

Schiphol en Lelystad Airport

Aan de orde is het **debat** over **Schiphol en Lelystad Airport**.

De voorzitter:

Aan de orde is het debat over Schiphol en Lelystad Airport. Ik heet iedereen van harte welkom, in het bijzonder de mensen op de publieke tribune. Jullie hebben heel lang gewacht op dit debat. Ik heet jullie van harte welkom, evenals de mensen die dit debat via de website van de Kamer volgen. Ik heet ook de minister van Financiën en de minister van Infrastructuur en Waterstaat in vak-K van harte welkom.

Ik geef eerst het woord aan de heer Graus namens de PVV-fractie. De spreektijden zijn zeven minuten, meneer Graus.



De heer **Graus** (PVV):

Het was even een "Thierry Baudetje", zoals dat heet, maar bij mij ging het per ongeluk.

Mevrouw de voorzitter. Het is een heel belangrijk debat. Ik heb hier inderdaad heel lang naar uitgekeken. Ik ga ook het KLM-debacle hierbij betrekken, omdat het zeer ernstig is wat er gebeurt. Maar allereerst gaan we het hebben over de vliegveiligheid. Wat we allemaal unaniem het belangrijkste vinden, is de luchtverkeersveiligheid, de vliegveiligheid. Recent hebben diverse instanties geconcludeerd dat deze op Schiphol voldoende is, maar dat er verbeterpunten nodig zijn. Wij verzoeken de regering de adviezen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over te nemen in haar beleid en de Kamer van de uitvoering op de hoogte te houden. We willen ook graag een reactie op de vraag hoe wij op de hoogte worden gehouden en met welke frequentie. Iedere keer als er iets gebeurt, behoren we dat te weten als controlerend orgaan.

Een tweede heel belangrijk punt is het volgende. Vandaag hebben wij een petitie aangeboden gekregen van het Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart. Dat bestaat uit allerlei omwonenden die zich hebben samengepakt. Dat is altijd beter, want eendracht maakt macht en daardoor meer kracht. Ik zeg ook weleens tegen mijn collega's: laten we ons meer samenvakken. Ik wil dat die mensen er dus meer bij betrokken worden. Ik wil dat de LBBL, zoals dat heet, meer betrokken wordt bij alle te nemen beslissingen. Ik denk dat we het daar ook allemaal over eens zijn. Ik wil hierover graag een toezegging van de minister.

Ik wil het nu eigenlijk gaan hebben, ook voor de mensen thuis, over het behaalde plafond van Schiphol van 500.000 bewegingen. De PVV heeft altijd het volgende gezegd. Schiphol ligt er al een eeuw. Mensen die daar zijn gaan wonen, weten en wisten — want ze zijn meestal nadat Schiphol er al was daar gaan wonen — dat er enigszins overlast is. Ook daar moet de overlast zo mogelijk beperkt blijven. De minister heeft dat ook toegezegd. Maar wat gaat er gebeuren nu Lelystad erbij betrokken wordt? Dan ga je honderdduizenden tot mogelijk miljoenen mensen meer belasten met overlast, terwijl zij er niet voor hebben gekozen om bij een luchthaven in de buurt te wonen. Vandaar dat wij altijd hebben gezegd: doe dat nu niet. Schiphol kan

gemakkelijk groeien. Op korte termijn wel tot 600.000 vliegbewegingen. Laat het Betuwelijndeblacle zitten. De airlines hebben er geen zin in. De omwonenden hebben er geen zin in. Mensen tot in Overijssel toe zijn er plotseling, pardoes bij betrokken en hebben er helemaal geen zin in. Graag een reactie.

Nu de opening van Lelystad Airport is uitgesteld van 2018/2019 tot 2020 moet er compensatie worden toegezegd voor de groei op Schiphol, anders gaat de Nederlandse luchtvaart voor drie jaar op slot. Dan kom ik toch op de economische groei, ook niet onbelangrijk. We moeten altijd de kerk in het midden laten. We zijn er voor omwonenden, maar we zijn er ook om de bv Nederland te bewaken. Dadelijk gaat er heel veel economische groei en gaan er heel veel banen de grens over. Hoeveel zijn dat er? Is daar wel onderzoek naar gedaan? Ik houd mijn hart vast. We hebben eerder weglekeffecten in grensgebieden gezien, bijvoorbeeld bij accijnsverhogingen. Dit is zeer ernstig. De PVV diende al eerder moties in voor de groei op korte termijn tot 600.000 vliegbewegingen en later tot een maximumcapaciteit van zelfs 800.000. Dat kan met het huidige baan-gebruik, maar zo ver zijn we nog niet. De vliegtuigen zullen steeds groter, zuiniger en stiller worden.

Dan de tickettaks. De vliegtaks die het ministerie van Financiën met gezwinde spoed aan het voorbereiden is, is volgens ons contrair aan de kernpunten slim en duurzaam, en ook aan de economische groei die de regering nastreeft. Ervaringen met een eerdere vliegtaks laten zien dat deze maatregel averechts werkt en het vliegverkeer uitwijkt naar andere luchthavens. Het helpt Nederlandse airlines om zeep. Help die mensen, straf ze niet. Als u ziet wat KLM heeft geïnvesteerd in zuinigere en stillere vliegtuigen, dan moet u ze dat laten doen. Beloon ze. Ga niemand straffen en zeker onze eigen reizigers niet. Nu rijden Nederlandse passagiers naar België en Duitsland — hoezo milieuwinst? — om vanaf daar te vliegen. Daar is het nu al goedkoper. Sterker nog, ik kan een vlucht met een KLM-toestel goedkoper in het buitenland boeken dan in mijn eigen land. Waar zijn we mee bezig?

Meneer Paternotte.

De voorzitter:

Ik dacht dat ik daarover ging. De heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

We willen allemaal dat zo veel mogelijk vliegtuigpassagiers een alternatief hebben, bijvoorbeeld de trein of wellicht een elektrische auto. Wat vindt u ervan dat je, als je met de auto gaat en je moet tanken, accijns en btw betaalt? Als je een treinkaartje koopt, betaal je btw. Op vliegtickets betaal je niets over de kerosine, geen btw en geen accijns. Vindt u dat eerlijk?

De heer **Graus** (PVV):

Nee, maar ik ben ook tegen die andere heffingen en taksen. U vraagt het aan de verkeerde. Vraag dit straks maar aan iemand anders maar niet aan mij. Ik probeer ertegen te strijden, want we zijn onszelf uit de markt aan het prijzen. In andere landen krijgen de airlines staatssteun. Lufthansa bij onze burens krijgt verkapte staatssteun voor innovatie. Hier krijgen ze niks. KLM moet alles zelf doen. Ze moeten

miljoenen investeren. Dat doen ze ook ten behoeve van omwonenden. KLM heeft helemaal geen zin om problemen te krijgen met omwonenden.

De voorzitter:
Gaat u verder.

De heer Graus (PVV):

Voor zover dat mogelijk is, natuurlijk. Je zult altijd enige overlast hebben. Als je bij een boerderij gaat wonen, vind je ook wel eens een vlieg in de soep en ruik je weleens urine en ontlasting. Dat is bij een luchthaven niet anders. Enige overlast zal er altijd zijn. Zie alstublieft af van de tickettaks, vraag ik aan mevrouw en meneer de minister. Daarmee frustrer je juist innovatieve bedrijven en dat kan natuurlijk niet. Dat gaat niet.

Ik wil het hebben over de secundaire slothandel. Hoe staat het met de studies die de feitenbasis moeten vormen voor beleidskeuzes over Schiphol, waaronder die secundaire slothandel? Deze maatregel kan de mogelijkheden bevorderen om de markt goed te bedienen in een tijd van schaarste. Graag een reactie. Hoe staat het met disconnected handling, alle investeringen in infrastructuur die de efficiëntie verhogen, zoals extra gates gericht op snelle afhandeling? Ik zal de vaktermen achterwege laten.

Dan hebben we ook nog de Air France-KLM-soap, mevrouw de minister. Reeds twee keer eerder heb ik daar een debat over aangevraagd. Ik heb twee keer daarvoor hier gestaan. We dienden moties en zelfs een amendement in om aandelen terug te kopen en daarmee de Nederlandse zeggenschap, kracht en macht te vergroten: minimaal een gouden aandeel of minimaal een gelijk aantal aandelen in de holding als de Fransen hebben. Want waarom laten we ons alles afpakken? We verkwanselen onze kroonjuwelen. De energiebedrijven, alles verkwanselen we. We redden Unilever met 1,4 miljard voor een paar zakjes soep en 3.000 banen, maar hier gaat het om 30.000 banen direct bij KLM, 60.000 op Schiphol en indirect honderdduizenden banen.

Dus ik snap niet waarom we onze trots, onze blauwe zwanen, onze derde grootste particuliere werkgever, onze vrijheids- en vakantievloot, onze bereikbaarheidsvloot niet gaan helpen. Waarom niet? Waarom wel 1,4 miljard voor Unilever en waarom niet KLM, wat iedereen hier wel wil? Daar hebben we allemaal voor gestaan; we waren unaniem. Het was de eerste keer dat ik meemaakte dat de Kamer unaniem was. Waar blijft onze trots? We mogen best wel een beetje patriotistisch zijn, we mogen best patriotten zijn en ook een beetje chauvinisten. De Fransen doen dat ook. We laten ons de beste, oer-Hollandse kaas van het kurkdroge Franse stokbrood vreten. Ze lachen ons daar uit.

Dus graag aandeelpakketvergroting. Hoe gaan we dat doen? Waar komt de dekking vandaan? Ik heb destijds gezegd: uit de verkoop van ABN. Maar wat gaan de ministers daaraan doen? Wat gaat de regering daaraan doen? Hoe staat het met het reddingsplan, mocht, desnoods "tijdelijke", nationalisatie nodig blijken? De voorgangers van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, dus van luchtvaart, zeiden dat dat niet nodig is. Dat is wél nodig. Wij kunnen niet en Schiphol kan niet zonder KLM. Ze zijn als een Siamese tweeling.

We willen terug naar de structuur met twee CEO's, een van Air France binnen de holding en eentje van KLM. Dus onze huidige president-directeur van KLM wordt dan de tweede CEO in Frankrijk van de holding en ook vicevoorzitter. Ga het regelen! Desnoods moeten we onze Koning en koningin daarnaartoe sturen, maar regel het gewoon.

We willen dat afspraken uit het verleden worden vastgelegd. Ik ga afronden, mevrouw de voorzitter. We willen alle afspraken uit 2015 vastgelegd hebben in keiharde garanties. Geen verdere centralisatie van KLM-activiteiten. Geen banen overhevelen van de KLM-hoofdvesting in Amstelveen naar Parijs. Herbevestiging dat KLM zelfstandig financieel beheer houdt. Ook willen we dat de stichtingen SAK I en SAK II en alle afspraken die tussen de Nederlandse Staat en Air France-KLM zijn gemaakt in stand blijven. We willen afspraken dat de groei van een verlieslijdend Air France niet ten koste mag gaan van een winstgevend KLM.

Ik ben helaas door mijn tijd heen, mevrouw de voorzitter. Ik hoop dat mijn collega's nog zullen beginnen over de MER en alle andere dingen. Ik heb tot nu toe hier mijn best voor gedaan en geef het stokje door. Ik hoop in ieder geval dat ik reacties krijg. Ik heb uiteraard op alle punten moties achter de hand. Zo kent u mij, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:

Zo is dat. Dank u wel, meneer Graus. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. "De publieke opinie heeft zich de laatste twaalf tot zestien maanden 180 graden tegen de luchtvaart gekeerd. Vliegen stond voor vrijheid, vakantie, succes en avontuur, en als ik op sociale media de reacties lees, staat vliegen nu voor geluidsoverlast, CO₂-vervuiling en gebroken belofes." Deze kraakheldere analyse komt van de voorzitter van de pilotenvakbond VNV. De luchtvaart is hard bezig zijn maatschappelijk draagvlak te verspelen. Hij knalt keihard aan tegen de grenzen van veiligheid, gezondheid en klimaat.

De oplossing is dat niet groei het doel zou moeten zijn, maar bereikbaarheid. Daarom wil GroenLinks, net als de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur en de OVV dat we eerst een integrale discussie voeren over de luchtvaart en de bereikbaarheid van Nederland voordat we besluiten nemen over de toekomst van Schiphol en de vijf regionale vliegvelden. Wat we nodig hebben is een bereikbaarheidsnota die de connectiviteit van Nederland onderzoekt met alle modaliteiten. De Luchtvaartnota zou hier een onderdeel van moeten zijn, net als alternatieven zoals de trein.

