half jaar lang gepolderd is en dat de prognoses van 2008 deels zijn uitgekomen. Er is veel gedaan aan hinderbeperking, maar eigenlijk is iedereen teleurgesteld. De sector, die geen vooruitzicht heeft: waar gaan we naartoe? De omwonenden, die zeggen: alle afspraken zijn niet op papier vastgelegd en niet nagekomen; we weten niet waar we aan toe zijn. En de bestuurders, die zeggen: jongens, wacht eens even, wat gebeurt er allemaal? Het is echt tijd voor een nieuwe balans in de luchtvaart met het regeerakkoord als uitgangspunt, waarbij groei echt nodig, geen stilstand, maar wel met oog voor de omgeving en hinderbeperking. Ik denk dat we daarbij goede stappen moeten zetten, maar dat gaat niet van vandaag op morgen.

De voorzitter:

Dank u wel. Een korte vervolgvraag.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Volgens mij... Dat zegt ook de heer Alders. Hij geeft ook aan dat het polderen ertoe heeft geleid, bijvoorbeeld bij bewoners, dat de politiek en de sector niet meer worden vertrouwd. Als je kijkt naar ontwikkelingen in de luchtvaart, zou je dan niet het credo moeten omdraaien, met name vanuit bewoners: eerst zien, dan geloven? Dus geen afspraken maken op basis van vertrouwen en op basis van de blauwe ogen, maar zeggen: oké luchtvaartsector, ga eerst maar eens leveren op al die onderdelen, op

schoner, op stiller, op wellicht geen nachtvluchten, en dan komen we verder te praten over mogelijke groei?

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

Het werkt twee kanten op. Het werkt richting omwonenden, maar het werkt ook richting de sector. De getallen uit 2008 die destijds geprognosticeerd waren voor 2020, zijn niet gehaald. We gingen ervan uit dat Lelystad Airport open zou zijn; dat is ook niet geleverd. Je moet afspraken nakomen richting omwonenden, maar ook richting de bestuurders en ook richting de sector. Alders zegt terecht: we hebben heel veel gedaan. Er zijn ook goede dingen gedaan, maar het is tijd voor een nieuwe balans. De regie moet terug naar de Kamer, waar die hoort. Het polderen brengt goede dingen. Ik ben er niet tegen en we blijven het ook wel doen. Maar je moet wel besluiten durven nemen. De politiek heeft de afgelopen tien jaar gewoon gezegd: meneer Alders, ga maar lekker praten met uw clubs en we nemen het wel over. Nu komt er schaarste, nu komt het aan op leiderschap en dat moeten we met elkaar tonen. Dan moeten we met elkaar zeggen: wat willen we dan en hoe gaan we aan al die knoppen draaien, zodat we een nieuwe balans vinden die goed is voor heel Nederland en ook voor de mensen die er hinder van ondervinden en de mensen die erin werken?

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

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

Ik had niet mooier kunnen afsluiten, voorzitter. Het gaat om daadkracht, maar het gaat wel stap voor stap. Ik sta open voor alle vragen en suggesties. Blijf vooral voeden, want we zijn er nog lang niet.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik stel voor tot kwart over te schorsen. Dan zien we elkaar.

De vergadering wordt van 12.58 uur tot 13.18 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Goedemiddag. Ik nodig de leden uit om te gaan zitten. Ik zie de VVD, de PVV, de SGP, de PvdA en de SP. Die zijn op tijd. Ik zie de heer Paternotte in de deuropening staan, dus D66 houdt alle opties, wel of niet op tijd zijn, open. Ik heet de Minister welkom bij de voortzetting van dit algemeen overleg Luchtvaart en geef haar het woord voor haar eerste termijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng in eerste termijn. Zoals bij een verzamel-AO wel te verwachten valt, zijn er over een heleboel onderwerpen van verschillende aard vragen gesteld. Ik heb dus een uitgebreid blok diversen; daar eindig ik mee. Verder heb ik een blok luchtruimherziening en een blok Schiphol. Dat zijn eigenlijk de hoofdmoten.

Ik begin maar met de luchtruimherziening. Ik ben natuurlijk blij met de complimenten die aan ons dan wel aan LNVL of CLSK zijn uitgedeeld voor de eerste vruchten van hun arbeid. Ik ben het ermee eens dat er heel goed werk is verricht. Ze hebben er ontzettend veel tijd in gestoken en ik ben blij met de resultaten.

Ik ga maar meteen een aantal vragen langs die over de luchtruimherziening zijn gesteld. Kan de Minister de uitspraak van LNVL bevestigen dat alles openligt wanneer de luchtruimherziening wordt doorgevoerd en dat er dan opnieuw gekeken wordt naar wat binnen het herziene luchtruim de optimale routeset voor Lelystad is? Ja, dat kan ik, is de simpele reactie daarop.

Kan het ongehinderd doorstijgen ook worden volgehouden wanneer het aantal vliegbewegingen groeit naar het geprojecteerde aantal van 45.000? Ook daarop is het antwoord «ja». Dat is voor alle routes van luchthavens in Nederland een van de opgaven in de luchtruimherziening.

Is de Minister bereid de techneuten nog eens naar de bocht linksom over de Noordzee te laten kijken? De heer Bruins weet waarom dat nu niet kan, maar bij de grote, algemene luchtruimherziening zullen zowel de B+-route als de aansluitroutes opnieuw bekeken worden. Via het IJsselmeer naar de zuidwestelijke bestemmingen vliegen, zoals u beeldend naar voren bracht, wordt daarin ook meegenomen.

Kan de Minister bevestigen dat er voldoende kennis en capaciteit zijn om geen vertraging te laten ontstaan in de luchtruimherziening? Dat was een vraag van de heer Amhaouch. Zoals u weet, wordt hierin samengewerkt met de partners van Defensie, LVNL, CLSK en MUAC, de overkoepelende club. Samen stellen zij die plannen op. De ILT is overigens ook bij het programma betrokken, vanuit haar rol als toezichthouder. De partners hebben gezamenlijk het plan van aanpak onderschreven en hebben zich achter de aanpak en reikwijdte van deze herziening geschaard. We houden elkaar scherp om ons aan de planning te houden. Daarvoor worden dus voldoende kennis en capaciteit ter beschikking gesteld vanuit de verschillende instanties.

Wat is het doel van de plan-MER richting de voorkeursbeslissing in 2020? Dat is ook een vraag van de heer Amhaouch. De relevante maatschappelijke aspecten van de luchtruimherziening worden inderdaad in kaart gebracht door de milieueffectrapportage. De Staatssecretaris van Defensie en ik hebben ervoor gekozen om de voorkeursbeslissing mede te onderbouwen met een plan-MER, waarin ook de maatschappelijke effecten van de beoordeelde varianten en de voorkeursvariant worden opgenomen. Het opstellen van een plan-MER biedt zowel procedurele als inhoudelijke waarborgen dat het onderzoek naar de milieugevolgen voldoet aan de daaraan te stellen eisen. Om tot een voorkeursbeslissing te komen, willen wij de effecten van de verschillende varianten in beeld hebben om een zorgvuldige afweging te kunnen maken. Dat is dus het doel, daarom hebben we voor een plan-MER gekozen. Verschillende partijen in uw Kamer hebben juist hun voorkeur aangegeven om al die effecten zorgvuldig in beeld te krijgen.

De heer Laçin heeft nog een vraag gesteld over...

De voorzitter:

Wij zien een interruptie van de heer Amhaouch. Ik geef hem graag het woord.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het is heel goed dat die plan-MER ter onderbouwing wordt gebruikt en dat we daar zorgvuldig mee omgaan. Heeft een plan-MER dezelfde procedure of stappen als een gewone MER, die we nu bijvoorbeeld voor Lelystad gehad hebben? Wordt die aangeboden, gaat die naar de MER-commissie, kunnen er zienswijzen worden ingediend? Hoe loopt dat traject?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In grote lijnen is dat proces ongeveer hetzelfde. Ik kan zo niet precies zeggen of alle details exact hetzelfde zijn, maar de dingen die u schetst in ieder geval wel.

De heer Laçin stelde een vraag over Zestienhoven of Rotterdam The Hague Airport. Hoe je het noemt, hangt af van uit welke tijd je komt, zou ik bijna zeggen, maar we hebben het over dezelfde luchthaven. U sprak over bijna al het commerciële verkeer, want Schipholverkeer gaat voor, zegt u. Volgens u is het alleen een poging om goodwill te kweken. Ik hoorde al wat geroezemoes op de tribune toen u vroeg of de Minister dat met u

eens was. Het zal u niet verbazen dat ik daar ontkennend op antwoord, want met de verbeteringen kan zo veel mogelijk ongehinderd worden doorgeklommen op de aansluitroutes van Lelystad. Dat heeft niets te maken met een aparte actie voor goodwill. Het is uitdrukkelijk een wens van de Kamer geweest en overigens ook van onszelf om de laagvlieg-routes zo kort mogelijk te hebben en om daar zo snel mogelijk een antwoord op te geven. De brede luchtruimherziening heeft tot doel om de effecten van de luchtvaart op de omgeving te verminderen. Dat geldt natuurlijk ook voor de omgeving van Rotterdam; dat geldt voor het hele land. Maar u hebt ook, Kamerbreed dacht ik zelfs, gevraagd om, in verband met de laagvliegroutes bij Lelystad, vooruitlopend op de totale herziening te kijken wat er mogelijk is om dingen naar voren te halen en al sneller te doen.

De heer Laçin vroeg ook nog waarom dat nu opeens wel kan. Dat is altijd het mooie. Eerst wordt er heel lang om gevraagd en als het dan gedaan wordt, is de vraag weer waarom het dan niet eerder kon. Dat heeft alles te maken met het feit dat je met Defensie in gesprek moet komen. Dat heb ik vanaf het begin opgepakt. In de allereerste debatten die wij hadden over luchtvaart heb ik gezegd: ik ga graag met de collega's van Defensie in gesprek over zo'n luchtruimherziening, die je nou eenmaal alleen maar goed voor elkaar kunt krijgen als je zowel het civiel als het militair gebruik in het overleg inbrengt. Staatssecretaris Visser heeft daar van het begin af aan positief op gereageerd. We hebben daar stappen in gezet. U heeft gezien dat er een colocatie op Schiphol is, waar de verkeersleiders bij elkaar zitten. Ze maken gebruik van hetzelfde systeem, ze hebben dezelfde informatie. Vanaf dat moment zijn we gewoon voortvarend aan de slag gegaan, waardoor je nu wel dat resultaat kunt halen terwijl je dat in het verleden niet kon. Het heeft dus te maken met de afspraken die ik heb kunnen maken met de collega's van Defensie en het feit dat zij vervolgens gezamenlijk aan de slag zijn gegaan om te kijken wat er mogelijk is. Op ditzelfde punt heeft de heer Van Dijk gevraagd hoe reëel de verbeteringen voor Lelystad zijn. Hoe wordt het gecontroleerd? Verschillende andere Kamerleden hebben nog gevraagd hoe dit concreet uitwerkt. Ik geloof dat de heer Stoffer vroeg om een brief voor het AO dat u speciaal over Lelystad wilt plannen. Aangezien dit zeer nauw luistert en grote zorgvuldigheid vraagt, zou mijn voorstel zijn om, als u dan toch een apart algemeen overleg over Lelystad heeft, deze aspecten in een brief daaraan voorafgaand heel specifiek voor u te beschrijven. Dan kunnen we, denk ik, op de meest zorgvuldige manier hierover het debat voeren, zeker omdat u, zeg ik nogmaals, zelf besloten heeft om toch een apart AO te houden over Lelystad. Ik denk dat dat meer duidelijkheid schept dan dat ik probeer dit allemaal mondeling toe te lichten, zeker als het gaat om de vraag wat er nu concreet gewijzigd is en wat mensen daarvan merken. De heer Bruins of een van de anderen vroeg: hoe verhoudt zich dat nou tot de aantallen vluchten? De heer Paternotte kwam daarop terug. Dat zijn allemaal best wel technische aspecten, dus ik zou het voorstel aan de Kamer willen doen om het zo goed mogelijk te expliciteren in een brief, die ik dan voor dat AO naar u toe stuur.

