

Milieueffectrapportage inzake Lelystad Airport

Aan de orde is het **debat** over de **milieueffectrapportage inzake Lelystad Airport**.

De **voorzitter**:

Aan de orde is het debat over de milieueffectrapportage inzake Lelystad Airport. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Ik heet in het bijzonder ook de mensen welkom die vanavond dit debat vanaf de publieke tribune volgen. De Kamerleden hebben vier minuten spreektijd. Ik begin bij mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. De luchtvaart in Nederland loopt keihard tegen de grenzen aan, de grenzen van mens, milieu, natuur en klimaat. Een nieuw vliegveld optuigen voor 45.000 extra vluchten staat haaks op de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs. GroenLinks vindt de uitbreiding van Lelystad Airport dan ook een zeer, zeer slecht plan. Het is hoog tijd voor alternatieven, zoals internationaal spoor, om de bereikbaarheid van Nederland te garanderen.

Dit debat van vanavond gaat over het rammelende onderzoek en de gebrekkige besluitvorming rond Lelystad Airport. Als Kamer moeten wij besluiten nemen op basis van boven alle twijfel verheven onderzoek. Dat blijkt nu helaas niet het geval geweest te zijn. De door de bewoners geconstateerde fouten worden nu gerepareerd door het ministerie en door dezelfde bedrijven die eerder de MER opstelden en controleerden. De slager die zijn eigen vlees keurt. Wij willen een onafhankelijke toetsing van alle invoergegevens en geluidsprofielen in de MER. Is de minister hiertoe bereid?

De echte fout is natuurlijk dat de MER uitgaat van een niet-bestaande situatie. Bij het opstellen is verondersteld dat bij de start van Lelystad Airport het luchtruim reeds zou zijn heringedeeld en vliegtuigen hoger zouden kunnen vliegen. Dit is niet het geval. Niemand weet of er na de herindeling van het luchtruim wél hoger gevlogen zou kunnen worden. Lelystad is een luchthaven zonder luchtruim; het is een luchtkasteel!

Een MER moet volgens de Europese richtlijnen de impact van de beoogde eindsituatie toetsen. Dat is in dit geval een vliegveld met 45.000 vluchten. Dit is onmogelijk te toetsen zonder de uitkomsten van de herindeling van het luchtruim mee te nemen. Nu een besluit nemen op basis van een MER voor 10.000 vluchten, kan ook niet. De Raad van State heeft expliciet gezegd dat dat een salamitactiek is en dat dat niet mag. De brief die de minister gisteren stuurde lijkt te suggereren dat er binnen de MER gekeken wordt naar de effecten van 10.000 vluchten. Welke juridische status heeft een deel-MER voor 10.000 vluchten volgens de minister? Maakt de vereiste alternatieve afweging, die binnen de MER-wetgeving nodig is, deel uit van de update die nu gemaakt wordt? Is de impact van alle andere routes, inclusief de lage aansluitroutes, ook getoetst? De MER moet wat ons betreft vanaf de basis over worden gedaan, inclusief

de alternatieven zonder Lelystad. Is de minister bereid een nieuwe integrale MER te maken?

Ik was afgelopen week bij een bijeenkomst met 300 bezorgde bewoners in Wezep. Die gemeente heeft zeer veel overlast in het vooruitzicht, ook na de herindeling. Wezep is nooit betrokken geweest bij de inspraak en de besluitvorming. Hetzelfde geldt helaas voor Zwolle, Dalfsen en een heleboel andere gemeenten. De minister heeft in haar eerste week gezegd: "Het allerbelangrijkste nu, is het herstellen van vertrouwen. Dat staat met stip op een." Vervolgens zei ze, na het in ontvangst nemen van het advies van de bewonersdelegatie, tegen de pers dat 1 april 2019 nog steeds de openingsdatum is en blijft. Ook de Nationale ombudsman heeft vandaag uitgesproken dat de inspraak echt onvoldoende is geweest. Ik wil vanavond van de minister duidelijkheid: blijft die openingsdatum leidend of komt er eindelijk ruimte voor een zorgvuldig proces? Bewoners van gedupeerde provincies en gemeentes moeten de mogelijkheid hebben om in te spreken en bezwaar te maken tegen alle voorliggende plannen.

Tot slot. Ik roep mijn collega-Kamerleden op om zorgvuldigheid boven snelheid te stellen. Eerst de herindeling van het luchtruim, dan een goed onderzoek naar veiligheid en milieu- en gezondheidseffecten, en vervolgens een zorgvuldig inspraakproces. Voor GroenLinks is dit de testcase van het nieuwe kabinet. Hoe serieus neemt het mensen, hun zorgen, de natuur en het klimaat? Ik hoop dat de minister deze belangen echt zwaarder laat wegen dan de belangen en de groeizucht van Schiphol.

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

Ik heb een vraag aan mevrouw Kröger. Zij praat over de MER. Er is nog een motie van mevrouw Kröger over de belangenafweging van de herindeling van het luchtruim. Ik zou heel graag van haar willen weten of zij die motie nog in stemming gaat brengen. Zit zij niet ook met de volgorde-lijkheid? Vraagt zij nu toch eerst de MER of vraagt zij nu eerst de herindeling van het luchtruim? Kan zij daar nog iets over zeggen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat ons betreft is de herindeling van het luchtruim de allereerste stap die gedaan moet worden. Op dit moment zitten we met de laagvliegroutes. Die overlast blijft. Niemand weet hoe die vliegtuigen gaan vliegen na de herindeling van het luchtruim. Dat is niet te voorspellen, dus op dit moment maak je een MER op basis van onvolledige informatie, een luchtkasteel. Wat ons betreft komt eerst de herindeling van het luchtruim, dan echt goed onderzoek en echt goede inspraak en vervolgens een besluit over hoe en wat met Lelystad.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger.

Ik was net vergeten om ook de heer Cornielje, commissaris van de Koning van de provincie Gelderland, welkom te heten. Hij zit in de Voorzittersloge.

Het woord is aan de heer Paternotte namens D66.



De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Vandaag hebben we het over een nieuwe commerciële luchthaven waar fel voor is gelobbyd, maar die inmiddels ook fel wordt bestreden. De reden voor de groeiende weerstand tegen Lelystad Airport is heel goed te begrijpen en in de ogen van mijn fractie ook goed te verklaren. Er zijn namelijk ongelofelijk grote fouten gemaakt, fouten die niet gemaakt hadden mogen worden, fouten waardoor het vertrouwen in de overheid tot een dieptepunt is gedaald. Het is aan ons, de minister voorop, om dat te herstellen. Dat begint bij het erkennen van het probleem. Niet alleen zijn er missers gemaakt in de milieueffectrapportage, mede op basis waarvan in 2015 besloten is om Lelystad Airport te gaan uitbreiden. Door die fouten zijn omwonenden en hun overheden die hierbij betrokken hadden moeten worden, niet op een goede manier erbij betrokken of simpelweg überhaupt niet geraadpleegd. De milieueffectrapportage liet immers een reikwijdte van hinder zien die niet strookte met de werkelijkheid. Misschien wel de grootste fout in dit rijtje van fouten is dat het ministerie van IenM klaarblijkelijk niet voldoende kennis en kunde had om dit proces überhaupt in goede banen te leiden. Dat werd nog eens pijnlijk duidelijk gemaakt door een afzwaaiende staatssecretaris, krap een week na haar aftreden.

Ik wil nu niet uitgebreid stilstaan bij de schuldvraag, maar ik wil wel één ding weten. Hoe kan het nu dat in de MER uit is gegaan van een heringedeeld luchtruim, ook al was al in 2014 bekend dat het luchtruim op 1 april 2018, toen nog de geplande openingsdatum, niet heringedeeld zou zijn?

Dit gezegd hebbende, wil D66 het debat vandaag vooral voeren over de vraag: en nu? Welke informatie hebben we? Welke informatie missen we nog? Want alle overheden die direct of indirect met Lelystad Airport te maken hebben, moeten wat ons betreft nu in de eerste plaats laten zien, extra kritisch te kijken naar de vliegroutes, de herindeling, de nieuwe MER en alle gegevens. Duidelijkheid is nodig. Wij zien dit debat als een kans voor deze minister om die duidelijkheid te bieden voor zover dat nu kan. Want we weten allemaal dat we heel veel informatie simpelweg nog niet hebben. Dat is informatie die we onmiskenbaar nodig hebben om als Kamer tot een afweging te komen. Dat is immers waartoe wij als politici in de Tweede Kamer op aarde zijn: afwegingen maken in het belang van Nederland op basis van volledige informatie.

Daarom heb ik de volgende reeks vragen aan de minister, allereerst over de businesscase van Lelystad Airport. Want die is tot nu toe vrij onderbelicht gebleven. Mijn fractie is benieuwd wat het zou doen met de businesscase als Lelystad in de eerste jaren niet gelijk doorgroeit naar 10.000 vliegbewegingen. Wat als we de vliegbewegingen echt tot het absolute minimum zouden beperken tot de herindeling van het luchtruim een feit is? Dan zijn het niet geen, maar minder lusten en ook niet geen, maar minder lasten. Is de minister bereid om onderzoek te doen naar die verschillende scenario's en het effect daarvan op de businesscase?

Ik lees wederom dat de herindeling van het luchtruim absoluut niet sneller kan. Kan de minister dit nog eens nader toelichten, ook omdat externe partijen zoals EUROCONTROL beweren dat het nu juist wel mogelijk is? En als het zo

ingewikkeld is, welke garantie kan de minister dan geven? Kan de herindeling dan niet zes jaar maar net zo goed ook negen jaar duren? Nemen door het openen van Lelystad luchthavengelden voor bestaande gebruikers, bijvoorbeeld vliegscholen, toe? Klopt het dat de minister ervan uitgaat dat de vliegscholen verplaatst zullen worden naar Teuge, waar al twee vliegscholen zijn? Zijn de kosten voor het tijdelijke sluiten van Nationaal Paracentrum Teuge meegenomen in de businesscase van Lelystad Airport? En zo nee, kan de minister dit meenemen in het onderzoek naar de businesscase? Kan de minister bevestigen dat een verkeersverdeelregel voorwaardelijk is voor het openen van Lelystad Airport als onderdeel van het selectiviteitsbeleid van Schiphol? Kan de minister aangeven of zij deze regel inderdaad op tijd gereed heeft?

Ten slotte. Kan de minister toezeggen dat zij zo transparant mogelijk zal zijn? Ik bedoel dat ook met terugwerkende kracht. Kan bijvoorbeeld de oorspronkelijke opdracht aan het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum over de vliegprofielen openbaar gemaakt worden? Worden alle alternatieve vliegroutes ook openbaar gemaakt?

Tot zover mijn vragen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik dacht dat het klaar was, maar het begint nu pas. De heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb twee vragen aan de heer Paternotte. De eerste vraag is: stel dat het allemaal niet tijdig klaar komt — dat gaat gebeuren, we zullen een bepaald uitstel krijgen van Lelystad — is de heer Paternotte dan met mij van mening dat dat door Schiphol opvangen moet worden, dus dat daar meer vliegtuigbewegingen moeten komen?

De heer **Paternotte** (D66):

Nee. Volgens mij hebben wij een duidelijke afspraak over Schiphol met een grens van 500.000 vliegbewegingen en het principe dat Schiphol vanaf 2020 door mag groeien, mits die vliegbewegingen schoner en stiller zijn en dat ertoe leidt dat omwonenden juist minder overlast hebben.

De heer **Graus** (PVV):

Maar Schiphol gaat eerder vol raken dan 2020, zoals het er nu naar uitziet. Daar probeerde ik vandaag nog een debat voor aan te vragen. Wat gaat er dan gebeuren? Lelystad is niet klaar. Waar moeten we dan met die vliegbewegingen naartoe?

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij is het vraagstuk op Schiphol een ander. Schiphol is inderdaad de laatste jaren heel hard gegroeid, maar dat is ook gebeurd in de wetenschap dat er een grens was gesteld van 500.000 vliegbewegingen. Een tijd al is het beleid dat we na 2020 wel weer ruimte gaan maken voor extra vliegbewegingen, maar dan op basis van heel duidelijke voorwaarden, namelijk dat het schoner en stiller moet worden.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Paternotte begon heel fel en met veel emotie aan zijn betoog. Die boosheid, die emoties zijn goed te begrijpen en te verklaren. We weten heel veel nog niet, maar wat we wel weten, is dat we een MER vol met fouten hebben en dat we nog geen herindeling van het luchtruim hebben. Die twee dingen weten we wel. Dus mijn vraag aan de heer Paternotte is dan of hij de opening van Lelystad aan de herindeling van het luchtruim koppelt, zoals heel veel gemeenten en provinciale besturen. Is dat voor D66 op dit moment ook een belangrijk uitgangspunt?

De heer **Paternotte** (D66):

U zegt helemaal terecht dat we nog geen herindeling van het luchtruim hebben. Sterker nog, we hebben nu pas één dag een plan voor de herindeling van het luchtruim, terwijl in 2008 al bekend was dat een herindeling nodig was om Lelystad op een goede manier te laten groeien. Dat vindt mijn fractie echt een blamage van de overheid, een enorm eigen doelpunt, al was het maar omdat in de Kamer niet alleen mijn partij maar meerdere partijen keer op keer hebben aangedrongen op het versnellen van de herindeling. Volgens mij stelde u nog een andere vraag. Die ging over ...

De heer **Laçin** (SP):

Dank voor het antwoord. Mijn vraag was of de D66-fractie na dit vlammende betoog de uitbreiding van Lelystad koppelt aan de herindeling van het luchtruim.

De heer **Paternotte** (D66):

U zegt helemaal terecht dat er met de huidige MER een MER ligt waar ongelofelijk veel niet aan klopt. Er worden nu aanpassingen gedaan. Die kennen wij nog niet. Uiteindelijk zal de Commissie voor de m.e.r. moeten oordelen over deze aanpassingen. Wij vinden dat dit ook moet gebeuren, want de feiten die nu op tafel komen, moeten eerlijk zijn. Daarom vraag ik de minister ook om maximale transparantie te verschaffen, niet alleen door die gegevens openbaar te maken, maar ook door ervoor te zorgen dat iedereen die dat wil erover kan oordelen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Paternotte vraagt vanavond duidelijkheid van de minister. Ik wil toch wat meer duidelijkheid van D66. Ook dit antwoord biedt die wat mij betreft nog niet. We hebben een MER die uitgaat van een niet-bestaande situatie. We hebben een MER die uitgaat van minder overlast, maar we weten niet hoeveel overlast er zal zijn na een heringedeeld luchtruim. Dat zou toch genoeg moeten zijn voor ons als Kamer om te zeggen dat we in 2015 een besluit hebben genomen op basis van foutieve, gebrekkige informatie en dat het luchtruim eerst heringedeeld moet worden? Dan pas kan je een MER maken, want dan kan je de milieueffecten in kaart brengen.

De heer **Paternotte** (D66):

Als ik uw redenering volg, kan ik alleen maar de conclusie trekken dat we willen weten welke gegevens kloppen. Zijn die beoordeeld door de Commissie voor de m.e.r.? Heeft die haar werk gedaan? Heeft die een advies aan ons kunnen

sturen? Kunnen wij er dan goed over oordelen? Het is heel raar om op basis van een incomplete MER, waarin dingen niet kloppen, hier een nieuw besluit te nemen. Dat zou ik heel raar vinden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Misschien is dan de vraag aan de fractie van D66 of zij het eens is met de fractie van GroenLinks en andere dat die MER integraal overgedaan moet worden, met alle alternatieve wegen, en dat dit pas gedaan kan worden als het luchtruim heringedeeld is.

De heer **Paternotte** (D66):

De MER wordt nu aangepast, vanuit het idee dat die daarmee kloppend gemaakt kan worden. De Commissie voor de m.e.r. gaat er daarna naar kijken. Het zou kunnen dat die tot de conclusie komt dat de MER integraal over moet. Als dat zo is, is dat een nogal duidelijk en zwaarwegend advies aan ons als Tweede Kamer. Men kijkt nu of de MER met aanpassingen en het corrigeren van alle fouten kloppend gemaakt kan worden.

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

De heer Paternotte wil duidelijkheid. Terecht. Wij willen ook duidelijkheid, van de heer Paternotte. De kabinetspartijen hebben allemaal gezegd dat Lelystad op 1 april 2019 open moet. Vindt de heer Paternotte dat nog steeds?

De heer **Paternotte** (D66):

Nee hoor, ik heb vandaag nog collega's van kabinetspartijen horen zeggen dat er helemaal niet zoiets bestaat als "moet open". Mijn collega Dijkstra heeft volgens mij gezegd dat dit het uitgangspunt is, dat we daarnaar streven. Dat is ook het huidige beleid, waarover de Tweede Kamer besloten heeft. Maar er is een situatie ontstaan doordat we een milieueffectrapportage hebben waarvan HoogOverijssel heeft aangetoond dat die ongelofelijk veel fouten bevat die nogal wat betekenen voor het proces. Welke bewoners zijn erbij betrokken? Zijn die er wel goed bij betrokken? Welke mensen zijn er überhaupt niet bij betrokken die er wel bij betrokken hadden moeten worden? Hoe corrigeer je die fouten? Wat betekent dat voor de toekomst? Daar wordt nu goed naar gekeken. Die gegevens komen naar buiten. Daarna gaat er nog een onafhankelijke commissie, die ons daarbij helpt, ernaar kijken.

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

Waarbij we dus constateren dat 1 april 2019 mogelijk van de baan is.

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij schetste ik net een proces. We hebben niet voor niets samen technische briefings gevoerd, op basis waarvan wij nu heel kritisch aan het kijken zijn. Het heeft dan niet zo veel zin als ik nu ga speculeren daarover. Ik vraag me af of die planning haalbaar is, omdat ik staatssecretaris Dijkzema heb horen zeggen dat als de vliegroutes er halverwege november niet zijn, 1 april 2019 volgens haar niet haalbaar is. Het is inmiddels meer dan halverwege december en er zijn geen vliegroutes. Wij lezen in een brief

van de minister dat het januari wordt. Dat is twee maanden later. Dat is veel later. Ik vraag me dus af of die planning haalbaar is, maar volgens mij is het op dit moment aan de minister om die vraag te beantwoorden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP.



De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter. De afgelopen maanden hebben duizenden mensen actiegevoerd, hebben wij duizenden e-mails ontvangen en zijn er meer dan 80.000 handtekeningen onder petitie van verschillende actiegroepen gezet. Daarboven, op de tribune, zitten ze. Ze zijn allemaal tegen de uitbreiding van Lelystad Airport met lage aanvliegeroutes. Maar bovenal is er één actiegroep geweest dat zich vastbeet in de cijfers en modellen van het ministerie. Er was één actiegroep dat wist aan te tonen dat er forse fouten in de MER rondom Lelystad Airport zijn gemaakt. Ik heb het natuurlijk over actiegroep HoogOverijssel. Dit actiegroep heeft voor een sneeuwbaaleffect gezorgd. Lokale overheden, provinciebesturen, zelfs partijcongressen spreken zich uit tegen de wijze waarop Lelystad Airport nu tot stand komt. De gemeente Dronten stapt zelfs uit de Alderstafel. De Nationale ombudsman geeft de omwonenden gelijk. Hij zegt dat zij niet serieus zijn genomen en stelt dat de overheid er voor de burger moet zijn en niet andersom. De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers beoordeelt het Nederlandse luchtruim als complex en stelt dat het toevoegen van Lelystad Airport aan het luchtruim de kans op ongelukken vergroot.

Voorzitter. Ondertussen blijkt er nog meer mis te zijn. Eerst was het ex-staatssecretaris Dijkstra die in een lokale talkshow een ontluisterend beeld schetste van de kennis en capaciteit aanwezig op het ministerie. Een maand laten gaan experts in Het Financieel Dagblad daar nog eens flink overheen. Zij stellen op basis van gesprekken met de sector dat het neoliberale VVD-beleid, gericht op een zo klein mogelijke overheid, heeft geleid tot veel verlies van kennis op het ministerie. Inmiddels zijn we door de ondergrens gezakt en leunt het ministerie bij belangrijke beslissingen op externe adviesbureaus. De SP vindt het daarom verbijsterend dat de minister stelt dat al deze alarmbellen geen gevolgen hebben voor de MER-beoordeling en de zorgvuldigheid daarvan. Hoe kan het zo ver gekomen zijn dat er een MER is gemaakt met verkeerde gegevens en dat een groep vrijwilligers dit blootlegt?

In haar brief van 23 november zegt de minister dat zij vormgeeft aan extra inzet en capaciteit, alsmede aan aanvullende kennis op het ministerie. Hoe gaat zij dit proces vormgeven? Wat gaat deze minister doen om ervoor te zorgen dat het ministerie zijn geloofwaardigheid weer terugkrijgt?

Voorzitter. Voor de SP is het helder. Willen we het vertrouwen van de inwoners herstellen, dan zal deze minister aan de slag moeten. Dat doe je niet door een prestigeproject door te drukken en Schiphol te ontlasten door hemel en aarde te bewegen om 2% van de vluchten naar Lelystad te halen. Het is voor vriend en vijand duidelijk dat het lucht-

ruim opnieuw moet worden ingedeeld. Dan is pas duidelijk wat het effect is op de vliegroutes en of vliegtuigen daadwerkelijk eerder hoger kunnen gaan vliegen. De MER moet wat ons betreft helemaal opnieuw. Met die informatie kunnen we opnieuw naar het Luchthavenbesluit voor Lelystad kijken. Ik heb de minister een aantal keren horen zeggen dat zij een opdracht van de Kamer heeft en die uitvoert. Laten wij de minister dan een handje helpen. Laten we een streep zetten door dit onzorgvuldig genomen besluit en de beslissing over uitbreiding van Lelystad uitstellen tot het luchtruim opnieuw is ingedeeld, zoals heel veel omwonenden, gemeenten, provincies, ondernemers en milieuorganisaties willen. Want wij zijn er voor hen.

Dank je wel.

De heer Amhaouch (CDA):

Een vraag aan de heer Laçin: ziet de SP ook voordelen aan Lelystad Airport?

De heer Laçin (SP):

Lokaal zijn er zeker voordelen. Het is breed uitgemeten dat het Lelystad werkgelegenheid oplevert, maar wij zitten hier in dit parlement om naar het nationaal belang te kijken, niet alleen naar het lokale belang maar ook naar het landelijke belang. Dan zien we dat er op de Veluwe op heel veel plaatsen werkgelegenheid verloren zal gaan. Paracentrum Teuge werd al genoemd door de heer Paternotte. Als we naar het landelijk belang kijken, vinden wij Lelystad Airport in deze hoedanigheid een heel slecht idee.

De heer Amhaouch (CDA):

Hoe reflecteert de heer Laçin dan op de eigen SP-afdeling in Lelystad en Flevoland? Ik citeer: "Al met al verwachten we dat de uitbreiding van Lelystad Airport meer dan duizend nieuwe banen op gaat leveren, voornamelijk op het industrieterrein Larserpoort. Een enorme stimulans van de Flevolandse economie." Kunt u dat plaatsen in een provincie met een hoge werkloosheid?

De heer Laçin (SP):

Dat is volgens mij precies wat ik net zei. Ik begrijp het lokale belang heel goed. Het is een feest voor de democratie in dit land dat lokale afdelingen andere standpunten kunnen innemen. Daar weet u, als het goed is, alles van, omdat ook heel veel lokale CDA-afdelingen zeggen dat ze voor herindelung van het luchtruim zijn en van uitbreiding daarna. U neemt landelijk ook een ander standpunt in en in die zin kunnen lokaal en landelijk dus van elkaar verschillen. Wij praten er met onze afdeling over, maar hier nemen wij een landelijk standpunt in.

De voorzitter:

Dank u wel, dan ga ik naar de heer Remco Dijkstra namens de VVD. Meneer Dijkstra, ik dacht dat u al die dossiers mee zou nemen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Die zitten in mijn hoofd, voorzitter.

De **voorzitter**:

Die zitten in uw hoofd? Nou, u heeft er vier minuten voor.

De heer Remco Dijkstra.



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

Dank u wel, voorzitter. Vanaf Schiphol ligt de wereld voor je open. Je kunt wereldwijd naar meer dan 300 bestemmingen vliegen, of het nou is voor een zakelijke reis naar Bangkok of een gezinsvakantie naar Zuid-Portugal. Dankzij de luchtvaart verdienen tienduizenden Nederlanders een goede boterham, maar dat is niet vanzelfsprekend. Lelystad Airport is nodig om Schiphol te ontlasten. Schiphol kan zelf veel meer vliegverkeer aan, maar kent nu een door ons vastgestelde milieulimiet van 500.000 vliegbewegingen die we volgend jaar bereiken. Er zit dus nu een slot op Schiphol en Lelystad Airport is een oplossing om Schiphol te ontlasten.