Voor we verder speculeren over groei, waar dan ook, moeten we eerst de voorwaarden vaststellen waaraan de luchtvaart moet voldoen. Ik kom op vijf punten. Veiligheid. Het vernietigende oordeel van de OVV over de manier waarop het ministerie en Schiphol de veiligheidsaanbevelingen hebben geïnterpreteerd, is een apart debat waardig. Voor nu neem ik hun conclusie over dat groei op dit moment niet mogelijk is.

De heer **Paternotte** (D66):

Mevrouw Kröger heeft het over groei en een bereikbaarheidsnota en dat is heel goed. U bent eigenlijk medeaanvrager van dit debat. Het gaat nu natuurlijk over de hoofdlijnen. De VVD heeft vandaag gezegd: wat ons betreft zo snel mogelijk verdere groei. De vraag die ik aan u zou willen stellen, is of u vindt dat Schiphol moet krimpen. Want daar is GroenLinks niet altijd even duidelijk over geweest.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Waar wij duidelijk over zijn geweest, is dat de politieke vraag die nu voorligt — die ligt mede voor door het regeerakkoord — is dat dit kabinet heeft besloten dat Schiphol na 2021 mag groeien. Een van de deelnemers aan dit kabinet, de VVD, heeft aangegeven zelfs nog sneller te willen groeien. Wat ons betreft is dat echt niet aan de orde en moet een pas op de plaats worden gemaakt bij Schiphol en alle regionale luchthavens. Vervolgens moet worden gekeken hoe de bereikbaarheid van Nederland eruit gaat zien binnen de grenzen van het klimaat. Op welke manier houden we Nederland bereikbaar, houden we de connectiviteit en houden we die belangrijke economische functies zonder dat je de CO₂-uitstoot, maar ook de uitstoot van ultrafijnstof en de andere overlast laten stijgen? Die vraag moet goed uitgezocht worden. Dan kan je conclusies trekken.

De heer **Paternotte** (D66):

Dit kabinet is inderdaad heel duidelijk: tot 2021 geen groei en daarna alleen als het schoner en stiller kan. In het verkiezingsprogramma van GroenLinks in Amsterdam staat dat Schiphol moet krimpen, kleiner moet worden, vanwege de enorme impact die u ziet. Vindt u dat nou ook of zegt u eigenlijk dat Schiphol die 500.000 vliegbewegingen gewoon mag houden?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Paternotte geeft een andere duiding van het regeerakkoord, namelijk dat het alleen mag als het schoner en stiller is, maar in het regeerakkoord wordt niet gezegd dat de CO₂-uitstoot moet worden teruggedrongen. Dus de vraag blijft hoe je de luchtvaart binnen de grenzen van het klimaat krijgt. Dat is de uitdaging waar wij volgens mij voor staan. Dat is de uitdaging die ik bij de minister en de staatssecretaris neerleg en daar moeten scenario's voor gemaakt worden. Krimp kan daar een mogelijkheid voor zijn. Dat is een vraag. Maar in ieder geval zouden wij de politieke vraag die door D66 mede in het regeerakkoord is beantwoord met groei na 2021 anders beantwoorden, namelijk met geen groei.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Over veiligheid ben ik duidelijk geweest. Op dit moment is er geen groei mogelijk. Dan klimaat. We worden klimaat-neutraal per 2050, maar niet als de luchtvaart niet meedoet. De huidige ambities van CORSIA zijn echt veel te laag. Groei is geen optie zonder een sluitend plan voor de klimaat-effecten.

ten. Geluidsoverlast. Tot nu toe is met steeds vernuftigere modellen een papieren werkelijkheid gecreëerd, maar mensen — ze zitten hier — zijn het zat. We moeten de beleving van de overlast terugdringen in plaats van wegreken. Gezondheid. Ultrafijnstof is de gevaarlijkste luchtvervuiling. Hoe erg precies wordt nu onderzocht, maar vanuit een voorzorgsbeginsel is een toename van emissies geen optie. En dan moet de infrastructuur op de grond en in de lucht het aankunnen. De drukte met vliegtuigen en mensen in een overvol luchtruim en op een overvolle luchthaven zorgt voor steeds meer problemen. Is de minister het met mij eens dat deze vijf punten eerst moeten worden opgelost?

Wat GroenLinks betreft gaat de nieuwe bereikbaarheidsnota in kaart brengen hoe vliegverkeer binnen Europa groten-deels vervangen kan worden door treinen. Dat scheelt overbodige vluchten en houdt Schiphol vrij voor intercontinentale bestemmingen. Wij kijken uit naar de internationale treinagenda die de staatssecretaris mede op mijn verzoek opstelt. Graag zien we een update van de MKBA-studie voor Schiphol die al met de Kamer is gedeeld, waarbij een scenario opgenomen wordt waarin treinen een deel van het Europese vliegverkeer overnemen. Is de minister hiertoe bereid?

Onderdeel van de bereikbaarheidsnota is wat ons betreft ook een zogenaamde plan-MER. In haar advies over de project-MER Lelystad is de Commissie voor de m.e.r. zeer duidelijk: een plan-MER die alle milieueffecten goed in kaart brengt, inclusief klimaat, gezondheid en de alternatieven, ontbreekt op dit moment. Is de minister bereid tot het maken van een plan-MER voor de luchtvaart in Nederland?

Vervolgens hebben we natuurlijk de middelen nodig om te sturen op de luchtvaart die we willen, met een eerlijke prijs voor vliegen. Graag horen we van de minister van Financiën zijn ideeën over de ticketprijzen, extra heffingen voor lawaaiige en vervuulende vliegtuigen en dezelfde btw op treintickets als op vliegtickets. We moeten de schaarse slots eerlijk en efficiënt verdelen. De route met het grootste maatschappelijke belang en het vliegtuig met de laagste milieu-impact moeten voorrang krijgen. Kan de minister met de Kamer delen wat de mogelijkheden hiertoe zijn?

En dan Lelystad Airport. De minister is heel helder geweest: laagvliegroutes zijn uitzonderlijk en moeten zo snel mogelijk worden beëindigd. Maar hoe kan de minister laagvliegroutes uitzonderlijk noemen als het uitgangspunt van Lelystad Airport was dat het verkeer niet mocht interfereren met het Schipholverkeer en dus eronder zou moeten blijven? Wanneer waren de minister en het ministerie voor het eerst op de hoogte dat er sprake zou zijn van langdurig laagvliegen bij de aansluitroutes? En waarom is de Kamer hier niet eerder over geïnformeerd? De minister gaf aan dat het beëindigen van de laagvliegroutes een harde randvoorwaarde is voor de herindeling van het luchtruim. Waar wordt dit vastgelegd? En kan de minister met de Kamer een analyse van de LVNL delen dat dit ook daadwerkelijk mogelijk is? En wat zegt de minister tegen mensen rond Wezep, Kampen en Zwolle, waar laaggevlagen gaat blijven worden, ook na de herindeling van het luchtruim?

De groei van Lelystad Airport is hoogst onzeker en het vliegveld komt waarschijnlijk nooit uit de kosten. In reactie op moties en diverse Kamervragen is er zeer summiere

informatie gekomen over de businesscase. De vraag is natuurlijk: wat leveren die 10.000 vluchten op Lelystad nou écht op? Waarom doordouwen met een verliesgevend vliegveld tegen zulke hoge maatschappelijke maar ook politieke kosten? Klopt het dat door de uitplaatsing van lawaaiige en nachtvluchten één vlucht naar Lelystad een veelvoud van vluchten op Schiphol zou kunnen betekenen? En is Lelystad bedoeld als een soort vliegwiel voor een snellere groei op Schiphol? In de huidige MKBA zijn niet meegenomen: de laagvliegroutes, gezondheid, natuur, klimaat, recreatie, maar ook bijvoorbeeld het feit, dat uit recente Kamervragen van mij bleek, dat een aantal windparken nu kleinere windturbines krijgen. GroenLinks wil echt dat er een gedetailleerde MKBA komt, en ook een businesscase, waarin deze effecten worden meegenomen. Kan de minister deze laten opstellen en zo snel mogelijk met de Kamer delen?

Tot slot. Lelystad is een prestigeproject; niet om prestige te winnen, want alle glans is er allang van af, maar om gezichtsverlies te beperken. De oplossing is echt niet om nu door te douwen. Laten we het verlies van Lelystad nemen en, zoals zowel de OVV als de Rli adviseert, eerst een integrale discussie over de luchtvaart en de bereikbaarheid van Nederland voeren voordat we besluiten nemen over de toekomst van Schiphol of een van de regionale vliegvelden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren. Hij heeft een schooltasje bij zich.



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, ik heb straks een cadeau voor de minister van Infrastructuur.

Voorzitter. Het luchtvaartdebat: de stellingen betrokken, de uitgangspunten bekend. Laat ik het eens op een andere manier proberen, een persoonlijke, en met een cadeautje. Luchtvaart zit in mijn bloed, niet alleen letterlijk vanwege het ultrafijnstof maar ook figuurlijk. Mijn allereerste wensberoep, zo gaat het verhaal in mijn familie, was niet brandweerman, dijkbouwer of visagist. Nee, dat was pietloot. Niet piloot, maar pietloot. Dus nog voor ik goed kon spreken, wou ik al de lucht in. In mijn jonge jaren had ik meer dan 50 modelvliegtuigen in mijn slaapkamer hangen. Ik las het lucht- en ruimtevaarttijdschrift Avia, over de laatste Super Connies, de eerste 747's, de DC-9, de uitbreiding van Schiphol. Een kind van de jaren zeventig, toen de luchtvaart nog een onbesproken held van de vooruitgang was. Laten we die gedachte even parkeren.

Voorzitter. Dit jaar gaat de Tweede Kamer voor het eerst het zogenoemde brede welvaartsbegrip gebruiken. In plaats van onze welvaart uit te drukken in één cijfer, gaat het brede welvaartsbegrip uit van kwaliteit van leven voor mens en dier, uitgedrukt in een dashboard van indicatoren. Het unieke daarbij is dat dit niet alleen een momentopname geeft van het hier en nu maar ook van het daar en straks. Als voorbereiding hierop is het boek De kwetsbare welvaart

van Nederland 1850-2050 verschenen. Voor u denkt "waarom vertelt die man dat allemaal?": daar kom ik op. Het is een fantastische kruising van De eeuw van mijn vader van Geert Mak en Kapitaal in de 21ste eeuw van Piketty. Het boek beschrijft het brede welvaartsbegrip, dat wij dus gaan hanteren, voor 1850, 1910, 1970 en 2015 aan de hand van de gegevens van die tijden. Het is fascinerend om te lezen hoe wij bijvoorbeeld al drie keer succesvol een energietransitie hebben georganiseerd. Tegelijkertijd is het fascinerend om te lezen dat transities altijd zo lang mogelijk worden tegengehouden door bestaande belangen en altijd veel sneller gaan als er sprake is van het volgende. Een. Fiscale maatregelen en wetgeving dwingen het af. Twee. Er zijn alternatieven. En drie. De maatschappij is eraan toe, omdat het een harde noodzaak is. Dat is precies waar we nu aanbeland zijn in de luchtvaartdiscussie. Na de Tweede Wereldoorlog moest de luchtvaart met man en macht worden opgebouwd. Versnellers hierbij waren landingsrechtenuitgiften, geen accijns op kerosine, geen btw op tickets, makkelijke bouwvoorschriften en fiscale maatregelen.

De sector is machtig geworden. Zo machtig, dat ze erin geslaagd zijn buiten de Parijse klimaatafspraken te blijven. Machtig, omdat ze al jarenlang alle touwtjes in handen hebben weten te houden en het verantwoordelijke ministerie lieten toekijken en faciliteren. En zo machtig, dat ze in 2018 burgers, boeren en buitenlui naar hartenlust kunnen schiphollen, desnoods onder het mom van "de balans zoeken", zoals topman Elbers zo verleidelijk in Buitenhof zei.

Voorzitter. Die balans is al jaren zoek. En waarom? De toenemende CO₂-uitstoot van luchtvaart maakt het halen van de klimaatdoelen onmogelijk. De Onderzoeksraad voor Veiligheid voelde zich nota bene twee keer geroepen te stellen dat de veiligheid stevast ondergeschikt wordt gemaakt aan groei. Omwonenden komen op niet eerder vertoonde schaal gezamenlijk in opstand. De toenemende geluidsoverlast wordt met doorzichtige rekentrucjes en handige definities weggetoverd. Handhaving wordt onmogelijk gemaakt met een onnavolgbaar handhavingsvacuüm. De hoeveelheid ultrafijnstof en stikstof zal grote gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van de omwonenden. Honderdduizenden ganzen zijn de afgelopen jaren vergast rondom Schiphol, zonder dat het geholpen heeft.