De voorzitter:

Ik zag een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ja, die was ik al bijna kwijt, omdat het best een lang antwoord was. De Minister refereerde aan mijn inbreng over Zestienhoven. Ik blijf het gewoon Zestienhoven noemen; dat doen Rotterdammers nou eenmaal. Het gaat mij erom dat die afspraken er ook in Rotterdam al waren. En nu zie je dat ruim 60% van de vluchten afwijkt van de aanvliegroute omdat Schipholverkeer voorgaat. De veiligheid van Schiphol gaat voor. We hebben altijd gesproken over het volle luchtruim rond Schiphol. Juist

daarom moest Lelystad eronder gaan zitten. Ik ben er blij mee dat we vooruitgang boeken en dat er samengewerkt wordt – daar hebben wij ook altijd voor gepleit – maar het verbaast mij...

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

De heer **Laçin** (SP):

De vraag is: waarom kan het nu opeens wel? Schiphol is nog steeds vol. Natuurlijk komt er een deel van het militaire luchtruim vrij of kunnen we daar gebruik van maken en kan Lelystad omhoog. Welke garantie biedt dat? Dat is eigenlijk de vraag. Want Rotterdam is geen enkele garantie geboden; dat maak ik, en anderen met mij, dagelijks mee. Daarom is mijn vraag aan de Minister welke gevolgen dit heeft. Is dit niet alleen een ambitie of een intentie? Want volgens mij biedt het geen enkele garantie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Een duidelijk verschil is dat het non-interferentiebeginsel hier aan de kant is geschoven, waardoor het wel mag. Dat maakt dat de techneuten hier ook de oplossingen voor kunnen vinden. Het feit dat je wel van militaire ruimte gebruik mag maken, is ook een verbetering. Natuurlijk kunnen bijzondere weersomstandigheden altijd roet in het eten gooien, maar nogmaals: ik stel u voor om dat concreet te maken in de brief die ik u ga sturen voor het volgende AO. Dan kunnen we daar wat meer in detail op ingaan. Dat lijkt me de beste oplossing.

De voorzitter:

We doen het nog steeds zo dat we halve interrupties niet kunnen doorschuiven. Ik houd dus geen boekhouding bij. Eén interruptie en een korte vervolgvraag. De heer Dijkstra.

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

Om een lang verhaal kort te maken: wanneer het ingaat, betekent dat dus meteen het einde van laagvliegen; de hoogte is minimaal 6.000 voet en waarschijnlijk altijd hoger. Het is net als in de rest van Nederland. Alle vluchten vanaf Lelystad Airport worden dus integraal meegenomen in het hele luchtruimproject.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een hele globale samenvatting van wat er staat te gebeuren, inderdaad, maar ik heb begrepen dat de Kamer dat nog preciezer en concreter wil. Daar ga ik een ultieme poging toe wagen.

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

Ik heb nog een vraag, met het risico dat we alsnog het debat hierover voeren. Ik vind een apart AO prima hoor, maar ik had het in een keer willen doen. Maar we doen een apart debat over Lelystad, dus een schriftelijke beantwoording daaraan voorafgaand lijkt mij goed. Voor mij is echter nog iets niet duidelijk. Is er een soort tussentijd? Mocht de Minister alsnog besluiten om Lelystad volgens de planning te openen, is er dan een periode van laagvliegen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Het eerste jaar kunnen we die oplossing nog niet bieden. Dat klopt.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb nog twee vragen. Kan in het tweede gebruiksjaar volgens de planning die de Minister hanteert – dat zou 2021 zijn – deze oplossing wel worden geboden? Dat was vraag een. Vraag twee hangt samen met de beperkingen. Ik had begrepen dat er voor het doorklimmen bij Lelystad,

net als in de rest van Nederland, zoals de heer Dijkstra zegt, wel drie beperkingen gelden: ten eerste dat het militaire luchtruim dan wel moet worden opengesteld, ten tweede dat er geen bepaald specifiek baangebruik op Schiphol is en ten derde dat de weersomstandigheden er invloed op kunnen hebben. Daarom was mijn vraag: hoeveel van de 7.000 vluchten die in het tweede gebruiksjaar gepland staan, zouden echt kunnen doorstijgen, op basis van wat we nu weten over hoe vaak die situatie zich voordoet? Wat is een reële schatting?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is nou net een van de technische vragen waarvan ik dacht: laten we die nou heel precies en netjes op schrift beantwoorden. Om te weten wat realistisch zou zijn op basis van dagen met uitzonderlijk weer enzovoort, moeten we kijken hoe het langjarig zit. Laten we dat dus even zorgvuldig uitzoeken en het in de brief aan u nader toelichten.

De voorzitter:

Ik zag een vervolgvraag van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Als check: is dat ook het antwoord op mijn eerste vraag?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het eerste deel van de vraag was wanneer het in zou kunnen gaan. Dan hebben we het over het winterseizoen 2021–2022.

De heer Paternotte (D66):

Oké. U zei dat er één jaar is waarin er dan nog laaggevlagen wordt, maar daarbij gaat u dus eigenlijk uit van de opening in...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Eén jaar of anderhalf jaar, het is maar net hoe je afrondt. Het is bij de luchtvaart altijd een beetje lastig dat de kalenderjaren niet stroken met het winter- of het zomerseizoen. Het winterseizoen loopt natuurlijk over twee jaren.

De voorzitter:

Ik merk nog even op dat de heer Paternotte zich helemaal niet verschuilt en gewoon twee vragen in de eerste interruptie stelt. Dat gaf hij zelf ook aan. Prima. Hij had ook een mooie vervolgvraag. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger voor een interruptie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, dat halfjaar; het ligt er inderdaad maar aan hoe je het afrondt. Daar spreekt wat nonchalance uit. Maar ik val eigenlijk over die dagen met uitzonderlijk weer. Daar weten de omwonenden van Schiphol natuurlijk alles van. Stelselmatig wordt namelijk de vierdebaanregel overtreden omdat er altijd een uitzonderingsgrond is, zoals de heer Alders gisteren heel helder aangaf. Het blijft dus toch een dooie mus, want waar kunnen de mensen nou echt op rekenen? Wat zullen de vlieghoogtes zijn? Hoe kan de Minister dat garanderen als zij het hele laagvliegen eigenlijk niet definieert?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vind dit echt wel een beetje flauw, want ik doe juist heel erg mijn best om het in een brief aan u zo zorgvuldig en strak mogelijk te formuleren. Mevrouw Kröger zegt dat er met het extreme weer altijd wel een excuus is, maar het is niet 365 of 366 dagen per jaar extreem weer. We gaan er wel naartoe dat er vaker extreem weer is, maar echt niet iedere dag, dus dat excuus zal ook niet iedere dag gebruikt kunnen worden. Ik wil de

vraag juist zorgvuldig beantwoorden en zal daar dus serieus in meenemen wat we door de jaren heen hebben gezien op die plekken: hoe vaak is daar dat soort extreem weer aan de hand? Dat moet je altijd met een bandbreedte bekijken. We hebben afgelopen zomer – dat is dan iets anders – extreme droogte gehad. Je weet nooit precies wat zich in een jaar gaat voordoen. Dat is nou eenmaal de ellende met het weer, maar ik wil dit zo zorgvuldig mogelijk doen. Ik wil het dus over een aantal jaren bekijken: hoe vaak zou het kunnen voorkomen dat je het lager vliegen niet ingevuld? Ik hoop toch dat u mij de kans biedt om het zo zorgvuldig mogelijk op te schrijven, maar een honderd procent garantie dat het altijd kan, kan ik niet geven – dat heb ik op voorhand ook gezegd – want er zal altijd extreem weer blijven, er kunnen altijd bijzondere noodsituaties zijn et cetera.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De Minister neemt het woord «excuus» in de mond. De omwonenden van Schiphol en Rotterdam The Hague Airport weten dat uitzonderingsomstandigheden letterlijk de reden zijn dat keer op keer de afgesproken geluidsregels toch worden overschreden. En de ILT kan er niet op handhaven, want ja, er is altijd een excuus. Zelfs de heer Alders gaf gisteren aan: eigenlijk kan die vierdebaanregel elke dag overschreden worden.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou heel erg graag van de Minister willen dat zij niet alleen kijkt naar de papieren werkelijkheid – zij is er dol op om die op te tuigen – maar vooral naar de praktijk rond Schiphol en Rotterdam The Hague Airport, en dat ze die naast de plannen voor Lelystad Airport legt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik weet niet waar u het woord «excuus» vandaan haalt. U zegt dat ik zo houd van mijn eigen papieren werkelijkheid. Dat vind ik, op z'n zachtst gezegd, niet erg aardig; laat ik het dan zo maar formuleren. Ik doe juist zo mijn best, volgens mij met u allen, om het nieuwe normen- en handhavingstelsel vast te leggen. We hebben het aantal nachtvluchten op Schiphol vastgelegd. Ik doe dus mijn uiterste best om te zorgen dat zaken daadwerkelijk gehandhaafd kunnen worden. Dat zal ik hiermee ook doen. U vindt het per definitie een dooie mus omdat er uitzonderingsgronden mogelijk zijn, maar daar herken ik me totaal niet in. Daar laat ik het bij.

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

De Minister doet erg haar best; daar wil ik best van uitgaan. Ze doet met name haar best om groei mogelijk te maken, zoals ook in het regeerakkoord staat. Daar doet ze erg haar best voor. Maar ik ben wel benieuwd naar de uitzonderingen. Kan de Minister vertellen hoe vaak de vierdebaanregel vorig jaar is overtreden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar hebt u een rapportage over gehad. Ik kan nu niet exact de getallen reproduceren, maar daar zijn we ook transparant over.

De **voorzitter**:

Een korte vervolgvraag.

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

Dat gebeurt namelijk zo vaak dat mensen naar de rechter stappen om het ter sprake te brengen. Dan kunt u toch niet volhouden dat het bij uitzondering gebeurt? Het is gewoon business as usual, stelselmatig, omdat die vluchten geacommodeerd moeten worden. Het zou u erg sieren om dit gewoon toe te geven.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ook dit kan ik niet helemaal plaatsen, want ik heb nou juist een knip gemaakt, waarvoor er zojuist nog waardering was: een 500.000 vluchten-scenario, inclusief het nieuwe normen- en handhavingstelsel, waar handhaving van de vierdebaanregel echt goed in opgenomen moet worden. Volgens mij zijn wij er dus mee bezig om dat wel uitdrukkelijk handhaafbaar te maken. Ik kan niet meer doen dan dat vastleggen in het LVB, want anders kun je het inderdaad niet handhaven. De stappen daartoe zijn gezet en ik had daarvoor eerder op instemming gerekend.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt, tenzij de heer Van Raan zijn tweede interruptie wil gebruiken. Dat mag, natuurlijk.

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

Ja, dat wil ik wel.

De **voorzitter**:

Ga uw gang.

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

Het gaat ook over het terugwinnen van vertrouwen. We geven de Minister daar keer op keer de kans voor. De Minister gaat weer een poging doen om het op te schrijven en handhaafbaar te maken. Daarmee zegt ze impliciet dat het dat niet was. Dat heb ik haar ook horen zeggen. Met andere woorden, al die bewoners, of het nou gaat om Schiphol, Eindhoven of binnenkort Lelystad, hebben dus in de kou gestaan, met betrekking tot de vierdebaanregel en andere beloftes die gedaan zijn. Nogmaals, het zou u sieren om dat gewoon toe te geven. De Minister gaat nu weer proberen vast te leggen dat dat niet het geval is, maar er is geen enkele garantie dat het nu wel gaat gebeuren, zoals andere vragenstellers ook hebben vastgesteld.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Van Raan haalt nu allerlei dossiers door elkaar. Het ene moment gaat het over Lelystad, het andere moment over de vierdebaanregel. Ik geef u aan dat...

De **voorzitter**:

Er wordt wat onrustig gereageerd, maar volgens mij was de Minister bezig met de beantwoording.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat probeer ik inderdaad te doen. Ten aanzien van Schiphol ben ik er juist erg mee bezig. U had een punt dat er een eind moest komen aan het anticiperend handhaven en daarover was ik het van het begin af aan met de Kamer eens. Ik was het ermee eens dat we het aantal nachtvluchten daadwerkelijk in regelgeving moesten vastleggen, zodat daarop gehandhaafd kan worden. Dat hebben we gedaan. Ik ben er dus van het begin af aan mee bezig geweest om dat sterker te maken. Dat doen we ook ten aanzien van Lelystad. Bij de nieuwe Luchtvaartnota bekijken we dat heel breed. Ik probeer aan alle kanten om mensen meer zekerheid te bieden en duidelijk te maken dat we eraan werken. Daarom doen we het allemaal heel zorgvuldig, met een plan-MER. We betrekken iedereen erbij. Ik

probeer alles in wetgeving vast te leggen, tot en met de aantallen vluchten. Dat hebben we ook in het Lelystaddossier geprobeerd. Alles wat je maar wettelijk kunt vastleggen en dus handhaafbaar en afdwingbaar kunt maken, heb ik, waar dat kon, steeds gedaan. Daarom begrijp ik gewoon niet zo goed dat u het anders interpreteert.