Tegelijkertijd, voorzitter, zien we mensen op de Veluwe en in Overijssel die zich zorgen maken over de overlast van de nu voorgenomen vliegroutes richting Lelystad, nu die bekend zijn geworden. Ze worden hierin gesterkt door de twijfel die is ontstaan over de opgestelde milieueffectrapportage. Als Lelystad niet open kan op de geplande datum, staat de ontwikkeling van Nederland stil en loopt ons land schade op.

Voorzitter. Als we terugblikken op de gang van zaken in de afgelopen jaren moet ik helaas constateren dat er veel is misgegaan. Ik ben nog eens door alle debatverslagen heen gegaan. Ze liggen daar op mijn desk en alle gele briefjes zijn opmerkingen van woordvoerders, niet alleen van de VVD maar van alle partijen, die continu keer op keer hebben gevraagd aan de verantwoordelijke staatssecretaris: is het op tijd klaar? Is het luchtruim op tijd opnieuw ingedeeld? Hoe zit het met de capaciteit? Kunnen ze daar zo meteen naartoe? Hoe is het geregeld? Wat heeft u nodig? En iedere keer kwamen er bezwerende antwoorden: ja, dat komt goed; maakt u zich geen zorgen.

De enige mijlpalen die ik heb kunnen zien, waren het Aldersadvies uit 2008, de Luchtruimvisie uit 2012 en het formele luchthavenbesluit in 2015. Maar daartussen zit jarenlang een levensgroot gat waarin eigenlijk stilstand heerste. Er is bitter weinig gedaan aan de herindeling van het luchtruim en de VVD neemt het de vorige staatssecretarissen van PvdA-huize zeer kwalijk dat zij de boel hebben laten versloffen. Er blijkt jarenlang amper iets gedaan te zijn en toen er keuzes gemaakt moesten worden, was de vogel gevlogen. En deze nieuwe VVD-minister moet de ellende daarvan proberen op te lossen.

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

Ik hoorde iets over een vorige staatssecretaris van de Partij van de Arbeid. Ik heb eigenlijk een vrij simpele vraag aan de heer Dijkstra, want, gezien de hele stapel op zijn desk, loopt hij hier iets langer rond. Waar was de VVD de afgelopen zeg zeven jaar? In mijn herinnering zat de VVD in het kabinet. Klopt dat?

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

Onze luchtvaartwoordvoerders mevrouw Neppérus, mevrouw De Caluwé, de heer Elias en mevrouw Visser hebben continu en keer op keer — pakt u die gele briefjes er maar bij, want dan kunt u het precies zien — gevraagd: hoe staat het met Lelystad? Hoe staat het met de voortgang? Mevrouw Mansveld, staatssecretaris, wat heeft u nodig om het voor elkaar te krijgen? Mevrouw Dijksma, staatssecretaris, zegt u het maar: is het op tijd klaar? En iedere keer was het antwoord: ach, het loopt niet zo'n vaart, want Schiphol heeft nog voldoende ruimte tot 2020. Dan trekt in één keer de economie aan en zitten we in één keer met de gebakken peren doordat Schiphol op slot zit en de overloop in Lelystad niet goed geregeld kan worden. Ik neem dat de staatssecretarissen van toen echt kwalijk, want nu moeten wij een oplossing zien te vinden.

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

Echt een teleurstellend antwoord van de grootste partij van het land, al een jaar of zeven aan de macht hier in dit land. De enige analyse die de heer Dijkstra kan maken, is de schuld geven aan anderen. Ik vind dat huilieuilieu en van geen niveau.

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

Voorzitter, ik mag concluderen dat de PvdA sinds ze in de oppositie is gaan zitten, radicaal een draai heeft gemaakt en nu alle verantwoordelijkheid van zich afschuift. Op het moment dat er echte keuzes gemaakt moeten worden, is de vogel gevlogen en draait de PvdA volledig naar "alleen die bewoners". Je kunt als Partij van de Arbeid ook het fatsoen hebben om even af te wachten waar de gebruikers mee komen, waar Defensie mee komt. Je kunt ook meedenken over oplossingen, maar dat gebeurt keer op keer niet.

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

Laatste keer hoor. Eén woord, of eigenlijk een paar woorden van de heer Dijkstra, geven het probleem aan van de VVD: "alleen die bewoners". Alleen die bewoners? Ja! Dat is voor ons een heel belangrijke stem en dat zou het voor u ook moeten zijn.

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

Ik heb de wethouder van Lelystad gesproken, van PvdA-huize, die zeer teleurgesteld is in zijn eigen partij en die het echt bijzonder vindt dat de Partij van de Arbeid zo draait, voordat alle informatie op tafel ligt. Hij vindt dat echt kwalijk. Ik kan mij daar alleen maar bij aansluiten en ik begrijp zijn frustratie.

De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter, om een beetje weg te raken van de partijpolitieke discussies die we hier hebben, hoe scherpzinnig die ook zijn, wil ik terug naar de staatsrechtelijke verantwoordelijkheden. Terecht legt de heer Dijkstra de vinger erbij dat staatssecretarissen er niet op hebben toegezien dat de afspraken ten aanzien van de herinrichting van het luchtruim werden nagekomen. Dat kunnen we niet op de persoon van de staatssecretaris schrijven en niet op de partij van de staatssecretaris. We hebben ministeriële verantwoordelijkheid, dus dat betreft gewoon het Nederlandse landsbestuur.

Trekt de heer Dijkstra dan ook de consequentie hieruit dat eerst die fout hersteld moet worden, alvorens vervolgstappen gezet kunnen worden?

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

We zijn daar allemaal bij geweest, we hebben allemaal onze eigen verantwoordelijkheid. We hebben daar continu op geageerd, maar blijkbaar werden wij gerustgesteld met sussende woorden en zitten we nu met een probleem dat we met elkaar moeten oplossen. Dan loop ik niet weg van mijn verantwoordelijkheid, nee, dan ga ik in gesprek met de mensen en dan ga ik kijken waar de oplossingen liggen. Dan ga ik in gesprek met de minister en met Defensie om te kijken of we niet bijvoorbeeld de woonkernen kunnen ontzien. Kunnen we niet bepaalde dingen anders inrichten, zodat de overlast minder is? Maar we moeten wel onze verantwoordelijkheid hierin nemen. Ik constateer dat één partij die daarin verantwoordelijkheid had, nu direct de handdoek gooit en niet bereid is om naar oplossingen te kijken en ik vind dat zeer teleurstellend.

De heer **Bisschop** (SGP):

Dan besteed ik mijn tweede vraag even aan een verduidelijking. Dat betekent dus dat voor u die datum of dat jaartal 2019 niet heilig is als het gaat over Lelystad Airport?

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

Voorzitter, heilig of niet, en daarover met de heer Bisschop in discussie gaan? Dat wordt ingewikkeld.

De heer **Bisschop** (SGP):

Ja, ja, ik heb mijn naam tegen, dat geef ik onmiddellijk toe, maar u kunt rustig te biecht gaan bij mij. Gaat uw gang!

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

Het streven is natuurlijk nog steeds 1 april 2019, laat daar geen misverstand over zijn. Waarom? Ook omdat de problemen op Schiphol groot zijn en die overloop echt nodig is. Maar heilig of niet, we moeten het wel zorgvuldig doen. We moeten daar transparant in zijn en we moeten de mogelijkheden benutten die er zijn. Misschien zijn er ook deeloplossingen richting dat heringedeelde luchtruim, dat er pas in 2023 komt. Misschien kunnen we daar nu al stappen in zetten. Misschien kunnen we woonkernen ontzien. Misschien kunnen we de mensen, al is het ingewikkeld, een beetje aan onze kant krijgen door stap voor stap met hen mee te denken en hen ook te laten participeren daarin. Die verantwoordelijkheid moeten we nemen, voorzitter.

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

De heer Dijkstra geeft al een beetje een voorzetje, want mijn vraag is hoe hij nou ziet dat wij stappen kunnen maken als we niet eerst dat luchtruim hebben heringedeeld. Op basis waarvan maken we dan een MER? We weten dan immers niet of die vluchtroutes nog hetzelfde zijn. Kan hij dat verduidelijken? Voor mij is dat niet logisch, want volgens mij moet het toch echt in de goede volgorde van eerst stap één en dan stap twee.

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

Het luchthavenbesluit is genomen. Daar zat een MER bij. Het gaat nu om de routes. Formeel zijn we niet MER-plichtig, maar we hebben het wel gedaan en ik vind dat een goeie zaak. We hebben nu de input van de omwonenden gehad. We hebben 6.600 brieven, bezwaren en inbrengen gehad. We hebben het nu ook aan de gebruikers gevraagd. Het ministerie heeft gisteravond een plan van aanpak gepresenteerd om de mensen te betrekken bij de herziening van het luchtruim, wat natuurlijk essentieel is en wat iedereen zo snel mogelijk wil. Al die zaken samen, al die adviezen van gebruikers, van Defensie et cetera, leggen we zo meteen voor aan de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. Die doet dat in feite over, betreft de actualisaties daarbij en gaat de herstelde fouten opnieuw bekijken. Daar moet vervolgens een oordeel uit komen. Dat is zwart, wit of grijs. Het is goed, het is slecht of het zit ergens tussenin. Ik hoop dat we daar zo meteen een helder advies over krijgen.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Remco Dijkstra gaf een mooie tijdlijn van 2008 tot nu. Hij wist daarin drie mijlpalen te noemen, maar benoemde ook heel veel stilstand over de afgelopen jaren. We hebben daar negen jaar over gedaan, maar tot 1 april 2019 hebben we pakweg vijftien maanden. Als we zo veel stappen moeten nemen om de MER goed opnieuw te kunnen doen, om wellicht het luchthavenbesluit aan te passen en om het vertrouwen van de bewoners en actiegroepen in het ministerie terug te winnen, is het dan haalbaar om binnen vijftien maanden al die stappen te zetten terwijl we bijna negen jaar eigenlijk alleen maar hebben stilgestaan?

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

Het meest ingewikkelde is om het vertrouwen van de mensen terug te winnen, om de communicatie te herstellen die is misgegaan. Het gebeurde met de beste intenties, maar het is niet goed gevallen. Er was veel onrust over. Dat vind ik terecht en dat begrijp ik heel erg goed. Het vertrouwen terugwinnen ga je niet in vijftien maanden realiseren. Wel kun je de mensen meenemen in de stappen. De meeste mensen zien gelukkig ook het belang van Lelystad Airport in, maar willen wel dat de routes niet over hun hoofd gaan of dat ze er zo min mogelijk overlast van hebben. Ze zijn niet tegen het vliegveld. Ze vliegen zelf ook weleens en vinden dat ook fijn. Ze willen alleen zo min mogelijk overlast. Dat vind ik een legitieme reden. Laten we nou met elkaar samenwerken om te bekijken waar verbeteringen denkbaar zijn. Het mooie van de actiegroepen HoogOverijssel en HoogoverWezep is dat er heel veel expertise in die mensen zit die ons eigenlijk helpt. Dat is mooi. Betrek ze erbij en maak mensen medeverantwoordelijk. Mensen zijn echt bereid om dat te doen, maar willen alleen weten waar ze aan toe zijn. Daar hebben ze recht op.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U was klaar, hè?

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

Nee, zeker niet.

De **voorzitter**:

O, pardon! Gaat u verder.

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

Ik was pas op de helft!

Voorzitter. De VVD wil duurzame groei van luchtvaart realiseren en daarbij overlast zo veel mogelijk voorkomen. Daarom eis ik een zorgvuldig proces, open en transparant, met begrip voor de omwonenden, die zich terecht zorgen maken. Ik vind de recente onrust in de regio dan ook zeer begrijpelijk. Terecht of niet, er is veel misgegaan in de communicatie. Dat moeten we erkennen en daar moeten we van kunnen leren. De meeste mensen zijn gelukkig helemaal niet tegen vliegveld Lelystad, maar willen simpelweg adequate informatie en zorgvuldigheid. Omwonenden zijn altijd een factor om serieus rekening mee te houden en erbij te betrekken. Wat kan de minister doen om deze mensen verder bij het proces te betrekken en stap voor stap hun vertrouwen, zover dat mogelijk is, terug te winnen? Is dat überhaupt mogelijk? En welke garanties kan de minister nog geven dat Lelystad op 1 april 2019 open gaat? Hoe kunnen we ook routes over woonkernen zoals Wezep vermijden? Misschien is een belevenisvlucht ook een idee, zoals recent geopperd werd door een aantal van mijn collega's, zodat je feiten van fictie kunt scheiden en zodat mensen het zelf kunnen ervaren.

Ten slotte is voor de herindeling van het luchtruim ook een IT-project gaande. Welke garanties hebben we dat dat zorgvuldig doorlopen wordt? Gaat het Bureau ICT-toetsing daar ook een rol in spelen? We hebben er niks aan als we zeggen dat het in 2023 gereed kan zijn, maar dan een IT-probleem hebben. Dan zijn we verder van huis. Dat moeten we echt voorkomen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Graus namens de PVV.



De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik noemde het al jaren geleden: een parlementaire enquête waart door dit dossier. Ik denk dat het er ooit nog van gaat komen. Mogelijk ga ik dat zelf nog meemaken.

In principe ben ik als woordvoerder altijd heel erg pro-luchtvaart geweest en ook voor alle luchthavens, ook gezien het nationaal belang, de bv Nederland, maar ook voor onze eigen burgers die er gebruik van maken, waardoor grenzen kleiner worden, handel toeneemt, noem het maar allemaal op.

We hebben het nu over het milieueffectrapport, het MER, maar we zijn al vaker fout geïnformeerd, niet alleen met foutieve info over berekeningen, geluid en noem het maar allemaal op, maar ook over het draagvlak onder de airlines. Ik weet nog goed dat ik hier een debat had, inmiddels alweer twee staatssecretarissen voor deze minister. Er werd gewoon ontkend dat er geen draagvlak was onder de airli-

nes voor Lelystad Airport. Dat werd ontkend, terwijl ik contact had met al die airlines. Die zeiden allemaal: we willen het niet. Toen wist ik al dat de informatievoorziening niet zuiver is geweest. Ik baal daar enorm van als lid van de Staten-Generaal. We vervullen hier het hoogste ambt, maar we moeten wel kunnen bouwen op de informatie die we krijgen en ook op mensen. Inderdaad, een actiecomité heeft ons geholpen. Wij hebben allemaal een medewerker en sommige partijen misschien twee per Kamerlid, maar daar moet je het dan mee doen. Het actiecomité HoogOeverijssel heeft ons bijgestaan, want je kan onmogelijk overal zelf achter komen. Voor één Kamerlid en één beleidsmedewerker is dat onmogelijk.

Wij zijn nooit per definitie tegen de ontwikkeling van Lelystad Airport geweest. We waarschuwd en enkel al jaren geleden consequent en consistent voor de nu ontstane problemen. Ik heb het altijd herhaald. U kunt de Handelingen nakijken. Ik heb altijd hetzelfde gezegd en het is uitgekomen. Toen werd ik door iedereen uitgelachen en steunde niemand mijn moties, maar nu zitten we met de gebakken peren.

Ik heb hedenochtend mijn fractie geadviseerd om echt een pas op de plaats te gaan maken, om op de rem te gaan staan vanwege wat er nu gebeurt. We kunnen Schiphol uitbreiden. 600.000 is een appeltje en een eitje. Schiphol kan zelfs groeien tot 800.000. We gaan het probleem te veel verspreiden. Ik las in een mail dat miljoenen mensen dadelijk hinder gaan krijgen, terwijl die al gecentreerd was rondom Schiphol. We moeten het allemaal niet willen op deze manier.

Schiphol zit aan de grens. Ik probeerde hedenochtend, of hedenmiddag hier een debat aan te vragen. Dat is ook de bv Nederland. Schiphol komt in de knel. Ik ga het voorspellen. Dat doe ik ook al jarenlang. Toch komen we niet in actie. Ik baal daar ook enorm van. Wat gaat de minister daaraan doen? Is de minister bereid om in ieder geval zolang Lelystad niet klaar is — dat gaat waarschijnlijk nog wel langer duren — meer vluchten op Schiphol toe te staan? In principe zou Lelystad volledig overbodig zijn. In de plannen die ik altijd hier heb ingediend, was Lelystad helemaal niet nodig geweest. Nu gaat het mogelijk een parlementaire enquête, een nieuw Betuwelijndebedacle worden. We zullen het allemaal zien.

Vanmorgen, of vanmiddag — sorry, de tijd gaat zo snel — waren ondernemers uit Lelystad boos op mij: er zijn al miljoenen geïnvesteerd. Maar ik ben altijd degene geweest die heeft gezegd: doe het niet. Ik heb daar altijd voor gewaarschuwd.

We willen dat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt. Zoals ik net al zei, heb ik mijn fractie vanmorgen geadviseerd om te wachten op een nieuwe herindeling van het luchtruim met bijbehorende aansluitroutes alvorens groen licht te geven vanuit onze fractie. Mogelijk beslist een meerderheid anders. Voor ons is de oplossing inderdaad: laat Schiphol groeien. Daar had ik graag een reactie op gehad.

Ik dien net als andere Kamerleden het nationaal belang, de bv Nederland. Schiphol en KLM behoren tot de grootste particuliere werkgevers met elkaar versterkende sociaal-maatschappelijke en financieel-economische belangen. We kunnen op Schiphol banen simultaan gebruiken: van één plus één en één plus twee naar twee plus twee. We kunnen

ze ook iets langer laten doorvliegen of iets eerder laten vertrekken.

Ik moet stoppen, mevrouw de voorzitter. Ik heb begrepen dat een motie van meneer Laçin in stemming zal worden gebracht. Hij gaat vragen om de ontwikkeling van Lelystad Airport niet eerder te laten plaatsvinden: verzoekt de regering ervoor zorg te dragen dat extra vliegbewegingen van en naar Lelystad niet eerder plaatsvinden dan nadat het luchtruim is heringedeeld. Ik ben bereid om die motie mogelijk te gaan steunen.

De voorzitter:
Dank u wel.

De heer Graus (PVV):
Mag ik nog één vraag stellen? Er staat "tot een minimum beperkt". Dat vind ik wel een beetje raar, want wat is een minimum? Wat voor u een minimum betekent, is voor mij niet veel. U vindt misschien één vlieg in de soep veel en mij boeit dat niet. Dus daar moeten we wel even uitkomen, zodat dat iets duidelijker wordt verwoord.

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:
Dank u wel.

De heer Laçin (SP):
Mag ik nog reageren?

De voorzitter:
Ja, u mag erop reageren. Die motie is nog niet ingediend, maar de heer Graus weet ervan.

De heer Laçin (SP):
Wij overleggen ook met de heer Graus over eventuele moties die we gaan indienen en mijn motie was al ingediend, maar is aangehouden. Ik zal er zeker over nadenken en kom erop terug bij de heer Graus.

De voorzitter:
Dank u wel, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):
Dank u wel. Als ik er even op mag reageren. "Minimum" vind ik altijd link. Er zijn mensen die bij een boerderij gaan wonen en dan gaan zeuren dat zij last hebben van vliegen en dat zij urine en ontlasting ruiken. Ja, dan moet je niet bij een boerderij gaan wonen. Daarom zeg ik ook dat bij Schiphol al een bepaalde hinder was. Die is er al voor mensen. Er is altijd hinder. Maar nu gaan we het te veel verspreiden. Maar wat is een minimum? Als u dat verduidelijkt, ben ik u dankbaar.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Ik heb aandachtig geluisterd naar het betoog van de heer Graus. Wat zeggen we tegen de mensen bij Schiphol als

daar extra vluchten komen, terwijl daar afspraken liggen om dat voorlopig in elk geval niet te doen?

De heer Graus (PVV):
Dat heb ik meerdere malen gezegd. Ik heb het geloof ik twee of drie keer herhaald, ook voor de ouderen onder ons en zo. Ik heb duidelijk gezegd dat Schiphol al heel snel kan groeien tot 600.000. Dat kan. Dan hebben we Lelystad en die ellende helemaal niet nodig. Dan waren we die hinder niet gaan verspreiden over een heel deel van Nederland, over provincies, gemeenten en woonkernen. Ik heb ook al jarenlang — die moties heeft de VVD helaas niet gesteund — gezegd dat we gebruik kunnen maken van simultaangebruik van banen. Ze zijn al van één plus één naar één plus twee en twee plus één gegaan, maar je kunt ook twee plus twee doen. Wat dat betreft is het wiel al uitgevonden. Schiphol kan groeien, gemakkelijk, tot 800.000 vliegbewegingen.

De voorzitter:
Dank u wel, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):
Echt, mevrouw de voorzitter, een kind kan de was doen.

De voorzitter:
Dank u wel. Dan geef ik nu de heer Bruins het woord, namens de ChristenUnie.



De heer Bruins (ChristenUnie):
Voorzitter. Het stormt op de Veluwe en in het Salland. In Hattem, in Wezep, in Zwolle en in Dalfsen. Van Stavoren tot Ede. Het stormt. Het is goed dat we nu met de nieuwe minister van Luchtvaart kunnen debatteren over Lelystad, want sinds haar aantreden kwamen fouten in de MER-berekeningen boven tafel en bleek dat er al jarenlang een gebrek aan expertise en mankracht is op het ministerie. Ik zie uit naar de antwoorden van de minister, want we hebben echt meer informatie nodig. Ik mis gewoon objectieve en eerlijke informatie, foutloze informatie, om tot goede besluitvorming te komen. Maar nog meer zie ik uit naar het infomeren van de regio, want vanuit het ministerie bleef het, zeker voor de genoemde plaatsen, oorverdovend stil. Welke stappen gaat de minister zetten om het hevig beschadigde vertrouwen van de mensen in de regio in haar ministerie te herstellen?

De fouten die gemaakt zijn in de MER-berekeningen zijn ernstig en het is toch eigenlijk de omgekeerde wereld dat burgers de overheid moeten corrigeren op verkeerde berekeningen en verkeerde input? Vertrouwen komt te voet en gaat te paard. Er moet diepgaand naar die fouten gekeken worden en het moet vanaf nu echt anders, beter, transparant en foutloos. Ik vraag de minister wat de vervolgstappen zijn. Kunnen we erop vertrouwen dat data, input en berekeningen vanaf nu openbaar en controleerbaar zullen zijn? Zal de minister alle aanvullende MER-data openbaar maken en daarbij ook inzicht geven in de gegevens van de verschillende vliegprofielen, ook die van de routes A, A+ en B?

In de krant las ik dat stichting Red de Veluwe constateert dat het ministerie een Europese richtlijn heeft geschonden door de MER van Lelystad Airport alleen op te stellen voor Flevoland en niet voor het grotere deel van Nederland waar de luchthaven effect heeft. Ik vraag aan de minister of in dit proces wordt voldaan aan de Europese richtlijn. Geldt dat ook voor de aanpak van het ministerie, waarbij het nu lijkt alsof voor elk stukje apart een vergunning wordt aangevraagd? Hoe reageert de minister op het harde oordeel van de Nationale ombudsman?

Voorzitter. Voor de ChristenUnie zitten er naast de tijdelijke lage aanvliegrotes drie heel grote problemen in de huidige plannen, bottlenecks die moeilijk te verteren zijn. Ten eerste de kruisende vliegrotes, waardoor de vliegtuigen laag over Zwolle Stadshagen komen. Ten tweede de aanvliegroterter hoogte van Wezep. Waarom gaat die route nou precies recht over een woonkern en in hoeverre is in de berekeningen rekening gehouden met het juiste motorvermogen, gezien het feit dat vliegtuigen daar of net daarna gaan stijgen en bovendien een bocht maken? En ten derde Ede, waar een stapeling van vliegrotes dreigt plaats te vinden. Hoe wordt de situatie op die drie plekken? En wat weten we straks wel wat we nu nog niet weten als in februari de aanvullende MER-berekeningen komen?

Voorzitter. De simulaties tijdens de bewonersavonden riepen veel protest op. En voormalig staatssecretaris Dijkstra heeft mij in een eerder debat toegezegd dat zij openstond voor het idee van een proefvlucht. Laat de mensen in de regio alstublieft eenmaal zien en ervaren wat 1.800 meter of 2.700 meter nu precies betekenen. Gaat de minister ervoor zorgen dat in januari of februari een belevingsvlucht kan worden georganiseerd?