Voorzitter. Vorig jaar nam de Kamer onze motie aan om het begrip "hinder" breder te definiëren. "Hinder" staat immers al lang niet meer gelijk aan "geluid". De Kamer erkent dat nu, dus moet de impact van luchtvaart op klimaat, op kwaliteit van leefomgeving voor mens en dier, en op veiligheid volwaardig worden meegewogen in de besluitvorming. Durft de minister haar mooie MER Lelystad te laten toetsen aan Europese richtlijnen? Als het goed is, natuurlijk wel. Graag een reactie.

Eén ding is duidelijk geworden: het kan niet meer zo zijn dat de winst op geluidsoverlast automatisch leidt tot het uitvoeren van meer vluchten. Er zijn inmiddels meer harde criteria waarnaar gekeken moet worden. Graag een reactie van de minister op dit punt. Dus het klimaat, de veiligheid en de kwaliteit van leefomgeving bepalen de grenzen van de luchtvaart in Nederland, en níét de luchtvaarsector.

Het is tijd voor een nieuwe transitie. Alle ingrediënten zijn aanwezig: harde noodzaak, alternatieven, fiscale maatregelen en wetgeving, en een kanteling in de maatschappij.

Korte afstanden worden voortaan met de trein afgelegd in plaats van met het vliegtuig. "Vlieg verstandig, neem de trein" is het nieuwe credo. Nu de rente historisch laag is, kan de minister grootschalig investeren in Europese treinverbindingen. Is zij bereid hiertoe samen met de minister van Financiën — hij zit hier tenslotte niet voor niks — een plan van aanpak te maken? Accijns heffen op kerosine en een vliegtaks instellen; de fiscale cadeautjes uit de vorige eeuw hebben we immers niet meer nodig. We horen graag of de minister van Financiën het op dit punt met ons eens is.

Zo gaat het hele systeem op de schop. Op dit moment kunnen we niet anders dan concluderen dat we moeten vasthouden aan de grens van 500.000 vliegbewegingen op Schiphol, omwille van de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Code rood! Maar we weten ook dat omwille van het klimaat dit aantal vervolgens stapsgewijs naar beneden moet. Naar 300.000 vliegbewegingen in 2030 zou een hoop problemen in één keer oplossen. Het uitbreiden van Lelystad Airport is in dit scenario uiteraard helemaal niet meer nodig.

Voorzitter. Ik kom terug op de beginvraag: is de luchtvaart nog de onbesproken held van de vooruitgang? Wij stellen dat dat niet meer zo is, en al een tijdje. De samenleving krijgt dat ook door: de sky werd de limit. Wat ons betreft worden beleidsbeslissingen met een impact zo groot als die van de luchtvaart voortaan vooraf beoordeeld aan de hand van het brede welvaartsbegrip. Is de minister daartoe bereid?

Wat ooit een goed idee was, hoeft dat later niet meer te zijn. Als er iets is wat de geschiedenis ons leert, is het dat wel. Gelukkig heeft de geschiedenis aangetoond dat er een uitweg is, en de samenleving is er klaar voor.

We kijken uit naar de reactie van de minister. Ik zou haar graag wat willen geven, via de bode. Ik zal het even toelichten. Het is een kleine aansporing. Het is een hashtag en die luidt: #300k2030. Zo weet de minister waar zij ongeveer op moet uitkomen met het aantal vliegbewegingen in Nederland.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Neemt u uw koffer mee?

De heer Van Raan (PvdD):

Zeker.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP-fractie. Dank u wel, mijnheer Van Raan.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. We hebben de afgelopen maanden vaak gedebatteerd over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Deze debatten worden stevast gevolgd door veel mensen van actiegroepen, bewonersverenigingen en inwoners van verschillende provincies. Ze zitten hier ook

op de publieke tribune vandaag. Ik wil hen dan ook van harte welkom heten. Het vandaag gelanceerde Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart, het LBBL, heeft eerder vandaag een petitie aangeboden aan de vaste Kamercommissie. Wij onderstrepen en steunen alle punten van de petitie en vragen de minister hierop te reageren, om mee te beginnen.

Voorzitter. Schiphol barst uit zijn voegen. Ongebreidelde groei heeft ervoor gezorgd dat het maximale aantal vliegbewegingen van 500.000 vorig jaar nagenoeg is bereikt. 20% van die vliegbewegingen wordt uitgevoerd door low-costcarriers en staatsgesteunde Midden-Oostencarriers; maatschappijen die nauwelijks bijdragen aan de werkgelegenheid en de economie hier in Nederland. Sterker nog, zij zorgen voor een ongelijk speelveld en duwen de arbeidsvoorwaarden van arbeiders hier in Nederland naar beneden. De oneerlijke concurrentie en de groei van Schiphol zorgen voor een enorme toename van de werkdruk van bijvoorbeeld bagageafhandelaars, grondstewardessen en beveiligers. Ook de NLR bevestigt dit in de Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol en stelt dat de veiligheid op de grond niet overgelaten kan worden aan de sector. De afgelopen weken staakten bagage- en passagiersafhandelaars voor minder werkdruk, minder strakke roosters en meer vaste banen. Terecht. Het aantal passagiers op Schiphol is tussen 2009 en 2016 gegroeid met ruim 50%. Het aantal arbeiders in de dienstverlening, waaronder die afhandelaars, maar met 12%. Het aantal beveiligers is zelfs afgenomen met 25%. Ongelooflijk. Gaan deze bewindslieden ervoor zorgen dat de Schiphol Group zorgt voor voldoende goed opgeleid personeel met een zeker contract? Want dit raakt aan de veiligheid en kan niet afgedaan worden als arbeidsvoorwaarden alleen.

Dan over de werkomstandigheden van piloten. Ik heb het eerder al gehad over verschillende onderzoeken die in opdracht van de Europese Commissie zijn uitgevoerd, waaruit blijkt dat Europese piloten die vliegen op basis van schijnzelfstandigheid en pay-to-fly een veel slechtere veiligheidsbeleving hebben dan andere piloten. Sociale misstanden kunnen dus direct invloed hebben op de vliegveiligheid. Dat moet stoppen. Is de minister bereid op de eerstvolgende bijeenkomst van de raad van transportministers deze sociale misstanden te agenderen en de Europese Commissie op te roepen om met een Europees aanpak te komen waar dit de vliegveiligheid raakt?

Verder over de veiligheid op Schiphol, voorzitter. Terwijl de sector zich een ongeluk lobbyt voor groeimogelijkheden, trekt de Onderzoeksraad voor Veiligheid aan de bel, opnieuw. Het ministerie en Schiphol beweren onterecht dat het OVV-rapport over de vliegveiligheid op Schiphol geen signalen geeft dat de vliegveiligheid de grenzen heeft bereikt. De Onderzoeksraad stelde echter nogmaals dat:

1. de veiligheid een ondergeschikte rol speelt in de discussie over eventuele groei op Schiphol;
2. er fundamenteel anders samengewerkt moet worden om de veiligheid te waarborgen;
3. het ministerie geen zicht heeft op het totale veiligheidsniveau van het vliegverkeer op en rond Schiphol. Daar schrik ik van. Ik hoop dat deze ministers daar ook van schrikken. Ik vraag mij af wat zij gaan doen met de kritiek die de raad heeft geuit en hoe zij ervoor gaan zorgen dat de veiligheid niet meer ondergeschikt is bij afwegingen over de toekomst van Schiphol.

Voorzitter. De SP heeft vaker aandacht gevraagd voor het vrachtverkeer op Schiphol. Omdat de minister geen regie heeft genomen en Schiphol het selectiviteitsbeleid aan zijn laars heeft gelapt, verdwijnen er banen op Schiphol en vliegen dakpannen van daken in Maastricht. Op 14 februari hebben de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol ingestemd met een local rule. Hoe staat het met de implementatie van deze local rule? Wordt de local rule ingevoerd voor het komende winterseizoen en, zo niet, wat zijn dan de gevolgen? Graag een reactie van de minister van IenW.

Voorzitter. De uitbreiding van vliegveld Lelystad was, is en blijft een ontzettend slecht plan. Dat vind ik niet alleen gelukkig. Ook ontzettend veel ondernemers en inwoners van verschillende provincies vinden dit. Op 5 maart heb ik ondernemers gesproken op vliegveld Teuge, heb ik ondernemers en inwoners gesproken in het prachtige Hoenderloo en in Stadshagen in Zwolle. Allemaal maken zij zich zorgen en boos over de gang van zaken: laagvliegroutes over rust- en natuurgebieden, uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof, en geluidshinder. En dat allemaal voor vakantievluchten naar Zuid-Europa. Daarmee nekken we ons binnenlands toerisme en verdwijnen er meer banen dan er bij komen. De enige die wij een plezier doen met dit schiphollen en doordrukken is Schiphol zelf. Want door uitplaatsing van avond- en nachtvluchten naar Lelystad, kunnen er tienduizenden vliegbewegingen bij op Schiphol en kunnen de Schiphol Group en de luchtvaartlobby een feestje vieren. Maar dit feestje is een nachtmerrie voor het klimaat, de natuur en de omwonenden. Ik wil keiharde garanties van deze minister dat zij deze nachtmerrie niet gaat laten gebeuren. Is zij het met ons eens dat een concreet aantal vliegbewegingen de basis moet blijven om op te sturen en op te handhaven? Want dat handhaven gebeurt nu al jaren niet op Schiphol. Gemaakte afspraken zijn nauwelijks wat waard. Inwoners van onder andere Uithoorn, Aalsmeer en Amstelveen weten er alles van, aangezien de afspraak dat woonkernen rondom Schiphol zo veel mogelijk ontlast zouden worden, niet wordt gehandhaafd. Daarom wil ik van de minister garanties krijgen dat ze wel gaat inzetten op goede handhaving.

Over de actualisatie van de MER hebben voorgaande collega's, mevrouw Kröger en de heer Van Raan, al het een en ander gezegd. Daar wil ik mij bij aansluiten. Is de minister bereid om de MER van Lelystad en van alle andere vliegvelden opnieuw te doen met de totale milieueffecten daarin, dus ook van ultrafijnstof, fijnstof en CO₂-uitstoot boven 900 meter? Die verdwijnt immers niet. Dan is er ook gewoon CO₂-uitstoot.

Afrondend, voorzitter. De enige toekomst voor de luchtvaart in Nederland is een luchtvaart die in balans is met mens, milieu en klimaat. Daarom wil de SP een stop op de ongebreidelde groei van Schiphol. 500.000 blijft voorlopig 500.000. Ook de plafonds voor andere vliegvelden blijven gewoon staan en we blazen de ontwikkelingen rondom Lelystad Airport af. Daarnaast wil de SP dat er binnen de bestaande ruimte keiharde afspraken gemaakt worden, zodat er echte banen op Schiphol komen, en dat we de strijd aangaan met oneerlijke concurrentie en onzekere contracten.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord ... O, de heer Remco Dijkstra heeft een vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter, ik wachtte even tot de heer Laçin klaar was. Hij had het in zijn laatste zinnen over echte banen op Schiphol, maar de banen bij cargo zijn toch ook echte banen, zou ik zeggen.

De heer Laçin (SP):

Ja.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Goed zo. Als u dat echte banen vindt, waarom pleit u dan überhaupt voor een stop op de groei van de luchtvaart, terwijl u kan weten dat dat juist ten koste gaat van banen in de cargo, waar u vervolgens zelf weer op de barricaden voor gaat staan?

De heer Laçin (SP):

Nee, de heer Dijkstra schetst hier de omgekeerde wereld. Daar is hij goed in. Dat weten we. Wat op dit moment banen kost op Schiphol is dat de overheid, het kabinet, ook onder aanvoering van uw partij geen regie heeft genomen. Daardoor zijn al die local carriers en Midden-Oostencarriers juist binnengehaald. 20% van de vliegbewegingen op Schiphol worden uitgevoerd door die carriers. Dat gaat ten koste van de cargo. Daarom pleit de SP ervoor om werk te maken van het selectiviteitsbeleid en de cargo, de vrachtvluchten, meer ruimte te geven binnen de bestaande kaders, zodat die banen, die dankzij uw partij nu verdwijnen, juist blijven. Dat is de juiste volgorde.