De voorzitter:

De heer Van Raan heeft nog een korte vervolgvraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik kan wel uitleggen waarom de Minister het niet zo goed begrijpt. De Minister blijft continu binnen de driehoek economie-leefomgeving-veiligheid. Zij probeert daar alles in te proppen, terwijl dat is vastgelopen. Dat zegt de Raad voor de leefomgeving, dat zegt de OVV, dat zegt Alders; iedereen zegt het. Maar de Minister gaat toch door.

De voorzitter:

Wat is de vraag?

De heer Van Raan (PvdD):

De Minister geeft eigenlijk toe – dank daarvoor – dat het voorheen het vertrouwen inderdaad niet waard was en zegt nu: ik ga het weer proberen. Zo moet ik het samenvatten. Klopt dat?

De voorzitter:

Heeft u ook een vraag?

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, klopt dat?

De voorzitter:

«Zo moet ik het samenvatten. Klopt dat?»

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is de samenvatting van de heer Van Raan. Ik zie dat er in het verleden zaken waren die niet hard te handhaven waren. Daarom waren we bij Schiphol bijvoorbeeld bezig met anticiperend handhaven. Dat gaan we herstellen. We zijn met nieuwe plannen bezig. We doen er, volgens mij met uw Kamer, alles aan om te zorgen dat de nieuwe plannen wel goed handhaafbaar zijn, vanaf het begin. Volgens mij delen we dat met elkaar. Ik zou eerlijk gezegd niet weten wat ik er verder aan moet toevoegen, anders dan dat u er natuurlijk als Kamer altijd bij bent om er een amendement op los te laten als iets nog strakker of beter in wetgeving opgenomen kan worden.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Laçin en daarna aan mevrouw Kröger voor een interruptie.

De heer Laçin (SP):

Ik moet heel eerlijk zeggen dat het mij verbaast dat de Minister op deze manier reageert. Dat er goede intenties voor de toekomst zijn, geloof ik graag, maar het feit dat het in het verleden altijd is misgegaan, staat buiten discussie wat ons betreft. Anticiperend handhaven gaan we stoppen op Schiphol; daar vragen we al heel lang om. Maar kijk eens naar de situatie in Rotterdam, naar de rapportages van DCMR. Jaar op jaar – ook afgelopen jaar, in 2018, nog – wijkt 60% van de vluchten af van de aanvliegeroute. Er hebben dus veel meer mensen last van de vluchten van en naar Zestienhoven. Dan kan de Minister hier toch niet met droge ogen beweren dat wij niet aardig zijn of flauw zijn? U moest eens weten wat al

die omwonenden van Zestienhoven meemaken! Dan zou u het misschien begrijpen.

De voorzitter:
Wat is uw vraag?

De heer **Laçin** (SP):
Ik wil dat de Minister dat in ogenschouw neemt en toegeeft dat de mensen, bijvoorbeeld in Rotterdam, al jarenlang worden gepiepeld door afspraken die staan, maar totaal niet worden nageleefd en gehandhaafd. Klopt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Als inwoner van Rotterdam spreek ik ook nog weleens een Rotterdammer en...

De heer **Laçin** (SP):
U woont niet onder een aanvliegeroute, weet ik.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Nou ja, ik zit vooral in de aanvliegeroute van de trauma- en politieheli-kopters, moet ik zeggen, maar het is heel terecht dat die daar kunnen vliegen.
U hebt in de rapportage gezien dat de ILT de luchthaven daar ook op heeft aangesproken en daar ook voorwaarden aan verbindt. We zijn breed aan de slag met de Luchtvaartnota. Dat pakken we in het hele land op. Alles en iedereen kan daarin meepraten. Er is brede participatie, zowel van deskundigen van de sector als van omwonenden. Als we een andere aanpak kiezen, dan zal die volgen. Maar sinds mijn aantreden heb ik ook gewoon te maken met de vigerende wet- en regelgeving, luchthavenbesluiten en situaties op de verschillende vliegvelden zoals ze zijn.

De voorzitter:
De heer Laçin heeft een vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):
Dit is een heel lang antwoord, maar de vraag was heel kort: klopt het dat bijvoorbeeld omwonenden van Zestienhoven al jarenlang afspraken worden voorgehouden die niet worden nageleefd en niet worden gehandhaafd? Na jaren zegt de ILT nu één keer: Schiedam moet een beetje ontzien worden. En dat wordt ook niet nageleefd, kan ik u zeggen. Klopt het dat de afspraken niet worden nageleefd en niet worden gehandhaafd? Kan de Minister dat hier gewoon toegeven? Dan kunnen we verder met het debat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
De ILT voert haar taken uit. Dat heeft het afgelopen jaar ook tot consequenties geleid. U zegt: jarenlang. Ik heb geen overzicht van de jaren voordat ik zelf Minister was, maar ik heb ook geen enkele reden om eraan te twifelen dat de ILT gewoon haar taak heeft vervuld.

De voorzitter:
Dan zijn we bij de interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Volgens mij raken we hier toch een beetje de kern van het debat. Ik merk aan de Minister dat ze geraakt is. Ze vindt het vervelend dat wij met deze kritiek komen, maar die kritiek komt er natuurlijk wel uit voort dat ons hele luchtvaartbeleid is gestoeld op niet-handhaafbare afspraken. Daarom voelen de mensen die hier zitten, al jaren dat ze elke keer geschiphoud

worden. De Minister zegt: dat wil ik anders. Ze wil met een nieuw normen- en handhavingstelsel komen. Daar zijn wij blij om. Dat gaan we allemaal uitwerken in de Luchtvaartnota. Maar dan is het toch heel erg krom om ondertussen Lelystad Airport erdoorheen te jassen en Schiphol te willen laten groeien? Dat is de kern. We moeten handhaafbare afspraken hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij staan de handhaafbaarheid van de afspraken en de inhoud van die afspraken niet haaks op elkaar. Of je nou wel of niet op een groei- of krimpscenario of wat voor scenario dan ook uitkomt en hoe dat landt in afspraken, staat los van het feit dat de afspraak die eruit komt, gehandhaafd moet worden. Daar zijn we het met elkaar over eens. Daar ben ik mee bezig.

De voorzitter:

Een korte vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoop toch dat de Minister zich kan voorstellen dat de omwonenden in Overijssel, Gelderland, Friesland en Noord-Holland, die zien hoe het rond Schiphol en Rotterdam The Hague Airport gaat, en die nu horen dat de laagvliegroutes verleden tijd zijn, denken: we geloven er helemaal niets van, want niks ligt vast en niks kan gehandhaafd worden. Als de LVNL een afweging moet maken welk verkeer prioritair is, kan die vlucht alsnog gewoon omlaaggeduwd worden. Daarom is het nodig om, als de Minister dit pad verder bewandelt, eerst die handhaafbare kaders vast te leggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat diezelfde omwonenden ook zien dat deze Minister bijvoorbeeld het aantal nachtvluchten op Schiphol wettelijk heeft vastgelegd en dat er nu gestopt wordt met het anticiperend handhaven. Ik denk dat dat gewoon stappen in de goede richting zijn waar mensen het vertrouwen aan mogen ontlenen dat dat ook bij Lelystad Airport het geval zal zijn. U hebt zelf ook een aantal zaken aangegeven die u graag in wet- en regelgeving opgenomen wilde hebben, juist om ze te kunnen handhaven. Daar heb ik voor een heel groot deel in bewilligd. Ik denk dus dat we aan omwonenden echt kunnen laten zien dat ze ons in de toekomst aan kunnen spreken op wat er afgesproken wordt.

De voorzitter:

Oké. Ik zie dat de heer Dijkstra wil interrumperen. Ik merk op dat we, als er straks een hele harde bel gaat, even schorsen om te stemmen. Maar dan zijn we heel snel terug en gaan we heel snel verder, stel ik voor. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het nieuwe normen- en handhavingstelsel is van belang. Kan de Minister zeggen over welke aantallen dat gaat en wanneer we dat gaan behandelen in de Kamer? Dat ligt voor een deel natuurlijk ook aan ons, maar kunnen we dat spoedig verwachten en kunnen we dat dan ook afronden, zodat we deze dingen, waarvoor nu het verwijt geldt dat ze niet worden waargemaakt, wél kunnen waarmaken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarvoor is het nodig om de 500.000 en het LVB dat daarvoor nodig is, vast te leggen in de Kamer. Ik hoop er dus op dat we dat snel met uw Kamer kunnen behandelen, zodat we inderdaad zo snel mogelijk een einde kunnen maken aan dat anticiperend handhaven.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We zaten toch al een beetje in de Schipholsfeer, dus laat ik daar maar gelijk in verdergaan. Een aantal Kamerleden heeft gevraagd: hoe gaat het verder, nu de heer Alders verslag heeft uitgebracht en de ORS-tafel niet tot een eensgezind oordeel heeft kunnen komen? Na het zomerreces zal ik uw Kamer een besluit sturen waarmee het nieuwe normen- en handhavingstelsel, waar we het net over hadden, juridisch kan worden verankerd en het anticiperend handhaven gestopt. Ik zet daar dus echt vaart achter. De aanpak voor de lange termijn komt in de Luchtvaartnota. Er wordt nu al, zoals net al gememoreerd, gewerkt aan een plan-MER, waarvan ik het ontwerp na het zomerreces zal presenteren. Het zal natuurlijk tijd kosten om die aanpak voor de lange termijn volledig uit te werken en te implementeren. Ik voorzie dat we voor Schiphol na 2020 een interim--periode van enkele jaren zullen krijgen. Ik ben nu aan het uitwerken hoe die vorm kan krijgen. Zoals eerder aan uw Kamer toegezegd, zal ik u voor het zomerreces informeren over hoe we dat precies verder willen gaan doen, als reactie op het verslag van de voorzitter van de ORS. Daar zal ik voor de zomer op reageren; zo hebben we dat met u afgesproken. In een aantal van de inbrengen is het onderwerp nachtvluchten voorbij gekomen. Daar zullen we dan dus ook op terugkomen, want dat is niet alleen ten aanzien van Schiphol, maar ook ten aanzien van het bredere verhaal in de Luchtvaartnota belangrijk. Het viel mij op dat een aantal van u het al in een breder perspectief plaatste, want natuurlijk is er veel hinder in de nacht, maar als vluchten verplaatst worden naar de randen van de nacht, zowel laat in de avond als heel vroeg in de ochtend, ondervinden mensen daar ook weer heel veel hinder van. Wat gebeurt er dan met die vluchten? Gaan ze dan massaal naar de dag? Die discussie moeten we, denk ik, in brede zin met elkaar voeren. Dat onderwerp krijgt dus een plek in de discussie over Schiphol, maar ook in de Luchtvaartnota, breed voor heel Nederland. We moeten dat allemaal in samenhang bezien: de hinderaspecten van de vluchten in de nacht, maar natuurlijk ook veiligheid als eerste randvoorwaarde – dat heeft u ook allemaal genoemd – de werkgelegenheidseffecten, die door zowel de heer Laçin als de heer Van Dijk naar voren zijn gebracht, de bredere economie en het bredere leefomgevingsaspect. Ik probeer het onderwerp van nachtvluchten dus in brede zin, in een breder kader mee te nemen.