Als laatste kom ik op het plan van aanpak voor de luchtruimherziening. Ik begrijp dat het technisch zeer lastig wordt om die herziening in de tijd naar voren te halen. Maar wat is in dat plan van aanpak het precieze moment waarop je weet hoe het herziene luchtruim eruit gaat zien? Kortom, op welk moment kun je MER-berekeningen maken en rekenen aan het herziene luchtruim? Op welk moment kun je de permanente situatie zien zoals die gaat ontstaan na 2023? Want eigenlijk wil je voordat je Lelystad opent toch ook weten of het vliegveld überhaupt levensvatbaar is en hoe dan de vliegrotes lopen. En wat is tot die tijd de minimale businesscase? Kun je Lelystad ook minder snel laten groeien tot het moment van luchtruimherziening? En wat betekenen het plan van aanpak en die deeloplossingen die daarin staan nou precies voor de MER-berekeningen? Gaan die dan ineens een stuk gunstiger uitvallen?

Voorzitter, ik sluit af. Lelystad Airport gaat er natuurlijk komen, maar dan wel onder onze voorwaarden zoals die hier in de Kamer worden vastgesteld. En voor de ChristenUnie is de datum van opening geen gelopen race. De luchtruimherziening moet zo snel mogelijk plaatsvinden en er moet zo min mogelijk onnodige overlast zijn. En afvinken of alle berekeningen wel goed zijn gedaan, is inmiddels niet meer genoeg. Vanaf nu zal iedere stap samen met de regio genomen moeten worden in een tempo en op een manier die eraan bijdraagt dat draagvlak in de regio wordt herwonnen.

Dank u wel, voorzitter.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben blij met de oproep tot zorgvuldigheid echt als basis voor het proces. Als je het echt methodologisch zorgvuldig wilt doen, dan moet je eerst weten wat de effecten zijn van de eindsituatie. De beoogde eindsituatie voor Lelystad Airport is een eindsituatie van 45.000 vluchten. Op dit moment weten we de effecten niet want het luchtruim is niet heringedeeld. Deelt mijn collega van de ChristenUnie de analyse dat je dus eerst die herindeling van het luchtruim moet hebben voordat je zorgvuldig de beoogde eindsituatie kan schetsen en die MER adequaat kan doen?

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik denk dat we elkaar vinden in de gedachte dat je pas kan vliegen in een herzien luchtruim als je weet hoe het eruitziet en als je een MER-berekening hebt gedaan die voldoet aan die eisen van een heringedeeld luchtruim. Als je MER-berekeningen doet op een luchtruim dat niet heringedeeld is, of je doet MER-berekeningen die slechts beperkt zijn in reikwijdte, dan kan je ook maar beperkt vliegen.

De voorzitter:

Dank u wel.

O, mevrouw Kröger wil nog een keer reageren. Dit is uw laatste interruptie volgens mij, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Die ga ik gewoon aan de heer Bruins besteden, voorzitter.

De voorzitter:

Aan meneer Bruins, ja.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Absoluut. Want wat de heer Bruins hier schetst is precies de richting die het nu opgaat met de MER en dit is precies mijn grote angst. Dit is de beruchte salamitactiek. De Raad van State heeft erover gezegd: het mag niet. Europese richtlijnen zeggen: het mag niet. In die richting wordt het namelijk opgeknapt. Daarbij wordt gezegd: nou, we doen eerst 10.000, daarna gaan we daarna naar 25.000 en daarna naar 45.000. Het punt bij de MER is nu juist dat je de beoogde eindsituatie toetst. En die eindsituatie voor Lelystad Airport is een vliegveld voor 45.000 vluchten. Die beoogde eindsituatie weten we niet. Dus welke consequentie verbindt de heer Bruins daaraan?

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik heb in mijn tekst zojuist inderdaad ook aandacht gevraagd voor de aanpak van het ministerie, waarbij het wel lijkt alsof er voor ieder stukje apart een vergunning wordt aangevraagd. Het woord "salamitactiek" laat ik even bij mevrouw Kröger, want daar zit een waardeoordeel in dat ik op dit moment nog niet wil geven. Maar ik maak mij daar grote zorgen over, juist vanwege de Europese richtlijnen. Vandaar dat ik hier ook een goed antwoord van de minister op wil. Want het is voor de ChristenUnie echt cruciaal dat er gevlogen wordt binnen grenzen, binnen alle regels die we met elkaar hebben afgesproken en binnen een MER die foutloos en goed is doorgerekend. Het kan niet zo zijn dat

wij instemmen met het openen van een luchthaven die niet voldoet aan de regels die we hier in dit land met elkaar afspreken. Om goed te beoordelen of het aan alle regels voldoet, heb ik nog veel meer informatie nodig, ook informatie die in de komende maanden nog tot ons zal komen. Die zullen we buitengewoon grondig bestuderen en op basis daarvan gaan we dan ook kijken of het eigenlijk wel of niet kan. En als het niet kan, kan het niet.

De voorzitter:

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



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Wij zeggen: genoeg is genoeg. Wie van een afstand kijkt naar de onnavolgbare besluitvorming in dit hoofdpijndossier, verliest direct al het vertrouwen in het kabinet. En terecht. De sector regeert het luchtvaartbeleid en het verantwoordelijke ministerie had niet eens de benodigde deskundigheid in huis om dit te controleren, laat staan de regie te voeren. Met als gevolg: groei, groei, groei. In september werd de top van Schiphol nog op de vingers getikt voor de grootschalige presentatie van de nieuwste uitbreidingsplannen, terwijl de besluitvorming hierover nog moet plaatsvinden. Ondoordacht en onhandig, oordeelde het toenmalige kabinet mild. Hooghartig en schandalig, zou je ook kunnen zeggen.

Een citaat: "Verdere groei wordt als gegeven beschouwd. De vraag wat dit voor de veiligheid betekent, speelt tot nu toe te weinig een rol." Dit zegt de Onderzoeksraad voor Veiligheid eerder dit jaar. Door telkens maar weer aanpassing op aanpassing te doen, staat de veiligheid rond de luchthavens serieus op het spel, aldus de OVV. Rondom Schiphol vinden tot dertien keer meer ernstige incidenten plaats dan rondom andere luchthavens, zo bleek gisteren in het AD. Groei boven alles, met als gevolg dat Schiphol te vol is, en met als gevolg dat gemeenten en provincies nu het mes op de keel wordt gezet om Lelystad Airport te openen als overloopluchthaven. Wat is het effect daarvan op de veiligheid van het luchtruim? Uiteraard, denken wij, negeert deze minister niet de rapporten van de OVV. Is zij ook bereid om dit in kaart te laten brengen, bijvoorbeeld door de ILT?

Voorzitter. Het oude adagium van de kabinetten-Rutte I, II en III — bij een sterke markt hoort een regelluwe overheid — blijkt ook hier zó achterhaald. Hoe sterker de markt, hoe sterker de overheid moet zijn. Dat is het nieuwe verhaal. De overheid is uitgekleeft en uitgemergeld. Wat een sneu verhaal, zeg ik met name tegen de VVD. Gelukkig is daar de burger. Zonder de inzet van de zeer strijdlustige actiegroepen zoals HoogOverijssel hadden we dit debat wellicht niet eens gehad. Er moest een actiegroep aan te pas komen om te controleren wat de overheid gedaan had, te corrigeren en de marktmacht te ontmaskeren. Dat is toch verzaken van de overheid? Dat is toch verzaken van ons zoals we hier zitten? Ik kijk ook even naar het CDA. Het CDA kijkt terug en knikt ja — heel goed!

Voorzitter. De groei van de luchtvaart heeft grote effecten op de leefomgeving, niet alleen op het gebied van de geluidsoverlast en luchtvervuiling voor de mensen maar

ook voor de beschermde natuurgebieden nabij Lelystad Airport. Deze gebieden zijn niet voor niets beschermd. De zinloze en schandalige ganzenslachting rondom Schiphol kan en mag niet gebeuren rondom Lelystad. Pakken natuurwaarden negatief uit als gevolg van faunabeheerplannen, dan kan de provincie daar geen goedkeuring aan verlenen. Graag een reactie daarop van de minister.

Voorzitter. De verwachte groei en de voorstanders van de economische belangen op de korte termijn, die dat zo lekker willen halen, zeg ik, maken de klimaatdoelen onmogelijk, zegt Paul Peeters van de TU Delft. Geen enkele technische of financiële maatregel gaat dit compenseren, concludeert hij. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet weersproken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

In Flevoland liggen ook de Oostvaardersplassen. Daar vliegen we niet overheen, om diverse redenen. Maar ik ben benieuwd naar de mening van de heer Van Raan hierover. Is de bescherming van ganzen belangrijker dan de mensen die wonen op de Veluwe?

De heer Van Raan (PvdD):

Zoals gebruikelijk weet de VVD een prachtig vals dilemma te schetsen. Alsof het gaat tussen ganzen en mensen. Dat is niet het geval. Er moet minder gevlogen worden. Dat is de oplossing.

Voorzitter. Ik rond af en zet de bril weer op. De blinde focus op groei is niet langer houdbaar. Niet de zoveelste uitbreiding, maar juist een krimp van de luchtvaart is nodig. En instinctief voelt iedereen ook wel aan dat, als een retourticket naar Barcelona €19 goedkoper is dan een enkele reis van hier naar Eindhoven — €20,30 — dat er ergens iets niet klopt. We hebben het dus voor een deel zelf in de hand. Om de klimaatdoelen te halen, moet de luchtvaart inkrimpen naar 300.000 vliegbewegingen per jaar, volgens hetzelfde onderzoek van de TU Delft. Dat is het uitgangspunt, en dan kun je verder gaan kijken wat de mogelijkheden zijn. We horen graag hoe de minister dit gaat verwerken in haar aangekondigde Luchtvaartnota.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Dan geef ik nu het woord aan de heer Amhaouch, namens het CDA.



De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Begin november werd ik woordvoerder van het CDA voor de portefeuille luchtvaart. Sindsdien is mijn mailbox overstroomd met berichten over Lelystad Airport. Veel mensen zijn zeer betrokken bij de vraag hoe we de vergroting van Lelystad Airport vorm moeten geven. Ik heb daarom geprobeerd zo veel mogelijk helderheid te krijgen door schriftelijke vragen te stellen, door met anderen aan te dringen op hoorzittingen, rondetafels en technische briefings, maar ook door betrokkenen in zaaltjes te horen. In Wezep, Apeldoorn, Lelystad, Zwolle. In al die plaatsen leeft het. Ook bij de raadsleden, wethouders en woordvoerders van actiegroepen leeft het. Zij worstelen met dit dos-

sier. En iedereen zegt: niemand is tegen Airport Lelystad. Ik realiseer me na al die gesprekken heel goed wat de mensen bezighoudt. Bij velen is dat de zorg om geluidsoverlast en hun nachtrust. Ze hebben nu amper overvliegende vliegtuigen en dan is ieder nieuw vliegtuig natuurlijk een vermindering van het woongenot. Ik heb ook mensen gesproken die zich zorgen maken over de werkgelegenheid, of dat nou op de Veluwe is met toerisme, of in de provincie Flevoland, waar een relatief hoge werkloosheid is. Ik heb daardoor een wisselend beeld gekregen van voor- en tegenstanders, elk met hun eigen belang en hun eigen invalshoek.

Voorzitter. Er zijn in dit dossier-Lelystad veel zaken fout gegaan, te veel, op proces en op inhoud. Er is volgens het CDA sprake van een rommelig proces, waarbij onzorgvuldig is gehandeld, waardoor mensen zich gepasseerd voelen. Sterker nog: ze zijn gepasseerd. Er is ook tijd verknoeid, waardoor we nu in een tijdschuld zitten. De minister erft dat onzorgvuldig proces van haar voorganger en zal fors moeten bijsturen om alles in goede banen te leiden. Wij zouden graag een bondig overzicht willen horen van de minister van alle geconstateerde fouten. Kan de minister daarbij ook aangeven, wat zij gedaan heeft om die fouten te herstellen? Bij Eindhoven is sprake van een zeer nauwe relatie met militair vliegverkeer. Luchtmacht en vakantievluchten zitten zelfs op één vliegveld. Onze indruk is dat dat heel goed samengaat en dat er geen problemen zijn met kruisend verkeer in de verschillende luchtlagen. Kunnen we Lelystad qua vlieghoogtes vergelijken met bijvoorbeeld Eindhoven? Hoe staat het met de besprekingen met Defensie over het gebruik van het luchtruim? Is er uitzicht dat er tijdelijk extra ruimte komt vanuit die kant?

Voorzitter. Er is eerder navraag gedaan, maar wij willen nogmaals vragen om de herindeling van het hoge luchtruim te versnellen. Alle tijdswinst die we kunnen maken, is goed voor de omgeving. Zijn er toch nog mogelijkheden? Ook willen we graag horen hoe de minister de medeoverheden en inwoners daarbij gaat betrekken. Wat komt hierbij kijken? En wordt het geïmplementeerd als een big bang of toch in fases?

Voorzitter. Lelystad Airport moet samen met Eindhoven Airport een deel van het vliegverkeer van Schiphol overnemen. Schiphol kan niet ongebreideld doorgroeien. Op deze wijze is gezocht naar balans tussen het nationaal belang van mainport Schiphol voor de bv Nederland en de leefbaarheid in de regio Schiphol. Het CDA vindt het erg belangrijk om nu te investeren in werkgelegenheid in de regio Flevoland. De werkloosheid is daar fors. Het selecteren van vliegtuigen zal nog een lastige puzzel worden. Met onze overtuiging is het nog maar de vraag waar easyJet en Ryanair naartoe gaan. Wat is de visie van de minister daarop? Hoe gaat de minister het selectiviteitsbeleid operationaliseren en welke rol krijgt de Kamer daarbij?

Voorzitter. Wij vinden wel dat er storende fouten gemaakt zijn in het proces tot nu toe. De in de MER geconstateerde fouten waren beschamend. Dergelijke fouten mogen niet gemaakt worden in dergelijke processen. Deelt de minister die gedachte? Wij vinden verder dat de minister extra tijd en energie moet steken in het herstellen van de geschonden relatie. Wij willen dat omwonenden weer vertrouwen in haar aanpak krijgen. Niet iedereen zal enthousiast zijn over alle besluiten, maar ze moeten wel vertrouwen hebben in de manier waarop de overheid communiceert met de

inwoners. Wat heeft de minister tot nu toe gedaan om het vertrouwen te herstellen, de nalatenschap van haar voorganger?

Ten slotte. Er is ook onduidelijkheid over het mandaat en de rol van provinciale bestuurders. Hoe zit dat precies? Hebben ze die rol en kunnen ze die ook goed vervullen? Wij willen het advies van de commissie m.e.r. afwachten. Dan gaan we het debat verder voeren. We willen dan de juiste informatie in handen hebben, zodat we vervolgbesluiten kunnen nemen die zorgvuldig zijn voorbereid en waarbij alle verschillende belangen goed afgewogen kunnen worden.

De voorzitter:

De heer Laçin, laatste vraag. Sorry, gaat u verder.

De heer Laçin (SP):

Ik heb er volgens mij nog twee, maar laten we daar geen discussie over hebben. Dank, voorzitter. Ik hoor van het CDA, van de heer Amhaouch dat er een onzorgvuldig proces is gevolgd, dat er mensen zijn gepasseerd en dat er beschamende fouten zijn gemaakt. Daaraan gekoppeld hoor ik graag wat het CDA zelf vindt. Wat zijn de standpunten van het CDA zelf inzake dit proces, mede gezien de vele moties in de gemeente- en provinciebesturen? Vaak werden die medeondersteund door het CDA in die provincie- en gemeentebesturen. Welke koppeling legt de CDA-fractie in de Tweede Kamer daarmee? Want die lokale moties zeggen allemaal: eerst het luchtruim herindelen en dan pas Lelystad uitbreiden. Daar staat ook heel vaak de handtekening van het CDA onder. Wat vindt de heer Amhaouch daarvan?

De heer Amhaouch (CDA):

Ik zal alle vier de vragen van de heer Laçin gaan beantwoorden. Belangrijk is dat onze eigen volksvertegenwoordigers in de regio, in de provincie — het maakt niet uit of dat Gelderland, Overijssel of Flevoland is — hun eigen afweging maken. Ze vertegenwoordigen het volk op gemeentelijk maar ook op provinciaal niveau. Dat moeten ze ook doen, maar belangrijk is dat die provinciale bestuurders wel aangesloten zijn bij de tafel en daar meepraten en meebeslissen. Zo zitten wij erin. De minister heeft gisteren een bestuurlijk overleg gehad met de provincies. Ik zie dat de provincies ook de gemeentes vertegenwoordigen. Het overleg gaat verder, heb ik begrepen. Ik wil dadelijk ook horen van de minister hoe ze daartegen aankijkt. Daarom ook onze vraag welk mandaat de provincies en die tafel hebben. En dat ondersteunen wij!

De heer Van Raan (PvdD):

In een vorig debat over aardgas in Groningen had ik een interessante ontdekkingsreis met collega Mulder naar de prioriteit van het begrip "veiligheid". We waren het samen erover eens dat veiligheid het hoogste goed is, voor alles eigenlijk, ook voor de burger. Ik probeerde dat te betrekken op luchtvaart. Toen zei mevrouw Mulder terecht: ik ben niet de woordvoerder, dus ik voel me daar niet zo prettig bij. Daar had ze een goed punt. Nu hebben wij wel de woordvoerder voor ons. Ik neem aan dat hij ook deelt dat veiligheid het hoogste goed is. Dan vraag ik mij af hoe er gekeken wordt naar het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid dat zonder dralen stelt: doe eerst een aantal dingen,

waaronder bijvoorbeeld de herindeling van het luchtruim, en ga dan pas praten over uitbreiding. Wordt dat gedeeld?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik weet niet of de heer Van Raan twee dingen door elkaar haalt. Ik ken het rapport van de OVV dat iets zegt over de veiligheid op Schiphol, namelijk dat de veiligheid op Schiphol niet in het geding is, dat Schiphol een veilige luchthaven is, maar dat wij moeten waken voor het ontstaan van erosie van de veiligheid op Schiphol en dat we alle maatregelen moeten nemen om de veiligheid continu te verbeteren. Als we gaan reflecteren op Lelystad Airport, dan is veiligheid natuurlijk een van de randvoorwaarden waar we in gaan opereren. Wij vragen de minister om geen stappen over te slaan om tot een zorgvuldig proces te komen. De tijd die daarvoor nodig is, is daarvoor nodig. We vragen de minister om ons in februari of maart te informeren over de vraag of 1 april 2019 haalbaar is. We slaan geen stappen over. Als we verkeerde stappen hebben gezet, dan doen we die over, extra. Veiligheid is daar eentje van, maar natuurlijk ook de geluidsoverlast voor omwonenden in zowel Gelderland als Overijssel.

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

Prima, dank voor het antwoord. Ik stel vast dat volgens het CDA de veiligheid in de luchtvaart een van de zaken is. Dat lijkt me een heel zorgwekkende conclusie.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, mag ik daarop reageren?

De **voorzitter**:

Ja, natuurlijk.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Veiligheid is zowel op de weg als op het spoor en in de lucht een prioriteit, dus ik weet niet waar de heer Van Raan naartoe wil.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb over die veiligheid twee vragen aan de heer Amhaouch. Allereerst: wat vindt u de grootste fout die is aange troffen in de MER? Mijn tweede vraag is: gezien het feit dat er zo veel fouten in zitten, vindt u dan ook dat nu we die aanpassingen doen, die onafhankelijk moeten worden getoetst? Ik heb het niet alleen over de invoergegevens, maar ook over de berekeningen die daaraan ten grondslag liggen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De belangrijkste fout die is gemaakt, is niet dat er een getalletje fout in staat, bijvoorbeeld over de stuwkracht of de hoogte. Waar ik van schrik, is de borging in die processen, de checks-and-balances. Dat hebben we ook gehoord in de briefing. Dat was een vertrouwelijke briefing waaruit ik niet mag citeren, maar waarover ik wel een algemene opmerking mag maken. Hoe borgen we de checks-and-balances in deze zorgvuldige procedures? Vandaag is het misschien een cijfertje over de stuwkracht, morgen gaat

het over de hoogte en overmorgen is het misschien weer iets anders. Dat is een heel belangrijke opgave voor het ministerie. Het moet de juiste mensen en de juiste expertise aan boord hebben, zodat geborgd wordt dat deze fouten worden voorkomen.

Uw tweede vraag was ... U moet mij even helpen, meneer Paternotte. Die ging volgens mij over de dubbelcheck, de contra-expertise.

De heer **Paternotte** (D66):

Ja.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij heeft de minister daar iets over gezegd, maar daar zou ik graag een reflectie op willen. In de brief lees ik dat er twee externe partijen zijn die de zorgvuldigheid van de berekeningen gaan controleren. Ik wacht even het antwoord van de minister af.

De heer **Paternotte** (D66):

Het klopt dat de minister dat schrijft, maar zij schrijft niet dat zij ook een contra-expertise op de berekeningen wil doen. De twee externe bureaus die in de brief genoemd worden, zijn exact de twee bureaus die de milieueffectrapportage oorspronkelijk hebben opgesteld in opdracht van de Schiphol Group. Kunt u mij aangeven in hoeverre die bureaus onafhankelijk zijn, nu we de fouten in de milieueffectrapportage moeten herstellen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Stelt u die vraag aan mij of via mij aan de minister?

De heer **Paternotte** (D66):

Nee, ik stel hem direct aan u. Ik heb hem al aan de minister gesteld.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Oké. Ik zou daar dadelijk ook graag een reflectie op willen. Als deze bureaus deskundig zijn ... Nogmaals, voor ons is de zorgvuldigheid voorhanden. Dat is het uitgangspunt. Het lijkt me sterk dat de minister twee bureaus kiest die niet de expertise in huis hebben om die checks te doen. Als dat wel zo is, dan willen wij dat graag horen van de minister. De minister is aan zet.

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

Ik hoor hier mijn collega heel fel praten over zorgvuldige stappen. Dat stel ik op prijs, maar ik wil aan het CDA toch dezelfde vraag stellen als aan de VVD. Als je zorgvuldige stappen zet, dan zou je toch eigenlijk eerst het luchtruim moeten herverdelen, zodat je daarna weet wat de exacte routes zijn? Daarna kun je een MER doen. Ik zou toch graag een reflectie willen hebben op de vraag hoe het CDA die zorgvuldigheid ziet.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij kun je die twee wel loskoppelen. Als we het over deadlines hebben, dan denk ik: hadden we daar in het verleden maar een deadline op gezet. Dan was die herindeling er al geweest. Het is al triest zat. Mijn collega Van Helvert en een aantal andere collega's hebben daar al herhaaldelijk vragen over gesteld. Wanneer komt die herindeling van het luchtruim? Hebben die twee met elkaar te maken? Ook in een niet compleet heringedeeld luchtruim, kun je natuurlijk vliegen. Daarom vroeg ik de minister net of het een big bang wordt of dat het in fases gaat. Maar de vraag, die de heer Bruins ook stelde, is: past het wel binnen de wettelijke normen en binnen de Europese richtlijn? We hebben daarover afspraken gemaakt in dit land en daar moet je naar acteren.

De **voorzitter**:

De heer Bruins.

De heer **Amhaouch** (CDA):

En ...

De **voorzitter**:

Ja?

De heer **Amhaouch** (CDA):

En natuurlijk — dat zeg ik ook in mijn inbreng — zal daar waar ooit een vliegtuig heeft gevlogen, altijd overlast zijn, of het nu op 2.000 meter of op 3.000 meter hoogte heeft gevlogen. Je zult daar iets van merken. We gaan mensen ook niet voorhouden dat er geen overlast zal zijn, want dan praten we mensen naar de mond en daar is het CDA niet van.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik ga nog even door op het punt van de heer Paternotte over contra-expertise. In mijn bijdrage heb ik gezegd dat ik het goed zou vinden als alle data, alle berekeningen, alle input ook openbaar zouden zijn. We hebben in de afgelopen maanden gezien dat juist actiegroepen, burgers en experts uit de civiele hoek enorm eraan hebben bijgedragen dat fouten boven water zijn gekomen. Nu ken ik de heer Amhaouch als iemand die net als ik bèta is en uit de onderzoekswereld komt. In de onderzoekswereld zijn open data heel normaal. Zou de heer Amhaouch mijn oproep om alles open neer te leggen ondersteunen, zodat er niet alleen contra-expertise is maar iedereen ook kan controleren of de berekeningen kloppen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Zeker in deze fase denk ik dat dat zou moeten kunnen, los van de vraag of er nog andere zaken zijn die dat zouden tegenhouden. Maar de intentie dat je dat openlegt, is er. Ik zou nog iets verder willen gaan: omdat we problemen hebben gehad met de communicatie, of het nou met burgerpartijen of met bestuurders is, zou ik ook graag zien dat er goede verslaglegging wordt gedaan van die overleggen zodat we dat transparant kunnen doen. Want iedereen is ermee geholpen dat het zorgvuldig gebeurt. We willen naar een opening in 2019. Dat kan alleen maar als zorgvuldigheid

en transparantie worden betracht, want anders krijgen we de boemerang dadelijk terug en zijn we nog meer jaren verder.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Amhaouch. Dan geef ik nu het woord aan de heer Gijs van Dijk namens de Partij van de Arbeid.