De voorzitter:

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



De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. De welvaart brengt ons vele goede zaken, maar die welvaart komt niet toevallig aanwaaien. Daar wordt hard voor gewerkt. Bedrijven uit Nederland handelen en exporteren over de hele wereld en heel de wereld wil met ons handelen. Een van de manieren waarop van die welvaart wordt genoten, is doordat we steeds vaker het vliegtuig nemen. Vaak voor zakenvluchten, vaak voor vakanties met partner en kinderen. Maar aan de welvaart kleven ook nadelen. Velen ervaren de luchtvaart als hinderlijk qua geluid, bijvoorbeeld de nachtvluchten, en zien de negatieve impact op het milieu. Anderen zien de luchtvaart als een steeds belangrijkere infrastructuur, die noodzakelijk is voor zakendoen en brood op de plank. Zij zien dat vliegvakanties ook bereikbaar worden voor de grote groep en niet alleen voor de elite zijn.

Voorzitter. Ik zal een aantal punten opnoemen die belangrijk zijn voor het CDA. We beginnen met de luchthaven Lelystad. Het CDA heeft in het dossier Lelystad Airport altijd gezegd dat het de uitkomst van de MER en het advies van de

Commissie voor de m.e.r. zwaar zal laten wegen. Nu de Commissie voor de m.e.r. een positief oordeel heeft geveld over de compleetheid en de kwaliteit van de MER is dit voor ons een belangrijk gegeven. Dat geeft zorgvuldigheid aan. Wij vragen nadrukkelijk aan de minister wat zij gaat doen met de adviezen en de aanbevelingen die de Commissie voor de m.e.r. in haar bevindingen aandraagt. Worden deze allemaal overgenomen? Denk hierbij bijvoorbeeld aan het zorgvuldig opzetten van een programma van eisen voor het monitoringprogramma, met name bij die eerste 10.000 vluchten, waar bewoners en de centrale overheden bij betrokken worden. Dit is noodzakelijk om tussentijds goed te kunnen bijsturen en te kunnen inspelen op verbeteringen.

Voorzitter, dan naar Schiphol. Afspraak is afspraak. Schiphol zit daar al aan de grens van 500.000 en mag volgens het Aldersakkoord pas na 2020 weer groeien. Daar staat een handtekening van het Rijk onder; wij staan ook voor die handtekening. Pas na 2020 is de vraag aan de orde op welke verantwoorde wijze Schiphol verder kan groeien. Er komt een nieuwe Luchtvaartnota, die vooruitkijkt naar 2040. Die nota zal de kaders moeten schetsen voor de drie P's — people, planet en profit — met alle mogelijke nieuwe innovaties en mobiliteit. De CDA-fractie realiseert zich heel goed dat de opening van Lelystad later dan gepland doorgang kan vinden. Dit was een terecht besluit van de minister. Toch menen wij dat uitstel van Lelystad geen reden is om aan het Aldersakkoord te gaan tornen. Wij willen een betrouwbare overheid zijn: dus tot en met 2020 500.000. In het Aldersakkoord uit 2008 was overigens ook vastgesteld dat Schiphol na 2020 wel kan groeien. Volgens mij was de PvdA daar ook bij, sorry.

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

Ik denk het ook, maar ik wilde wat anders vragen aan de heer Amhaouch. Ik heb vanmiddag een oproep gezien van de VVD, die zegt: wij moeten nu al meer vluchten gaan toestaan op Schiphol. Hoe denkt het CDA hierover?

De heer **Amhaouch** (CDA):

De VVD moet nog aan de beurt komen om dat allemaal mooi toe te lichten. Als ik het zo interpreteer zoals het precies op NU.nl staat, is het inderdaad: groei. Er staat geen timing bij. Ik wil dus ook graag van de VVD weten welke timing daarbij hoort. Als dat na 2020 is, zitten wij inderdaad op één lijn volgens het regeerakkoord. Is het voor 2020, dan verschillen we van mening. Voor ons als CDA is het belangrijk dat we de komende tweeënhalve jaar goed gebruiken om de operationele capaciteit in orde te brengen en de verbeteringen door te voeren die nodig zijn om Schiphol te laten groeien. Denk daarbij aan het in goede orde brengen van de veiligheid, de afhandelingen, de douane en de infrastructuur. Als dat gebeurd is, kunnen wij verantwoord, op een duurzame manier, na 2020 gaan groeien.

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

Uit het verhaal van de heer Amhaouch heb ik begrepen dat er nog wel een aantal voorwaarden — planet, profit — aan zitten en er allerlei zaken bij moeten worden betrokken, voordat je dat besluit kunt nemen. Ik hoor de heer Amhaouch dus twee dingen zeggen: ja, we gaan verder met groeien, maar het CDA stelt wel een paar voorwaarden. Heb ik het zo goed begrepen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Wat ik zeg is dat je in de Luchtvaartnota 2020-2040 — dat is een doorkijk van meer dan twintig jaar — wel duidelijk moet maken hoe je bijvoorbeeld duurzamer gaat vliegen en welke afstemming je doet. Dat wil niet zeggen dat je na 2020 alles geïmplementeerd moet hebben wat je in twintig jaar wilt uitzetten.

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

Ik werd ook getriggerd door het CDA met de drie P's. Voor mij is people een van de allerbelangrijkste, belangrijker dan profit in ieder geval. Ik zou graag van de woordvoerder van het CDA willen horen hoe hij aankijkt tegen de fijnstofproblematiek. Als je op de website van het RIVM kijkt naar de effecten van fijnstof, blijkt fijnstof heel veel implicaties te hebben voor bewoners en omwonenden van vliegvelden. Hoe staat het CDA daarin?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Mevrouw haalt één P eruit: people. Natuurlijk is people belangrijk, maar dat zijn ze allemaal. Er moet een balans zijn. Iedereen wil namelijk zijn brood verdienen en daar is een vliegveld belangrijk bij. Iedereen wil gezond kunnen leven. Dat geldt ook voor mensen met kinderen. De people-component is dus belangrijk. We willen ook onze planeet doorgeven; het rentmeesterschap. Fijnstof is een heel brede discussie, die in het hele land wordt gevoerd. Dat geldt voor de luchtvaart en voor heel veel andere zaken. Ook de Commissie voor de m.e.r. heeft in haar rapport verwezen naar een aantal simulaties die zijn gedaan; dus geen metingen maar simulaties. Daaruit blijkt dat het niet anders is dan op andere plekken. Dat staat in het rapport van de Commissie voor de m.e.r.

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

Het CDA zegt: tot 2020 staat onze handtekening wat het niet verder groeien betreft; maar daarna zijn er mogelijkheden en dan willen we de drie P's waarborgen. Ik vraag het nogmaals: in hoeverre rekent het CDA de effecten mee? Je leeft een jaar korter als je bij een vliegveld woont.

De heer **Amhaouch** (CDA):

We hebben in het regeerakkoord staan dat we na 2020 mogen groeien via de 50/50-regel: 50% milieuwinst en 50% groei. Dat noemen we duurzame groei. Daar komt Lelystad nog bij. Als dadelijk het luchtruim geherindeeld is en hoger wordt gevlogen — dat is het belangrijkste, want de mensen maken zich zorgen over het laagvliegen — creëer je nog eens ruimte voor 50.000 en kan Schiphol aan zijn functie voldoen. Fijnstof is een van de componenten die je meeneemt in het totaalplaatje, net als geluid, dat je ook meeneemt. Je neemt zo veel aspecten mee. Eén jaar minder leven, zoals u zegt, is natuurlijk een serieuze component die je moet meenemen. Maar in alle dossiers zijn die componenten valide, niet alleen voor de luchtvaart.

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

Even doorgaand op die fijnstofproblematiek, de partikels. Is de heer Amhaouch het met ons eens dat voor hinder van vliegtuigen het eigenlijk niet uitmaakt of er betalende passagiers in zitten of niet-betalende passagiers? Met andere

woorden, dat je bij het vaststellen van hinder, zeker het brede hinderbegrip, eigenlijk alle vliegtuigbewegingen mee moet tellen en niet alleen de General Aviation?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat is heel belangrijk. Daar kom ik dadelijk nog op terug in mijn inbreng. In het regeerakkoord staat dat we het aantal vliegbewegingen los moeten laten en we ons meer moeten concentreren op de hinder. Als de heer Van Raan dat bedoelt, bouwen we inderdaad prikkels in dat luchtvaartmaatschappijen gaan innoveren. Dan kijken we niet alleen naar het aantal vluchten, maar naar de hinder ervan, in het kader van milieuverontreiniging en in het kader van geluid. Als we ons daarin kunnen vinden en we het aantal vliegbewegingen loslaten, moeten we het totaal aan hinder meenemen en niet het aantal vluchten, of het nu leisure is, een zakenvlucht of een helikopter. Maar dan moet je wel het aantal bewegingen loslaten. De vraag terug is of ook de heer Van Raan het aantal bewegingen los zal laten.

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

Nou, dat is goed nieuws. Dat betekent dat we de hinder van alle vliegtuigbewegingen meetellen. Ik begrijp dat de heer Amhaouch van het CDA graag dat aantal van 500.000 wil loslaten.

De heer **Amhaouch** (CDA):

"Goed nieuws" wordt het genoemd. Ik denk dat ook de Partij voor de Dieren het aantal vliegbewegingen los zal laten en samen met de rest van de Kamer zal kijken naar het aantal bewegingen dat we kunnen realiseren met inachtneming van allerlei aspecten van hinder.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hinder. Daarnet ging het met mijn collega Van Brenk even over fijnstof. Het zorgelijke type fijnstof rond vliegvelden is ultrafijnstof. Dat zit op dit moment niet in de MER. Het wordt op dit moment onderzocht door het RIVM, maar eigenlijk zijn alle medische wetenschappers het erover eens dat dit het gevaarlijkste type fijnstof is met de grootste gezondheidsschade. Is de heer Amhaouch het met GroenLinks eens dat je, omdat het om zoiets kwetsbaars gaat, waarbij zelfs bij ongeboren kinderen de hersenen worden aangetast, een voorzorgsbeginsel zou moeten hanteren met betrekking tot ultrafijnstof en dat je de emissie niet zou moeten laten groeien totdat volstrekt duidelijk is wat de effecten zijn?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij heb ik daarover gezegd wat ik gezegd heb. Ik heb gezegd dat fijnstof een van de aspecten is die je natuurlijk moet meenemen. Fijnstof is niet alleen maar een issue in de luchtvaart. Fijnstof is een issue op meerdere terreinen. We hebben het ook over fijnstof in de intensieve veehouderij en bij bedrijven gehad. Je moet dat dus in zijn totaliteit meenemen. Zoals u zegt wordt er inderdaad onderzoek naar gedaan. Laten we die onderzoeken afwachten. Als het momentum er is, moeten we ingrijpen, maar zover zijn we nog niet. Dan loopt u op de zaken vooruit.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is een feit dat ultrafijnstof — dat is echt iets anders dan fijnstof in bijvoorbeeld de intensieve veehouderij zoals de heer Amhaouch beschrijft — waarvan uitzonderlijk hoge concentraties rond vliegvelden zijn, een grote impact heeft op onder anderen ongeboren kinderen. Dat is nu al duidelijk, maar de heer Amhaouch zegt dus dat we niet een voorzorgsbeginsel moeten hanteren?

De heer **Amhaouch** (CDA):

We moeten dit niet anders behandelen dan we bij andere dossiers doen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Ik zei het al: er is werk aan de winkel. We hebben nog tweeënhalve jaar de tijd om een aantal zaken op orde te brengen op Schiphol. De OVV heeft een rapport uitgebracht waarop de minister volgens mij al heeft gereageerd. Volgens mij heeft ze al gezegd dat ze de aanbevelingen omarmt. De veiligheid staat op nummer één en moet op nummer één blijven. We zien de laatste tijd toch wel wat chaos ontstaan op Schiphol. Het gaat dan om zaken als piekbelastingen, de capaciteit voor afhandelingen, de douanes, het parkeren, het openbaar vervoer. Ik heb het dan even niet over de stroomstoring die er is geweest, want daarvoor wachten we eerst het rapport van TNO af.

Voorzitter. Vliegen moet duurzamer. We willen dat er echt werk wordt gemaakt van biokerosine. Dat staat ook in het regeerakkoord. Hoe gaat de minister dat feitelijk realiseren? Er is maar zeer beperkt biokerosine beschikbaar. Hoe ziet de roadmap eruit om biokerosine minimaal in alle EU-landen beschikbaar te hebben? Inderdaad, voor korte afstanden kan de trein een goed alternatief zijn. Naar Parijs en Londen vliegen jaarlijks 6 miljoen mensen, ongeveer 115.000 personen per week. Mijn sigarendoosberekening laat zien dat dit ongeveer twintig lange treinen per dag extra zijn op het reeds drukke spoor. Hoe gaat het ministerie een doorbraak bewerkstelligen? Hoe gaat het ervoor zorgen dat dit ook echt gaat gebeuren? Hoeveel tijd heb je ervoor nodig om de trein als een serieus alternatief te kunnen aanbieden op basis van reistijd, comfort en prijs? Wordt dit onderdeel van de Luchtvaartnota 2020-2040? Ik wil dat graag weten van de minister.