De heer **Paternotte** (D66):

De Minister wil het in samenhang bekijken. Zoals ik het nu zie, is het verkeer op Schiphol tussen 06.00 en 07.00 uur behoorlijk intensief. Het is moeilijk voor te stellen dat daar nog capaciteit bij zou kunnen komen, maar goed, dat kunt u dan meenemen. De belangrijkste vraag die ik zou willen stellen, is de volgende. Schiphol is de vierde luchthaven van Europa. Als u kijkt naar de drie grootste luchthavens van Europa, namelijk Heathrow, Frankfurt en Charles de Gaulle, ziet u dan dat Schiphol qua nachtvluchten echt een buitenbeentje is en dat het totaal op Schiphol bijna overeenkomt met het totaal van die drie andere bij elkaar?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zie ook die verschillen tussen de luchthavens, maar ik zie dat de reacties van omwonenden ook verschillend zijn. Het is niet zo dat bij een van die luchthavens iedereen helemaal tevreden is. Ik stel dus voor dat we, juist zoals u suggereert of voorstelt, kijken naar wat we kunnen leren van de regimes voor nachtvluchten van die andere luchthavens: wat bevalt wel goed, wat bevalt niet goed? Dan kunnen wij de optimale mix daarvan kiezen, zowel voor Nederland als geheel, als voor Schiphol in het bijzonder, waar het natuurlijk het meest pregnant is.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik denk dat een tweede interruptie niet zo heel veel toevoegt nu.

De **voorzitter**:
Van mij hoeft het niet.

De heer **Paternotte** (D66):
Maar ik mag haar niet later nog inzetten, dus... Maar ik zal het niet doen.

De **voorzitter**:
Nee. Ten eerste mag daar niet over onderhandeld worden en ten tweede hadden we afgesproken dat we dat niet zouden doen. Ik geef het woord aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Misschien dan toch nog in de richting van de heer Paternotte: we gaan de maatschappelijke consultatie natuurlijk een plek geven als het gaat om aspecten als nachtvluchten, de randen van de nacht, enzovoort, die juist voor omwonenden zo van belang zijn.
Wanneer komt er een eind aan het anticiperend handhaven? Dat heb ik net aangegeven. Hoe zorgen we voor meer rustmomenten? Is er nog een alternatief voor de vierdebaanregel? Daar komen we ook voor de zomer op terug in het kabinetsbesluit over de toekomst van Schiphol. Datzelfde geldt voor de daadwerkelijke invulling van de fiftyfiftyregeling, waar de heer Amhaouch naar vroeg. Dat komt allemaal in één stuk, in de reactie op het ORS-verslag, het Aldersverslag.

De **voorzitter**:
Ik geloof dat er bij de heer Van Raan nu toch wat verwarring is ontstaan over de orde der dingen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat ligt ongetwijfeld aan mij. Ik dacht dat we nog met het kopje luchtruim bezig waren. Ik vroeg me af of daarin de vogels aan bod komen of dat u die in het blokje diversen heeft ondergebracht.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Die zitten inderdaad in het blokje diversen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Oké. Maar zitten we nu in het blok luchtruim of in het blok Schiphol?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
We zijn nu bij Schiphol.

De **voorzitter**:
We gaan in vogelvaart verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De heer Paternotte had gevraagd: wanneer past u het LIB aan aan de nieuwe contouren uit de MER? Wordt het LIB 5 vastgelegd? Het LIB 5 ligt sinds 1 januari 2018 vast in het Luchthavenindielingsbesluit Schiphol. Hoe ik om wil gaan met de nieuwe contouren uit het MER en wat dat precies betekent voor het beperkingengebied in het LIB, neem ik ook op in de reactie op het verslag van de ORS, die voor de zomer komt. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn onder andere de mogelijke gevolgen van de meet- en rekenproblematiek voor de contouren en de WHO-aanbevelingen. Die moet ik allemaal mee gaan wegen in dat kader. De heer Stoffer zie ik nu niet, maar hij heeft een vraag gesteld die hieraan gerelateerd is. Klopt het dat je nog geen tien woningen mag bouwen op

één plek in de buurt van Schiphol? Het is bekend dat er rond Schiphol beperkingengebieden zijn, LIB 1 tot en met LIB 5. Voor LIB 1 tot en met LIB 4 geldt dat er vanwege geluid en veiligheid inderdaad aanzienlijke restricties zijn opgelegd. Bij LIB 4 is het kleinschalig, tot 25 woningen; dus niet 10, maar 25 is daar de ondergrens. Misschien herinnert u zich het voorbeeld van Amstelveen nog wel; daar ging het niet om 25, maar om 2.500 studentenwoningen. Maar de ondergrens is dus niet 10, maar 25. In het kader van de Luchtvaartnota gaan we natuurlijk breder de afweging maken tussen wonen en vliegen. Dat is ook een van de onderdelen waarover we advies hadden gevraagd aan de ORS. Dat advies hebben we helaas niet gekregen, maar ook daar probeer ik, uiteraard in goede samenspraak met vooral de collega van BZK, die zich gesteld ziet voor de opdracht om al die woningen gebouwd te krijgen, oplossingen voor te vinden.

Waarom kunt u bepaalde vluchten niet schrappen met selectiviteitsmaatregelen? Op het selectiviteitsbeleid tussen Schiphol en Lelystad komen we volgende keer nog terug, maar u verbond het aan de fees op Schiphol enzovoort. Daarover komen we te spreken bij de herziening van de Europese Slotverordening, waarbij we proberen om het Europees voor elkaar te krijgen dat we mogen selecteren op netwerkqualiteit, maar ook op aspecten als verduurzaming ten aanzien van geluid. Ik zie dat de heer Laçin zonder interruptie toch een vraag stelt; dat is ook een slimme manier. Ja, wanneer? We moeten natuurlijk wachten tot er een nieuwe Europese Commissie is. Ik durf niet heel veel te zeggen over wanneer daar nou echt tempo in komt, maar wij doen ons uiterste best om daar tempo in te krijgen.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Graus een vraag heeft.

De heer Graus (PVV):

Ik heb even een korte mededeling, omdat de Minister collega Stoffer van de SGP aansprak. Die heeft zich moeten verontschuldigen, omdat hij zich bij de commissie voor Defensie moest melden, maar er wordt wel voor hem waargenomen. Dan weet u waarom hij weg is.

De voorzitter:

U bent mij voor. Ik had dat voor de volledigheid nog willen melden. Maar het is waar.

(Hilariteit)

De voorzitter:

Daarmee is het geen interruptie van de heer Graus. De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De leden Van Dijk en Laçin vroegen naar de tarieven op Schiphol. Schiphol heeft net de tarieven, die overigens ook verder gedifferentieerd zijn dan in het verleden, vastgesteld voor drie jaar, voor de periode tot en met 31 maart 2022, om zo al een eerste aanzet te geven om lawaaiige vliegtuigen meer te laten betalen dan schonere vliegtuigen. Van de uitfasering van de hoofdstuk 3-vliegtuigen bent u ook op de hoogte. Ik kom op de evaluatie van de ORS. Er is een einde gekomen aan de termijn van de heer Alders. Nu zal er een interim--voorzitter worden aangesteld. Die interim--voorzitter zal het functioneren van de ORS laten evalueren door een onafhankelijk bureau; dat laatste zeg ik er maar even bij. Op basis van die evaluatie zal een definitieve invulling worden gegeven aan de opvolging van de ORS. Dan kom ik nu bij de grotere map diversen.

De voorzitter:

Maar niet dan nadat de heer Van Dijk een interruptie heeft gepleetst.

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

Misschien heb ik het gemist, maar ik ben op zoek naar de feiten en niet naar doembeelden over mogelijke stilstand op Schiphol. Hoe kunnen we, even los van de positie die we innemen, nou een besluit nemen over mogelijke groei of geen groei, als we niet precies weten wat dat voor gevolgen heeft voor de werkgelegenheid? Dat is echt wel van belang; daar maken heel veel mensen zich ook zorgen over.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is een heel terecht punt van de heer Van Dijk, dat hij in het vorige AO ook al naar voren heeft gebracht. Bij iedere belangrijke keus die je maakt, hoort een impactanalyse. Daarbij zijn het economisch belang en de werkgelegenheidseffecten heel belangrijk. Die zullen we dus uitdrukkelijk wegen in de voorstellen die wij voor de toekomst van Schiphol zullen doen. U kunt ervan overtuigd zijn dat wij daar zorgvuldig naar kijken.

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

En krijgen we die ook te zien? Dat is wel interessant.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Uiteraard. We zijn erg transparant, dus u krijgt de overwegingen zeker te zien.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voordat de Minister overgaat naar het volgende blok: ik had nog één vraag openstaan over Defensieoverlast op de Veluwe. We gaan nieuwe maatregelen nemen; betekent dat dan dat er meer overlast vanuit Defensie komt op die plek?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die vraag had ik geschaard onder de specifieke vragen over de betekenis van de wijzigingen voor omwonenden ten aanzien van het hele dossier over Lelystad Airport. Dat punt wil ik in de brief meenemen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan komen we bij de Luchtvaartnota, waarin eigenlijk het hele overkoepende beleid voor de luchtvaart in Nederland wordt vormgegeven. Verschillende Kamerleden hebben daar voor mij heel herkenbare punten over aangegeven. De heer Van Raan heeft het over «het nieuwe normaal», maar ik ben er nog niet helemaal van overtuigd dat ik wat hij normaal vindt, ook normaal vind. Maar dat er een ander beeld van de luchtvaart ontstaan is, hoeven we, denk ik, geen van allen te ontkennen. Ik weet niet wie van u het precies vroeg, maar de vraag was: kunnen we de lusten en de lasten niet op een nieuwe manier goed in balans brengen? Het is uitdrukkelijk het doel van de Luchtvaartnota om dat te doen. De heer Van Dijk noemde bijvoorbeeld het maatschappelijk draagvlak als een van zijn vier punten. Dat delen we met hem. Daarom is participatie, ook bij de Luchtvaartnota, van groot belang. Het is ook ontzettend leuk om te zien hoeveel mensen bijvoorbeeld zelfs de moeite nemen om mij een mail te sturen of om een van die kaartjes met «Beste Cora» in te vullen. Daar staan hartstikke leuke dingen in. Overigens heb ik vanochtend het advies van de heer Van Geel over de toekomst van Eindhoven Airport mogen ontvangen. Dat ga ik natuurlijk ook nog uitgebreid bestuderen en daar kom ik bij u op terug. Daar zat een

aparte variant bij – het was een heel boekwerk – van wat kinderen ervan vonden. Ik heb er even doorheen gebladerd. Dat kan ik u ook van harte aanbevelen, want dan zie je dat kinderen soms in een paar zinnen het hele dilemma waar we voor staan ten aanzien van de luchtvaart heel goed weten te schetsen. Ik denk dat u er in het komende reces wel plezier aan kunt beleven om dat ook eens te bekijken. Daarin komt eigenlijk alles aan de orde, van veiligheid tot klimaat, leefomgeving, gezondheid, economie, wonen en vliegen en de governance. Alles komt erin voorbij.

De heer Amhaouch heeft gevraagd hoe het staat met de uitvoering van de motie over de integrale benadering van de ontwikkeling van het systeem van regionale luchthavens en Schiphol en de belangenafweging daartussen (29 665, nr. 311). Ik heb specifiek de Nederlandse Vereniging van Luchthavens uitgenodigd om hun visie daarop in beeld te brengen. Daarover zijn we met hen in gesprek. Op dit moment lopen er bovendien verschillende initiatieven in de regio om met de betrokkenheid van allerlei stakeholders tot een visie op de toekomst van de verschillende luchthavens te komen. Die betrekken we natuurlijk in haar geheel bij de Luchtvaartnota, bij de visie op de toekomst van de luchtvaart in Nederland, want, zoals u eerder hebt bepleit, moeten we niet iedere luchthaven op zich bekijken, maar gaat het om het hele Nederlandse luchtruim: hoe maak je daar op een efficiënte wijze gebruik van, terwijl er tegelijkertijd ook wordt gedacht aan werkgelegenheid, aan een zo gering mogelijke hinderervaring et cetera?

De spanning tussen woningbouw en de ontwikkeling van de luchtvaart werd nog een keer aangehaald door de heer Paternotte. U heeft in dat verband aandacht gevraagd voor het initiatief voor een luchthaven in zee. Op 8 februari heeft u de gevraagde quickscan naar de luchthaven in zee ontvangen. Daarin staat een overzicht van voor- en nadelen hiervan. Ik heb aangegeven dat ik daar graag met de Kamer over in debat wil. Ik heb begrepen dat u daar een plenair debat voor wilt inplannen. Dat hoor ik dan wel. Als ik een schot voor de boeg moet geven, zou ik zeggen: het is een mogelijkheid, maar voor de komende 20 à 30 jaar heb je er niet direct iets aan. Een belangrijk punt waar we in ieder geval tegen aanliepen, is de ruimte voor de windparken, maar ik ben zeer bereid om daar in een plenair debat met u over verder te praten.