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

Voorzitter. Vanavond spreken we als Kamer wederom over Lelystad Airport. Verschillende collega's hebben het al gezegd: de aanleiding is natuurlijk de onrust die is ontstaan over de milieueffectrapportage, over de effecten van de vluchten vanaf Lelystad over delen van Noord- en Oost-Nederland vanaf 2019.

Voorzitter. Er zijn fouten gemaakt; foute aannames gedaan en foute berekeningen gemaakt. Meteen is besloten om op die onderdelen de MER aan te passen zodat die de werkelijke situatie en effecten goed voorspiegelt. De minister heeft ons daarover een brief toegezonden; dank daarvoor. Maar de onrust rond het te openen vliegveld Lelystad Airport met als doel om een deel van het persoonsvliegverkeer van Schiphol over te nemen, zit dieper dan alleen de MER. Alleen het corrigeren van de aannames, de cijfers en de actuele voorschriften geeft mensen nog niet de zekerheid dat hun woon- en leefomgeving niet onevenredig wordt aangetast door geluid en uitstoot. Mensen willen er zeker van zijn dat ze veilig en rustig kunnen wonen, dat er zorgvuldig wordt omgesprongen met hun belangen. Daarom is het belangrijk dat er zorgvuldig wordt omgegaan met milieu- en geluidsnormen, maar ook met de zorgen die mensen breder hebben over de kwaliteit van hun directe leefomgeving. Veel bewoners in de regio waar het vliegverkeer overheen zou gaan, hebben zich de afgelopen tijd dan ook met daadkracht en goede organisatie ingezet om hun zorgen onder de aandacht te brengen. Maar dat niet alleen: de bewoners hebben ook meegedacht.

Om de belangen en ideeën van bewoners een serieuze en eerlijke kans te geven, heeft de Kamer in oktober een motie aangenomen. Deze motie vroeg om bewoners op zorgvuldige wijze te betrekken bij dit proces en om inspraak en ideeën over een toekomstige herindeling van het luchtruim te borgen. Het rapport van de bewonerscommissie die hieruit voortkwam, Een ander geluid, werd ons begin december door de minister toegezonden. Het advies is duidelijk: breng eerst het luchtruim op orde voordat we luchthaven Lelystad uitbreiden. Een advies van bewoners waar mijn fractie erg aan hecht. We hebben er als Kamer immers zelf per motie om gevraagd. Dit advies van bewoners is een serieus signaal dat we niet naast ons neer kunnen leggen. Mijn fractie pleit er dan ook voor om dit advies over te nemen. Bij een dergelijk ingrijpend proces is het soms ook echt nodig om een pas op de plaats te maken en ervoor te zorgen dat we mensen meekrijgen in een zorgvuldig en gezamenlijk traject, waarbij we zorg dragen voor het behoud van een fijne en leefbare woonomgeving. Mijn vraag aan de minister is dan ook of de herindeling sneller te maken is dan pas in 2023.

De heer **Paternotte** (D66):

De heer Van Dijk had daarstraks een kort gesprekje over het vorige kabinet met de heer Dijkstra. De Partij van de Arbeid zat acht weken geleden nog in het kabinet, en vijf weken geleden veranderde u inderdaad van standpunt. Acht weken geleden was u fervent voorstander van Lelystad Airport — zo snel mogelijk open — en vijf weken geleden bent u 180 graden gedraaid. Dat was zo snel, dat ik denk dat Max Verstappen jaloers is op de Partij van de Arbeid. Wat was de reactie van uw fractiegenoot Sharon Dijksma toen u dat in de fractie bekendmaakte?

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

Dat is een leuke vergelijking met Max Verstappen, goed ingestudeerd ook, maar het gaat ons om meer dan dat. Het gaat ons om meer dan alleen het politieke spel dat we spelen. Ik wil best wel even terugkijken naar de periode waarin de Partij van de Arbeid in het kabinet zat, want daar vraagt de heer Paternotte eigenlijk naar. De toenmalige staatssecretaris kwam toen in één keer te weten dat er foute aannames en foute berekeningen in het milieueffectrapport zaten en zij heeft direct ingegrepen. Zij heeft de Kamer geïnformeerd en zij heeft met de Kamer ook besloten om de bewoners er direct bij te betrekken.

Het lijkt nu te gaan om de vraag wie hier de schuld heeft, maar we hebben allemaal moeten vertrouwen op een rapportage, net als de staatssecretaris. Toen bleek dat die niet goed was, heeft zij samen met de Kamer ingegrepen. We hebben toen gezegd: we gaan de bewoners er serieus bij betrekken. We hebben ook een advies van hen gekregen. Net als de heer Paternotte waarschijnlijk een goed fractieberaad heeft, hebben wij dat ook. Met dat advies in de hand hebben wij besloten dat wij niet tegen Lelystad Airport zijn — dat is niet veranderd, want dat is van belang voor Nederland — maar dat dit alleen met draagvlak en zo min mogelijk overlast kan. Wij hebben gesproken met vele bewoners, actiegroepen en deskundigen. Wij zijn tot het oordeel gekomen dat we eerst het luchtruim moeten indelen, herindelen, alvorens we kunnen gaan vliegen op Lelystad Airport.

De **voorzitter**:

De heer Paternotte, tot slot.

De heer **Paternotte** (D66):

Het is natuurlijk totaal witwassen wat u hier doet, meneer Van Dijk: de staatssecretaris zegt onder zware druk van de Tweede Kamer in haar laatste twee weken "oké, ik ga bewoners erbij betrekken" en vervolgens verandert u een paar weken later van standpunt. Mijn vraag gaat nu even over de situatie waarin we nu zijn aanbeland. Al sinds 2008 is bekend dat een herindeling van het luchtruim nodig is. Desondanks is toen de MER werd opgesteld nog steeds gerekend met een heringedeeld luchtruim, terwijl toen al bekend was dat die herindeling er niet op tijd zou komen. Wat vindt u ervan dat wij nu van deze minister een plan van aanpak voor de herindeling moeten ontvangen, terwijl al zo ongelooflijk lang bekend is dat die herindeling essentieel is om Lelystad Airport te laten groeien?

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

Ten eerste werp ik het woord "witwassen" verre van me. Nogmaals, het zou D66 sieren als ... Ik hoor wel vaker dat het in debatten meer over politieke spelletjes en over het ontlokken van politieke uitspraken gaat dan over de inhoud. Ik houd het graag bij de inhoud.

Vervolgens gaat het om de vraag hoe we nu verdergaan. De staatssecretaris heeft ontdekt dat er fouten in die milieueffectrapportage zitten. Zij heeft direct geacteerd, want zij ging ook uit van de aanname dat het rapport zou kloppen. Zij heeft met uw Kamer besloten om dat direct aan te passen en om ook de bewoners om een advies te vragen. Zij heeft dat zelf voorgesteld. Het advies van de bewoners is binnen. De Partij van de Arbeid neemt de bewoners zeer serieus. Wij hebben de overlast en de onrust ook gezien. Op basis van dat advies en alle gesprekken met bewoners in alle delen van Nederland hebben wij besloten: ja, Lelystad Airport gaat er komen, maar daarvoor gaan we wel eerst het luchtruim herindelen.

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

In 2008 is het Aldersakkoord gesloten. In 2010 zijn er bepaalde stappen gezet. Ik heb de mijlpalen net genoemd. Maar wat is er eigenlijk gebeurd tussen 2012 en nu? U zei dat ze er op een gegeven achter kwamen dat het niet goed ging met de berekeningen. Dat was november vorig jaar. Wat is er nou gebeurd tussen 2012 en november 2016? Wat is er concreet gebeurd aan de herindeling van het luchtruim? Waarom is dat niet gelukt?

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

Nogmaals, ik merk dat het een soort repeterende plaat wordt. Ik merk ook weer dat de VVD zich heel erg richt op staatssecretaris Dijksma. Ik meen dat de VVD niet alleen de afgelopen vier jaar, maar nog veel langer in het kabinet heeft gezeten en daarin ook over de luchtvaart heeft gesproken. We hebben dat gezamenlijk gedaan. Ik ga hier niet meedoen aan een soort "wie heeft hier de schuld?" Nee, we hebben te maken met een nieuwe situatie. De toenmalige staatssecretaris heeft daarin ingegrepen en de huidige minister is daar nu volop mee bezig. Gezien alle actuele informatie, gezien de onrust bij bewoners en gezien het advies, is ons standpunt: eerst herindelen en dan vliegen op Lelystad.

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

Dat zijn heel veel woorden in antwoord op een heel simpele vraag. Mijn vraag was: wat is er nou gebeurd tussen 2012 en 2016? Ik kan u het antwoord geven: er was een conflict met de luchtverkeersleiding over salarissen en de PvdA wilde daar niet in mee, die vond dat ingewikkeld. Waarom zegt u dat gewoon niet? Er is gewoon geen bal gebeurd om dat luchtruim te herindelen. Er is altijd maar "het komt wel goed" gezegd, en nu zitten we met de gebakken peren. Waarom zegt u dat niet gewoon? Waarom erkent u dat gewoon niet?

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

Weet je? Ik word hier enigszins moe van. De heer Dijkstra heeft hier met de VVD de afgelopen vier jaar bij gezeten. Hij vindt het nu kies om de toenmalige staatssecretaris nog

een paar trappen na te geven. Daar doe ik niet aan mee. Ik heb alle waardering voor de toenmalige staatssecretaris. Ik heb ook alle waardering voor de huidige minister, die hier een heel ingewikkeld dossier moet zien op te lossen. Ik vraag haar om dat met zoveel mogelijk draagvlak te doen. Daar gaan wij ook bij helpen. Wij hebben als fractie een paar weken geleden een duidelijk standpunt ingenomen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik wil helemaal niet iets negatiefs zeggen over toenmalig staatssecretaris Dijk, want ik vind haar een buitengewoon vakkundige vrouw. Ze was een goede bewindspersoon op die post. Maar ik snap werkelijk niet waarom de PvdA de stekker niet gewoon de stekker eruit heeft getrokken toen zij al die jaren aan de macht was. Waarom nu opeens die draai? Waarom bent u niet toen, toen u gewoon de handen aan de knoppen had, ermee gestopt? Waarom heeft u dat toen niet gedaan?

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

Nou, ik kom er maar weer even op terug: er is gebleken dat er in de MER-rapportage echt een aantal fouten zijn gemaakt. Er is gebleken dat bewoners niet goed zijn betrokken. De toenmalige staatssecretaris heeft toen ingegrepen, samen met deze Kamer. Dat is ook allemaal gebeurd. De MER-rapportage wordt nu aangepakt. We hebben ook gezegd dat we met de bewoners in gesprek willen. Dat is ook met het ministerie gebeurd. De bewoners hebben ook een duidelijk advies gegeven. Voor mij is het essentieel dat we met de bewoners, gezamenlijk, met draagvlak toewerken naar een vliegveld waar we allemaal achter staan.

De **voorzitter**:

Dit is echt de derde of vierde keer dat de heer Van Dijk dit herhaalt. De heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ja, ik begrijp het gewoon niet. Hij heeft namelijk een heel lang verhaal nodig voor iets wat ik gewoon niet snap. Al die jaren zou het luchtruim heringedeeld worden. Nu staan we voor het besluit of Lelystad Airport wel of niet open moet gaan. Al die jaren had de PvdA kunnen ingrijpen. Ik snap het werkelijk niet.

De **voorzitter**:

Nee, maar het is dezelfde vraag.

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

Ja, en er is een heel actuele situatie van een MER-rapportage die niet klopt en van bewoners die advies geven. De heer Bruins noemt dat niet, maar het zijn nieuwe feiten.

De **voorzitter**:

Meneer Amhaouch, heeft u een heel andere vraag?

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

Ik krijg overigens wel heel veel aandacht van de coalitie. Dat doet me goed.

De **voorzitter**:

Ik hoor u niet, meneer Amhaouch, terwijl uw microfoon wel aanstaat. U moet de knop indrukken en ingedrukt houden.

De heer **Amhaouch** (CDA):

U maakt me zenuwachtig, voorzitter!

De **voorzitter**:

O, dat was niet mijn bedoeling.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb nog drie vragen.

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

Nou, kom maar op.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik wil het even omdraaien. Ik ga inderdaad ook niet terugkijken op wat er gebeurd is, want daar hebben collega's al iets van gezegd. U neemt nu het standpunt in, en dat doet de PvdA als bestuurderspartij ook: eerst herindelen, dan Lelystad Airport open. Ik draai het om. Wat heeft u nodig aan informatie als volksvertegenwoordiger hier in het parlement? Ik heb het dus niet over de provincie, want ik begrijp dat de mensen in de provincies en in de gemeenteraden een bepaald standpunt innemen. U moet alle belangen afwegen: Schiphol, Flevoland, Gelderland en Overijssel. Wat heeft u voor informatie nodig om echt heel goed de afweging te kunnen maken of herindelen echt nodig is voordat we Lelystad Airport kunnen gaan openen?

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

De informatie die ik nodig heb is het bewonersadvies van het bewonerscomité dat we zelf met elkaar hebben aangesteld. Dat comité heeft ook met het ministerie alle stukken kunnen doornemen en is tot een duidelijk advies gekomen. Dat is voor ons het document waarop wij ons besluit baseren. Er zijn inderdaad verschillende belangen. We hebben ook te maken met de belangen van bijvoorbeeld Lelystad, zoals al is genoemd. Daar zit ook een goede PvdA-wethouder, met een ander standpunt. Dat hebben we allemaal meegewogen, maar het bewonersadvies heeft ons uiteindelijk doen besluiten om eerst het luchtruim te herindelen en daarna het vliegveld Lelystad Airport te openen.

De **voorzitter**:

Laatste vraag. De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Laatste vraag. U maakt dus de afweging dat het openen van Lelystad Airport alleen kan met een herindeling? Die afweging baseert u op een bewonersadvies. Ik heb overigens veel respect voor de mensen die een bijdrage hebben

geleverd aan die onderzoeken. U wacht niet het kabinetstandpunt af en u wacht niet de uitspraak van de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. af, zodat u, en ook wij hier in de Kamer, een overwogen besluit kunt nemen dat u kunt uitleggen aan zowel de voor- als tegenstanders in dit land?

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

De **voorzitter**:
Gaet u verder.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Even kijken waar ik was, voorzitter.

Hoe weegt de minister het advies van de bewoners? Daar hebben we het net over gehad. Vandaag kwam ook de reactie van de Nationale ombudsman. Hij pleit voor een volwaardige positie voor de bewoners als gesprekspartner met de overheid. Dat wordt niet alleen bepleit voor Lelystad, maar ook breder voor grote infrastructurele projecten. Hoe beziet de minister dit pleidooi van de Ombudsman, ook gelet op het bewonersadvies, waarin handreikingen voor samen optrekken en draagvlak worden aangedragen?

Voorzitter, ik rond af. Wij nemen het door de Kamer gevraagde bewonersadvies zeer serieus. Daarom pleiten wij voor een start met het herindelingstraject van het luchtruim voordat we de vliegroutes van Lelystad Airport de benodigde ruimte kunnen bieden. Dat biedt bewoners de zekerheid van een zorgvuldig proces, waarin wij ook de leefbaarheid in hun woongebieden beschermen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Bisschop namens de SGP-fractie.



De heer **Bisschop** (SGP):
Voorzitter, dank u wel. Als mijn stem even overslaat, betekent dat niet dat de emoties mij even wat te veel worden, hoewel dat bij dit dossier best zou kunnen, maar dat ik geplaagd word door een lichte verkoudheid en aanverwante artikelen. Ik hoop mijn bijdrage netjes te volbrengen.

De minister is geconfronteerd met een buitengewoon fraai hoofdpijndossier. Als ergens een hoofdpijndossier als term op van toepassing is, is dat wel op dit dossier. De vraag is dan of je voor een snelle openstelling van Lelystad Airport in 2019 moet zijn. Of moeten we een andere route bewandelen? Daar komt het namelijk in de praktijk feitelijk op neer. Ervoor pleit dat Schiphol ontlast moet worden en dat dit goed is voor de werkgelegenheid. Ervoor pleit ook dat bedrijven in de omgeving geïnvesteerd hebben, dat er sprake is van verwachte groei van de werkgelegenheid, die Flevoland zeer kan gebruiken. Als de procedures tot nu toe redelijk waren verlopen, zou de SGP ervoor gestemd hebben om dat traject in te gaan. Edoch, alles afwegende pleit de SGP voor uitstel van de overheveling naar Airport Lelystad totdat de luchtruimherziening afgerond is.

De gang van zaken heeft tot nu toe heel veel kwaad bloed gezet. Overheden en inwoners van Gelderland, Overijssel en Friesland werden onaangenaam verrast door de lange laagliggende aansluitroutes. Terechte kritiek op het MER-rapport werd lange tijd weggewuifd. Terecht is opgemerkt, ook door de minister, dat het vertrouwen teruggewonnen moet worden. Dat betekent dus dat de doelstelling niet moet zijn dat 1 april of zo spoedig mogelijk daarna Lelystad Airport een aantal vluchten moet overnemen, of het nou om 10.000 vluchten gaat of om doorgroeien naar 45.000 vluchten. Dat is even niet aan de orde. Maar de investering moet gedaan worden in vertrouwen. Hoe krijg je dat vertrouwen terug? Dan doet het aantal vluchten van 10.000 tot de afronding van de luchtruimherziening inderdaad eigenlijk niet zo veel ter zake. Dat zet ook niet zo veel zoden aan de dijk. Wat ons betreft wek je vertrouwen door de zaken, waar dat nodig is, opnieuw vanaf het begin op te pakken en toe te werken naar een juiste herindeling van het luchtruim, waardoor er ruimte ontstaat om hoger te gaan vliegen, wat dus navenant minder overlast veroorzaakt. Door die doelstelling te formuleren, hou je de druk op de ketel, want het belang van Lelystad moet inderdaad op een zo kort mogelijke termijn gediend gaan worden. Maar tegelijkertijd moet de luchtwegenstructuur — nu ik last heb van mijn luchtwegen, realiseer ik me dat dat natuurlijk een rare term is — wel in orde zijn en moet je die eigenlijk eerst in orde maken, alvorens je die stap kunt maken naar openstelling van Lelystad Airport.

Kijken naar het plan van aanpak leert me dat de herziening van de luchtruimstructuur eigenlijk nog moet beginnen, terwijl er nota bene in 2009 en 2014 momenten zijn geweest waarop dit al expliciet werd genoemd in de stukken. En dat gebeurde niet eens alleen in die jaren; collega's hebben ook andere jaren genoemd. Keer op keer is daarop gehamerd. Dat betekent dat men bestuurlijk steken heeft laten vallen. Het kabinet schreef een jaar geleden dat gewerkt zou worden aan een concrete oplossingsrichting voor het vergroten van de luchtruimcapaciteit en dat begin 2018 concrete projecten zouden worden gestart. Nee, het concrete project is dan dat er een soort plan van aanpak ligt en dat we ongeveer weten wat we gaan doen. Ik vraag me echt af wat er al die jaren gebeurd is. Eigenlijk vraag ik me dat niet af; ik heb daar al beelden bij.

Ik vat het kort samen: wat ons betreft werken we toe naar een zorgvuldige procedure, zodat we investeren in het herstel van vertrouwen. Dan zien wij als uitkomst van dat proces wel op welk moment die overheveling vanaf Schiphol naar Lelystad Airport, al dan niet gefaseerd, kan plaatsvinden. Mijn advies aan de minister zou zijn om die route te kiezen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Volgens mij is dit mijn laatste vraag.

De **voorzitter**:
Ja.

De heer **Van Raan** (PvdD):
De vraag die ik wil stellen, is de volgende. De heer Bisschop gaat namens de SGP eigenlijk heel braaf mee in groei, groei, groei en uitbreiden, uitbreiden, uitbreiden. Ziet de SGP als verantwoordelijke partij, die ook verantwoordelijk is voor

mens, dier en milieu, een scenario waarin wordt ingezet op een krimp van de luchtvaart, zodat die hele uitbreiding mogelijk niet nodig is? Is dat ook iets wat voorkomt in het vocabulaire van de heer Bisschop of blijft hij braaf meelopen met de eindeloze groei?

De heer **Bisschop** (SGP):

Hoe graag je ook zou willen dat je als overheid de economische ontwikkelingen zou kunnen plannen en sturen, ik geloof daar eerlijk gezegd niet in. Ik ben het met u eens dat ieder zich persoonlijk bewust moet zijn van hoe je omgaat met het milieu, de schepping en alles wat ons als rentmeesters is toevertrouwd, maar ik zie vanuit een overheid geen mogelijkheden om via een soort planning af te dwingen dat het aantal vliegbewegingen met zoveel omlaag moet, dat het aantal plakjes ham met zoveel minder uitgegeven zou moeten worden of dat het aantal dieren met zoveel omlaag moet. Nee, dan heb je ook met krachten te maken die je als overheid niet kunt beheersen. Dan gaat het erom dat je goede randvoorwaarden schept, zodat de schade aan natuur, milieu en alles wat daarmee samenhangt, minimaal is.

De **voorzitter**:

De heer Laçin.

De heer **Bisschop** (SGP):

Dat is de vijfde vraag van de heer Laçin, hè?

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee.

De heer **Bisschop** (SGP):

Niet?

De **voorzitter**:

Nee, dat was een foutje. Dit is echt de laatste vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Dat hebben we gecorrigeerd.

De **voorzitter**:

Ja, hij houdt het heel goed bij.

De heer **Bisschop** (SGP):

Heel goed, heel goed. Wat een vreugde!

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben blij met het betoog van de heer Bisschop. Als dit al een hoofdpijndossier is, en dat is het wat ons betreft, dan is het dat niet voor ons als Kamer of voor het kabinet, maar vooral voor al die omwonenden en milieuorganisaties, die er dagelijks mee bezig zijn. Voor hen is het een hoofdpijndossier. Zij maken zich er hard voor. Ik ben blij met het betoog van de heer Bisschop om eerst voor een herindeling te gaan en daarna voor uitbreiding. De simpele vraag is:

doet de heer Bisschop samen met ons de oproep aan de overige Kamerleden om zo snel mogelijk de hoofdpijn bij al die mensen weg te halen?

De heer **Bisschop** (SGP):

Ik ben het niet met collega Laçin eens dat het voor ons geen hoofdpijndossier is. Laten we wel wezen: hier spelen heel lastige — tenminste, zo heb ik het ervaren — bestuurlijke afwegingen een rol en het gaat om honderden arbeidsplaatsen in een zeer kwetsbare omgeving. Daar zeg je nee tegen als je het traject van bestuurlijke zorgvuldigheid kiest. Ik krijg daar wel hoofdpijn van, ja. In die zin is het net zo goed voor mij een hoofdpijndossier als voor de minister, de bewoners en de bestuurders in de regio en in de gemeenten. Ik snap dus ook heel goed dat er andere keuzes worden gemaakt. Maar om daar nu massief voor te gaan staan en aan alle Kamerleden een oproep te doen ... Nee, ik vind dat ieder daar een zorgvuldige afweging in moet maken. Ik heb er respect voor, welke afweging er ook voor wordt gemaakt. Maar als wij met z'n allen afspreken dat moet worden geïnvesteerd in het herwinnen van vertrouwen, dan moeten we wel onze doelen en middelen goed definiëren. Dat is niet: hoe dan ook gaat het in april 2019, of zelfs in 2023, open.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef tot slot het woord aan mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.



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

Voorzitter. Het hele proces rond de uitbreiding van luchthaven Lelystad is onzorgvuldig verlopen. We hoorden het vanavond al vaak. Veel partijen zijn niet gehoord voor inspraak of betrokken bij besluitvorming. Procedures verliepen ondoorzichtig. Gepresenteerde gegevens klopten niet. 50PLUS wil haar waardering uitspreken voor de werkgroep HoogOverijssel. Datzelfde geldt voor de bewonersdelegatie die kwam met het advies Een Ander Geluid, en heel veel andere betrokken burgers.