De heer **Graus** (PVV):

Ik noemde het al in mijn termijn: KLM is een van de koplopers wereldwijd als het gaat om biokerosine en het aanschaffen van stillere en zuinigere vliegtuigen. Ze zijn echt bereid om iets te doen om de overlast voor omwonenden te verminderen. Nu is de heer Amhaouch wel van de partij die ook de tickettaks, de vliegtaks zoals die ook wel genoemd wordt, wil invoeren. Dat haalt natuurlijk heel veel innovatie weg. Het belemmert de airlines. Is de heer Amhaouch het met mij eens dat we een airline als KLM moeten belonen en niet moeten bestraffen en dat we ook de passagiers niet moeten bestraffen met een tickettaks?

De heer **Amhaouch** (CDA):

KLM is goed bezig met biokerosine, maar ook zij geven aan dat er een tekort is. Ook wereldwijd is er een tekort. Een van de low hanging fruits, laaghangend fruit, is het toepassen van biokerosine. Dat kan de CO₂-uitstoot beperken tot 50%. We moeten daar dus op inzetten en we moeten maatschappijen die van goede wil zijn ondersteunen.

Dan kom ik op de tickettaks. Die staat inderdaad in het regeerakkoord. Dat is een hele onderhandeling geweest. Wij vinden het belangrijk dat die eerst Europees wordt onderzocht. Wij kennen de oude tickettaks. De heer Graus en ik komen allebei uit Limburg. Wat gebeurt er inderdaad? Als je die tickettaks nationaal gaat invoeren, gaat iedereen naar Weeze, Düsseldorf, Keulen, Dortmund of Liège. Dat wil je niet, want dan heb je het effect niet. Dus als we naar een tickettaks toe gaan, laten we dat dan Europees doen. Als we het nationaal gaan doen, moeten we heel goed nadenken over de vraag waar dat geld naartoe gaat en wat het effect daar van is. Als we alleen een tickettaks gaan invoeren om het te belasten en als we daar niks zinvols meedoen voor de luchtvaart, moeten we ons eens heel goed achter de oren gaan krabben.

De heer **Graus** (PVV):

Wij, de heer Amhaouch en ik, zijn inderdaad provinciegenoten. We komen uit een provincie met heel veel kilometers grens en we hebben de wegleffecten daar meegemaakt. Ik zie het niet gebeuren dat deze twee bewindspersonen, hoe leuk en hoe aardig ik ze ook vind, iets gaan toezeggen. Bent u dus bereid om met mij samen een motie op te stellen, nu u toch aan mijn zijde staat pardoes? Zullen we de Kamer daar een uitspraak over laten doen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Waar nodig wil ik graag met de heer Graus optrekken. Dan moet het wel zinvol zijn. Ik denk dat het regeerakkoord heel duidelijk is over de tickettaks. Laten we de minister eerst laten uitvoeren en niet op de zaken vooruitlopen. Dat neemt niet weg dat wij altijd nog mooie moties samen kunnen ondertekenen, meneer Graus.

Ik ga verder met duurzaamheid. Om duurzaam te vliegen zijn innovaties nodig. We kunnen het beste de innovaties en verduurzaming stimuleren met wortel-en-stokbeleid. Zou de minister daarop willen reflecteren? Hoe ziet zij de wortel en hoe ziet zij de stok? Het CDA gelooft in de kracht van innovatie. Dat laten vele duizenden mkb-bedrijven dagelijks zien.

Voorzitter. Van kwantiteit naar kwaliteit. Om de slag van kwantiteit naar kwaliteit te maken is sterke regie en samenwerking nodig voor alle grote vliegvelden in Nederland. Nederland is wat dat betreft maar een postzegel. Daarom willen we overkoepelende en integrale regie die slimme afstemming verzorgt over Schiphol, Lelystad, Rotterdam, Eindhoven, Eelde en Maastricht. Is de minister bereid om met deze vliegvelden het gesprek aan te gaan?

Het regeerakkoord zegt dat we de focus gaan leggen op hinderbeperking in plaats van op het aantal vliegbewegingen. Dit vinden we als CDA een goed uitgangspunt; de Partij voor de Dieren vindt dat ook, heb ik net gehoord. Dat doet meer recht aan de beleving van betrokkenen en

omwonenden en geeft de sector de ruimte en prikkels om met innovatieve oplossingen te komen. Het CDA ziet graag hoe dat geoperationaliseerd gaat worden. Hoe gaat de minister deze zinsnede uit het regeerakkoord uitwerken?

Dan de governancestructuur. We hebben een heel goede rondetafel achter de rug over de nieuwe governancestructuur voor de luchtvaart. Inderdaad, het functioneren van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) moet tegen het licht gehouden worden. De Alderstafel moet geëvalueerd worden. We moeten ons in den brede beraden hoe we de besluitvorming rond de luchtvaart in de toekomst willen vaststellen. Wij voelen wel iets voor het idee van de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland van een SER-achtige aanpak met onafhankelijke deskundigen, wetenschappers en vertegenwoordigers, zoals de spoorwegen. Het is een platform dat de discussie voert over de nationale luchtvaart. Die groep geeft adviezen aan het kabinet.

In diezelfde rondetafel kwam via de wethouder van Aalsmeer een signaal van gemeentes rondom vliegvelden: laat ons een eigen afweging kunnen maken op het gebied van wonen, werken en recreatie. Hij zei letterlijk: we hebben de lasten van een vliegveld en we weten dat we er ook veel aan te danken hebben, maar ga niet een hele gemeente op slot zetten omdat er niks meer gebouwd mag worden, er geen bedrijf meer uitgebouwd kan worden en we zelf geen invulling kunnen geven aan recreatie. Die stem moet ook in de nieuwe governancestructuur een plek krijgen. Die moet meegenomen worden. Geef de gemeenten niet alleen de lasten, maar ook de ruimte om iets terug te doen.

Als laatste kom ik bij de KLM. De KLM moet een sterke speler blijven. Recent is de positie van de KLM binnen Air France-KLM weer ter discussie gekomen. Centraal staat voor het CDA de vraag hoe we de belangen van de KLM borgen. Hoe zorgt de minister ervoor dat een personeelskwestie bij Air France niet de KLM leegzuigt? Er zijn bij de fusie indertijd afspraken gemaakt. Die afspraken zouden opnieuw moeten worden vastgesteld en moeten goed worden verankerd. Dat brengt rust en duidelijkheid. Welke informele en formele invloed en instrumenten heeft de minister daarvoor?

Ten slotte, voorzitter. Het hele luchtvaartbeleid dat we vandaag bespreken, maar dat we ook eerder bespraken, heeft te maken met draagvlak. Het is heel belangrijk dat we in de nieuwe governancestructuur en hoe we met elkaar omgaan in deze Kamer ervoor zorgen dat er een goede balans komt tussen people, profit en planet.

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

De heer Amhaouch heeft gelijk: we trekken erin op dat we de getallen loslaten; wij naar 300.000 en de heer Amhaouch wil meer. Ik wil van één ding weten of ik het goed begrepen heb. De heer Amhaouch zegt dat veiligheid het belangrijkste is. Het OVV-rapport geeft duidelijk aan: alle aanbevelingen opvolgen. Indirect en direct hoort daarbij herindeling van het luchtruim. Alvorens besluiten te nemen over uitbreiding van luchtvaart moet er heringedeeld worden, dus dat kan niet voor 2023. Maar ik hoor de heer Amhaouch ook zeggen dat we in 2020 weer kunnen praten over groei. Die twee kan ik niet met elkaar in verband brengen. Misschien kan de heer Amhaouch dat toelichten.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik zal een poging doen om te helpen. De OVV doet een hele reeks aan aanbevelingen over veiligheid. Ook daar moeten we de veiligheid niet bagatelliseren, want de OVV heeft een goed rapport uitgebracht. Het is laaghangend fruit in veiligheidsissues: operationeel, op de banen, baanswitches. Er zijn ook structurele verbeteringen dat je inderdaad ook rekening houdt met de herindeling als het dadelijk gaat groeien. De herindeling is één ding. Dat heeft het CDA ook al een paar keer gezegd in een AO Luchtvaart. Er zijn meerdere kabinetten geweest die daar geen werk van hebben gemaakt. Wij houden het huidige kabinet eraan dat de herindeling van het luchtruim voor 2023 in orde is. Ook in aanloop naar Lelystad en naar de Luchtvaartnota is het belangrijk dat wij op hoofdlijnen wel een aantal pennenstreken hebben van de herindeling van het luchtruim, die aangeven hoe dat er dadelijk ongeveer uit gaat zien. De heer Bruins — ik zie hem even niet — heeft dat ook al een paar keer aangekaart. Dan kunnen we daar ook rekening mee houden in de toekomstplannen voor 2020-2040.

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

Ik probeer even uit de woordenbrij te halen of het CDA de OVV-aanbevelingen nou wel of niet wil aannemen. De heer Amhaouch zegt eigenlijk dat de herindeling van het luchtruim van 2023 op de een of andere manier geen onderdeel uitmaakt van de aanbevelingen. Ik zie hem nee knikken, dus misschien is dat een verkeerde aanname van mij.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als u het OVV-rapport goed leest, meneer Van Raan, ziet u dat ze niet zeggen: je kunt zoveel groeien voordat je het luchtruim moet herindelen, of andersom. Ze maken niet die keiharde koppeling. Ze zeggen wel ...

De **voorzitter**:

Misschien kunt u eerst even uw vraag afmaken, meneer Van Raan? Is dat wat u bedoelde?

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

Ja, dat is goed, voorzitter. Met andere woorden: het CDA zegt — tegen elk OVV-advies in, maar goed, dat is voor het CDA — dat we in 2020 al best kunnen praten over groei. Vat ik het zo goed samen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat is heel duidelijk.

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

Ja? Dank u wel.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Met de voorwaarde die we net genoemd hebben, namelijk dat er de komende tweeënhalve jaar werk aan de winkel is in de operatie op Schiphol.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb een vraag aan de heer Amhaouch over handhaving. Ik hoor de heer Amhaouch zeggen dat we aantallen vliegbewegingen moeten loslaten en dat we moeten kijken naar geluidshinder in de brede zin van het woord. Maar we zien bijvoorbeeld op Schiphol dat de afspraken over geluid nu al drie jaar worden overtreden en dat er niet wordt gehandhaafd. Daar hebben we een tijd geleden ook mondelinge vragen over gesteld aan deze minister. Wat betreft Lelystad worden de 10.000 vluchten voor de eerste paar jaar niet opgenomen in het luchthavenbesluit. Daar is dus eigenlijk ook niet op te handhaven. We sturen op dit moment op concrete aantallen, en nu is de handhaving al een heel groot probleem. Dat hebben we op meerdere vlakken gezien. Als we dat concrete waarop we kunnen sturen gaan loslaten, en naar geluidshinder gaan kijken, hoe ziet de heer Amhaouch dan voor zich dat we daarop gaan handhaven?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij heeft de minister een tijdje terug tijdens het vragenuurtje of tijdens een dertigledendebat — ik weet het niet meer exact — duidelijk gezegd hoe ze handhaaft, en niet dat ze niet handhaaft. Ze handhaaft proactief op de nieuwe richtlijnen die er gaan komen. Ook de Commissie voor de m.e.r. zegt in haar advies: je hebt de formele meetpunten aan het einde van de baan, maar zorg nou ook dat je in de periode van die 10.000 vluchten extra meetpunten neerzet, met input van de bewoners, zodat je ook in die tussentijdse periode kunt zeggen waar de knelpunten zitten. Zijn die er, dan moet je daarop bijsturen. We hebben nu heel veel discussie over lawaai dat er dadelijk misschien niet is. Dan is dat ook duidelijk. Dat geeft ook rust voor de bewoners. Dus of het nou opgenomen is in een luchthavenbesluit, zoals u nu zegt, of niet, voor mij is het belangrijk dat we bij die 10.000 vluchten, die we ook nog uitsmeren over drie à vier jaar, een aantal extra punten gaan toevoegen, zodat we kunnen meten — niet berekenen, maar meten — wat de effecten zijn, en kunnen bijsturen als we het luchtruim gaan herindelen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben blij om te horen dat de heer Amhaouch liever wil meten dan berekenen. Ik denk dat dat een vooruitgang is, omdat dit kabinet continu stuurt op berekenen en metingen eigenlijk links laat liggen. Maar de aanvullende vraag, waarop ik geen concreet antwoord hoor van de heer Amhaouch, is hoe we gaan handhaven voor al die mensen die op dit moment al die vliegtuigen over zich heen krijgen, onder andere de mensen die hier op de tribune zitten. We kunnen nu al niet handhaven. Dat doen we nu al niet. U heeft het over anticiperend handhaven, maar het nieuwe normen- en handhavingssysteem is er niet, en er wordt al drie jaar niet gehandhaafd op geluid. Daar hebben we hier een debat over gehad. Om dat nou om te draaien vind ik dus een beetje apart. Er wordt al drie jaar lang niet gehandhaafd. Er worden al drie jaar lang overtredingen begaan, en we handhaven niet. Hoe gaan we dus, zonder concrete aantallen vast te leggen, handhaven, al die mensen toch hun rust gunnen en ervoor zorgen dat afspraken die we maken worden nagekomen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik zeg eerst iets over dat punt van berekenen en meten. Als je een nieuw vliegveld gaat maken, dan heb je nog geen vliegveld. Dat is logisch. Dan ga je een aantal zaken berekenen. Daar is niks mis mee. Het is niet óf berekenen óf meten. Je kunt het allebei doen. Afhankelijk van de fase waarin je zit, ga je berekenen of meten. Wat betreft Lelystad is er in de MER een aantal zaken berekend. En nu is ook gezegd: in de tussenfase gaan we ook een aantal zaken concreet meten. Dat is één.