Wat gaat u doen met het advies van de Rli? Dat heb ik vorige keer eigenlijk ook al even gezegd: dat ga ik gewoon zorgvuldig bestuderen. Voor de zomer zal ik u informeren hoe we de adviezen van de Rli mee zullen nemen in de Luchtvaartnota.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Graus wil interrumperen.

De heer Graus (PVV):

Dat vind ik wel belangrijk. Daarom vroeg ik er ook naar. Eigenlijk zou ik het liefst een onafhankelijk onderzoek willen naar de gevolgen van de aanbevelingen die de Minister straks mogelijk gaat overnemen, zowel op sociaal-maatschappelijk vlak als op financieel-economisch gebied. Is de Minister daartoe bereid?

Dan heb ik nog een vraag. De omwonenden moeten erbij betrokken worden; daar zijn we het Kamerbreed over eens. Dat hebben wij meerdere malen gevraagd. De bewonersgroep Ik woon en werk bij Schiphol omvat inmiddels al duizenden mensen. Worden zij hier ook wel voldoende bij betrokken? Want alle actoren moeten gehoord worden en ik wil niet dat die mensen tussen wal en schip vallen.

De voorzitter:

Twee heldere vragen. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De eerste vraag ging over de aanbevelingen van de Rli. Ik denk niet dat het handig is om naar iedere aanbeveling een apart onderzoek te laten doen, maar we zullen dat uitdrukkelijk meenemen – dat zeg ik de heer Graus graag toe – in het kader van de plan-MER. Daar zullen echt alle aspecten worden afgewogen, ook die van de aanbevelingen van de Rli. De heer Graus zegt dat er ook heel veel mensen zijn die gewoon hartstikke blij zijn met de luchtvaart, vertegenwoordigd in de groep die hij net noemde. Ik heb daar een delegatie van ontvangen. Uiteraard is het de bedoeling dat iedereen, hoe hij ook denkt over de luchtvaart, kan meepraten en meedenken over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Zij zijn daar dus uitdrukkelijk ook voor uitgenodigd.

De voorzitter:

De heer Graus heeft nog een korte vervolgvraag.

De heer **Graus** (PVV):

Daarvoor dank ik de Minister. Ik zei ook: het liefst zouden we een onafhankelijk onderzoek willen. Maar wij willen minimaal toch echt wel weten wat de gevolgen zijn. Ik hoop echt dat dat goed wordt uitgediept, want dan kunnen wij een beter oordeel vellen en weet ik ook hoe ik mijn fractie moet adviseren hierin. Dus dank aan de Minister als zij dat zo wil doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We zullen dat graag meenemen in de plan-MER; wij zullen daarbij dus ook zorgvuldig naar de aanbevelingen van de Rli kijken.

De heer Van Raan heeft nog gevraagd: hoeveel vluchten passen er binnen 5 megaton in 2030 en hoeveel vluchten passen daarin als ook radiative forcing wordt meegenomen? We hebben hier pas, bij het AO Duurzame luchtvaart, met elkaar over gesproken. Ik heb toen aangegeven dat er echt nog het nodige onderzoek nodig is om radiative forcing op een goede manier mee te kunnen nemen, dus ik kan nu nog geen antwoord geven op die vragen. Daar is dat aanvullende onderzoek echt voor nodig. Hoe zit het met de meteoprofielen in relatie tot 25°C in verband met de geluidsberekening?

De voorzitter:

Ik geloof dat de heer Van Raan een verhelderende vraag over de orde der dingen heeft, of gaat het over iets anders?

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

Eigenlijk over iets anders, want dan zijn er drie vragen in een keer beantwoord. Zegt de Minister hiermee...

De voorzitter:

Er klinkt een bel, maar de stemmingen zijn na de Europese top.

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

Zegt de Minister hiermee dat de reductiescenario's in de Luchtvaartnota worden meegenomen? Ik noemde er vijf, globaal. Het hoeft natuurlijk niet precies. Het gaat over roughly right in dit stadium. Hoor ik haar dat zeggen, of komt ze erop terug in een aparte brief die we dan als addendum bij de Luchtvaartnota krijgen? Dat was mijn verduidelijkende vraag, voorzitter.

De voorzitter:

Nou, verduidelijkend... De vraag maakt het voor mij in ieder geval niet duidelijker.

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

Voor mij wel.

De voorzitter:

Ja, maar dit was een manier om iets heel anders te doen dan de orde der dingen te bespreken, maar goed. De Minister was van plan om toch antwoord te geven. Ik kijk even naar de andere collega's, die zich in hebben gehouden. Ik geef het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Allebei niet. Ik heb toegezegd dat we een klimaatscenario gaan maken. Dat gaan we doen, maar om radiative forcing daarbij te kunnen betrekken, is echt eerst meer onderzoek voor nodig. Daar kan niemand nu iets zinnigs over zeggen.

Ik kom bij de meteoprofielen in relatie tot 25°C. Daar heeft mevrouw Kröger schriftelijke vragen over gesteld. In het antwoord op die schriftelijke vragen zal ik ook precies ingaan op dit zeer technische punt. Dat kan ik op dit moment nog niet; daar wordt aan gewerkt.

Kan de Minister ons toezeggen dat de antwoorden op de vragen over het AEOLUS-rapport uiterlijk in het meireces beschikbaar komen? Dat was een vraag van de heer Bruins. Als het niet in het meireces is, dan toch in de twee, drie dagen daarna. Die slag om de arm wil ik even houden, want het meireces wil nog weleens maken dat dingen net wat verschuiven. Dan kan ik het, denk ik, zo precies mogelijk beantwoorden.

De heer Laçin vroeg naar Ryanair. Dat is weer een heel ander onderwerp. Kunt u Ryanair nationaal niet tegenhouden, desnoods door tegen EU-regelgeving in te gaan? Dat laatste is niet het pad dat ik op wil gaan; dat zult u begrijpen. Ik hecht, net als u, veel waarde aan een eerlijk en fatsoenlijk speelveld in de luchtvaartsector. U weet dat ik daar in Europees verband met een aantal collega's mee aan de slag ben gegaan. Ik zal dat onverkort doorzetten.

De heer Paternotte heeft ook hele specifieke vragen gesteld over de tarieven van Winair tussen Sint-Maarten en Saba. Met onder andere Saba zijn we de mogelijkheden aan het verkennen om de connectiviteit in het Caribisch deel van Nederland te verbeteren. Daar hebben we onlangs een studie naar laten doen door SEO Economisch Onderzoek. Die is op 5 maart naar de Kamer gestuurd. In die verkenning wordt ook aandacht besteed aan de tarifiering, de frequenties en de levenszekerheid. Ja, «levenszekerheid» staat hier; dat is wel heel erg in het kader van de luchtvaart. Er wordt natuurlijk «leveringszekerheid» bedoeld. Ook de mogelijkheden van een openbare dienst worden daarin bekeken. Op dit moment wordt er ook een bijeenkomst gepland om de mogelijkheden van verbetering van de connectiviteit te verkennen met luchtvaartexperts en politici van de Koninkrijkslanden en Caribisch Nederland. Over het zeevervoer kan ik melden dat Saba zelf initiatieven heeft genomen om het vervoer over zee tussen Saba en Sint-Maarten te intensiveren. Er zijn, op proef, voor drie maanden afspraken gemaakt met diverse rederijen. Als het goed is, ben ik op 6 mei zelf op Saba om me persoonlijk en détail te laten informeren. Mocht daar iets bijzonders uit komen, dan zal ik u dat uiteraard melden.

De heer Van Raan en mevrouw Kröger hebben nog vragen gesteld over de oproep van de Vogelbescherming om grootschalig onderzoek te gaan doen. Is de Minister bereid om een second opinion te laten verrichten? Het risico op vogelaanvaringen is uitgebreid onderzocht, zowel dicht bij de luchthaven als ter hoogte van de tijdelijke aansluitroutes. Dat hebben we bij het AO Vliegveiligheid onlangs ook besproken. De onderzoeken zijn gebaseerd op feiten en zijn conform de vereisten en met een gangbare methode uitgevoerd. Zoals ik u toen ook al heb gemeld, is inmiddels in opdracht van de provincie Flevoland een nulmeting uitgevoerd, waarbij de vogelstand en de vogelbewegingen in de directe omgeving zijn gevolgd. Die nulmeting bevestigt het beeld uit het MER 2014. Op basis

hiervan zal de monitoring van Lelystad verder worden bepaald. Uit de hoorzitting is niet gebleken dat, onderbouwd met onderzoek naar de specifieke situatie op Lelystad Airport, het risico onvoldoende is onderzocht. Ik heb al wel toegezegd – daar herinner ik u dan ook nog maar een keer aan – dat ik nader zal laten onderzoeken wat de toegevoegde waarde van een 3D-radar op Lelystad Airport kan zijn.

De voorzitter:

De 3D-radar roept een interruptie op van de heer Bruins.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Dat laatste is heel mooi, want daar wilde ik nog nader naar vragen, maar die vraag is nu al beantwoord. Ik ga even iets terug. Ik meen gelezen te hebben in een stuk van de Minister dat de beelden van de militaire radar in Leeuwarden gebruikt zijn bij het vaststellen van de vogelaantallen. Kan zij dat bevestigen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zullen we daar in tweede termijn even op terugkomen? Dat lijkt me verstandig, want ik weet niet of het nou speciaal die beelden waren. Ik dacht zelf dat het beelden van de KNMI waren.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Precies. Ik licht het even toe. De KNMI-radar heeft een bepaalde range; die haalt Flevoland net niet. Een andere radar, van de militairen, kan wel zo ver kijken. Is die laatste gebruikt? Dat is eigenlijk de vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar komen we dan in tweede termijn op terug. Dat zoeken we even na.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Graus wil interrumperen.

De heer Graus (PVV):

Hier klopt iets niet, want ik heb dat vorig jaar al gevraagd en toen zou het ook uitgezocht worden. Het kan niet zo zijn dat het zo lang is blijven liggen, want het gaat om de vliegveiligheid. Ik heb dat echt toen al ingebracht en er zou werk van worden gemaakt: de dode hoeken zouden eruit worden gehaald. Dat is me toen toegezegd. Als daar nu alsnog naar gezocht moet worden, is er dus niets met die toezegging aan mij gedaan. Dat vind ik dan een kwalijke zaak.

De voorzitter:

Ik stel voor om dat ook mee te nemen in de tweede termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, ik hoor inmiddels al de bevestiging dat de KNMI-radar is gebruikt, maar dat de uitkomsten zijn bevestigd door de militairen vanuit hun kennis en expertise.

De voorzitter:

Ik hoor hier dan het antwoord op uw vraag, die u, zoals u net zei, eerder gesteld heeft.

De heer Graus (PVV):

Degene die hierover gaat – als het goed is, zijn er maar een paar verantwoordelijken, maar eentje is er hoofdverantwoordelijk – heeft mij gezegd dat er dode hoeken in zitten. Die kunnen eruit worden gehaald. Ik heb dat gevraagd. Daar is een investering voor nodig – ik heb ook gevraagd

hoeveel – mar dat moet gebeuren. Dat is me toen echt toegezegd. Dat was zelfs tijdens een plenair debat.

De voorzitter:

Ik constateer maar even dat uw vraag misschien iets breder is dan de vraag die de heer Bruins net heeft gesteld. Ik kijk even naar de Minister: is het handig om dit mee te nemen naar de tweede termijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet of dat heel veel... De dode hoek bij de vrachtwagens is mij bekend, maar de dode hoek in de radar is nieuw voor mij. Laten we dat straks even hernemen. Laten we kijken of we daar in tweede termijn iets meer over kunnen melden.

De heer Graus (PVV):

Ik bedoelde minder vlekjes.