Er moet nu echt een wending plaatsvinden. Het proces moet opnieuw: zorgvuldig, transparant, met gebruik van de juiste gegevens en met betrokkenheid van burgers. Natuurlijk moet het in de juiste volgorde. Dat wil voor ons zeggen dat als eerste het luchtruim heringedeeld moet worden. Want hoe wil je anders een correcte milieueffectrapportage kunnen uitvoeren? Deskundigen verzekeren ons dat deze herindeling niet tot 2023 hoeft te duren. Die geluiden horen we steeds vaker en van diverse kanten. Dat moet de minister toch ook gehoord hebben. Met een jaar kan het geregeld zijn. Maar nee, volgens de regering moet er eerst een participatieplan worden opgesteld, dat pas in het najaar van 2018 klaar is. Tegelijkertijd wordt er een programmaplan ontwikkeld met deelprojecten en voorkeursvarianten. Dat duurt tot 2021. Fase drie, de realisatie, kan vanwege nieuwe systemen niet eerder starten dan in 2022.

50PLUS heeft twee vragen. Ten eerste: vanwaar het grote verschil tussen de geluiden dat de herziening niet zo lang hoeft te duren en de planning van de regering? Ten tweede:

begrijpen wij goed dat de regering nu nog moet beginnen met het inventariseren van behoeften en het bepalen welke deelprojecten nodig zijn, dat het overleg met de buurlanden pas net gestart is, dat het bespreken van voorkeursvarianten nog moet beginnen en dat dat drie jaar moet duren? Wat zegt dit nou over het gevolgde proces van de afgelopen tien jaar? En ook, nog steeds, wordt vastgehouden aan de datum van 1 april 2019. Graag uitleg van de minister.

Daarbij wordt gesteld dat wanneer de herziening plaatsvindt, het operationele proces ongehinderd moet doorgaan. Wat zegt dit? Ook hierop graag een toelichting.

Na een goede herindeling is duidelijk wat de vlieghoogtes en -routes zijn. Dan pas is het het moment om de MER te actualiseren. Eerder niet, volgens ons, omdat deze factoren van cruciaal belang zijn om zowel de milieu- als de geluidsbelasting te bepalen. Maar het ministerie keert het om: eerst de MER actualiseren en dan pas het luchtruim herzien. In de brief over de MER staat: doel is inzichtelijk te maken in hoeverre het Luchthavenbesluit Lelystad gewijzigd moet worden en welke milieueffecten er optreden als gevolg van de tijdelijke ontwerp aansluitroutes. Dus het ministerie wil een mogelijke aanpassing van het luchthavenbesluit baseren op tijdelijke ontwerp routes. Ook dat begrijpt 50PLUS niet. Wij krijgen graag een uitleg van de minister.

En waarom moet de actualisatie van de MER binnen twee maanden klaar zijn, terwijl voor het hele project van luchtruimherziening vijf jaar wordt uitgetrokken? 50PLUS hecht zeer aan draagvlak. Dat ook de provincies Gelderland en Overijssel aangeven eerst herziening van het luchtruim te willen, laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Wat is de reactie van de minister hierop?

Tot slot de hamvraag. Wie heeft er nu eigenlijk de regie in deze kwestie? Is dat het ministerie of toch Lelystadeigenaar Schiphol?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Brenk. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer. Er is behoefte aan een schorsing.

De vergadering wordt van 22.10 uur tot 22.31 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De aanleiding voor dit debat van vanavond in de Kamer, is geen mooie. Want de aanleiding voor dit debat zijn de geconstateerde fouten in het MER Lelystad Airport dat in de periode 2013/2014 is opgesteld. Een paar maanden geleden is duidelijk geworden dat er fouten zaten in de invoergegevens en de geluidsberekeningen ten behoeve van dit MER. Ik betreur dat zeer. En als ik ergens een knopje had waardoor ik terug kon in de tijd, eigenhandig de juiste invoergegevens kon invoeren en de fouten kon herstellen, zou ik dat direct doen. Ik voel me natuurlijk buitengewoon ongemakkelijk in deze situatie; dat

zult u begrijpen. Maar dat kunnen we niet, dus we moeten de fouten nu achteraf gaan herstellen. Dat krijgt de vorm van een actualisatie van het MER, waarover straks de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. zal gaan adviseren.

Ik ben overigens vergeten te zeggen wat de indeling van mijn betoog is. Ik wil eerst in z'n algemeenheid even door de hoofdlijn heen lopen. Daarna kom ik in blokjes terug op de MER, de fouten en de verbeteringen. Specifiek zal ik ingaan op de herindeling van het luchtruim, de aansluitroutes, selectiviteit en overige punten. Ik wil dus eerst even door de algehele lijn heen lopen.

De heer Van Dijk gaf aan dat wij zelf een bewonerscomité hebben ingesteld. Dan trekken we te veel eer naar het ministerie toe, want de mensen hebben zelf dat initiatief genomen, omdat ze zelf zorgen hadden. Ze zijn zelf aan het rekenen geslagen. Ik prijs me gelukkig dat zij bereid zijn geweest om er zo veel tijd in te steken en ons te adviseren, maar ze zijn dus niet door het ministerie aangesteld. Ze zijn hier volledig op eigen initiatief aan begonnen. Ze zijn tot op de dag van vandaag ook volledig onafhankelijk om alles te adviseren wat ze willen. U hebt het waarschijnlijk ook niet zo bedoeld, maar ik wil het toch even rechtgezet hebben. De mensen hebben dit op eigen initiatief gedaan en ze zijn op geen enkele wijze aan het ministerie gecommiteerd.

De voorzitter:

U mag daar kort op reageren, meneer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik verwees in mijn inbreng naar de motie-Kuiken, die is aangenomen en die het bewonerscomité ook echt de positie gaf om te adviseren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar doe ik verder niets aan af, maar ik wil maar even aangeven dat de mensen echt 100% vrijwillig zijn en niet zijn uitgekozen of wat dan ook door het ministerie.

Iemand vroeg wat nou de grootste fout is geweest. Een van de grootste fouten is denk ik de communicatie, waardoor mensen er niet goed bij betrokken zijn geweest en zich niet gehoord voelen. Het feit dat zo veel mensen zich zo druk hebben gemaakt en dat er zo veel onrust en zorgen zijn, maakt dat we moeten constateren dat het niet goed is gegaan in de communicatie en dat we dat echt anders moeten gaan doen. De commissie van bewoners heeft heel goede suggesties gedaan voor hoe we dat in het vervolg beter zouden kunnen doen. Ik begrijp heel erg hoe die onrust bij hen is ontstaan.

Wat is mijn inzet? Natuurlijk wil ik die communicatie heel erg anders gaan doen. Ik wil daarin zeker het advies van de bewoners volgen. Ik hecht zeer aan de zorgvuldigheid. Ik betreur heel erg dat die fouten zijn gemaakt. We moeten er echt met elkaar voor zorgen, en daar moet ik ook borg voor kunnen staan, dat u hier in de Kamer straks op basis van de juiste feiten en een juist proces kunt besluiten. Zowel de inhoud als het proces moet echt op orde zijn. Daar gaan we de fouten voor herstellen. We gaan waar mogelijk steeds afstemmen met de bewoners. Vanaf het begin dat ik me

met dit dossier mag bezighouden, heb ik dat ook geprobeerd.

Velen van u hebben gevraagd wat ik tot nog toe heb gedaan. De eerste groep waarmee ik in dit dossier kennis heb mogen maken, waren de bewoners. Vervolgens komen er natuurlijk nog allerlei andere stappen. Ik zal op termijn ook graag de regio ingaan en ook daar met de mensen in gesprek gaan. Ik denk dat dat heel belangrijk is. U hebt het immers allemaal in verschillende bewoordingen gezegd: het vertrouwen gaat te paard en komt te voet. Dat besef ik heel erg. Ik doe mijn uiterste best om in ieder stapje dat we zetten te proberen dat vertrouwen weer terug te winnen. Maar dat zullen we moeten bewijzen in de tijd, niet alleen door naar de mensen te luisteren en naar hen toe te gaan, maar mensen zullen vooral in de praktijk willen zien dat er naar hen is geluisterd, dat het zich ergens in vertaalt en dat we er ook iets mee doen. Alleen maar rapporten in ontvangst nemen is mooi, maar als het vervolgens niet serieus genomen wordt, is het werk alsnog voor niets gedaan. Ik wil echt heel serieus bekijken wat we kunnen doen om de mensen echt te horen. Ik kom zo meteen nog even precies op die fouten.

Er is gevraagd wat er sindsdien gedaan is om die fouten te voorkomen. In de afgelopen periode hebben het ministerie en het NLR, het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, de analyse afgerond naar hoe die fouten hebben kunnen gebeuren. Daarbij is nadrukkelijk ook bekeken hoe interne processen aangepast moeten worden om deze fouten in de toekomst te voorkomen. Dat geldt zowel bij ons op het ministerie als bij het NLR. Interne procedures ten behoeve van die geluidsberekeningen zijn aangescherpt en het proces van externe validatie is ook verbeterd.

Dan een ander punt waarover velen van u hebben gesproken: de aanwezige kennis op het departement op dit terrein. Daar is al veel over gezegd. Ik heb eerder in een brief al aangegeven dat er bij het ministerie heel betrokken en heel deskundige medewerkers werken. Dat is ook mijn persoonlijke ervaring sinds een aantal weken. Ik wil echt nog een keer met een hele dikke streep onderstrepen dat dit het geval is. Tegelijkertijd moeten we ook onderkennen dat de organisatie onder druk staat. De herziening van het lucht-ruim, de Luchtvaartnota die eraan komt en waarvan we in het regeerakkoord een omschrijving lezen en alle plannen die er op het luchtvaartdossier zijn, nopen ertoe dat we daar extra menskracht voor gaan inzetten. Dat gaan we zeker doen. Om de regierol waar te kunnen maken, want daar heeft u het bijna allemaal over, moeten we ook echt breder in gaan zetten.

De heer Laçin (SP):

Ik refereer even aan wat u in de beantwoording op de vragen hebt gesteld: "De hoge werkdruk en de rol die van de Rijksoverheid gevraagd wordt op het gebied van luchtvaart vraagt om extra inzet en aanvullende kennis en vaardigheden. Ik ben bezig dit vorm te geven." U geeft nu een klein beeld van wat u gaat doen. Ik heb echt behoefte aan meer. Ik wil heel graag weten welke stappen u gaat nemen om dit vorm te geven en op welke termijn. Wij vinden dat extra capaciteit en aanvullende kennis ontzettend belangrijk zijn om dit dossier en andere dossiers die in het vervolg komen, veel beter te doen dan nu het geval is. Ik heb dus wel iets meer nodig aan stappen en tijdsplanning als dat kan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Je kunt niet ergens een blikje mensen optrekken. Dat weet u ook. Wij zijn daar hard mee bezig. Er komen vijftien tot twintig fte bij. Het wordt dus serieus uitgebreid, omdat we met elkaar een serieuze opdracht zien en ook omdat we de communicatie op een andere manier willen aanpakken. We willen de mensen veel meer erbij betrekken. Ook dat vraagt menskracht. Op welk moment die precies allemaal bij ons op het ministerie aan de slag kunnen, kan ik nu zo niet zeggen. Er wordt heel hard gezocht om die mensen te krijgen. Maar in die orde van grootte komen er mensen bij.

De voorzitter:

En de termijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hoeveel tijd heb je nodig om een zorgvuldige sollicitatieprocedure te doorlopen? In ieder geval heb je een x-aantal maanden nodig, want je kunt dit niet in een paar weken rondkrijgen. Laten we zeggen dat we in het voorjaar, in april of zo, wel in ieder geval een heel eind op streek moeten zijn. Of ze er dan allemaal zijn, weet ik niet. Maar zoiets moet het toch kunnen zijn.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik heb een vervolgvraag daarop, ook in het kader van de voortdurende uitkleding van rijksdiensten door Rutte I, II en III. Mijn vervolgvraag is of dat krachten zijn die u gaat aannemen. Of gaat u extern inhuren voor de duur van het project en vervliegt die kennis dan weer? Ons gaat het echt om kennis binnen het departement te krijgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik niet voor iedere fte precies gaan omschrijven, maar de bedoeling is dat we mensen gewoon echt bij het ministerie binnen gaan halen.

De uitgangspunten van het MER zien op 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport. Daar is al meer aan gerefereerd. In het MER is en wordt naar alle milieueffecten en de actualisatie daarvan gekeken. Het gaat dan om geluid, externe veiligheid, natuur, luchtkwaliteit, stikstofdepositie en vogelaanvaringen; om het geheel. De berekeningen zijn waar mogelijk conservatief uitgevoerd. Dat wil zeggen dat wij er in ieder geval voor willen zorgen dat we de effecten niet onderschatten. De omvang van het studiegebied van de onderzochte effecten in het MER worden per milieuaspect bepaald door de verwachte reikwijdte van de effecten. Geluidseffecten en de externe veiligheid bestrijken bijvoorbeeld weer een ander gebied dan de effecten op luchtkwaliteit en natuur. Dat is allemaal verantwoord in het MER. De uitkomst van het MER is dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat het MER alle effecten goed beschreef. Dat heeft de Commissie voor de m.e.r. bevestigd in haar advies uit 2014.

Dan kom ik nu natuurlijk nog op de slag naar de toekomst van de actualisatie die we nu gaan doen. Momenteel moeten we kijken of die conclusies overeind kunnen blijven als we bijvoorbeeld de genoemde fouten over de stuwkracht en de hoogte hebben hersteld. Bij de actualisatie van het MER gaan we dus rekenen met de herstelde en gevalideerde

invoergegevens. Daar worden dan ook alle relevante milieueffecten van in kaart gebracht. Additioneel gaan we in deze actualisatie de milieueffecten van de aansluitroutes, als we die met elkaar na de afronding van de consultatie bepaald hebben, in kaart brengen en wel gebaseerd op 10.000 vliegbewegingen. Dat is dus de situatie in Lelystad vóór de herindeling van het luchtruim. Dan hebben we ook de milieueffecten daarvan in kaart. Dat is dus aanvullend op wat we al eerder hadden gedaan.

Dan is er nog gevraagd naar de vogelaanvaringen, onder andere door mevrouw Kröger. Het risico op vogelaanvaringen op grotere hoogte, dus 1.800 meter en hoger is beperkt. Circa 95% van de vogelaanvaringen vindt beneden deze hoogte plaats. Mevrouw Kröger heeft daar uitgebreid vragen over gesteld, of misschien was dat de heer Van Raan, dat weet ik niet. We hebben naar aanleiding daarvan besloten om dat risico in een apart onderzoek in beeld te brengen. Mijn inzet is om dat onderzoek mee te nemen in de MER-actualisatie, dus dan hebben we alle effecten die je maar kunt bedenken, op de meest actuele manier, in beeld gebracht in die actualisatie. Zoals ik in de brief heb gemeld, maak ik dan ook gebruik van de radargegevens tot 4.000 meter hoogte van de Koninklijke Luchtmacht.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er blijft voor mij flinke onduidelijkheid hangen. Als het gaat om welke fouten er gemaakt zijn in de MER, blijft de minister refereren aan de invoergegevens en de stuwkracht. De fundamentele fout die gemaakt is in de MER, wat GroenLinks betreft, is dat we een MER hebben voor 45.000 vliegbewegingen, voor een situatie die nog niet bestaat, namelijk een heringedeeld luchtruim. Wij weten niet hoe die vliegtuigen vliegen na de herindeling van het luchtruim. De minister schetst dat we het tot 10.000 doen met de aansluitroutes en van 10.000 tot 45.000 wordt het berekend met die aangepaste invoergegevens. Met welke routes wordt die MER gedaan tot 45.000 vliegbewegingen? Wij weten niet hoe die routes dan lopen, en de minister ook niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kom straks nog en détail terug op de MER, de fouten en de berekeningen, maar dan pakken we gewoon terug op de MER die al gedaan is in 2014. We hebben nu kunnen vaststellen dat die op orde was, maar ik ga daar in het vervolg nog op in. Ik ben bijna klaar met mijn blokje algemeen.

De planning is de volgende stap. Waar staan we nu ten aanzien van die planning? In een aantal stappen neem ik nu kennis van de inbreng van al die partijen. We hebben gehad de luchtruimgebruikers, de bewonersgroep en we hebben natuurlijk ook de internetconsultatie. Velen van u hebben ook gemeld dat er ontzettend veel mensen hun inbreng geleverd hebben. Die drie brengen we bij elkaar. Daarin verwerken we ieders inbreng zo zorgvuldig mogelijk en kijken we ook echt waar we tot optimalisaties kunnen komen. Dat gaan we dan met elkaar afwegen. Vervolgens geven we dat door aan de Luchtverkeersleiding Nederland en het Commando Luchtmacht, die in hun ontwerp-proces dat allemaal gaan narekenen en gaan kijken of het inderdaad mogelijk is.

Stap drie is het overleg met provinciale bestuurders, waarvan ik er een paar zie zitten. Ik ben met hen in gesprek om te kijken wat zij ervan vinden; is dit een verbetering of niet? Als er uit dat overleg iets komt wat voor een gemeente die tot nog toe niet in beeld was, of juist wel, relevant kan zijn, zal ik ook graag met die gemeente om de tafel gaan, zodat we niet weer in de situatie komen dat een gemeente iets over zich uitgestort krijgt waarbij zij nog nooit eerder betrokken zijn geweest. Dat zal ik graag doen.

Ik wil ook graag de voorstellen bespreken met de bewonersgroep onder leiding van de heer Ter Kuile. Zij hebben zo ontzettend hun best gedaan en zo hun nek uitgestoken dat ik ook vind dat ik eerst met hen om de tafel moet om nog eens precies te bespreken wat wij met hun inbreng denken te kunnen doen. Ik denk dat het heel goed is om daar nog een keer de tijd voor te nemen. De volgende stap is dan dat wij het totaalpakket richting de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. gaan brengen, maar dat kunnen we pas doen als helder is welke concrete aanpassingen we uit de consultaties kunnen overnemen bij die ontwerp-aansluitroutes. Dan verwacht ik dat we die complete rapportage, waarin alles gebundeld is, begin februari gereed kunnen hebben. Ik zeg dat met enige voorzichtigheid, omdat ik gezien de voorgeschiedenis van dit dossier natuurlijk geen belofte wil doen die ik niet kan nakomen. Ik heb ook van verschillende leden van uw Kamer gehoord dat zorgvuldigheid vooropstaat. Dat is ook bij mij zo. Dan gaat het zowel om zorgvuldigheid in het proces als om zorgvuldigheid op de inhoud. Daarna kan ik uw Kamer informeren over de voorgestelde aansluitroutes en de effecten, dus ook over de effecten van de herstelde fouten. Dan heeft de Commissie voor de m.e.r. weer de tijd om aan de slag te gaan. Zij heeft er zes weken voor om advies te geven. Uiteraard gaat u dat advies ook meteen ontvangen.

Voorzitter. Tot slot, ter afronding van dit blokje. Mijn inspanningen zijn en blijven erop gericht om Lelystad Airport open te laten gaan in april 2019. De doelstellingen uit het regeerakkoord zijn duidelijk. Op welke manier willen we dat bereiken? Ik wil zeker meer in dialoog gaan met alle betrokken, met duidelijk gecommuniceerde stappen. Dat geldt ook voor het hele luchtvaartbeleid, zeg ik er meteen maar bij. Het geldt voor de gehele nieuwe Luchtvaartnota, voor het hele proces van de herziening van het luchtruim en zeker ook voor het vervolgproces van Lelystad Airport. Ik wil op deze manier tot een zorgvuldige afweging komen in alle drie de dossiers.

De heer Amhaouch (CDA):

Ten eerste dank aan de minister dat zij de procesrondes meeneemt in de processen. Die zorgvuldigheid is inderdaad belangrijk. In mijn inbreng heb ik gevraagd welke verantwoordelijkheid en welk mandaat de provinciale bestuurders hebben. U zegt dat u met de provincies, de gemeentes en de werkgroep aan tafel gaat. Vandaag zijn dat weer andere en morgen komt er weer een gemeente. Hoe ziet die structuur eruit? Praat de provincie namens de gemeentes? Halen zij alles op en zitten zij bij u aan tafel? Hebben zij dan ook een bepaalde adviserende functie? Hebben zij een beslissende functie? Kunt u specificeren wat de rol is en wat het mandaat is van de provinciale bestuurders?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar wil ik juist in het kader van zorgvuldigheid met hen over in gesprek gaan. Daar zijn wij ook al over aan het nadenken. Ik denk dat ook de bewonerscommissie heel goede adviezen heeft gegeven. Vandaag heeft de Ombudsman zich ook in de strijd gemengd. Daar wil ik ook mee in gesprek, om te kijken of hij nog verbetervoorstellen heeft. Ik wil in ieder geval dat iedereen een plek krijgt in het proces die iets kwijt wil en die hier ideeën en opvattingen over heeft. Dan zal daarna, zoals u zelf ook zei, ieder op zijn eigen terrein, binnen zijn eigen mandaat, tot een afweging komen. Een gemeente zal op gemeentelijk niveau kijken, de provincie op provinciaal niveau. U in de Kamer staat met ons voor de landelijke afweging.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ben nog niet tevreden met het antwoord. De provinciale bestuurders hebben gisteren aan tafel gezeten en komen weer in januari. Ik vraag nogmaals: welke beslissingsbevoegdheid hebben zij? Of hebben zij alleen maar een adviserende bevoegdheid? Als wij dat weten, weten wij ook wat eruit gaat komen. Wij komen overal in het land. De bestuurders vertellen dan dat zij aan tafel hebben gezeten, maar wat is er dan beslist? Wat is er geadviseerd? Dat geldt ook voor de gemeentes. Daar zou ik graag iets meer duidelijkheid over hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil ze er graag bij betrekken, maar het mag helder zijn: de beslissing valt hier, bij u in de Kamer. Ik ga heel zorgvuldig proberen al hun inbrengen te verwerken, maar wij moeten die beslissingen nemen. Dan wil ik wel heel zorgvuldig alle belangen vanuit alle hoeken en windstreken meegenomen kunnen hebben. Daar kunnen zij een heel belangrijke rol in spelen, bijvoorbeeld door een en ander als provincie te kanaliseren. Als een individuele gemeente heel graag zelf bij ons aan tafel wil, moet dat echter ook kunnen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik hoor de minister zeggen dat zij met iedereen in gesprek gaat en dat zij dit heel zorgvuldig gaat doen, maar tegelijkertijd zegt zij: voor mij staat 1 april gewoon nog keihard boven water. Als dat nou meer tijd vergt en als er nog andere dingen moeten worden uitgezocht, hoe kunt u dan tegelijkertijd zeggen "1 april blijft 1 april"? Heb ik u verkeerd begrepen, of houdt u nog steeds vast aan de datum van 1 april en denkt u dat het dan nog steeds zorgvuldig kan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als u heel zorgvuldig hebt geluisterd, dan hebt u mij horen zeggen dat ik daar onverminderd naar blijf streven. Mocht ergens tijdens het traject duidelijk worden dat er meer uitgezocht moet worden, zoals u zegt, dan is er een andere situatie. Vooralsnog is mijn streven erop gericht om dat gewoon te halen, want dat is de opdracht die uw Kamer mij gegeven heeft. Daar zet ik mij honderd procent voor in.

De heer Paternotte (D66):

Ik heb ook een vraag over het tijdspad. De minister schetste net dat het hele pakket naar de Commissie voor de m.e.r.

gaat, waarschijnlijk begin februari, en dat zij er dan zes weken naar kan kijken. Staatssecretaris Dijkema zei dat het pakket eigenlijk klaar moest zijn voor 1 december en dat de openingsdatum van 1 april anders in het geding kwam. U noemt nu in feite een datum die ruim twee maanden verderop ligt, maar blijft wel vasthouden aan het tijdspad. Mijn vraag is waar in het tijdspad u dan de winst gaat boeken, waardoor de deadline die de staatssecretaris schetste, eigenlijk geen echte deadline was.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb niet helemaal scherp voor ogen hoe de tijdslijn van de staatssecretaris in elkaar zat. We gaan maximaal proberen om dingen gelijktijdig of parallel, zo u wilt, te doen waar dat kan. Ik kan me niet laten opjagen door de Kamer om dingen sneller te doen. Als het meer tijd kost, dan zal ik die tijd nemen. Ik span me tot het uiterste in om het te halen, maar zorgvuldigheid staat wel voorop. Als er nog iets uitkomt dat nader onderzoek moet worden, dan is dat zo.