Er is gesproken over handhaven, anticiperend handhaven. De minister heeft niet gezegd dat ze helemaal niet handhaaft. Misschien kan ze daar straks zelf ook op antwoorden. Er is toch niet gezegd dat de ILT niet handhaaft? Alleen in een bepaalde situatie handhaven ze niet. Dat is dan dus een bewuste keuze in die situatie. Daar kunt u om lachen, maar het is wel een bewuste keuze.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef nu het woord aan de heer Gijs van Dijk namens de PvdA.



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

Dank u wel, voorzitter. De situatie rondom Schiphol en Lelystad stelt ons als politiek voor dilemma's. We willen banen in Nederland, we willen makkelijk en snel op vakantie kunnen en tegelijk willen we er zeker van zijn dat we veilig en rustig kunnen wonen en willen we een wereld voor onze kinderen die niet kapotgaat aan milieuvervuiling. Het is dus een dilemma tussen enerzijds banen en verbinding met de rest van de wereld en anderzijds veilig, schoon en rustig kunnen wonen. Dat dilemma doen we geen recht door te praten in simplisme en schijntegenstellingen. We kunnen er alleen recht aan doen door de nuance te zoeken, de juiste lessen te trekken uit de afgelopen jaren en vooral de juiste plannen te maken voor de komende jaren. Daarom zijn dit debat en de komende debatten over de Luchtvaartnota echt van groot belang. Het gaat over de toekomst van Nederland, over de economische groei maar ook over een duurzame wereld, die we ook willen.

Ik wil het in dit debat hebben over drie onderdelen: capaciteit, veiligheid en kwaliteit. Zeker zijn dat je veilig, schoon en rustig kunt wonen betekent dat Schiphol niet ongeclusterd kan groeien. De overheid moet zich dus houden aan haar afspraken. Dus de huidige 500.000 vliegbewegingen tot 2021 blijven in stand. Vanmiddag werden we — in ieder geval onze fractie — opgeschrikt door een opstelling van de VVD waarmee ze nu al het regeerakkoord lijkt te overtoepen. Ik zou graag een reactie van het kabinet daarop krijgen, want juist een overheid die zich houdt aan afspraken, is van het allergrootste belang om weer te komen tot enig draagvlak voor de luchtvaart in Nederland.

Zeker zijn dat je in een schone omgeving kunt wonen, betekent verder dat we groei moeten zoeken in schone en stille vluchten en lawaaiige en vieze vliegtuigen moeten weren. Het is onbegrijpelijk dat de vervuiler niet betaalt als het om vliegen gaat. Hoe staat het met het voornemen in het regeerakkoord om voor lawaaiige en vieze vluchten een extra belasting te introduceren? Graag een reactie.

Zeker zijn dat je veilig en rustig kunt wonen, betekent daarnaast voor Lelystad dat het luchtruim eerst op orde moet zijn. Dus geen tussentijdse laagvliegroutes, maar eerst, voordat in de Kamer tot uitbreiding van luchthaven Lelystad kan worden besloten, een herindeling van het luchtruim, met minder overlast voor bewoners en duidelijkheid over de aanvliegroutes.

Het is al eerder gezegd, maar we moeten de luchtvaart veel breder zien. We moeten het over bereikbaarheid hebben. We moeten kijken hoe we mobiliteit vormgeven als we naar Europa kijken. Hoe kan het zijn dat reizen per spoor naar Europese steden nog steeds zolang duurt? Moeten we niet juist nu investeren in spoorverbindingen met Europese steden als Parijs, Londen, Berlijn en wellicht ook Rome en Barcelona? Is de minister, is het kabinet bereid om bij de oplossing voor Schiphol ook te kijken naar het spoor? Te denken valt aan een samenwerking tussen Schiphol, KLM, NS en ProRail voor minder kortereafstandsvluchten en aan een stimulans voor het treinverkeer naar die bestemmingen middels steun van de overheid. Is de minister bereid om deze partijen aan tafel te zetten om te werken aan een echt duurzaam alternatief? De staatssecretaris werkt al aan een internationale treinagenda, maar het zou de moeite waard zijn om juist deze partijen, van spoor en luchtvaart, gezamenlijk aan tafel te zetten. Tot 500 kilometer kan de trein namelijk een prima alternatief zijn. Hierdoor kan er meer ruimte komen voor meer kwalitatieve langeafstandsvluchten. Uiteraard — ik heb het eerder gezegd — moet de trein dan wel aantrekkelijk zijn wat betreft prijs, logistiek en tijd.

Het OVV-rapport laat zien dat door de groei van het aantal vluchten de vliegveiligheid in het geding komt. Veiligheid moet op één staan. Het kan niet zo zijn dat elk incident op zichzelf staat. "Op orde" is niet voldoende. "Safety first" moet het devies zijn. Gaat de minister qua veiligheid voor een voldoende of voor onbetwist goed? En hoe gaat ze daaraan vorm geven?

Wat de Partij van de Arbeid betreft betekenen de publieke zorgen in Nederland over de capaciteit en de veiligheid van de luchtvaart dat Schiphol, Lelystad, Rotterdam en Eindhoven in publieke handen moeten blijven. Dat zijn ze nu, maar wat ons betreft moet dit ook in de toekomst zo zijn. Kan het kabinet dit toezeggen? Graag een reactie.

Kwaliteit van werk is van groot belang, ook in de luchtvaartsector. Cabinepersoneel en piloten van onder andere Ryanair — de SP zei het al — worden schandalig slecht behandeld door hun werkgever, niet in Nederland, maar hier in Nederland. Naast dat dit slecht is voor het personeel van Ryanair zijn KLM en andere fatsoenlijke luchtvaartmaatschappijen hier ook de dupe van.

De heer **Graus** (PVV):

Toen ik pas als PVV-Kamerlid begon, werd ik meteen bedreigd, zoals veel PVV'ers. Ik mocht niet meer met de trein reizen, omdat dat voor mij niet verantwoord was. Ik kan wel vliegen, omdat die passagiers beter gecontroleerd worden. Iedereen is hier een beetje op treinen aan het aansturen, maar ik durf als PVV'er niet meer in een trein te stappen. Als je daar met een paar van die verwarde idioten in zit, ben je echt gepakt, want er is geen spoorwepolitie meer. Mijn vraag is: wat gaat er gebeuren om het treinverkeer veiliger te maken? In de toekomst wordt het in de trein

met het aantal verwarde personen dat met de dag groeit, nog allemaal veel erger. Wat gaat de PvdA daaraan doen?

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

Dat is een terechte vraag van de heer Graus. Ik wilde even twee dingen scheiden. Wij keuren volgens mij Kamerbreed de bedreigingen van PVV-Kamerleden af. Wij moeten er op alle manieren voor zorgen dat de heer Graus en zijn collega's gewoon normaal hun werk kunnen doen, zonder bedreiging op wat voor manier dan ook. Bij het spoor gaat het over de sociale veiligheid. Daar hebben wij ook eerder debatten over gehad in de Kamer. We moeten ervoor zorgen dat er voldoende spoorpolitie is. Ook moeten andere aanbieders er net zoals de NS voor zorgen dat de sociale veiligheid op de trein op orde is, zowel voor de passagiers als de mensen die werken bij de spoorwegen. Ik begrijp de zorg van de heer Graus dus. De eerste zorg keuren wij met z'n allen zeer af. We moeten bedreigingen op alle mogelijke manieren bestrijden. Verder is de veiligheid op het spoor een langlopende discussie, denk ik. Ik vind vooral dat we moeten blijven investeren, niet alleen in een goed spoornetwerk, maar vooral in sociale veiligheid op treinen, zowel voor de passagiers als de mensen die werken in de trein.

Op dit moment is de uitval op de bagageafhandeling hoog. Bij de beveiliging en de marechaussee is er een enorme werkdruk. Beveiligers mogen vragen of ze naar het toilet mogen en bagageafhandelaren krijgen lichamelijke klachten door het zware werk dat ze moeten doen. Dit is volgens mij zeer ongewenst. Hoe kijkt de minister van Financiën als aandeelhouder hiertegen aan? Is hij van mening dat Schiphol voor de kwaliteit van de werkgelegenheid moet gaan, waarbij ook de positie van werknemers van cruciaal belang is? Op wat voor manier kan de minister, ook als aandeelhouder, dit met de Schiphol Group bespreken?

Want de race naar de bodem is in de werkgelegenheid in de luchtvaart goed zichtbaar. Deze moet gestopt worden en hier dient dus los van een Nederlandse aanpak ook een Europese aanpak voor te komen. Is de minister bereid om dit ook op Europees niveau te agenderen, bijvoorbeeld als het over het aanpakken van Ryanair gaat? Dat kunnen we hier in Nederland doen, maar dat moeten we vooral in Europees verband doen.

Dan ga ik in op KLM en Air France. Het is voor ons van groot belang om deze discussie goed te volgen. KLM is van ongelooflijk belang voor Nederland. We vragen het kabinet om hierbij goed contact te houden met de Franse collega's. Hoe staat het ermee? Kan dit kabinet verschillende scenario's opstellen voor als het wellicht niet goed gaat in Frankrijk? Wat zijn dan de gevolgen voor KLM? Wat zijn de gevolgen voor het vitale belang van KLM voor de Nederlandse economie? Graag een reactie.

Tot slot. Vanwege de vele bewoners met initiatieven, petities en acties is duidelijk dat de luchtvaart in Nederland niet meer de ongeclausuleerde steun heeft van veel Nederlanders. De overlast is voor veel bewoners te groot. De onbetrouwbaarheid van besluitvorming is te groot, zoals de fouten in de MER. Dit alles leidt tot verlies aan draagvlak. Hoe gaat het kabinet bij al deze bewoners het draagvlak terugwinnen?

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Gijs van Dijk. Dan geef ik nu het woord aan de heer Bruins namens de ChristenUnie.



De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Vanmiddag hadden we het Landelijk Bewoners-beraad op bezoek in de Statenpassage, met heel redelijke voorwaarden: afname van hinder, het terugdringen van CO₂-uitstoot, eerlijke taxen en meer investeren in langeafstandstreinverbindingen.

Voorzitter. Steeds meer vliegen is geen structurele oplossing. De luchtvaart groeit harder dan de milieuwinst die wordt geboekt in de sector. Die groei is zeker geen natuurwet die ons zomaar overkomt, maar een keuze. Alternatieven zoals snelle treinen zijn al vaak genoemd vandaag. Vliegen moet duurder worden, zoals ook in het regeerakkoord is opgenomen. Vervuilende consumptie moet eerlijker belast worden. De ChristenUnie wil een duurzame luchtvaart binnen verantwoorde milieugrenzen. Geen ongebreidelde en ongerichte groei, maar een luchtvaart die dienstbaar is aan samenleving en bedrijfsleven, waarbij geluidshinder en milieuvervuiling zo veel mogelijk worden tegengegaan. Ik kijk dan ook met interesse uit naar het MER Schiphol, dat nog voor het zomerreces wordt verwacht en waar we misschien wel allemaal op zitten te wachten.