De voorzitter:

Misschien mag ik constateren dat een doctor in de theoretische natuurkunde na u ongeveer dezelfde vraag heeft gesteld. U heeft toegelicht wat er van uw vraag nog extra uitstaat en u heeft opgemerkt dat het al een tijd geleden is. De Minister heeft aangegeven dat ze in tweede termijn gaat proberen om daar recht aan te doen, misschien wel met een vervolg, maar dat weten we nu nog niet. Is dat een goede basis om verder te gaan? Goed, dan vervolgt u uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Is de Minister bereid om in gesprek te gaan met piloten over de vogelaanvaringen voor de opening van Lelystad Airport? Piloten zijn betrokken bij de reguliere werkgroepen over vogelaanvaringen. Ze zitten bijvoorbeeld in het Schiphol Bird Strike Committee. Deze werkgroep behandelt de vogelaanvaringsproblematiek van alle grote luchthavens, waaronder die van Lelystad. Ook zitten zowel de KLM als de VNV in de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen. Er zijn dus op allerlei manieren piloten betrokken bij dit dossier. Worden in het MER voor Schiphol en het MER voor Lelystad de berekeningen conservatief en met de meest actuele inzichten uitgevoerd? Dat vroeg de heer Bruins. De MER's worden uiteraard opgesteld met realistische aannames. Door gevoeligheidsanalyses wordt de bandbreedte inzichtelijk gemaakt. Voor het MER van luchthaven Lelystad is gebruikgemaakt van het wettelijk voorgeschreven NRM-model. In het MER voor Schiphol wordt gerekend met Doc.29. Daarin zijn de laatste inzichten in geluidsberekeningen verwerkt. Momenteel wordt gezien of en, zo ja, op welke wijze Doc.29 in de toekomst ook voor regionale luchthavens zou kunnen worden gebruikt. Dat houdt ook weer verband met de discussie over het verschil tussen de berekeningen en de metingen: hoe gaan we daar uitkomen in het nieuwe, landelijke programma? Dat is de stand van zaken op dit vlak.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Bruins wil interrumperen.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Op deze vraag had ik nou het liefst het antwoord «ja» gehad in plaats van al deze zinnen. Ik heb namelijk een formulering gebruikt die ik direct uit de brieven van de Minister zelf heb gehaald: dat de berekeningen conservatief uitgevoerd zijn en met de meest actuele inzichten. Kan zij dat bevestigen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb getracht het in te kleuren met de verschillende modellen die daarvoor gebruikt worden, maar verder verander ik natuurlijk niks aan wat ik in eerdere brieven heb geschreven. Ik dacht dat u ook wilde weten welke inzichten dat dan zijn.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Omdat we inmiddels al een jaar, vijftien maanden verder zijn, leek het mij goed, ook voor het vertrouwen van de mensen die hiernaar kijken, om nogmaals te horen dat de berekeningen nog steeds conservatief en met de meest actuele inzichten worden uitgevoerd, dat we daar nog steeds achter staan met z'n allen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We staan zeker achter die beginselen. Ik denk dat u in de beantwoording van de vele zeer technische vragen over AEOLUS ook meer de onderbouwing terug zult vinden.

Ik blijf nog even bij de heer Bruins. Hij had een vraag over meten en rekenen, inzake de expertgroep: kan de Minister toelichten welke omwonenden worden bedoeld? Hoe kunnen mensen zich daarvoor aanmelden? Het is een landelijke expertgroep, want het gaat over het gehele Nederlandse luchtruim. De expertgroep is in eerste instantie dan ook echt een kennisgroep. We hebben een aantal bekende landelijke belangenvertegenwoordigers gevraagd of zij een deskundige in die groep willen hebben. Zo zijn er bewonersvertegenwoordigers uit CRO en hebben Stichting Landelijk Burgerberaad Luchtvaart en Omgevingsraad Schiphol deskundigen aangeleverd. Omwonenden zijn daarmee voor 50% vertegenwoordigd in die groep van experts. Als zich nog andere partijen melden die ook een expert willen leveren, wordt er een gesprek aangegaan en wordt er gekeken naar welke deskundigheid thans wordt gemist. Het is natuurlijk geen belangenvertegenwoordiging, geen groep voor belangenbehartiging, maar een groep van het liefst wetenschappelijke experts. Ik verwacht eigenlijk dat alle aspecten van geluid en beleving nu voldoende vertegenwoordigd zijn, maar mochten zich nog experts aan willen dienen, dan kan er altijd naar gekeken worden of zij nog iets toe te voegen hebben.

De heer Stoffer, die ik op afstand dit antwoord doe toekomen, vroeg: wordt bij meten en berekenen ook naar hinder en piekbelasting gekeken? Daarop is het antwoord «ja».

Mevrouw Kröger vroeg: worden ook gezondheidsindicatoren opgenomen in het project? Dit project is specifiek gericht op het verbeteren van meten en berekenen, om de verschillen daartussen zo klein mogelijk te maken. Ik heb RIVM, KNMI en NLR wel gevraagd om de doelstellingen ook te zien in het licht van de WHO-aanbevelingen. Daarin speelt gezondheid natuurlijk een belangrijke rol; het heet niet voor niets de World Health Organization. Mevrouw Kröger heeft ook nog vraagtekens geplaatst bij de geluidsprofielen die fabrikanten van vliegtuigen zelf aanleveren. Zij vroeg of EASA daarin om advies kan worden gevraagd. In de Europese eisen zijn voorwaarden opgenomen voor veiligheid, geluid en CO₂-uitstoot van motoren. Net als vliegtuigen worden ook die vliegtuigmotoren door EASA gecertificeerd. Hierbij wordt door EASA ook getoetst of de aangeleverde profielen binnen de geldende regelgeving vallen. Over hoe dat zich verhoudt tot verschillende vliegtuigen heb ik u antwoorden gestuurd naar aanleiding van de discussie over Boeing en Airbus en de FAA-EASA-discussie. Zo werkt dat.

De **voorzitter**:

Ik heb nog een punt van de heer Laçin: als wij het niet halen voor 14.30 uur, kunnen we dan nog een kwartier doorgaan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wat mij betreft wel. Maar ik ben er bijna doorheen, hoor.

De voorzitter:

Dat is mooi. Dat is goed nieuws, want er komen ook stemmingen aan en ik denk zomaar dat er wel behoefte zal zijn aan een tweede termijn. Ik zie dat dat inderdaad zo is. Dan gaan we snel door.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Dijkstra heeft gevraagd of de inzet van helikopters bij Rotterdam niet losgekoppeld kan worden van al het andere verkeer. Rotterdam The Hague Airport of Zestienhoven, zo zeg ik in de richting van de heer Laçin, opereert momenteel op grond van de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport en daarin is een totale gebruiksruimte vergund voor al het verkeer. Het scheiden van geluidsruimtes daarbinnen is niet mogelijk. Met betrokken ministeries en hulporganisaties zijn we een traject gestart om te komen tot voorstellen die de inzet van maatschappelijk verkeer zeker stellen. Daarbij wordt ook gekeken naar alle opties in de toekomst, maar we moeten het wel zien in het licht van de Luchtvaartnota als geheel, want de problematiek rond maatschappelijke vluchten speelt natuurlijk niet alleen rond Rotterdam; die doet zich overal in het land voor. Vandaar dat het verstandig is om daar in de Luchtvaartnota aandacht aan te besteden.

De heer Graus heeft nog vragen gesteld over de tickettaks. Hij verwacht daarvan een negatief effect op de werkgelegenheid en vraagt of dat voldoende is meegenomen. Daar gaat mijn collega Snel u nog voor de zomer over informeren. Het werkgelegenheidseffect wordt meegenomen in de studies naar de effecten van de vliegbelasting.

De heer Paternotte heeft, tot slot, nog gevraagd of ik de accijns op kerosine in Europa wil regelen. In het kader van het proces om Europese steun te krijgen voor financiële maatregelen komt accijns ook aan de orde. Zoals u weet, organiseert mijn collega Snel op 20 en 21 juni, in samenwerking met mij, hierover een conferentie. Op basis van die conferentie kunnen we met alle daar aanwezigen verkennen hoe we dit onderwerp binnen ICAO op de agenda zouden kunnen krijgen.

Voorzitter. Dan ben ik erdoorheen, voor zover ik het kan overzien.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag nog een interruptie van de heer Dijkstra en de heer Laçin heeft nog een paar kleine punten. Dat kunnen we in de tweede termijn doen, toch? Dan geef ik het woord aan de heer Van Raan voor zijn tweede termijn, die één minuut zal duren.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. De Minister zet vol in op groei en treedt daarmee buiten de kaders van klimaat, leefomgeving en veiligheid. De VVD wacht op de draai die de rest van de collega's moet maken. Het CDA, collega Amhaouch, is daarbij al verkeerd geciteerd. Koste wat kost, houden de VVD en de Minister vast aan de oude, economische kortetermijnpolitiek, die het halen van de Parijsdoelstellingen onmogelijk maakt.

Ik stel vast dat we geen bevredigend antwoord hebben gekregen op vragen over de feitelijke fouten die er nog steeds in de MER zitten met betrekking tot vogels. De Minister houdt vast aan en heeft zich ingegraven in haar standpunt dat de vogelveiligheid in orde is. Daarmee maakt zij zich ook verantwoordelijk voor de gevolgen als dat niet zo blijkt te zijn.

Afsluitend: met een koolstofbudget van rond de 5 megaton een luchthaven willen openen voor groei is onverantwoord en, gezien de ontwikkelingen rond ecocidewetgeving, binnenkort zelfs misdadig, wat ons betreft. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. De Minister zit duidelijk in een lastig parket. Ze wil het echt anders. Handhaafbaarheid, veiligheid, gezondheid, klimaat: dat moet allemaal gebeuren in de Luchtvaartnota. Maar ze zit in haar maag met een regeerakkoord waarin heel helder staat dat Schiphol moet groeien en dat Lelystad Airport open moet. Dat wringt en dat werd in dit debat pijnlijk duidelijk. De afspraken rond Lelystad Airport zijn boterzacht; dat blijft duidelijk. Er zijn geen garanties voor mensen op de Veluwe dat die vliegtuigen daadwerkelijk hoger gaan vliegen. Wat hebben we dus nodig? Allereerst harde, handhaafbare afspraken over veiligheid, klimaat en gezondheid. Als vliegveiligheid op één staat, willen wij heel graag een advies van de OVV over de huidige situatie. Ik wil de Minister vragen om daarom te vragen.

Ten slotte. De Minister noemde een interim--periode op Schiphol tussen het aflopen van het Aldersakkoord en het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Kan de Minister aangeven hoe dat zit?

Ik wil hierbij heel graag een VAO aanvragen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft net een VAO aangevraagd. Dan geef ik het woord aan de heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Minister voor alle antwoorden. Die waren bijna allemaal heel helder en concreet, dus dank daarvoor. Dank ook voor de toezegging dat er in het komende proces ook gekeken zal worden of vliegtuigen vanuit Lelystad naar sector 3 linksom zouden kunnen vliegen via de IJsselmeer-Londenroute; heel fijn.

Dan blijft eigenlijk alleen mijn interruptie over de radars over. De concrete vraag is: heeft Bureau Waardenburg ooit gekeken naar de data van de militaire radar in Friesland, in Wier, of hebben ze alleen overleg gehad met de militairen? Als de Minister, zoals ze heeft gezegd, toch al gaat kijken of een liveradar een goed idee zou zijn – dat gaat ze laten onderzoeken – dan zou het een goed idee zijn om zeker ook de radarbeelden van de militairen, met tientallen jaren ervaring, te gebruiken. Is zij daartoe bereid?

De voorzitter:

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

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Vandaag hebben we besproken dat we stappen aan het zetten zijn in de herindeling van het luchtruim, wat al lang niet gebeurd is, zoals ik heb gezegd. Dat is een hele belangrijke stap op weg naar het afscheid nemen van de laagvliegroutes, liefst zo snel mogelijk. Mensen in den lande zijn niet tegen Lelystad Airport – dat hebben verschillende enquêtes van Omroep Flevoland, RTV Oost, Omroep Gelderland en onlangs zelfs nog De Stentor laten zien – maar die laagvliegroutes moeten snel weg. Het is dus goed nieuws dat we die concrete stappen zetten en dat Defensie en de burgerluchtvaart daarin samen optrekken.

Verder is het ook goed om in het rapport te lezen dat de participatieladder nog steeds wordt toegepast en dat honderden mensen betrokken zijn bij dit dossier, zowel bestuurlijk als maatschappelijk.

Ik heb nog één vraag aan de Minister. De Commissie voor de m.e.r. heeft destijds een aanbeveling gedaan en adviezen gegeven. Daarover heb ik samen met de heer Paternotte en de heer Bruins een motie (29 665, nr.