De heer Bisschop (SGP):

Een schoolvoorbeeld van hoe een minister zich positioneert als lid van de uitvoerende macht: ik voer uit wat de Kamer mij opdraagt en de Kamer heeft mij opgedragen om te streven naar 1 april 2019. Dat betekent dus dat als de Kamer zegt "laat 2019 maar even zitten, we laten de einddatum los", u gewoon meer armslag hebt. Mijn vraag aan de minister is dan de volgende. Heeft de coalitie de ruimte om met hun vieren — want uiteindelijk vormen ze wel de meerderheid — af te spreken dat ze de fatale datum van april 2019 laten varen en volop insteken op zorgvuldigheid? Dus: er kan wel een prognose worden gemaakt van wanneer het afgerond moet zijn, maar we leggen ons daar niet op vast, want het gaat om een zorgvuldige procedure. Is die ruimte er?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Bisschop weet heel goed dat de Tweede Kamer het hoogste orgaan is. Als de vier partijen in gezamenlijkheid andere keuzes maken, kan dat natuurlijk altijd, maar ik zie daar op dit moment geen aanwijzingen voor. Er wordt aangedrongen op een zorgvuldig proces. In een dossier als dit moet je er rekening mee houden dat je niet zomaar even een maand kunt opschuiven. De systematiek in de luchtvaart is dat er met halve jaren wordt gewerkt. Je gaat niet in de winter een heel nieuw proces starten. Als je echt gaat schuiven, praat je meteen over een jaar verder. Als het nou een kwestie van een paar weken was, denk ik dat we er niet zo extreem op gebrand zouden zijn om het te halen. Dat is natuurlijk wel de achterliggende reden waarom we echt ons best doen. Ik wil me ook maximaal inzetten om het te halen. Of dat gaat lukken, moet blijken.

De heer Bisschop (SGP):

Ik waardeer dat ook in de minister, de consciëntieuze omgang met de datum die er ligt, maar ik probeer ook om op voorhand wat ruimte voor haar te creëren. Ook probeer ik ruimte te creëren voor de coalitiegenoten om hardop te zeggen dat de datum van april 2019 niet fataal is, dat het zo nodig een jaar wordt en dat het misschien voor de zorgvuldigheid van de procedure wel noodzakelijk is dat het nog wat langer duurt. Zou u behoefte hebben aan die

ruimte? Zou u ermee gediend zijn als we zo'n motie indienen?

De voorzitter:

Wat bent u behulpzaam, meneer Bisschop.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is heel vriendelijk van de heer Bisschop dat hij zo ontzettend begaan is met de coalitie en dat hij vraagt of die mij wel voldoende ruimte geeft. Ik hoop dat de coalitie er voldoende vertrouwen in heeft dat ik alles uit de kast haal om het én zorgvuldig te doen én te kijken hoe ik de vaart erin kan houden. Ik ken deze coalitie ook en ik weet dat ze mij niet aan het onmogelijke zullen houden. Ik ga er wel van uit dat ze er vertrouwen in hebben dat ik alles op alles zet om te proberen het te halen.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is mooi. Overigens staat in het regeerakkoord die datum überhaupt niet genoemd. Dus van het regeerakkoord hoeft het niet.

Ik heb weer een vraag over de OVV; ik probeer het op een andere manier. Nogmaals, de OVV gaat weliswaar over Schiphol, maar betreft ook het luchtruim. En het luchtruim van Schiphol betreft heel Nederland. Dat rapport zegt: ga nou niet allerlei maatregelen stapelen om die uitbreiding te faciliteren; doe dat nou niet, doe dat nou niet. Tegelijkertijd hoor ik de minister zeggen: we gaan voor die 10.000 en we gaan daarom kijken hoe we dat met extra maatregelen kunnen faciliteren. Ik snap dat niet. Kan de minister nou eens leggen hoe het kan dat de OVV "doe het niet" zegt en de minister "ik doe het wel"?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over het OVV-rapport gaan we nog een keer een apart debat voeren, zo heb ik begrepen. In ieder geval kan ik er nu wel over zeggen dat de veiligheid natuurlijk vooropstaat. Er kan geen enkele sprake van zijn dat we daarmee bij het dossier waarover we nu spreken, Lelystad Airport, risico's zouden gaan nemen. Het is gewoon een eerste randvoorwaarde dat de veiligheid op orde moet zijn. Daar gaan we gewoon geen risico's mee nemen.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik gebruik graag mijn vierde interruptie ...

De voorzitter:

De derde!

De heer Van Raan (PvdD):

De derde, nog beter. Ik stel vast dat het stopt als die aanplakregels om die 10.000 in het geheel mogelijk te maken OVV-technisch niet kunnen. We hebben overigens ook gevraagd naar een ILT-onderzoek daarnaar. Dat het dan stopt, is wel wat de minister eigenlijk zegt en ik denk dat dat heel goed nieuws is. Het is eigenlijk geen vraag maar een bevestiging van dit goede nieuws.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mocht eruit komen dat het niet OVV-proof is, dan gaan we het inderdaad niet doen, want het moet allemaal veilig zijn. We gaan geen onveilige vliegroutes vastleggen.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij het blokje MER, fouten en verbeteringen. Zoals ik al heb gezegd, vind ik het heel erg dat er fouten zijn gemaakt in de totstandkoming van het MER, want het is van het grootste belang dat mensen kunnen vertrouwen op de informatie die is verstrekt. Dat geldt natuurlijk zeker ook voor de Kamer. Het beeld dat het MER alleen maar fouten bevat, een beeld dat door sommigen wordt opgeroepen, deel ik ook niet. Er zijn fouten geconstateerd in de invoergegevens en die zijn we ook aan het herstellen. Met die herstelde gegevens laat ik berekeningen uitvoeren en die neem ik op in de actualisatie van het MER.

Wat doen we aan kwaliteitsborging in dit traject? Die herstelde invoergegevens worden extern gevalideerd door twee deskundige bureaus, To70 en Adecs Airinfra. In mijn opdracht wordt die validatie diepgaander gedaan dan tot dusverre gebruikelijk was. De berekeningen die worden uitgevoerd met de herstelde gegevens, laat ik dan ook nog weer opnieuw valideren door een extern deskundig bureau, namelijk het NLR. Tot slot laat ik de hele actualisatie, zoals u weet, ook weer toetsen door de Commissie voor de m.e.r. Ik zal er dan ook maar meteen bij zeggen: ik kan u geruststellen, want die berekeningen worden voor iedereen openbaar.

Wat is de juridische status van de deel-MER voor de aansluitroutes, vroeg mevrouw Kröger. Nou, er is geen sprake van een deel-MER voor de aansluitroutes. Zoals eerder aangegeven doe ik een actualisatie voor het MER voor 45.000 vliegbewegingen. Daarbij breng ik ook in beeld of de effecten van die tijdelijke aansluitroutes daarbinnen passen. Deze aanpak is ook geopperd door de Commissie voor de m.e.r. Dat is ook met hen besproken. Daarom is daar ook voor gekozen. Deze actualisatie wordt dus ook weer voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. en daar zal ik de Kamer dan over rapporteren.

Komt er een integrale nieuwe MER? Ik heb al gezegd dat ik een actualisatie van het MER ga uitvoeren. Uitgangspunt is de realisatie van Lelystad met uiteindelijk die 45.000 vliegtuigbewegingen. We gaan dus niet helemaal terug naar de tekentafel en ik zal heel zorgvuldig alle juiste informatie opnemen, die hoort bij de aansluitroutes en bij die eindsituatie voor 45.000 vliegtuigbewegingen. Ik breng nu voor het eerst ook de tussensituatie bij 10.000 vliegtuigbewegingen in beeld. We gaan rekenen met de meest actuele inzichten en ook zal ik alle oorspronkelijke routesets uit de MER opnieuw doorrekenen. Ook hierbij kan ik vast melden dat alle gebruikte informatie en ondersteunende documenten openbaar zullen worden gemaakt.

Mevrouw Kröger vroeg ook hoe groot de inspraak is geweest. Wie heeft er kunnen inspreken en hoe zit het specifiek met Wezep en Zwolle bijvoorbeeld? Eenieder heeft een zienswijze kunnen indienen, in eerste instantie in 2013,

met betrekking tot de scope van de MER. De notitie reikwijdte en detailniveau heeft 318 unieke zienswijzen opgeleverd, verspreid over de regio's Overijssel, Gelderland en Flevoland en een enkele reactie uit de rest van Nederland. Daarna kwam de inspraakprocedure in het kader van het Luchthavenbesluit in 2014 met 918 zienswijzen, ook verdeeld over allerlei regio's. Er zijn goed bezochte en minder goed bezochte informatiebijeenkomsten geweest. Daarvan bent u ook op de hoogte, want daar hebben we u ook over geïnformeerd. Specifiek voor Wezep geldt dat het in de 40 dB(A) L_{den} ligt. De geluidseffecten voor Wezep zijn dus ook in de MER omschreven.

Mevrouw Kröger vroeg ook nog — ik zie u bij de interruptiemicrofoon staan en zal uw vragen maar doen, u staat toch klaar — wat de consequenties zijn voor het milieu van het langere tijd op 6.000 voet vliegen bij de nieuwe ontwerp-aansluitroutes. De milieueffecten van de routes voor 25.000 en 45.000 vliegbewegingen in 2014 zijn onderzocht in de MER voor de vier routevarianten, dus A, A+, B en B+, en vanaf juni 2017 is bekend dat bij de tijdelijke aansluitroutes lange tijd op 6.000 voet moet worden gevlogen. Dat geldt voor de periode tot 2023 en voor maximaal 10.000 vliegbewegingen. Langer op 6.000 voet vliegen, wordt daarom nu ook meegenomen in de MER-actualisatie. Dan, zo herhaal ik nog maar een keer, kijken we niet alleen naar de geluidsberekeningen, maar naar alle milieueffecten, dus ook luchtkwaliteit, externe veiligheid, verstoring stiltegebieden en vogelaanvaringen.

De voorzitter:

De heer Bruins. Of nee, mevrouw Kröger. Dan moet u naar de microfoon lopen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik stond beleefd te wachten, voorzitter. Het begint me nu toch een beetje te storen. Het begint me te storen dat de fouten die in de MER gemaakt zijn, worden verengd tot de foute invoergegevens. Ja, het is ongelofelijk goed en bijzonder van een bewonersgroep dat die dat er uitgevist hebben, maar veel fundamenteeler is het probleem — dat heeft ook de commissie voor de m.e.r. aangegeven — dat die 2014-MER is gemaakt op basis van een niet-bestaande situatie, want dat luchtruim is nog niet heringedeeld. Dus als de minister dan zegt: voor de rest is er eigenlijk niks mis met die MER-2014, die gebruiken we gewoon tot die 45.000 vluchten, dan doet ze echt geen recht aan de zorgen van een heleboel mensen in een heleboel provincies, die wellicht een zienswijze hadden kunnen indienen voor 2014, als ze geweten hadden dat ze belanghebbenden waren, maar dat wisten ze niet, want ze hadden geen flauw idee wat de impact zou zijn van die 45.000 vluchten. Dat wist niemand! Hier zit dus een heel fundamenteel probleem. Het gaat dus hierom: vraagt de minister de Commissie voor de m.e.r. of die eindsituatie, wat moet, wel getoetst kan worden voordat het luchtruim heringedeeld is?

De voorzitter:

De minister.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wij willen heel graag dat de minister dat vanavond toezegt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet heel goed dat mevrouw Kröger wil dat wij eerst het luchtruim gaan herzien, maar tot nog toe is dat niet nodig gebleken. We gaan proberen om het zo snel mogelijk op te pakken, maar we kunnen binnen de MER die we nu hebben ... Nogmaals, het moet blijken. De Commissie voor de m.e.r. moet kijken of het allemaal ook acceptabel is en of het binnen wet- en regelgeving en binnen de effecten past. We moeten bekijken of we de fouten kunnen herstellen en of we dan nog steeds binnen de regels blijven. Ook de aansluitroutes bieden nu wel degelijk een gelegenheid. Mensen hebben daar nu op in kunnen spreken. Ik betreur het zeer dat het proces zo is verlopen. Daar heeft u helemaal gelijk in. Ik heb ook al gezegd dat ik dat ontzettend jammer vind, maar dat kan ik helaas niet terugdraaien. Het enige wat we nu kunnen doen, is mensen volop de gelegenheid geven om alsnog mee te denken over de aansluitroutes voor de tijdelijke situatie. Dat hebben we dus ook gedaan.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wat u nu kunt doen, is het probleem echt aanpakken. Wat u nu kunt doen, is het luchtruim herindelen en daarbij echt in kaart brengen wat de mogelijke gevolgen zijn, met een routestructuur die zo min mogelijk overlast biedt, en daarbij alle belanghebbenden de kans geven om hierop in te spreken. Dat doet u allemaal niet, want eigenlijk zegt u — typisch salamitactiek — dat tot 10.000 ...

De voorzitter:

Via de voorzitter.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Excuus, voorzitter. Tot 10.000 doen we het met even een tijdelijke herindeling en een paar geformuleerde routes, en voor de stap naar 45.000 geldt gewoon de MER uit 2014. Maar die MER uit 2014 is gebaseerd op een luchtkasteel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan niet anders dan herhalen dat mevrouw Kröger inderdaad de luchtruimherziening eerst wil doen. We hebben aangegeven dat dat heel veel meer tijd kost. Dat redden we echt niet voor 2023. In de brief die ik ook naar uw Kamer heb gestuurd, heb ik wel aangegeven dat we zo snel mogelijk gaan proberen om verbetermogelijkheden te onderzoeken, als die er in het traject naar de eindsituatie van een herzien luchtruim tijdens de rit blijken te zijn. Dat is misschien best mogelijk. Daar zal dan misschien ook wel weer een MER-procedure uit volgen, maar je kunt daar niet op vooruitlopen door het voor te stellen, zoals u nu doet, alsof je de herziening van het luchtruim wel even in het komende jaar of de komende twee jaar kunt doen. Dat kan gewoon niet.

De heer Paternotte (D66):

In 2014 is de MER uitgevoerd. Toen was eigenlijk al bekend dat het luchtruim niet heringedeeld zou kunnen zijn op 1 april 2018, wat toen nog de beoogde openingsdatum was. Desondanks is in de MER inderdaad niets onderzocht over die tijdelijke situatie: geen aansluitroutes tot 10.000 vliegbewegingen zonder heringedeeld luchtruim. Hoe kan dat nou? Dat is de enige vraag die ik heb gesteld over het verleden.

Hoe kan het dat toen niet is nagedacht over het feit dat het luchtruim bij de opening van Lelystad Airport niet heringe-deeld zou zijn en dat we in de MER dus geen informatie hebben over die tijdelijke situatie?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat ik daarvan heb kunnen achterhalen is dat er destijds, met de kennis van toen, van uit werd gegaan dat het wel sneller kon, maar dat inmiddels is gebleken dat het gewoon echt niet kan. Destijds werd uitgegaan van andere gegevens.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik wil de minister bedanken voor de heldere en duidelijke toezegging over het openbaar maken van alle gegevens en alle berekeningen. Ik wilde voor de zekerheid nog even markeren — dan kan ik een motie achterwege laten — dat het gaat om alle data en berekeningen uit het verleden, maar ook die er nog gaan komen, inclusief de gegevens van de verschillende vliegprofielen en vliegroutes.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, alle data waar wij bij betrokken zijn. Ik kan niet over mijn eigen graf heen regeren, dus ik kan u niet alle data die er in de toekomst ooit nog gaan komen toezeggen. Maar laten we zeggen dat we dat in deze periode zeker gaan doen.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dat tel ik niet mee als een interruptie.

De heer Laçin (SP):

Ik hoop dat u dat bij mij ook doet.

De voorzitter:

Nou, dat ligt eraan.

De heer Laçin (SP):

Ik ga ...

De voorzitter:

Bij u weet ik dat niet.

De heer Laçin (SP):

Ik ga nog even door op de MER. Ik ben het heel erg met mevrouw Kröger eens dat het een fundamenteel punt is. Het gaat erom dat de MER op basis van het eindplaatje van 45.000 vliegbewegingen alleen maar gemaakt kan worden met een heringedeeld luchtruim. Ik hoor de minister zeggen dat dat niet kan. Volgens mij hebben alle partijen hier gehamerd op zorgvuldigheid boven snelheid. Laten we nu samen voor echte maatregelen gaan. Dan is de conclusie maar uiteindelijk dat Lelystad wat later open moet. Als we echte maatregelen willen nemen die ook alle omwonenden kunnen omarmen, dan is nu het moment om te zeggen: we

gaan eerst het luchtruim herindelen en dan gaan we de MER doen, want dan hebben we een realistischer beeld van de gevolgen. Is de minister bereid om dat te doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, de minister is niet bereid om dat op dit moment te doen. Om echt tot een zuivere en zorgvuldige afweging te komen, moeten we ook kijken of met het herstellen van de fouten, met alle gegevens die we nu op tafel brengen, de Commissie voor de m.e.r. straks ook tot het oordeel kan komen dat dit een verantwoord proces is geweest en dat de inhoud klopt. Daar mag geen enkele twijfel over bestaan. Die bevestiging moeten we straks krijgen van de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r.: de feiten kloppen en het is een goed proces geweest. Dan kan de Kamer daar een besluit over nemen. Ik wil dat echt eerst afwachten. Nogmaals, het is geen kleine beslissing om zomaar te zeggen dat we Lelystad wel wat later open doen. Dat is echt geen kleinigheid. We moeten ook daar aan die kant een heel zorgvuldige afweging in maken.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij vindt niemand hier dat het een kleine beslissing is. Het is een grote beslissing die we met z'n allen moeten nemen. Juist daarom moet die zorgvuldig zijn. Juist daarom moet die op een realistisch eindbeeld gebaseerd zijn en niet op allerlei halfslachtige maatregelen, met te lage aan-vliegroutes die niet passen en meten toch ingevlogen worden. Daar moeten we vanaf. Daar ontstaat het hele gedoe op dit hoofdpijndossier; ik kijk naar de heer Bisschop. Dat moeten we nu wegnemen. Als we dat nu niet doen, zitten we straks weer met een nieuwe MER die weer niet voldoet aan het eindplaatje van 45.000 vliegbewegingen. Dan komen we toch echt terug op de salamitactiek waar mevrouw Kröger het over had. Dat moeten we niet willen met z'n allen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben er ook zeker niet op uit om in verkeerde scenario's terecht te komen, maar ik zie nog kans om het op deze manier op te lossen. We hebben daar ook overleg over gehad met de Commissie voor de m.e.r., die straks gaat beoordelen of dat voldoende is of niet. Dat zal dan moeten blijken.

De voorzitter:

Ik stel dat u verdergaat, want u heeft nog een paar onderwerpen die u moet behandelen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Bruins heeft gevraagd of bij de routes rekening wordt gehouden met de juiste motorvermogens. Voor de aansluitroutes zal ik kijken met welk voorstel de LVNL en de CLSK komen. Daaruit volgen dan de hoogtes voor de routes en de vliegprocedures. Op basis daarvan bepaalt het NLR de invoergegevens waarmee we in de actualisatie van het MER gaan rekenen. Dan gaat het weer over de hoogtes, snelheden, stuwkracht et cetera.

Is de MER in lijn met EU-wet- en regelgeving, zo heeft de heer Bruins gevraagd. Het antwoord daarop is ja. De MER

Lelystad Airport is opgesteld volgens de daarvoor geldende nationale en Europese regels. Vervolgens was de Commissie voor de m.e.r. van oordeel dat het MER volledig was. Geoordeeld werd dat het MER en de aanvulling daarop alle informatie bevatten die nodig is om als basis te dienen voor het Luchthavenbesluit. Ook de Raad van State heeft daar nog naar gekeken. Uiteraard zal de Commissie voor de m.e.r. nu ook naar dit laatste stuk van de actualisatie gaan kijken.

Kunnen alle opdrachten aan het NLR en de profielen van de routesets openbaar worden gemaakt? Eigenlijk vroeg de heer Bruins daar net al naar. Ik ben daar graag toe bereid. Bij het MER zijn de routesets A, A+, B en B+ doorgerekend. De profielen die daaraan ten grondslag liggen, zullen wij zeker ook openbaar maken.

Mevrouw Van Brenk vraagt nog waarom het ministerie de MER-actualisatie uitvoert en niet Schiphol. De fouten in het MER die is opgesteld door Schiphol zijn het gevolg van de onjuiste profielen, zoals ik net al schetste. Die profielen maken ook onderdeel uit van de relevante regelgeving. Daarom vind ik het heel belangrijk dat wij zelf de regie nemen om deze fout te herstellen. Omdat ik zelf het initiatief neem om het luchthavenbesluit indien nodig te herstellen, kan ik ook initiatiefnemer zijn van die actualisatie van het MER.

De heer **Paternotte** (D66):

De minister geeft aan dat het ministerie de regie neemt over de actualisatie, omdat er in de MER ook fouten zijn gemaakt met betrekking tot de profielen en overigens ook met betrekking tot de berekeningen. Maar uiteindelijk is de MER natuurlijk niet opgesteld door de Schiphol Group, maar in opdracht van de Schiphol Group door twee bureaus. Dat zijn dezelfde twee bureaus die de minister nu op het oog heeft voor de validatie van de nieuwe invoergegevens. Als zij zegt dat de regie naar het ministerie wordt gehaald omdat fouten zijn gemaakt onder de regie van de Schiphol Group, maar de uitvoering nog steeds bij die partijen ligt, misschien zelfs bij dezelfde mensen, in hoeverre is er dan sprake van verschuiving van de beoordeling?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat er lering is getrokken uit de manier waarop de fouten zijn ontstaan. Het zijn onafhankelijke bureaus die hiernaar kijken. Ik denk dat het ook bijdraagt aan de transparantie van het geheel dat we de gegevens, ook die waar die bureaus nu die validatie mee doen en waar straks de Commissie voor de m.e.r. naar gaat kijken, allemaal openbaar maken. Dus iedereen die dat wil, kan dit bij wijze van spreken narekenen en kan het checken. Onafhankelijker dan dat iedereen ernaar kan kijken, kan ik het niet maken.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan ga ik door naar de herindeling van het luchtruim. We hebben het er net al een klein beetje over gehad. Velen van u hebben mij opgeroepen om die zo snel mogelijk ter hand te nemen. Wat is er toch allemaal gebeurd in die afgelopen

jaren? Ik betreur ook heel erg dat dat is vertraagd. In het regeerakkoord is afgesproken om deze herinrichting van het luchtruim te realiseren. U hebt gezien dat wij inmiddels een plan van aanpak hiervoor naar de Kamer hebben gestuurd. Ik ben van plan om dat voortvarend op te pakken. Het is echt de bedoeling dat het luchtruim efficiënter wordt ingedeeld. Ik ben dan ook ontzettend blij met het feit dat de collega's van het ministerie van Defensie er ook open voor staan en dat zij heel bereidwillig zijn om dit echt gezamenlijk op te pakken, hier in een integraal project samen naar te kijken en ook samen op te trekken waar het gaat om bijvoorbeeld de buurlanden. Die buurlanden, vooral Duitsland en België, hebben we hier ook echt bij nodig.

In de brief heb ik al aangegeven dat volledige herinrichting een heel omvangrijke en complexe operatie is die naar verwachting niet voor 2023 gerealiseerd zal zijn. Maar mochten er — ik herhaal het nog maar een keer — binnen dat proces van herindeling van het luchtruim eerder deeloplossingen beschikbaar komen die we tussentijds zouden kunnen realiseren, met een MER waar nodig, zal ik die mogelijkheden op dat moment zeker serieus overwegen. Dus waar het kan, zal ik niet schromen om eerder stappen te zetten om snel tot een efficiënter luchtruim te komen. Daarmee hoop ik voor een deel ook alvast parallel te kunnen werken.