Voorzitter. De grenzen van veilig vliegen zijn bereikt of misschien wel overschreden, aldus de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Ook piloten hebben gewaarschuwd dat alles kriskras door elkaar vliegt. Van groei kan geen sprake zijn als niet al binnen de huidige grenzen de veiligheid gegarandeerd kan worden. De ChristenUnie wil dat we de overlast niet alleen monitoren, maar ook daadwerkelijk handhaven, op een manier dat voor iedereen duidelijk en inzichtelijk is welke actie wordt ondernomen bij overschrijding van geluidsplafonds. Het is goed dat de minister het meten van geluid beter wil gaan inzetten naast het berekenen ervan. Ik zie uit naar concrete voorstellen. Ik hoop dat de minister daar vandaag al iets over kan vertellen.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan staat voor de interruptiemicrofoon. Dit is zijn vijfde vraag.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag over de uitingen van de VVD. De heer Bruins zegt dat de ChristenUnie niet van ongebreidelde groei is. Dat is goed om te horen. Dat is ook niet wat de VVD zegt in het bericht dat NU.nl erover schreef: die wil gecontroleerde groei. Een zelfopgelegde grens van 500.000 past wat de VVD betreft niet meer bij de trendmatige groei van de luchthaven. Hoe beoordeelt de ChristenUnie die uitspraak? Is ze het daarmee eens?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

We hebben in het regeerakkoord afgesproken dat Schiphol tot 2021 aan het plafond van 500.000 vliegbewegingen zit en dat, wanneer daar al sprake van zou zijn, groei gepaard moet gaan met minder milieuovertlast en minder geluidshinder. Ik ken de heer Dijkstra als een buitengewoon

vriendelijke en loyale collega, dus ik ga ervan uit dat hij zijn uitspraken geheel binnen het kader van het regeerakkoord heeft bedoeld, maar ik hoor dat graag straks van hem.

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

Telt het mee als ik hierop wat zeg? Want dan laat ik het bij het opsteken van mijn hand.

De **voorzitter**:

Ja, alles telt hier, maar non-verbale uitingen tellen niet. Gaat u verder, meneer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik had het over meten en berekenen. Daarbij heb ik de vraag aan de minister hoe de daadwerkelijke en volledige milieu-impact gemeten en gehandhaafd wordt, inclusief de ultrafijnstof en CO₂ die mevrouw Kröger ook al noemde, aangezien die niet in de huidige modellen zit.

Aan de minister van Financiën vraag ik hoe publieke belangen als gezondheid en milieu worden bewaakt via het aandeelhouderschap van Schiphol. Een van die publieke belangen is een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving. Hoe gaat de minister dit publieke belang beschermen via het aandeelhouderschap?

Voorzitter. De ChristenUnie heeft bovendien grote zorgen over de positie van KLM, dat binnen de constructie met Air France goede resultaten boekt maar in de val van Air France lijkt te worden meegesleept. Nederland heeft weinig tot geen zeggenschap over de toekomst van KLM. Hoe gaat de minister van Financiën de positie van KLM beschermen? Wat kan de minister van Infrastructuur hieraan bijdragen via haar verantwoordelijkheid voor de landingsrechten?

Voorzitter. De groei van Schiphol wordt opgevangen door opening van vliegveld Lelystad, zo is tien jaar geleden afgesproken. Eerder maakte de minister bekend dat de opening van vliegveld Lelystad niet eerder zal plaatsvinden dan in 2020. De ChristenUnie vindt het verstandig dat de minister kiest voor zorgvuldigheid boven snelheid: niet doorduwen, geen bochten afsnijden. Juist in een proces waardoor zo veel mensen geraakt worden, is het van het grootste belang dat de overheid zich opstelt als een betrouwbare overheid, transparant, open en communicatief. In de vorige kabinetsperiode zijn kwalijke fouten gemaakt in de berekeningen en in het proces. Goed dat deze minister ervoor heeft gekozen om het vertrouwen in de overheid te willen herwinnen, omwonenden mee te laten kijken en mee te laten rekenen, alle modellen, getallen en berekeningen openlijk te publiceren en te accepteren dat een net proces de tijd nodig heeft die het nodig heeft.

Voor de ChristenUnie moet helder zijn dat vliegveld Lelystad aan alle voorwaarden voldoet en zijn functie kan vervullen zoals bedoeld, als overloop voor Schiphol. Een foutloze en goedgekeurde MER, zoals vorige maand is geleverd, is daarbij wel het minste wat mensen mogen verwachten. Daarnaast zijn er twee randvoorwaarden nodig om te weten dat Lelystad kan gaan functioneren zoals tien jaar geleden bedoeld en afgesproken is, toen dit werd besloten. Ten eerste: om als overloopvluchthaven voor Schiphol te kunnen functioneren, is het nodig dat kan worden afgedwongen

dat vluchten worden verplaatst van Schiphol naar Lelystad en dat Lelystad niet voor eigen autonome groei zal gaan zorgen. Hiervoor zijn gesprekken met de Europese Commissie nodig. Ik vraag de minister hoe het daar nu mee staat. Ten tweede is het nodig dat meer zekerheid kan worden geboden dat vliegtuigen na de herindeling van het luchtruim ongehinderd kunnen doorstijgen naar kruishoogte, zodat zo snel mogelijk een einde komt aan de onnodig hinderlijke laagvliegroutes. Kan de minister verder bevestigen dat de komende luchtruimherziening meer zal zijn dan slechts het toepassen van het "flexible use of airspace"-principe? Dat zou namelijk alleen leiden tot hoger gelegen laagvliegroutes en dat is niet ongehinderd en zo snel mogelijk doorstijgen.

De ChristenUnie constateert dat in de plannen een aantal zorgpunten verbeterd zijn. Zo zullen vliegtuigen beduidend hoger gaan vliegen nabij Zwolle Stadshagen en komen de vliegtuigen niet meer over Ede. In eerdere debatten heeft de ChristenUnie hier aandacht voor gevraagd. Maar hoe wordt de situatie na herindeling of wanneer de wijk Stadshagen zich uitbreidt naar het noordwesten, zoals gepland? Kan de minister garanderen dat de situatie met glijvluchten boven het Vechtdal na de luchtruimherziening niet verslechtert ten opzichte van de huidige plannen?

Grootste zorgpunt voor de ChristenUnie blijft de situatie bij Wezep. Er is geen oplossing. Het blijft onbegrijpelijk dat de randvoorwaarde "niet vliegen boven woonkernen" hier zo flagrant wordt geschonden. Kan de minister al meer zeggen over de situatie bij Wezep? Wanneer denkt zij meer helderheid te kunnen geven over wat daar kan worden gedaan om overlast te beperken?

In de nieuwe MER wordt niet meer gesproken over "vakantieverkeer", maar over "groot commercieel verkeer" op Lelystad. Kan de minister toezeggen dat in een nieuw Luchthavenbesluit wordt vastgelegd dat er op vliegveld Lelystad geen exclusieve vrachtluchten en, tot de herindeling van het luchtruim, niet meer dan 10.000 vliegbewegingen komen?

Voorzitter. Omdat er nog zo veel onhelderheid is, is het belangrijk dat er in de jaren 2020-2022, maar ook daarna, niet alleen wordt gemonitord, maar ook wordt gehandhaafd op geluid. Hoe zal de handhaving plaatsvinden? Komt er een nulmeting, zodat effecten ook echt gemeten kunnen worden? De ChristenUnie wil meetpunten, ook buiten Flevo, en met name onder de route die leidt langs de Veluwe. Wanneer het luchtverkeer zich niet houdt aan de afspraken die gemaakt worden, moet direct, en niet pas na de zoveelste tussentijdse rapportage, worden ingegrepen.

Voorzitter, ik sluit af. De route vanuit Lelystad over het IJsselmeer, via de Kop van Noord-Holland en vervolgens naar het zuiden afbuigend over de Noordzee, is de zogeheten Londenroute. Recent werd bekend dat ook dit een serieuze optie is. Na opstijgen van Lelystad moet dan een beslissing worden genomen: linksom over de Noordzee of rechtsom over de Veluwe? De ChristenUnie wil dat zo veel mogelijk vliegtuigen linksom gaan. Is de minister bereid om te onderzoeken of de linksomroute over de Noordzee de preferente route kan worden, zodat zo weinig mogelijk vliegtuigen over de Veluwe zullen gaan vliegen?

Voorzitter, dank u wel.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Bruins heeft een hoop vragen en zorgen over de MER en de onduidelijkheden. Eigenlijk deel ik die zorgen. Ik wil citeren uit het advies van de Commissie voor de m.e.r. Daarin staat: "Zolang er geen definitief besluit is over de herindeling van het luchtruim, kan de situatie ontstaan dat het MER niet de effecten beschrijft van het uiteindelijke, feitelijke gebruik van de luchthaven". In dit stuk van het advies van de Commissie voor de m.e.r. staat eigenlijk dat we tot de herindeling van het luchtruim niet weten hoeveel overlast die 45.000 vluchten gaan leveren. Is dit niet precies het zinnetje waarom de ChristenUnie samen met GroenLinks zou moeten zeggen: sowieso eerst herindelen en dan pas verder zien?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik heb in een eerder debat ook gezegd dat het eigenlijk heel onlogisch is om een vliegveld te openen als niet duidelijk is hoe het eindplaatje eruitziet. Daarom is het voor de ChristenUnie ook belangrijk dat er meer zekerheid komt, dat we weten dat we van die laagvliegroutes af zullen zijn wanneer de herindeling achter de rug is. Op dit moment hebben wij daar geen zekerheid over. Het laatste dat ik mij herinner, is dat in januari de baas van de luchtverkeersleiders heeft gezegd dat zij geen enkele garantie kunnen geven dat de laagvliegroutes weg zijn na luchtruimherindeling. Dat is echt te dun, te zuinig. Wij zijn echt op zoek naar een betere indicatie, met meer zekerheid, dat die luchtruimherindeling ook echt helpt om ervoor te zorgen dat Lelystad een volwaardig vliegveld kan zijn waar de vliegtuigen kunnen doorstijgen, zoals dat hoort bij een normaal vliegveld.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Op welke manier zoekt de heer Bruins deze zekerheid en is dit een harde voorwaarde dat die zekerheid er is, voordat überhaupt begonnen wordt aan de groei van vliegveld Lelystad?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

De ChristenUnie is van mening dat er meer duidelijkheid en meer zekerheid moeten komen voordat we aan het besluitvormingsproces kunnen beginnen. Naar een indicatie daarvoor ben ik op zoek in de antwoorden van de minister.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Bruins. De heer Laçin nog.