310) ingediend. Die motie is niet aangenomen, omdat zij van een aantal partijen geen steun kreeg, maar belangrijk daarbij was het meten in de aanloopjaren, in de eerste drie jaar, van Lelystad Airport. De Minister heeft toen gezegd dat ze er toch mee aan de slag zou gaan. Hoe staat het daarmee?

De **voorzitter**:

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

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Het debat gaat volgens mij heel erg over de toekomst van de luchtvaart. De Luchtvaartnota komt eraan. Mens, milieu en klimaat moeten een centrale rol spelen in de toekomst. De vanzelfsprekendheid van groei van de luchtvaart is er wat ons betreft niet meer. De afspraken over Lelystad moeten handhaafbaar zijn. Daar heb ik op gehamerd. Er zijn nu geen garanties. We willen ergens naartoe. Voor iedereen, ook voor de SP, is het belangrijk dat we afspraken maken en dat we die vervolgens ook kunnen handhaven. De voorbeelden van Zestienhoven heb ik genoemd. Die doen pijn bij omwonenden en daar moeten we in de toekomst vanaf. Ik wil nog een laatste punt over Rotterdam benadrukken. Volgens mij kent Rotterdam geen problemen met het maatschappelijk verkeer. Er is een geluidscontour. Maatschappelijk verkeer vindt plaats zo vaak het plaats moet vinden en dan heeft het commercieel verkeer maar in te binden. Dat is volgens mij een prima oplossing.

Dan Ryanair. Ik zou de Minister toch willen vragen om te kijken wat er nationaal mogelijk is en niet alleen maar op de Europese aanpak te zitten. Bedrijven die hier keer op keer onze wetten en regels overtreden, moeten we gewoon aan kunnen pakken.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Laçin** (SP):

Eén punt nog.

De **voorzitter**:

Nou, dat lijkt me geen goed idee.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb schriftelijke vragen gesteld over Maastricht.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil nog één punt meegeven: er zijn onderzoeken gedaan naar taxiënde vliegtuigen op Maastricht. Daar komt af en toe 90 decibel uit. Wil de Minister daarnaar kijken en daarop actie ondernemen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Van Dijk.

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

Ik houd het echt kort, want we krijgen nog een debat over Lelystad. Dat zal de volgende keer zijn. Het credo van alle afspraken die we gaan maken, is: eerst zien, dan geloven. De wereld waarin we zeggen «we maken afspraken en we kijken wel of we er komen» is echt voorbij, waar we ook naartoe gaan. Ik heb onze voorwaarden genoemd. De positie van de Partij

van de Arbeid is dat de afspraken moeten worden omgekeerd: eerst resultaten en dan mogelijk verdere groei en ontwikkeling.

De voorzitter:

De heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Voor alle duidelijkheid nog even een vraag over een luchthaven in zee: werkt de Minister daar op dit moment aan door of wacht zij met elke stap tot een plenair Kamerdebat?

Over synthetische kerosine en biokerosine had ik gevraagd of de Minister zich er ook in Europees verband voor gaat inzetten om een bijmengverplichting te krijgen. Dat is namelijk wat de deskundigen zeggen: we zullen innovatie in de luchtvaart nodig hebben. Alleen maar grenzen aan de groei stellen zal niet volstaan, al was het maar omdat China het aantal vliegbewegingen waarschijnlijk gaat verdubbelen in de komende vijf jaar. Kunnen we daar dus wat aan doen? Nederland is namelijk ook de perfecte plek om die synthetische kerosine te gaan ontwikkelen.

Dan de nachtvluchten. De heer Van Dijk zei: je kunt wel iets vinden, maar helpt het nou als je dat in de krant zet? Tot uw dienst. Het heeft vanochtend in geen enkele krant gestaan. Dat is, denk ik, de reden dat zo veel mensen hier toch positief hebben gereageerd op het beperken van het aantal nachtvluchten. Ik denk dus dat het heel goed is dat we hiermee de discussie hebben aangeslingerd. Ik denk dat we dat ook zouden kunnen opnemen in de Luchtvaartnota. Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het LVB moet worden vastgesteld op 500.000 vluchten. De afspraak met omwonenden was altijd: maximaal 29.000 nachtvluchten. Is dat wat de heer Paternotte betreft dan ook wat er na de zomer in het LVB wordt vastgelegd?

De heer **Paternotte** (D66):

We gaan nu het LVB vaststellen om de huidige situatie vast te leggen en aan wettelijke grenzen te binden. Dat moeten we zo snel mogelijk doen, want bewoners hebben er recht op dat wat nu is afgesproken, ook gehandhaafd wordt. Vervolgens gaan we bij de Luchtvaartnota en het nieuwe Luchthavenbesluit Schiphol de discussie voeren over wat we in de toekomst willen. Dan moeten we wat mij betreft gaan toebeewegen naar een reductie van het aantal nachtvluchten.

De voorzitter:

Ik zou heel graag naar de heer Graus gaan, maar mevrouw Kröger heeft een vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zo blijkt een proefballonnetje van D66 in de praktijk alweer wat minder stevig. De afspraak met omwonenden is altijd maximaal 29.000 nachtvluchten geweest.

De voorzitter:

Maar dit is geen vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat is niet het vastleggen van het LVB, inclusief de vierdebaanregel, maar dat is het vastleggen van de afspraken met omwonenden, toch?

De voorzitter:
Dat was wel een vraag.

De heer Paternotte (D66):
Volgens mij gaat GroenLinks er ook voor stemmen dat de afspraken met omwonenden worden vastgelegd, zodat ze gehandhaafd kunnen worden. Want dat dat niet kan, is de frustratie die u en ik al heel lang hebben. Nu is er een grens die door het anticiperend handhaven niet eens gehandhaafd kan worden. We moeten met elkaar de discussie voeren over hoe we in de toekomst willen omgaan met nachtvluchten op Schiphol.

De voorzitter:
De heer Laçin heeft de 15 seconden die hij nu wil gebruiken, eigenlijk al gebruikt. Kan hij in drie woorden zijn vraag over het voorgaande aan de heer Paternotte stellen? Dan kan de heer Paternotte die weer in drie woorden beantwoorden.

De heer Laçin (SP):
De vraag is: moet dat aantal van 29.000 in het LVB worden vastgelegd, ja of nee?

De heer Paternotte (D66):
Er moet zo snel mogelijk een eind worden gemaakt aan het anticiperend handhaven, wat geen handhaven is. Dat lijkt me duidelijk, ja.

De voorzitter:
Helder. Ik geef het woord aan de heer Graus.

De heer Graus (PVV):
Dank u wel, meneer de voorzitter. Dat het besluit over groei van Schiphol bij de Luchtvaartnota komt, betekent dus dat er dit jaar weer geen besluit wordt genomen. Schiphol zit inmiddels al drie jaar op slot, terwijl het kabinet zegt voor de groei van de luchtvaart te zijn. Dat kan ik niet met elkaar rijmen. Volgens mij zit Schiphol als enige luchthaven wereldwijd al drie jaar op slot. Zou de Minister daar nog even op kunnen reageren? Het moet allemaal mogelijk zijn, want zelfs op basis van de concept-MER mag de luchtvaart groeien. Dat is in minder woorden al gezegd door de heer Alders. Ik zou daar dus toch graag een reactie op krijgen. Tot slot de radarbeelden. Hoe zit het met de vertaling daarvan en wie krijgt de verantwoordelijkheid daarvoor? Daar zit een probleem. Dat heb ik bij het vorige debat al aangehaald en dat bleek ook uit de hoorzitting die we hier hebben gehad, waarin een deskundige dat zei. Wie gaat er straks de verantwoordelijkheid voor krijgen? De LVNL wil graag honderd procent veiligheid, maar dat bestaat niet, dus die zal dat niet gaan doen, maar wie gaat het dan wel doen? Daar ben ik echt benieuwd naar.

De voorzitter:
De heer Van Raan heeft een interruptie.

De heer Van Raan (PvdD):
Is de heer Graus het eens met de stelling van gisteren dat vooral Schiphol zelf zichzelf op slot heeft gezet, samen met de KLM, door vanaf 2008 in te zetten op de laagst mogelijke havengelden, door lowcostcarriers aan te trekken en doordat KLM zelf pretvluchten is gaan aanbieden? Met andere woorden, dat Schiphol op slot zit, komt met name door Schiphol en KLM zelf. Er was alle ruimte...

De voorzitter:
De vraag is helder.

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

Er was alle ruimte om die hubfunctie zelf in te vullen, maar die kans hebben ze gemist. Ze hebben zichzelf op slot gezet.

De heer **Graus** (PVV):

Maar nu worden ze verder op slot gezet. Daar gaat mijn vraag meer over. Ik weet dat de heer Van Raan en ik het daar nooit over eens zullen worden. Al eten we tien gevulde koeken met elkaar, we komen er toch nooit uit. Dat moeten we nu ook niet proberen te doen in het staartje van een AO, want we gaan er zo niet uitkomen. We staan al jarenlang haaks op elkaar. Dat moeten we ook respecteren van elkaar. Dank u wel.

De **voorzitter**:

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

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

Dank u wel, voorzitter. Op de agenda van dit verzamel-AO stond heel veel. Heel veel onderwerpen hebben we helaas niet kunnen bespreken. Maar het is wel goed dat we dit AO hebben laten doorgaan. Ik vind dat we niet alles moeten parkeren richting de Luchtvaartnota. Gelukkig doet de Minister dat ook niet. We kunnen ook echt nu stappen zetten. Ik heb Teuge genoemd als een klein succesje. Ik wil zo meteen Rotterdam daaraan toevoegen. De oplossingen voor de vracht hebben we gehad. En ik wil ook vooral wijzen op de startbeslissing. Dat zijn dingen die we voor die tijd ook al doen. We moeten niet alles parkeren in de toekomst. Gelukkig doet de Minister dat volgens mij ook niet. Als VVD benadrukken we altijd het belang van de bereikbaarheid en de concurrentiepositie en proberen we een beetje het hoofd koel te houden en zaken in hun context te plaatsen. Ik heb verder geen vragen aan de Minister. Ik vond het nuttig weer.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even naar de Minister, die ik graag het woord geef als dat meteen... O, ik geef het woord aan de heer Graus voor een interruptie.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb nog wel één vraag. De heer Dijkstra zegt dat niet alles wordt uitgesteld tot de Luchtvaartnota, maar juist hetgeen waar ik naar vroeg, wordt wel uitgesteld. Deelt de heer Dijkstra wel dat Schiphol op slot zit en dat dit hiermee weer wordt uitgesteld? Want er wordt geen besluit over genomen.

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

Nee. Schiphol moet snel duidelijkheid krijgen. Ik heb van de Minister gehoord – ik heb het opgeschreven – dat er nog voor de zomer een verhaal komt over de toekomst van Schiphol en hoe we omgaan met de fiftyfiftyregeling. Ik heb de MER van Schiphol gezien. Ik vind dat we Schiphol daarover snel duidelijkheid moeten geven. We gaan dat niet parkeren, uitstellen en langer op slot houden dan we tot nu toe hebben afgesproken. Er komt groei, er komt duurzame groei voor Schiphol, maar we houden het niet meer op slot. Dat is heel helder. Ik ga dit reces gebruiken om zelf te puzzelen en met mijn collega's te overleggen om een soort pakket te maken voor Schiphol, waardoor we daar in het najaar een besluit over kunnen nemen.

De **voorzitter**:

Dank voor het antwoord. Ik kijk naar de Minister, die ik graag het woord geef. Zij vraagt een schorsing van twee minuutjes.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik stel voor dat we weer beginnen. Ik geef de Minister het woord voor de tweede termijn. Ga uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. «Deze Minister zet vol in op...»: iedere partij geeft daar zo haar eigen invulling van. Mijn eigen woorden zijn dat ik vol inzet op de hele genuanceerde tekst die in het regeerakkoord staat. Dat zeg ik even om daar helderheid over te bieden. Die tekst kunt u nog eens op uw gemak nalezen, als u die niet op de harde schijf heeft ingebrand. Er zijn niet zo heel veel vragen meer gesteld, maar toch nog wel een paar. Ik zal ze langslopen, in een beetje een willekeurige volgorde, moet ik eerlijk zeggen. De heer Paternotte heeft gevraagd of ik ondertussen nog wel werk aan de luchthaven aan zee. Het antwoord is «nee», want ik heb uitvoering gegeven aan de motie om een quickscan te doen en daar heeft uw Kamer kennis van genomen en een debat over aangevraagd. Ik moet eerst kijken wat de Kamer daar verder mee wil, want ik ga natuurlijk niet zomaar ergens verder mee aan het werk. Ik ga dat debat graag aan en het is ook niet zo dat we verder helemaal nergens meer in geïnteresseerd zijn. Zo heb ik bijvoorbeeld morgenochtend samen met de collega van BZK een ontvangst bij VNO, waar een aantal mensen graag een keer willen laten zien hoe zij denken over een luchthaven in zee. Ik ben altijd bereid om met iedereen het gesprek aan te gaan, maar ik heb vanuit de Kamer geen andere opdracht gekregen dan die quickscan te doen en die ligt klaar ter behandeling.