De heer **Amhaouch** vraagt hoe ik de medeoverheden daarbij ga betrekken. Breed draagvlak is natuurlijk cruciaal voor een geslaagde luchtruimherziening, want we willen niet in eenzelfde proces en onrust terechtkomen als waar we nu in beland zijn. Het is zaak om hier lessen uit te trekken en om op basis daarvan, zoals ik straks al aangaf, die participatie voor de luchtruimherziening op te zetten en dus belanghebbenden meer en vroegtijdiger betrekken bij de verschillende stappen die we gaan zetten. 2018 zal wat mij betreft in het teken van die participatie staan. Met de provincies en gemeenten — u gaf het al aan — en luchtruimgebruikers wil ik in deze periode een gezamenlijk participatieplan maken. Ik wil dat nu dus nog niet in beton gieten. Ik wil met hen samen in gesprek om te kijken wat nou de beste manier is om u er allemaal bij te betrekken zodat u zich ook allemaal gehoord voelt. Daarbij verwijs ik ook nog maar een keer naar de Bewonersdelegatie Aansluitroutes Lelystad Airport. Die heeft daar ook heel relevante aanbevelingen voor gedaan.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik moet even één stapje terug, want ik moest even de woorden van de minister op me laten inwerken. Over het herindelen van het luchtruim vroeg ik: gaat dat in fases of in een big bang? Ik hoor nu de minister zeggen dat het inderdaad in bepaalde fases gaat. In de brief spreekt u ook van een heel plan. In mijn inbreng vroeg ik ook naar de tijdelijke oplossing, naar de gedeeltelijke herindeling — als je dat zo wil noemen — van het luchtruim met Defensie. Wanneer kunt u daar iets over zeggen? Zou daar op een vrij korte termijn ruimte gecreëerd worden? Of zit dat nu al in het proces en kunnen we dat verwachten in februari? Of heeft u daar meer tijd voor nodig? U gaat nu het reguliere traject in en ik heb begrepen dat eind februari de Commissie voor de m.e.r. dan iets heeft gezegd. Zit daar al iets in qua extra ruimte die wij mogen lenen van Defensie om de overlast in Overijssel en Gelderland te minimaliseren? Of zegt u: nee, dat traject kan ik pas ingaan als de Commissie

voor de m.e.r. zich heeft uitgesproken en we op weg naar de echte herindeling gaan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over de precieze mogelijkheden die we nu zien voor verbetering van de aansluitroutes, kan ik nog niks zeggen want we zijn nog in gesprek, ook met Defensie, om te kijken wat daar mogelijk is. Als het gaat over de herziening van het luchtruim, waar ik het in dit blokje over had, dan zal moeten blijken hoe snel dat gaat. Ik wil eerst zorgen dat we in het belang van de zorgvuldigheid met elkaar afspreken hoe we dat proces nou gaan doen. Ik wil ook met de collega's van Defensie goed kijken hoe we zorgen dat we met de ministeries van Defensie bij de oosterburen en de zuiderburen in gesprek gaan, en ook met de civiele luchtvaart in beide landen. Dus ik kan daar nog niet op vooruitlopen. Dat willen we echt zorgvuldig in 2018 vorm gaan geven.

De voorzitter:
Laatste vraag.

De heer Amhaouch (CDA):

Maar in het eerste stuk bent u ook al aan het kijken? U kunt daar natuurlijk nog niet de uitkomst van vertellen, maar in die tussentijd bent u wel ook met Defensie aan het kijken of daar extra ruimte is, zonder vooruit te lopen op de uitkomst?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. We zitten met elkaar constructief om tafel. We maken zowel civiel als militair gebruik van het luchtruim. Waar we elkaar kunnen helpen, zullen we dat zeker proberen te bereiken. Nogmaals, het ministerie van Defensie zit ook hier heel constructief aan tafel en daar ben ik blij mee.

Dan is er nog specifiek gevraagd, ook ten aanzien van het proces dat ik in de brief heb geschetst voor de herziening van het luchtruim, naar het iCAS, het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem, dat hierbij ook van belang is. Dat nadert het einde van zijn technische levensduur. Daar kan ik u van melden dat het inderdaad de status heeft van groot ICT-project, want dat is het als er een investering van ruim 100 miljoen mee gemoeid is. Eerder zijn hierop al diverse externe audits gedaan, waarbij inderdaad de aanbevelingen van de commissie-Elias als leidraad zijn genomen. Het Bureau ICT-toetsing, BIT voor de kenners hier, is van plan om binnenkort ook een BIT-toets op dit iCAS-systeem uit te voeren. Over het resultaat daarvan en de voortgang van iCAS zullen we u uiteraard blijven informeren.

De heer Graus (PVV):

Dit is al de derde bewindspersoon die van alles belooft. We kunnen niet anders dan deze nieuwe bewindspersoon een kans geven, want ze moet kunnen bewijzen dat ze afspraken nakomt. Maar ik vraag mij het volgende af. De Alderstafel was er natuurlijk ook om bewoners te ontlasten rondom Schiphol. Die hadden ook inspraak. Maar hoeveel meer mensen zijn gedupeerd nu we dadelijk Lelystad Airport gaan openen? Daar ben ik echt nieuwsgierig naar, want volgens mij komen we echt van de regen in de drup terecht. Ik zag in een mailtje dat een bewindspersoon schreef: je

gaat dadelijk echt miljoenen mensen meer erbij betrekken als je die hele strook erbij gaat pakken. Waar zijn we toch in godsnaam mee bezig nog?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als er miljoenen mensen zijn die hier zorgen over hebben en die hier ideeën over hebben, dan moeten ze die kwijt kunnen. Zo simpel is het eigenlijk. Ik wil iedereen die hier zorgen over heeft, serieus nemen. Dat hebben we nu ook geprobeerd zo op te pakken. U hebt het over Schiphol. Ik heb het er net toevallig nog even bij gepakt. Het is inderdaad wel waar dat daar heel veel meer mensen hinder ondervinden. We hebben het nog even nagezocht. Thans hebben we rond Schiphol 126.500 ernstig gehinderden, terwijl we in het verhaal van Lelystad straks spreken over 279 ernstig gehinderden bij 45.000 vliegbewegingen. Dus u hebt gelijk dat het bij Schiphol inderdaad om heel grote aantallen mensen gaat in verhouding tot waar we hier bij Lelystad over spreken. Dat ben ik zeer met u eens.

De heer Graus (PVV):

Die mensen ondervinden al hinder. Er zijn nieuwe manieren van landen. "Zweefduiklandingen" noem ik dat altijd, zodat ook Jan met de pet het begrijpt. Er zijn ook stillere vliegtuigen, motoren. Dat is allemaal al de revue gepasseerd. Volgens gaan die gegevens ook niet kloppen. Ik ben echt van mening dat we veel meer mensen gaan duperen dan wanneer we gewoon Schiphol iets hadden uitgebreid. Ik ben daar heilig van overtuigd. Kan de minister eens grondig laten onderzoeken of ik gelijk heb?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal dat zeker bij de heer Alders van de Alderstafel nog eens navragen. Maar volgens de aanwijzingen die ik heb, raakt de geluidshinder bij Schiphol, zoals ik net zei, heel veel meer mensen dan waar het hier om zou gaan. Dus om nou te zeggen: ze hebben daar toch al hinder, doe er nog maar wat bij ... Ik weet niet of ik daar veel handen voor op elkaar ga krijgen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Tenzij het natuurlijk — waar ik de heer Graus wel gelijk in geef — opgevangen kan worden doordat er stiller gevlogen wordt, want die ontwikkeling stimuleren we natuurlijk wel van harte. We hebben in het regeerakkoord ook afspraken gemaakt dat we daar echt serieus werk van gaan maken, ook in Europees verband, en dat we zelfs weer met een vliegtaks gaan komen als het niet tot resultaat leidt. We hebben dus wel degelijk een stok achter de deur om daar ook de vliegende partijen op aan te spreken.

De heer Graus (PVV):

Over de vliegtaks heb ik vorige week nog een motie ingediend om die af te schaffen. We moeten ook denken aan de bv Nederland, een gelijk speelveld voor Schiphol en ook onze trots, de blauwe zwanen van KLM, want die hebben al zo veel valse concurrentie. Die moeten al opereren in een

volledig ongelijk speelveld. Met zo'n vliegtaks gaan we alleen maar Schiphol en KLM nog meer in de problemen brengen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarom gaan we dat ook niet meteen oppakken, maar is het een laatste redmiddel als we in Europees verband niet tot betere afspraken kunnen komen.

De heer Paternotte vroeg: waarom het besluit over Lelystad in 2015, als al in 2014 bekend was dat de luchtruimherziening niet op tijd klaar zou zijn? De projecten bleken dus inderdaad complexer dan destijds gedacht. Dan gaat het bijvoorbeeld ook over de colocatie van de verkeersleiders, waar we nu wel het eindstadium mee naderen. Dat gaat gelukkig goed werken. En de benodigde capaciteit van verkeersleiders was beperkt. Dat is u ook bekend. Dat heeft onder andere daar ook toe geleid.

De heer Bruins van de ChristenUnie vraagt nog wanneer helder is hoe het luchtruim eruit komt te zien, op basis waarvan je aan die routes kunt gaan rekenen. Zoals het plan van aanpak van de luchtruimherziening laat zien, zal de periode van 2019 tot 2021 vooral in het teken staan van het daadwerkelijk ontwerpen van luchtruimgebieden en globale routes. Dat zal dan ook een moment zijn waarop je moet beoordelen of hier een nieuwe MER voor nodig is en al wat daar verder bij hoort, of niet.

Gaat de samenwerking met de militairen meer ruimte bieden? Dat zou heel goed kunnen, maar dat weten we niet. Daar moeten we eerst samen met ze voor om de tafel gaan zitten.

Tegen de heer Amhaouch zeg ik dat er geen big bang komt; we gaan het getrappt doen.

Mevrouw Van Brenk vroeg: start u nu pas met de herziening? Er is de afgelopen jaren wel voorwerk verricht. Daar bouw ik graag op verder. En uw Kamer heeft in september per brief een overzicht gekregen van wat er nou wel is gebeurd aan de uitvoering van die Luchtruimvisie, maar ik betreur het ook dat er niet zo veel voortgang is geboekt als u allemaal had gewenst en gehoopt. Ik wil dat graag voortvarend verder oppakken.

Mevrouw Van Brenk zei nog dat deskundigen zeggen dat het luchtruim al in een jaar een herindeling kan ondergaan. Ik heb in de brief geschetst dat dat echt niet realistisch is, zeker niet als je ook nog een zorgvuldig proces wilt hebben waarbij je iedereen de kans geeft om mee te denken. Als je alleen al even kijkt naar complicaties als hoe je dit met buurlanden moet afstemmen, hoe systemen er uiteindelijk op aangepast moeten worden, hoe verkeersleiders erop getraind moeten worden en hoe je alles op veiligheidsaspecten moet toetsen, dan mag duidelijk zijn dat het gewoon niet in een jaar kan.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Dank voor de tijdlijn die geschetst wordt. We krijgen ergens in 2019 tot 2021 meer helderheid over hoe het luchtruim eruit gaat zien. In het plan van aanpak staan ook realisaties op kortere termijn, deeloplossingen die wellicht sneller kunnen wanneer ze voldoen aan bepaalde voorwaarden.

Als ik de minister overvraag, kan zij er misschien op terugkomen in tweede termijn. Een van de kortetermijnrealisaties in het plan van aanpak is: "2. Hinderbeperking, waaronder zeker Lelystad." Ik vroeg mij gewoon af wat dat betekent.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan moet ik de exacte tekst er weer even bij pakken over hinderbeperking. In het regeerakkoord staat dat wij bij alles hinderbeperking nastreven. We zetten in op minder lawaaiige vliegtuigen en ook duurzamere vliegtuigen, maar dat is weer een ander aspect. Dat is in de milieueffectrapportage ook van belang, maar dat is niet aan geluid gerelateerd. Desalniettemin is dat zeker ook heel belangrijk. Die hinderbeperking proberen wij uitdrukkelijk inhoud te geven op alle mogelijke manieren waar we dat kunnen.

De heer Laçin (SP):

Ik wil nog even terugkomen op het aantal gehinderden door Lelystad of Schiphol met 10.000 extra vliegbewegingen. Daarmee wil ik vooral niet impliceren dat ik voor extra vliegbewegingen ben, maar volgens mijn informatie hebben geluidsdeskundigen van HoogOverijssel, waarvan we inmiddels weten dat ze deskundig zijn, het volgende uitgerekend. Op Schiphol komen er met 10.000 extra vliegbewegingen minder dan 1.500 gehinderden bij. Op Lelystad gaat het om aantallen van 400.000, 500.000 tot 700.000. Ik hoorde de minister net een aantal noemen waarvan ik zomaar durf te zeggen dat het niet klopt. U heeft het over ernstig gehinderden. Misschien is dat het punt, maar dit gaat natuurlijk over veel meer dan alleen maar ernstig gehinderden. Dit zijn mensen die op de Veluwe wonen, die totale rust hebben op dit moment. Er gaat dus een groot aantal mensen hinder ondervinden. Op Schiphol, zo hebben geluidsdeskundigen van HoogOverijssel aangetoond, zijn het minder dan 1.500 mensen. Ik zeg nogmaals met nadruk dat ik niet voor 10.000 extra vliegbewegingen ben, maar dit wil ik wel even gezegd hebben. Wil de minister hierop reageren, alsjeblieft?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik doe er niks aan af dat meer mensen hinder gaan ondervinden. Het ging inderdaad om ernstig gehinderden. Ik heb alleen in de richting van de heer Graus willen aangeven dat, als daar al zo veel mensen zijn die ernstige geluidshinder ondervinden, ook makkelijk is gezegd: die ondervinden toch al allemaal hinder; we doen er nog maar wat bij. Ik denk dat we het daarover eens zijn. Dat was de portee van mijn opmerking.

De voorzitter:

Laatste interruptie, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Die maak ik dan graag op, mevrouw de voorzitter. Heel veel van die gehinderden zijn wel bij een luchthaven gaan wonen. En nu worden er ook mensen gedupeerd die er níet voor hebben gekozen om bij een luchthaven te wonen. Dat vind ik een essentieel verschil, echt waar. Ik woon hier doordeweeks en dan zie ik ook vliegtuigen vlak over gaan. Ik vind dat fantastisch. Ik vind het prachtig om naar te kijken. Ik ruik de geur van kerosine af en toe, heerlijk! Ik heb er

geen last van. Er zijn mensen die het wel lastig vinden, maar dan moet je niet in de buurt van een luchthaven gaan wonen. Dit luistert heel nauw. Ik wil dat echt onderzocht hebben, want volgens mij hebben meneer Laçin en ik gelijk. Dat weet ik bijna zeker. We moeten hier gewoon mee kapen en Schiphol uitbreiden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, ook rondom Schiphol is er sprake van een MER. Ook daar moeten mensen kunnen rekenen op een betrouwbare overheid als er afspraken zijn dat er binnen bepaalde geluidsnormen wordt geopereerd. We hebben nog niet zo lang geleden hier een discussie gehad over de werkgroep uit Spaarndam, die stelde dat ze meer hinder ondervinden van geluid dan is toegestaan. Ik denk dat die mensen het echt niet met u eens zullen zijn dat het feit dat ze daar wonen, een vrijbrief zou zijn om over de geluidsplafonds heen te gaan die daar zijn afgesproken. Ik denk dat we daarover echt niet tot elkaar komen.

De voorzitter:

Ik zou graag willen weten hoelang u nog nodig denkt te hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kom op de aansluitroutes. Daar kan ik eigenlijk heel kort over zijn. Verschillende mensen hebben gevraagd naar Wezep, Zwolle, Stadshagen en Ede. Zij vroegen: kunt u daar veranderingen in aanbrengen? Die voorstellen zijn ook ingebracht in het proces van consultatie. Dat betekent dat we daar heel serieus naar kijken en dat we die in het proces bij LVNL en CLSK inbrengen. Zij zullen met hun oordeel komen over de vraag of verbetervoorstellen mogelijk zijn. Ik kom daar graag op terug in de brief over de aansluitroutes.

Er is nog wat gevraagd over de verkeersverdelingsregel. We ontwikkelen Lelystad Airport om ruimte te creëren voor het mainportgebonden verkeer op Schiphol. Een goed netwerk van luchtverbindingen is cruciaal voor onze economie, de werkgelegenheid en ons vestigingsklimaat. Er is geen selectiviteitsbeleid zonder Lelystad Airport. Het doel is het verplaatsen van het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol naar Lelystad. Het primaire middel om dat doel te bereiken, is de marktbenadering van Lelystad Airport samen met Schiphol. Lelystad Airport is daar ook druk mee bezig. Ik heb begrepen — af en toe komt daar ook iets van in de media — dat er ook luchtvaartmaatschappijen zijn die serieus nadenken over het verplaatsen van hun vakantievluchten. Als de marktbenadering onverhoopt niet succesvol is, dan komt de verkeersverdelingsregel aan zet. U vraagt: wanneer is die klaar? Ik hoop dat die niet nodig zal zijn en dat de markt het gewoon zelf gaat oplossen. Vooral Lelystad Airport zelf is nu aan zet om luchtvaartmaatschappijen te verleiden om naar hen toe te komen.

De voorzitter:

Ik wil toch kijken of de minister bijna klaar is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb hierna alleen nog het mapje overig.

De voorzitter:

Oké. Is dat een grote map?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, dat is natuurlijk altijd relatief. Er zitten zo'n vier, vijf blaadjes in.

De voorzitter:

Dan ga ik naar de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb een vraag aan de minister. Ik heb een beetje moeite met het woord "vakantievluchten". Ik weet dat het in het regeerakkoord staat, maar in mijn optiek bestaat een vakantievlucht niet, want daar kunnen allerlei reizigers in zitten met allerlei doeleinden, ook mensen die hun familie bezoeken of dergelijke. In hoeverre houdt zo'n verkeersverdelingsregeling zo meteen stand als je vakantievluchten gaat omschrijven, aangezien die zo meteen ook worden getoetst, ook door de Europese Commissie?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U hebt eigenlijk gelijk. "Vakantievluchten" is een beetje een populaire en makkelijke benaming. Het gaat er gewoon om dat het om niet-mainportgebonden verkeer gaat.

De heer Paternotte (D66):

Dat niet-mainportgebonden verkeer moet verplaatst worden. De minister zegt: dat willen we proberen met een marktbenadering. Dat komt er in feite op neer dat je maatschappijen probeert te verleiden om naar Lelystad te gaan. De heer Graus zei al dat we allemaal maatschappijen langs krijgen die zeggen: wij willen niet naar Lelystad. Die verkeersverdelingsregel is de manier waarop we zeker weten dat we vluchten kunnen verplaatsen naar Lelystad. Bent u het met ons eens dat dat de enige manier is waarop we zeker kunnen weten dat Lelystad Airport die functie ook vervult, namelijk het verplaatsen van niet-mainportgebonden verkeer? En zo ja, wanneer is het klaar?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik geef toch nog steeds de voorkeur aan de marktbenadering. Als het op die manier geregeld kan worden, is dat prima. Die verkeersverdelingsregeling zie ik echt als een fall-backoptie. Er zijn een paar voorbeelden van, bijvoorbeeld Charles de Gaulle in Parijs en Malpensa. We zullen moeten bekijken of we iets dergelijks dan ook bij de Europese Commissie kunnen neerleggen. Er liggen voorbeelden voor, maar wanneer dat dan klaar zal zijn ... Ik hoop dat het niet nodig zal zijn.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u de rest van de vragen beantwoordt. Dan kunnen Kamerleden in hun tweede termijn alsnog vragen stellen of moties indienen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Vanuit verschillende partijen is mij gevraagd om in kaart te brengen wat de effecten van een eventueel vertraagde groei op de businesscase van Lelystad Airport zouden kunnen zijn. De Schiphol Group is verantwoordelijk voor die businesscase, maar als ik de vraag zo mag interpreteren dat het niet alleen gaat om de effecten van de businesscase van Lelystad Airport, maar om het totale plaatje van de effecten op Schiphol — want daar doen we het tenslotte voor — dan kunnen we wel aan de Schiphol Group vragen om dat inzichtelijk te maken.

Ook hebben meerdere partijen gevraagd of ik voornemens ben om een belevingsvlucht uit te laten voeren. Ik sta daar in beginsel positief tegenover. Ik onderschrijf ook het doel om mensen te laten ervaren wat het daadwerkelijk betekent als een vliegtuig over de routes vliegt die het mogelijk gaan worden. Ik vind het dus belangrijk dat de manier waarop we zo'n vlucht dan zouden organiseren, aansluit bij wat belanghebbenden, in het bijzonder bewoners, daarvan verwachten. Want naast het type vliegtuig zijn er natuurlijk heel veel factoren die geluidsbeleving gaan beïnvloeden: de plek, mooi of slecht weer enzovoort. Ik wil dat proces ook graag inrichten in samenwerking met bewoners. Daar treffen we graag de eerste voorbereidingen voor.

Is het verplaatsen van het Paracentrum Teuge onderdeel van de businesscase Lelystad? Die vraag gaat uit van verplaatsing. Op dit moment loopt nog het gesprek met de betrokkenen bij Teuge om te komen tot maatwerkafspraken om het valschermspringen op Teuge mogelijk te houden. In de brief over de aansluitroutes en in het MER-rapport zal ik u erover informeren hoe dat precies gaat lopen.

Dan heb ik het inmiddels gehad.

De voorzitter:

Dank u wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Toch niet.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter, ...

De voorzitter:

Meneer Laçin, u heeft al uw vragen opgebruikt. Deze keer is het echt zo.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Tweede termijn.

De voorzitter:

Tweede termijn inderdaad. U bent ook Kamerlid geweest. Ik weet het. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb gewacht omdat ik hoopte dat de minister er nog over kwam te spreken. Het gaat de hele tijd over de zorgvuldig-

heid in het proces. Het lijkt alsof de minister inmiddels wat meer weet van hoe een MER in elkaar zit. Dan weet ze ook dat een cruciaal onderdeel van een MER de alternatieve afweging is. Worden de alternatieven getoetst, afgewogen? Vervolgens kies je de optie met de minste milieueffecten.

De voorzitter:

En nu de vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mijn vraag is of de alternatieve routes die onderdeel zijn geweest van die MER 2014 — de effecten daarin zijn ook gebaseerd geweest op die foute invoergegevens — ook volledig doorgerekend worden en of die alternatieve afweging gemaakt wordt? Daar hoort dus ook de optie "geen Lelystad" bij, want dat is ook een alternatief. Dan is het volledig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Aan die ene variant hoeft je niet heel veel door te rekenen. Maar in principe wordt het allemaal doorgerekend. Sterker nog, ik heb u ook aangegeven dat het allemaal openbaar bekend wordt gemaakt.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor de beantwoording van de vragen. Ik miste eigenlijk nog één antwoord. In onze bijdrage hebben we gesteld dat een hele hoop wetenschappers zeggen dat de groei van de luchtvaart moet stoppen. Wij hebben dat vertaald naar een krimp, naar een daling van 300.000, waarbij de vraag rond Lelystad überhaupt niet zou spelen. Ik heb de minister helemaal niet gehoord over de stem van de wetenschap — laat ik het zo maar noemen — en wat wij daarover zeggen. Ik vroeg me af of dat nog komt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, dat zijn natuurlijk politieke keuzes.

De heer Van Raan (PvdD):

Wat?

De voorzitter:

De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb kennelijk iets heel raars gezegd. Het zijn politieke keuzes als het gaat om een belangenafweging. Je maakt natuurlijk een afweging. Je kunt je op het standpunt stellen dat je per direct moet stoppen met alles wat niet bijdraagt aan klimaatdoelstellingen. Dat is niet de keus die in dit regeerakkoord staat of die ik zou willen maken. We gaan uitdrukkelijk werken aan verduurzaming, ook van de luchtvaart. In Europees verband wordt er bijgedragen aan de internationale discussies. Ik heb al eerder gezegd dat ik vind dat ook de luchtvaart onderdeel moet zijn van de klimaatdoelstellingen. Daar zullen we ook in internationaal verband graag voor vechten. Ik denk dus dat we het daar eigenlijk al over eens zijn.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik dank de minister voor de antwoorden in eerste termijn. Ik wil alleen nog even checken of ik nu alles helder heb voor wat er nog gaat komen. Als ik terugkijk, dan kan ik concluderen dat de aansluitroutes nog niet bekend waren toen de oude MER en het luchthavenbesluit tot stand kwamen. Daardoor was er destijds voor belanghebbenden ook niet echt inspraak mogelijk. Er komt nu een aanvullende MER. Als ik het goed begrijp, gaan we daaruit concluderen of er een nieuwe MER nodig is of dat de aanvullende MER voldoende is. En er komt een nieuw luchthavenbesluit naar de Kamer. Heb ik het zo in eerste instantie goed geformuleerd?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dat heeft de heer Bruins uitstekend geformuleerd.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Oké, dank u wel. Daaruit volgt dan uiteindelijk of de L_{den}-normen voor de geluidscontouren allemaal voldoen aan wat we in dit land met elkaar hebben afgesproken. En omdat het een nieuw luchthavenbesluit is, volgt dan dus ook nog inspraak en een mogelijkheid tot beroep, vermoed ik. Klopt dat ook?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dat zijn gewoon de wettelijke procedures, die we ook daarbij uiteraard zullen volgen.

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

Ik heb nog twee vragen. Mijn eerste vraag gaat over het vermijden van de woonkernen, specifiek Wezep. U bent daar kort op ingegaan, maar ik ben natuurlijk net als alle mensen heel erg benieuwd naar de uitkomst, zeker als we daar een en ander kunnen doen met het defensieluchtruim. Ik zou zeggen: aarzel ook niet om tussentijds stappen te zetten met de indeling van het luchtruim, als dat kan. Die quickwins moeten we realiseren.

Mijn tweede vraag gaat over het omgevingsmanagement. We hebben daar een aantal goede ervaringen mee opgedaan als het gaat om grote infrastructurele projecten. Kunt u daar nog eens op ingaan? Is dat wellicht ook een optie bij zoiets als dit? Je moet mensen immers echt vanaf de voorkant meenemen. Laat dit ook gewoon een les zijn van hoe het eigenlijk niet moet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als ik ergens toe gemotiveerd ben, dan is het wel om dat omgevingsmanagement heel erg goed op te pakken. Ik wil daarom juist ook met de betrokkenen samen spreken over de vraag hoe dat het beste kan. De bewonersgroep rondom de heer Ter Kuile — ik zeg het gemakshalve maar even zo — heeft daar goede aanbevelingen voor gedaan, maar ik wil ook met provincies, gemeenten en anderen nog van gedachten hierover kunnen wisselen. We moeten er immers ook voor oppassen dat we niet in de valkuil stappen om te denken dat wat bijvoorbeeld bij wegenprojecten goed werkt, een-op-een om te zetten is naar de luchtvaart. Ik gaf het net al aan: de Ombudsman heeft daar ook ideeën over. Ik denk dat we met z'n allen goed moeten kijken naar de vraag wat

specifiek voor deze problematiek rondom luchtvaart de beste manier is om die participatie vorm te geven.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we nu naar de tweede termijn van de kant van de Kamer. De spreektijden zijn 1 minuut en 20 seconden, inclusief het indienen van moties. Mijn advies is altijd om te beginnen met de moties. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met de moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het in gebruik nemen van luchthaven Lelystad verstrekende gevolgen heeft voor zowel de omgeving als voor bedrijven;

spreekt uit dat de veiligheid en het draagvlak belangrijker zijn dan een geplande openingsdatum;

verzoekt de regering om bij de voortgang rond luchthaven Lelystad zorgvuldigheid te laten prevaleren boven snelheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 432 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de oude en straks de herstelde MER voor luchthaven Lelystad een scenario voor 25.000 en een scenario voor 45.000 vluchten beschrijft en dat er geen toetsbaar scenario voor 10.000 vluchten bestaat;

overwegende dat het vliegtuiggeluid pas berekend kan worden als de hoogte van de routes bekend is;

overwegende dat de Raad van State uitdrukkelijk uitspreekt dat bij ingrijpende projecten, zoals luchthaven Lelystad er een is, de beoogde eindsituatie getoetst dient te worden;

verzoekt de regering aan de Commissie voor de m.e.r. advies te vragen of de eindsituatie qua impact op de omgeving wel getoetst kan worden voordat de herindeling van het luchtruim voltooid is, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 433 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vrijwel alle rapporten, berekeningen, toetsingen, validaties, audits, controles en hersteloperaties rond luchthaven Lelystad zijn uitgevoerd door steeds dezelfde twee bureaus;

overwegende dat er daardoor onvoldoende objectieve afstand tot het proces is gegarandeerd;

verzoekt de regering om voor de validatie van de MER, inclusief de nieuwe aansluitroutes van de luchthaven Lelystad, een kundige, maar niet eerder betrokken partij te vragen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 434 (31936).

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Paternotte namens D66.



De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Ik heb een achttal vragen gesteld over de businesscase, de indirecte effecten en de herindeling. Die zijn niet beantwoord door de minister. Mijn vraag is of dat schriftelijk alsnog kan gebeuren.

Over de verkeersverdelingsregel heeft de minister gezegd dat zij hoopt dat die er komt, maar dat zij vooral verwacht dat de marktbenadering iets oplevert. Twee maanden geleden is de motie-Van Helvert c.s. aangenomen, die wel degelijk vraagt om de verkeersverdelingsregel rond te krijgen voor de opening van het vliegveld, zodat we dat instrument hebben. Mijn vraag is of de minister die motie gaat uitvoeren en, zo ja, hoe.

Voorzitter. De minister heeft over de onafhankelijke contra-expertise gezegd dat het lastig is om die onafhankelijker te maken, maar voor mij is het weer lastig om te zien waar die onafhankelijkheid in zit als het steeds dezelfde twee bureaus zijn. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat gezien de fouten die tot nu toe zijn opgetreden in het proces rondom de vliegroutes van en naar Lelystad Airport, zorgvuldigheid en objectiviteit van nog groter belang zijn als het gaat over de nieuwe gegevens op basis waarvan de effecten op zaken als externe veiligheid, geluidshinder en emissies van nieuwe vliegroutes worden berekend;

van mening dat contra-expertise, niet alleen op de nieuwe invoergegevens maar ook op de berekeningen zelf, kan bijdragen aan het waarborgen van die zorgvuldigheid en objectiviteit;

constaterende dat er reeds goede ervaringen zijn opgedaan in het buitenland met het actief betrekken van omwonenden bij een dergelijke contra-expertise, zodat zij van begin af aan kunnen meedenken en -overwegen;

verzoekt de regering een onafhankelijke contra-expertise uit te laten voeren op de invoergegevens en de berekeningen, hier de bewonersdelegatie bij te betrekken en de Kamer hierover uiterlijk ten tijde van het advies van de Commissie voor de m.e.r. te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 435 (31963).

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP.



De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook aan de minister voor de beantwoording. Het gevoel dat ik heb overgehouden aan dit debat is dat de minister haar eigen plaat afspeelt, of het nou klopt of niet. Het is dus echt aan ons als Kamer, als volksvertegenwoordigers, om de stem van het volk over te brengen. We kunnen alleen een zorgvuldig besluit nemen over Lelystad als het luchtruim opnieuw is ingedeeld. Daarom zal ik mijn motie die ik tijdens de begrotingsbehandeling heb ingediend aankomende donderdag in stemming brengen. Het dictum van deze motie is exact hetzelfde als de motie die de leden van D66 op hun congres een maand geleden hebben aangenomen. Die motie is heel simpel: eerst moet het luchtruim opnieuw ingedeeld zijn en dan pas gaan we verder praten over meer vluchten. Ik hoop hiermee ook tegemoet te komen aan de vraag die de heer Graus in de eerste termijn stelde. Die motie betekent heel simpel dat er pas gesproken kan worden over vluchten vanaf Lelystad als het luchtruim opnieuw is ingedeeld.

Ik zie een interruptie.

De heer **Paternotte** (D66):

HoogOverijssel en ook een indiener van diezelfde motie hebben u en de andere indieners op Twitter opgeroepen om gewoon fatsoenlijk het traject af te wachten, inclusief het advies van de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r., en om de motie dan pas in stemming te brengen. Het staat u natuurlijk volkomen vrij om dat alsnog te doen, maar ik wilde u toch even vragen of u dat heeft gezien en meegevoelen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb regelmatig contact met de actiegroepen die u aanhaalt. In die zin is daar geen enkele twijfel over mogelijk.

De heer **Paternotte** (D66):

Als er geen twijfel mogelijk is, dan leest u waarschijnlijk ook dat zij zeggen: wij adviseren u het standpunt op te schorten en het advies van de Commissie voor de m.e.r. af te wachten. Mijn vraag is of u dat gaan doen of dat u de motie nu alsnog in stemming gaat brengen.

De **voorzitter**:

En die discussie is op Twitter gevoerd?

De heer **Laçin** (SP):

Het gaat niet over Twitter.

De heer **Paternotte** (D66):

Het is niet eens een discussie geweest. Het is een simpele oproep geweest aan onder meer de heer Laçin. Die is inderdaad op Twitter gedaan. Dat klopt.

De heer **Laçin** (SP):

Ik houd vast aan de oproep die ik net heb gedaan. Ik zal de motie donderdag in stemming brengen, omdat wij vinden dat het hoog tijd is dat partijen keuzes gaan maken. We hebben genoeg informatie. We hebben volgens mij allemaal gepraat over zorgvuldigheid, zorgvuldigheid boven snelheid. En als u die keuze nog niet kan maken, zullen we dat donderdag wel zien.

De heer **Graus** (PVV):

Kijk, de gemeenteraadsverkiezingen komen eraan, dus heel veel partijen zullen dit graag willen uitstellen. Maar wij willen inderdaad wel met de billen bloot gaan. Ik wil die motie graag medeondertekenen als u die zo aanpast dat we de herindeling moeten afwachten.

De heer **Laçin** (SP):

Ja.

De heer **Graus** (PVV):

Dan zie ik ook af van mijn tweede termijn, mevrouw de voorzitter. Een gezegende nacht voor zo meteen!

De **voorzitter**:

U ook, meneer Graus.

De heer **Laçin** (SP):

Ik maak dit nog even af. We hebben de ambitie van de minister gehoord om vijftien tot twintig fte aan te trekken op het ministerie. Ik hoop voor haar dat ze daarmee de hoognodige kennis terug in huis weet te halen. Want hoe het proces rondom Lelystad ook zal verlopen, er komen nog tal van andere dossiers aan waarbij kennis en kunde keihard nodig zijn.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik nu naar de heer Remco Dijkstra namens de VVD.



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

Dank u voorzitter. Ik denk dat we een goed debat hebben gehad waar veel mensen terecht interesse in hadden. De zorgen van mensen kunnen we niet direct wegnemen, maar stap voor stap teruggaan om het vertrouwen te herstellen zou heel mooi zijn. De problemen zijn vanavond ook heel evident blootgelegd. Er is een aantal jaren gewoon te weinig gedaan. We moeten ook vooruitkijken. Laten we hier lessen van leren. We willen niet wegllopen voor de verantwoordelijkheid die we hebben. Ik heb gezegd dat we bij luchtvaart een groter belang hebben dan alleen Lelystad. Luchtvaart is ook erg verbonden aan Schiphol en de functie van Schiphol, waardoor wij allemaal een goede boterham hebben. Tegelijkertijd wil je dat het zo zorgvuldig mogelijk wordt ingepast.

Ik ben blij met de actualisatie van de MER. Ik ben natuurlijk heel erg benieuwd naar wat daar uit komt. Ik hoop echt op een zwart-witadvies wat dat betreft. Een aantal fouten zijn gewoon erkend. Dat is goed. Die kunnen gewoon worden hersteld.

Ik ben ook blij met het plan van aanpak voor de luchtruimherziening. Ik heb wel één kritische noot. Toen ik dat gisteravond laat zat door te bladeren, toen het binnenkwam, dacht ik wel: we nemen heel 2018 voor die consultatie en het is heel belangrijk om de mensen erbij te betrekken, maar als er echt tempo nodig is, vraag je je toch af of dat misschien iets sneller kan. Aan de andere kant hebben we geleerd dat je ook op je plaat kunt gaan, zeg maar, als je het te snel doet.

Voor de rest hebben we hier in de Kamer op 4 oktober een aantal moties behandeld. Kamerbreed werd heel duidelijk waar het naartoe moet en waarop we moeten sturen: selectiviteit, herziening, mensen meenemen, de MER goed doen et cetera. Daar komen vandaag nog een aantal moties bij. Die zullen we gewoon op hun merites beoordelen.

De **voorzitter**:

Dan is nu het woord aan de heer Bruins namens de ChristenUnie.



De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Dank u wel. Ik heb vandaag een betrokken minister gezien, die ruiterlijk heeft erkend dat er in het verleden fouten zijn gemaakt. De minister is ook vastbesloten om vanaf nu een proces te doorlopen waar bewoners in de regio goed bij betrokken worden en waarbij op een open manier wordt gecommuniceerd en omgegaan met de gegevens.

Dank voor de toezegging over open data en over het organiseren van een belevingsvlucht. Dank voor de toezegging dat we over een maand of twee weten of de aanvullende berekeningen voldoende zijn of dat er een nieuwe MER nodig is om tot het luchthavenbesluit te komen, inclusief inspraak en beroep.

Mijn ene motie die ik wil indienen, luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er, ondanks een jaar vertraging die de luchthaven reeds heeft opgelopen, vooralsnog geen uitgebreid nader onderzoek is gedaan naar de effecten van zulke ingrijpende veranderingen op de businesscase van Lelystad Airport;

overwegende dat aanvankelijk werd uitgegaan van 2.000 bewegingen in het eerste jaar en dat het hernieuwd in kaart brengen van verschillende scenario's betreffende de businesscase ten gevolge van een veranderende planning en/of een aangepast groeipad van vliegbewegingen waardevolle inzichten kan opleveren voor de toekomstige besluitvorming over Lelystad Airport;

overwegende dat zulke scenario's logischerwijs ook een minimumvliegscenario bevatten waarbij de luchthaven kan functioneren;

verzoekt de regering de effecten op de businesscase van Lelystad Airport van veranderende plannings- en verschillende groeipaden van vliegbewegingen in kaart te brengen en de Kamer hierover zo spoedig mogelijk te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 436 (31963).

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.



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

Voorzitter. Dank u wel. Dank voor de beantwoording. Ik schrok even van het begin van uw beantwoording. Ik schrok

ook dat ik zo schrok. U schrok er ook van, zag ik. Ik moet wel melden dat ik later ook weer oprecht geschrokken ben. U zegt dat de keiharde grens die wetenschappers noemen uiteindelijk een politieke afweging blijft. Dat is wel waar, maar ik ben er op de een of andere manier toch van geschrokken dat u ...

De voorzitter:

De minister.

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

... dat de minister namens dit kabinet zegt dat dit een afweging is en vervolgens gewoon doorgaat met de plannen. Dat wil ik even gezegd hebben. Dank voor de beantwoording.

Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er mogelijk grote risico's zijn voor de vliegveiligheid en voor de vogels van de Oostvaardersplassen en andere natuurgebieden rondom het vliegveld;

overwegende dat de aangenomen motie Van Raan (31936, nr. 403) vraagt om serieus werk te maken van diervriendelijke oplossingen voor het terugdringen van ganzenpopulaties rond luchthavens;

verzoekt de regering onderzoek te laten doen naar de aantallen en de vliegbewegingen van vogels in de directe omgeving van de luchthaven Lelystad Airport en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Kröger, Laçin, Gijs van Dijk en Graus.

Zij krijgt nr. 437 (31963).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

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

overwegende dat er op Schiphol nu al veel vaker ernstige incidenten, zowel bijna-botsingen als luchtruimschendingen, plaatsvinden dan op andere internationale luchthavens;

overwegende dat de opening van Lelystad Airport voordat de herziening van het luchtruim is afgerond, zou kunnen leiden tot extra veiligheidsrisico's;

van mening dat veiligheid boven groei zou moeten staan;

verzoekt de regering een analyse te maken van de impact van de opening van Lelystad Airport op de veiligheid van het luchtruim en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 438 (31963).

Dank u wel.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank voor de coulance.

De voorzitter:

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



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Ten eerste danken we de minister voor de uitvoerige beantwoording van de vragen. Ook wensen wij de minister veel succes in het komende traject. Het is een uitdagend dossier, voor de Kamerleden maar ook voor de minister.

Als CDA hebben we grote vraagtekens bij en moeite met de manier waarop het traject gaat in samenspel met de verschillende lagen in overheden. Dat geldt ook voor de VVD. We hebben er samen een motie over. We hebben de rijksoverheid en we hebben de verschillende provincies die erbij betrokken zijn. Het is een belangrijk project in Nederland, waar Schiphol als nationaal belang bij is betrokken, waar Lelystad bij betrokken is, maar waarbij het ook gaat om de belangen van Overijssel, Gelderland en andere provincies. Daarom roept onze motie ertoe op dat de provinciale bestuurders hun verantwoordelijkheid nemen en dat het Rijk zijn verantwoordelijkheid neemt om samen tot oplossingen te komen om de overlast te minimaliseren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Lelystad Airport van waarde is voor de regionale economische ontwikkeling;

constaterende dat in de milieueffectrapportage (MER) fouten zijn gemaakt en mensen in het proces niet goed zijn meegenomen;

overwegende dat voor de uitbreiding van Lelystad Airport een zorgvuldig en transparant proces op basis van de juiste feiten noodzakelijk is;

verzoekt de regering samen met de betrokken provincies afspraken te maken hoe de overlast voor bewoners kan worden geminimaliseerd en een zorgvuldig proces kan worden ingericht om vertrouwen te herwinnen, en de Kamer hierover bij de actualisatie van de MER te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 439 (31936).

De voorzitter:

Meneer Amhaouch, de heer Paternotte wil u nog een vraag stellen, dus blijft u even bij het spreekgestoelte staan.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik wil graag scherp krijgen wat met deze motie wordt beoogd. Op 4 oktober is een motie van Barbara Visser c.s. aangenomen, waaronder ook de naam van onze partijgenoot staat. Die vraagt onder meer aan de regering om "in afwachting van de herindeling van het luchtruim" — ik sla even een paar woorden over — "de betrokken bestuurders proactief te betrekken". Er staat ook dat het doel daarvan is om de hinder te monitoren en te optimaliseren. U gebruikt hier eigenlijk ook het woord "optimaliseren" en zegt ook dat u de bestuurders erbij wilt betrekken. Mijn vraag is wat u nu precies wilt wat er op basis van uw motie concreet gebeurt, bovenop deze eerdere motie.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb de woorden "optimaliseren" en "monitoren" niet gebruikt. Dat is altijd achteraf. In deze fase, waarin de minister gisteren met bestuurders aan tafel heeft gezeten en waarin zij, naar ik begrepen heb, nog een paar keer met bestuurders aan tafel gaan zitten, moeten alle partijen hun verantwoordelijkheid nemen en kijken hoe ze de overlast kunnen minimaliseren. Want zes jaar Lelystad sluiten, uitgaande van een positief advies van de Commissie voor de m.e.r. ... Want als dat er niet is, hebben we een heel ander probleem. De bestuurders, de provincies en het Rijk moeten samen optrekken en niet rollebollend over straat gaan.

De voorzitter:

Tot slot.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik begrijp dat u zegt dat er afspraken moeten worden gemaakt. Zijn dat afspraken waarin de provincies volgens u een bepaalde vorm van medezeggenschap moeten krij-

gen? Ik begrijp niet precies wat het verschil is tussen het proactief betrekken van bestuurders en het om tafel gaan zitten met bestuurders.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij staat "om tafel zitten" ook niet in de motie. Er staat: afspraken maken. Je kunt aan tafel gaan zitten en heel veel gaan praten, maar wij willen dat er gewoon duidelijke afspraken worden gemaakt, de minister de regie neemt en de provincies meedoen om tot gezamenlijke afspraken te komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Makkelijker kan ik het niet maken, zoals de Belastingdienst.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Amhaouch. Mevrouw Kröger wil ook interrumperen, dus de heer Amhaouch rent weer terug.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Deze motie roept ook bij mij een vraag op. Vanuit diverse provincies en gemeenten wordt er heel duidelijk het signaal gegeven dat ze er niet goed bij betrokken zijn geweest, omdat zij nooit belanghebbende zijn geweest in dat hele MER-traject tot 2014.

De **voorzitter**:

En nu de vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De vraag is hoe de heer Amhaouch denkt dat wij ervoor gaan zorgen dat de provincies, bewoners et cetera als belanghebbenden daadwerkelijk inspraak krijgen in dit traject.

De **voorzitter**:

Meneer Amhaouch, een korte reactie.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik denk dat de woorden die collega Kröger gebruikt niet correct zijn. Het kan zijn dat een aantal gemeenten geen belanghebbenden waren, maar conform mijn informatie hebben alle provincies aan tafel gezeten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik schors de vergadering voor tien minuten. Dan gaat de minister in op de ingediende moties.

De vergadering wordt van 00.08 uur tot 00.17 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de minister.



Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. De motie op stuk nr. 432 zie ik als een pleidooi voor veiligheid voorop en zorgvuldigheid voorop. Dus die kan ik overnemen.

De **voorzitter**:

De motie-Kröger (31936, nr. 432) is overgenomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De tweede motie is de motie op stuk nr. 433. Dat wordt in de actualisatie uitdrukkelijk meegenomen. Ik kijk mevrouw Kröger even aan: zal ik dan bij deze "oordeel Kamer" zeggen, mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Heel graag.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Oké. Ik kan haar ook overnemen, maar laten we dat dan maar niet doen.

De derde motie op stuk nr. 434 wil ik ontraden, want de Commissie voor de m.e.r. is onafhankelijk en daardoor is de motie wat mij betreft overbodig.

De vierde motie op stuk nr. 435 gaat over de contra-expertise.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, een korte vraag. Geen discussie!

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Misschien is de motie dan niet duidelijk genoeg gesteld en als dat zo is, wil ik haar best wel verhelderen. Het gaat niet om de Commissie voor de m.e.r. maar om het voortraject met die invoerdata en die geluidsprofielen. Daar zitten nu twee bureaus op die het al een keer hebben gedaan en ik vraag of daarop een nog niet eerder betrokken partij nog een keer een check kan doen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan is de motie eigenlijk ongeveer hetzelfde als de motie van de heer Paternotte op stuk nr. 435. Daarover zou ik het volgende willen zeggen. Ik ben bereid om te gaan zoeken naar een extra validatie door een extra partij. Als ik die niet vind, dan moet ik het natuurlijk borgen in het proces. Ik ga dus serieus op zoek naar een extra validatie en daarom zou ik die moties kunnen overnemen. Maar in dit geval kies ik voor de motie zoals de heer Paternotte die heeft geformuleerd, want die vind ik net iets scherper.

De voorzitter:

Gaat u verder? O wacht, is het dan oordeel Kamer voor de motie op stuk nr. 435?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Even kijken. De motie op stuk nr. 435 kan ik overnemen en de motie op 434 wil ik ontraden omdat ik voor de motie op stuk nr. 435 kies. Als ik die van mevrouw Kröger zo ook mag uitleggen, dan neem ik die ook over. Ik doe dat dan wel met de uitdrukkelijke uitleg die ik eraan heb gegeven.

De voorzitter:

Dan gaan we nu terug naar de motie van mevrouw Kröger op stuk nr. 434. Ik zie dat niemand bezwaar heeft tegen het overnemen van de motie van mevrouw Kröger.

De motie-Kröger (31936, nr. 434) is overgenomen.

De voorzitter:

Dezelfde vraag voor de motie van de heer Paternotte en de heer Bruins op stuk nr. 435. Ik zie dat ook nu dat niemand bezwaar heeft tegen het overnemen van deze motie.

De motie-Paternotte/Bruins (31963, nr. 435) is overgenomen.

De voorzitter:

Dat scheelt bij de stemmingen. Dan gaan we nu naar de motie op stuk nr. 436.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar heb ik daarstraks in het debat eigenlijk al over gezegd dat als we dat breder mogen zien en dat in dat hele brede kader mogen meenemen — het heeft namelijk ook effect op Schiphol — ik deze motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 437.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die gaat over de vogelbewegingen rondom Lelystad. Daarover kan ik zeggen dat we daar al volop actief mee zijn. Ik heb ook aangegeven dat we de radarbeelden van het ministerie van Defensie hierbij gebruiken. We zijn dus al volop aan het monitoren en het onderzoeken. Ik zou deze motie willen ontraden omdat die naar mijn idee gewoon overbodig is.

Dan de motie op stuk nr. 438. Daar geldt eigenlijk hetzelfde voor. Die is ook overbodig, want dat doen we al. De veiligheid is al volledig geborgd in de wettelijke trajecten, want die gaat voor alles. Dus overbodig en ontraden, voorzitter.

De voorzitter:

Dat was de zevende motie op stuk nr. 438. De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik heb een korte verduidelijkende vraag. Dit gaat over wat u of ik — dat weet ik niet meer — in de mond nam: het OVV-proof maken van de oplossing die wordt gekozen. De OVV doet op die gronden geen onderzoek; dat moet echt een ander instituut doen. Het gaat dus iets verder dan de oplossing die u kiest door bijvoorbeeld de ILT te laten toetsen. Uiteraard kijk je of het veilig is. De OVV stelt: doe het niet. De minister zegt: ik doe het wel. De motie gaat erover dat dat wordt gecheckt. Dat kan de OVV namelijk niet doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, maar het is gewoon geborgd in alle procedures die we al hebben dat de veiligheid voorop staat, dat de veiligheid geborgd is. Ik blijf dan toch bij het oordeel: ontraden wegens overbodig zijn.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 439. Ik kan de strekking daarvan goed volgen en wil die dus oordeel Kamer geven.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit debat. Ik dank de minister, de Kamerleden, de mensen op de publieke tribune en ook anderen die dit debat via een ander medium hebben gevolgd. Over de ingediende moties zullen we donderdag stemmen.