De voorzitter:

Een korte vraag van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Ik ben benieuwd wat dan de inzet van de Minister zal zijn in dat debat. Of moeten we constateren dat de Minister vrij van een mening dat debat ingaat en volledig afwacht wat er uit de Kamer komt? Dat kan natuurlijk, maar dat is dan wel een zeldzame situatie voor een normaal zo uitgesproken Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zo kent de heer Paternotte mij ook niet. Ik dacht dat de boodschap in de brief toch redelijk duidelijk was. Ik zie behoorlijke problemen, vooral met windparken. Verder constateer ik dat het voor de komende 20, 30 jaar geen oplossing is. Maar het is uiteraard aan uw Kamer om te zeggen «wij willen die windparken wel verplaatsen» of «niet doen» of «we willen toch aan de gang voor de lange termijn». Maar ik vind het een beetje gek om, als we nog het hele proces van de Luchtvaartnota te gaan hebben, waarin we met elkaar discussiëren over de visie op de luchtvaart voor de lange termijn, op voorhand al te zeggen: los van het hele zorgvuldige proces in de Luchtvaartnota kiezen we al wel voor een luchthaven op zee. Zo zit ik er een beetje in, maar uiteraard is het aan de Kamer om hier in het debat haar eigen inkleuring aan te geven.

De voorzitter:

Dat debat komt dus nog. De heer Laçin wil zijn enige interruptie nu vast inzetten.

De heer Laçin (SP):

Ter bevestiging, voorzitter. De Minister begon haar tweede termijn met de mededeling dat zij vol inzet op wat er in het regeerakkoord staat. In het regeerakkoord staat «duurzame groei»; dat krijg ik ook bevestigd van twee

coalitiepartijen. Zet de Minister dus in op groei, ondanks dat de Luchtvaartnota eraan komt en we daar nog over gaan praten? Houdt de Minister vast aan groei? Is dat de conclusie van dit debat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Met alle belangrijke randvoorwaarden omgeven: een groei die gepaard gaat met een vermindering van hinder. Als dat niet het geval is, dan niet. Ja, zo simpel is het.

De heer Laçin (SP):

Dat is een mooie conclusie.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog. O, pardon, nog net niet. Mevrouw Kröger en de heer Van Raan willen nog interrumperen. Mevrouw Kröger, een korte vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan ben ik toch benieuwd hoe de Minister zich verhoudt tot de uitspraken die de heer Alders hier gisteren deed. Hij is de man die in Nederland wellicht de meeste ervaring heeft met het eindeloos polderen over niet-handhaafbare afspraken. Hij zei: die 50–50 uit het regeerakkoord kan op dit moment gewoon niet. Hoe verhoudt de Minister zich daar dan toe? Want er is wel wat veranderd sinds het regeerakkoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben gisteren niet bij dat gesprek met de heer Alders geweest, dus ik vind het lastig om te reageren op uitspraken die ik niet in hun context kan plaatsen. Dat het een ingewikkelde puzzel is, ben ik direct met de heer Alders eens, maar als ik helemaal geen mogelijkheden meer zou zien om invulling te geven aan het fiftyfiftyprincipe, had ik me al bij uw Kamer gemeld.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik ben nu ook in verwarring, want ik dacht dat ik altijd op de Minister kon bouwen. De Minister zegt: ik zet in op groei.

De voorzitter:

En uw vraag?

De heer Van Raan (PvdD):

Nu blijkt het «duurzame groei» te zijn, binnen randvoorwaarden. Er is een nieuw normaal. Daar zijn we het ook over eens, al zijn we het er nog niet over eens wat «normaal» dan is. Als het kan, dan groeien, maar anders niet.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

De heer Van Raan (PvdD):

Nou, vooral dat «anders niet». Ik ben dus in blije verwarring.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het ene moment ben je misdadig, het andere moment wordt er altijd op je gebouwd en dan is er blije verwarring; ik kan onderhand geen chocola meer maken van hoe de heer Van Raan erin zit. Volgens mij ben ik heel consistent; ik heb steeds gezegd dat ik me inzet voor het regeerakkoord. Die tekst hoef ik niet te reproduceren, maar daarin gaat groei wel degelijk hand in hand met hinderbeperking. Het gaat hand in hand. Meer kan ik er

ook niet van maken. Het is een credo dat mij zeer goed bevalt, ook op andere plekken, zeg ik maar tegen de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter, dit is uitlokking; dat begrijpt u wel.

De **voorzitter**:

Ik vreesde dat u over kameraden zou beginnen. Dit lijkt me daarvoor geen goed moment. Ik geef de Minister het woord voor het vervolg van haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als ik over de kameraden van de heer Laçin begin, wordt het nog erger.

De heer **Laçin** (SP):

Dan wordt het nog beter, voorzitter.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Weer even serieus. Ik kom op de vragen over de vogels. Is de radar in Leeuwarden nou wel of niet gebruikt? Dat is inmiddels uitgezocht. Die radar is niet gebruikt. Er is gebruikgemaakt van data van de Koninklijke Luchtmacht die verzameld zijn met de KNMI-radar in De Bilt. Deze radar is namelijk het dichtst bij Lelystad. Dat is gebeurd in de periode van 2012 tot 2017, 24/7. Dat laatste is dan niet de datum, maar staat voor 24 uur per dag. Deze data zijn representatief voor de breedfronttrek rond Lelystad Airport en de aansluitroutes. Er is nauwe afstemming geweest tussen het onderzoeksbureau en Defensie. Defensie heeft de analyse van het bureau getoetst en onderschrijft zowel de aanpak als de conclusies. Onlangs hebben we nog een keer, zowel bij het bureau als bij Defensie, om een reactie gevraagd op de kritiek. Beide partijen verzekeren ons dat de KNMI-radar een representatief beeld geeft. Ik denk dat ik nu dan toch wat gedetailleerder heb geantwoord.

Mevrouw Kröger wil nu al wat meer inzicht krijgen in de interim--periode waar ik aan denk. Zij heeft die vraag gesteld ten aanzien van Schiphol. Dat is nu echt nog iets te vroeg. Daar kom ik op terug in de brief over de toekomst van Schiphol, die ik voor de zomer zal sturen.

De heer Paternotte vroeg een beetje naar de bekende weg. Hij vroeg of Nederland niet een aantrekkelijke plek is om met synthetische kerosine te starten. Dat ben ik met hem eens. Nederlandse bedrijven zijn bezig om te kijken of daar een plan voor te maken is. Ik hoop dat zeer en waar we daaraan kunnen bijdragen, wil ik daar graag positief naar kijken. Dat nemen we natuurlijk ook mee in het kader van de vraag die u had gesteld over de 21/22-junisessie. U vroeg of ik het daar bij de collega's aan de orde zou willen stellen. Dat zal ik graag doen.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik kijk zo verbaasd, omdat...

De **voorzitter**:

Ik kijk ook verbaasd.

De heer **Paternotte** (D66):

... ik bij mijn weten een iets andere vraag stelde. Ik had het over de bijmengverplichting, omdat dat een aanbeveling van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur was. Dat leek mij iets voor Nederland om te bepleiten. Begrijp ik uit de woorden van de Minister dat we dat gaan doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker. Dat nemen we graag mee in relatie tot de biokerosine en de synthetische kerosine; daar pleit de heer Amhaouch ook altijd voor. De bijmengverplichting zullen we ook zeker aan de orde stellen. Daar zal ik samen met collega Snel in optrekken. We zullen samen kijken wat daarvoor de mogelijkheden zijn.

De **voorzitter**:

Ik begrijp dat u net geen interruptie plaatste, maar een verhelderende vraag stelde, omdat een verkeerde vraag beantwoord was. Klopt dat?

De heer **Paternotte** (D66):

Dat heeft u helemaal goed begrepen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan vervolgt de Minister haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Graus heeft nog gevraagd naar de verantwoordelijkheidsverdeling in relatie tot de vogels. Daar heb ik in de brief van 17 april jongstleden op gereageerd. De vogelwacht inspecteert en licht, indien nodig, de verkeersleiding in, en andersom. De vogelwacht kan vervolgens vogels verjagen. De verkeersleiding houdt er rekening mee bij take-off clearance. De piloot is natuurlijk uiteindelijk altijd verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van de vlucht. Zo zit de verantwoordelijkheidsverdeling over en weer in elkaar.

Ik denk dat ik er doorheen ben, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik had nog een vraag gesteld over mijn niet-aangenomen motie over de aanbevelingen en adviezen van de Commissie voor de m.e.r.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Kan de heer Amhaouch zijn vraag misschien nog even kort herhalen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

De motie ging over de extra adviezen en aanbevelingen in het rapport van de Commissie voor de m.e.r. Eentje daarvan – daar ging het mij voornamelijk om – ging over meten in de aanloopjaren naar Lelystad Airport.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat wordt meegenomen in het monitoringsprogramma. In de brief die we toch over Lelystad gaan sturen, zal ik uiteenzetten op welke wijze dat precies ingepast zal worden.

De heer **Graus** (PVV):

Ik had nog een belangrijke vraag gesteld over groei, die na een interruptie op de heer Dijkstra ook door hem werd gesteund. We gaan natuurlijk niet wachten met groei tot het Luchtvaartbesluit er is. Ik had dus gevraagd wanneer de Minister een besluit neemt over de benodigde groei op Schiphol. Daar heb ik eigenlijk nog steeds geen antwoord op gekregen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb aangegeven dat ik voor de zomer kom met een aanpak en een reactie op het advies en de brief van de heer Alders. Daarin zal ik beschrijven hoe wij de weg naar voren zien. U moet dus nog even een aantal weken geduld hebben, maar dat komt in ieder geval voor de zomer.

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

Van Geel heeft vandaag zijn rapport over Eindhoven overhandigd. We gaan dat allemaal nog bestuderen, maar neemt u daarbij ook de economische aspecten mee? Die zag ik in de media namelijk wat wegvallen. Daar ging het vooral over hinderbeperking, maar ik neem aan dat u in de appreciatie ook de economische situatie en dergelijke meeneemt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker. Het is echt een integrale afweging. Daarin zijn economische factoren en, afgeleid daarvan, de werkgelegenheidseffecten zeer zeker een hele belangrijke factor.

De **voorzitter**:

Oké. Dan kunnen wij tot een afronding komen, maar niet dan nadat we hebben geconstateerd dat de Minister het volgende heeft toegezegd:

- de Kamer zal ten behoeve van een nog te plannen AO in mei over de verkeersverdelingsregel en Lelystad meer specifiek worden geïnformeerd over de implicaties van het loslaten van de non-interferentie-eis en het flexibel gebruik van het luchtruim van Defensie;
- de Kamer zal in het kader van de besluitvorming over de toekomst van Schiphol worden geïnformeerd over de werkgelegenheidseffecten van de verschillende opties; de naam van de heer Van Dijk staat daarachter;
- in de toegezegde brief over de toekomst van Schiphol, die de Kamer voor het zomerreces krijgt, zal de Minister ook ingaan op de nachtvluchten en wat men kan leren van het buitenland.

Verder heeft het lid Kröger een VAO aangevraagd. Zij zal dus ook de eerste spreker zijn. Maar zij heeft nog een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik mis in de toezeggingen dat in de brief die voor de zomer komt, ook specifiek op de interim--periode wordt ingegaan. Dat is nu een beetje onduidelijk. In die brief wordt ingegaan op de interim--periode en het moment van het groeibesluit. Dat laatste was een vraag van Dion Graus.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Geen probleem.

De **voorzitter**:

Dan constateer ik nogmaals dat het lid Kröger een VAO heeft aangevraagd. Dat zal na het reces plaatsvinden, vermoed ik. Ik dank u wel.

Sluiting 15.01 uur.