De heer **Laçin** (SP):

Dank voorzitter, net op tijd. Ik ga even door op die laagvliegroutes en de situatie in Lelystad na herindeling van het luchtruim. Ik hoor de heer Bruins zeggen dat het eindplaatje duidelijk moet zijn, dat het daarom ongewenst is om een vliegveld te openen als het eindplaatje niet duidelijk is. Nu is de situatie rondom Lelystad dusdanig dat het eindplaatje, de herindeling van het luchtruim, pas in 2023 gereed is. Dat is wat wij al een tijd horen. Volgens de huidige plannen gaat het vliegveld echter open in 2020, mét laagvliegroutes. Ik kan dat niet rijmen. Enerzijds zegt de heer Bruins dat het eindplaatje duidelijk moet zijn en anderzijds hoor ik de heer Bruins laagvliegroutes niet veroordelen en niet betitelen

als onwenselijk en als iets wat wij niet gaan doen. Hoe rijmt dit met elkaar?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik denk dat wij allemaal die laagvliegroutes onwenselijk vinden. Zij zouden er ook niet moeten zijn, want toen in 2008 het besluit werd genomen dat Lelystad er zou komen, was al duidelijk — tien jaar geleden — dat er een luchtruimherindeling nodig was. Die is niet op tijd gekomen. Er is allerlei vertraging opgetreden om allerlei redenen. Oorspronkelijk zou Lelystad in 2018 opengaan, dat werd 2019. Het wordt nu op z'n vroegst 2020. Het aantal vliegtuigen dat zou gaan vliegen was 2.000 in 2018, 4.000 in 2019, 6.000 in ... Dat wordt al veel minder. Belangrijk is dat wij de overlast minimaliseren en dat de periode van laagvliegroutes zo kort mogelijk is. In ieder geval moet het eindplaatje helder zijn, zodat je weet dat er een vliegveld komt dat zelfstandig kan gaan functioneren, waar vliegtuigen uiteindelijk kunnen gaan doorstijgen, en dat op de lange termijn ook echt een rendabel vliegveld gaat worden. Dat is een eindplaatje dat je helder wilt hebben wanneer je praat over het al dan niet openen van Lelystad.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil nog een concreet voorstel doen aan de heer Bruins, omdat ik een heel goed voorstel heb om de overlast te minimaliseren. Dat is samen ervoor kiezen om die laagvliegroutes niet te doen. Dan hebben wij het geminimaliseerd, dan zijn zij er niet. Dan wachten wij op de herindeling van het luchtruim. Ook daarna is de SP tegen groei van de luchtvaart; laat dat helder zijn. Maar kunnen wij dan samen stellen dat die laagvliegroutes onwenselijk zijn en dat wij die gewoon niet gaan doen?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

De laatste maanden heb ik altijd erop gewezen dat voor de ChristenUnie centraal moet staan dat de overheid betrouwbaar is en zich aan haar woord houdt. Dat hebben wij benadrukt, in januari en in februari, richting de bewoners, de omwonenden, op de Veluwe, in Overijssel, in Gelderland, dat zij weten waar zij aan toe zijn, dat er een net proces komt, dat er geen fouten worden gemaakt en dat alles stap voor stap gaat. Maar dat geldt ook richting de mensen en de ondernemers in Flevoland, in Lelystad. Er is wel al tien jaar geleden besloten dat dat vliegveld er gaat komen. Dat heeft nu al twee jaar vertraging. Het aantal vliegtuigen dat gaat vliegen, stijgt maar langzaam. Het aantal is lager dan oorspronkelijk het plan was. Ook daar hebben we de verplichting om een betrouwbare overheid te zijn. De ChristenUnie is op zoek naar een goede balans daarin. Dat betekent ook dat je richting de mensen in Flevoland zegt: het vliegveld gaat er uiteindelijk wel komen, maar we willen zeker weten dat het een vliegveld is dat ook aan zijn functie kan voldoen.

De **voorzitter**:

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



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

Dank u wel, voorzitter. De mens heeft altijd de behoefte gevoeld om te kunnen vliegen. Er waren experimenten met zelfgemaakte vleugels, zeppelins en zweeftoestellen. In 1903 was het zover: de eerste gecontroleerde gemotoriseerde vlucht door de gebroeders Wright in North Carolina. Records werden sindsdien gebroken door pioniers, de helden van hun tijd. In Nederland gebeurde dat onder andere met Fokker. 100 jaar geleden ontstond de KLM, opgericht door Albert Plesman. Wat is opgebouwd in die 100 jaar, is het resultaat van doorzettingsvermogen, van innovatie, van slim koopmanschap, met een open blik naar de rest van de wereld. Dat was toen zo en dat hoort in de toekomst niet anders te zijn.

Echter, niks is vanzelfsprekend in de luchtvaart. De luchtvaart heeft Nederland veel gebracht: de derde luchthaven van Europa, 70 miljoen passagiers, ons land als aantrekkelijk vestigingsland. Vele bedrijven, juist uit verre oorden, kiezen voor Nederland om hier een Europees hoofdkantoor te vestigen, mede dankzij de 326 directe verbindingen met de rest van de wereld. Er zijn verbindingen met vrijwel ieders thuisland. De toegevoegde waarde van het mainportverkeer loopt in de vele miljarden. Er zijn tienduizenden banen mee gemoeid. Maar ook de Nederlanders zelf pakken voor hun welverdiende vakantie graag het vliegtuig richting het zuiden, richting de zon. Het vrachtverkeer is eveneens van grote toegevoegde waarde. Bij mijn recente bezoek aan Schiphol zag ik nog het inladen van onderdelen voor een satelliet die een week later gelanceerd werd in Frans-Guyana. Er zijn ook vele transferpassagiers die via onze mainport aankomen en weer vertrekken. Dat betekent allemaal groei voor de luchtvaart. Dan moet er dus ook ruimte zijn om die groei te laten plaatsvinden.

Tegelijkertijd is Nederland een klein land en de ruimte is schaars. Bovendien zijn er natuurlijk omwonenden om rekening mee te houden. Daarom zijn er in het verleden met alle betrokken partijen afspraken gemaakt over het aantal vliegbewegingen, om de overlast te beperken. Ook is besloten om vakantievluchten zo veel mogelijk te verplaatsen van Schiphol naar andere vliegvelden, om zo ruimte te maken, juist voor het waardevolle mainportverkeer. Een belangrijk onderdeel van die plannen is Lelystad Airport. Dankzij de opening van Lelystad Airport zal de luchtvaart verder kunnen groeien. Maar Lelystad Airport is uitgesteld. De vraag is nu: hoe verder?

De herstellende milieueffectrapportage is nu positief getoetst. We moeten door met de volgende stap, want Lelystad moet volgens de VVD ook snel benut gaan worden als zevende baan van Schiphol. Een enquête van EenVandaag van 5 mei jongstleden leverde interessante gegevens op. Er zijn meer voorstanders dan tegenstanders van het idee om de groei van het aantal vluchten in Nederland juist via Lelystad Airport op te vangen. Een grote meerderheid vindt het ook een goede zaak dat het vliegverkeer verdeeld wordt over het land en bijvoorbeeld naar Eindhoven en Lelystad gaat. Het is daarom voor de VVD ook duidelijk dat Lelystad Airport zo spoedig mogelijk open moet en dat een totale stop op vliegverkeer in Nederland onwenselijk is. Dat kost ons, direct en indirect, banen. Wij staan dus ook nog steeds achter het idee dat andere luchthavens vakantieverkeer overnemen van Schiphol. Zo krijgt Schiphol weer de ruimte voor intercontinentaal mainportgebonden verkeer, zakelijk

verkeer en vrachtverkeer. Dat betekent dat we het ons niet kunnen veroorloven om Schiphol tot 2020 op slot te gooien. Dan gaat het de VVD niet om wat extra reizigers in grotere toestellen of een hogere bezettingsgraad. Nee, het gaat echt om de aantallen en de frequentie van directe verbindingen met de rest van de wereld, dus om het economisch belang van connectiviteit met de rest van de wereld. De VVD wil daarom Schiphol meer ruimte geven, maar dan wel op voorwaarde van selectiviteit. Dat zou heel mooi zijn.

Uiteraard moet die groei ook veilig kunnen plaatsvinden en de hinder moet zo veel mogelijk beperkt worden. Het kan ook veilig, mits een aantal aanpassingen worden gedaan. Dan gaat het ook om het ter discussie stellen van de vierdebaanregel. Laten we die invoeren. Waarom niet continu twee plus twee gebruiken? Misschien is twee plus drie ook mogelijk. Dat voorkomt zowel hinder als gevaar. Het kan ook fysiek. Ik vraag de minister om in gesprek te gaan met de luchtvaartsector en met de belanghebbenden, met als doel een gecontroleerde, trendmatige groei van Schiphol toe te staan. Dat is iets anders dan een ongebreidelde groei.

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

Even een vraag ter verduidelijking aan de heer Dijkstra. Het regeerakkoord spreekt over 500.000 vliegbewegingen tot 2021. Daar staat ook de handtekening van de VVD onder. Tot zover de informatie van een jaar, of driekwart jaar, geleden. Nu zegt de VVD: we breken het open. Begrijp ik dat goed?

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

In het regeerakkoord staat letterlijk: "De door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord" — ik zeg erbij dat dat is afgesloten in 2008 — "mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden." Dat is een heel helder kader. In 2008, toen het Aldersakkoord er is gekomen, zijn er afspraken gemaakt. Het was een totaalakkoord, één en onbreekbaar. Destijds was er sprake van 580.000 vliegbewegingen in Nederland. Dat was verdeeld over Schiphol met 500.000, waar we nu aan de taks zitten, een stukje Eindhoven en de rest zou Lelystad zijn. Lelystad is niet geopend, dus dat betekent dat er volgens die afspraak van één en ondeelbaar nu een tekort is. Een aantal airlines heeft een schreeuwende behoefte. Bij een recente technische briefing zagen we dat er een extra vraag is van meer dan 52.000 slots dan we beschikbaar hebben. Ik heb het economische belang benadrukt; stilstand is ook achteruitgang. Al met al, denk ik, voldoende reden om binnen de kaders van het regeerakkoord, waar ik voor sta, te zeggen: we kunnen die ruimte inzetten conform het Aldersakkoord, maar we moeten dat wel doen voor de datum van 2021. En die ruimte is er.

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

Maar het Aldersakkoord spreekt over maximaal 500.000 vliegbewegingen op Schiphol. Als ik de VVD goed versta, zegt die eigenlijk dat door het niet doorgaan, of in ieder geval het uitstellen, van Lelystad, we alsnog gaan breken met een onderdeel van het Aldersakkoord, namelijk meer vliegbewegingen op Schiphol. Dit terwijl we het hier hebben

over maatschappelijk draagvlak, afspraak is afspraak, betrouwbare overheid. Ik lees het regeerakkoord als: die 500.000 vliegbewegingen op Schiphol staan. Maar de VVD zegt een paar maanden later: nee, we gaan het toch anders doen; we breken het regeerakkoord open. Het is linksom of rechtsom, maar volgens mij breekt de VVD op dit moment door de opstelling van de heer Dijkstra het regeerakkoord open en ook de afspraken die met Alders zijn gemaakt.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, die mening deel ik niet. Ik zeg dat 50% ten goede komt aan duurzame groei van de luchtvaart en de andere 50% aan de omgeving. Die afspraak van 500.000 vluchten staat. Maar we kunnen nu alvast bekijken wat die geboekte milieuwinst is. Daarvoor hebben we een Schiphol-MER nodig. Dan kunnen we die milieuwinst berekenen. Ik zeg dat we die ook eerder kunnen inzetten dan 2021. Dat strookt gewoon met het regeerakkoord zoals dat er staat.

De voorzitter:

Vijfde vraag.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Toch even de conclusie. Er zijn afspraken gemaakt in 2008 die onbreekbaar zijn en van groot belang voor het draagvlak dat we steeds meer beginnen te missen als het gaat over de groei van de luchtvaart. Ik moet constateren dat de VVD nu zegt: die afspraken zijn gemaakt, maar we gaan toch breken met een onderdeel van het Aldersakkoord door meer te gaan vliegen op Schiphol. Dat lijkt me een lastig verhaal. Lastig in de coalitie maar vooral een lastig verhaal naar al die omwonenden van Schiphol en omgeving.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb al eerder gezegd dat de Alderstafel heel veel goeds heeft gebracht uit het verleden. Daar ben ik blij mee. Maar die tafel is wel over de datum. Die werkt niet meer. Waarom werkt die niet meer? Omdat de Alderstafel uitgaat van een drietal componenten. Je hebt Schiphol en de airlines, je hebt de bewoners en je hebt de regionale bestuurders. En wij kijken als overheid een beetje mee; we hebben 1 van die 30 mensen aan tafel. Die drie partijen komen met elkaar tot compromissen. Soms zijn het er twee versus een, soms zijn ze het met z'n drieën met elkaar eens. Hartstikke mooi. Dit heeft veel gebracht in het verleden. Maar nu zie je dat een van de partijen, die een beetje summier aan tafel zat, namelijk de rijksoverheid, verzuimd heeft om te leveren. Ik doel dan op de herindeling van het luchtruim en een geopend Lelystad. Als een van de partijen zegt "ik open dat niet" en een andere partij zegt "luister, dan hebben we een probleem", betekent dat dat je met elkaar aan tafel moet. Dat is exact wat ik de minister vraag te doen: ga aan tafel; ga kijken of je tot een oplossing kan komen. Dat is namelijk ook het principe van de Alderstafel en zolang we die nog hebben, moeten we die ook op die manier gebruiken.

De heer Laçin (SP):

Ik hoorde de heer Dijkstra zeggen dat luchtvaartmaatschappijen schreeuwen om meer groei, dat dat nodig is. Ik heb de afgelopen maanden ook heel veel mensen horen schreeuwen, hun zorgen horen uiten. Dat zijn de inwoners,

omwonenden en milieubewegingen, die hier vandaag ook op de tribune zitten. Ik wil de heer Dijkstra aanraden om ook eens met hen te gaan praten en naar hen te luisteren.

Mijn vraag gaat over het regeerakkoord, want ik hoor de heer Dijkstra een kader schetsen waarin hij 500.000 vliegbewegingen tot en met 2020 niet noemt. Ik heb net drie coalitiepartijen gehoord, die ook dat regeerakkoord hebben getekend, en die wel zeggen ...

De voorzitter:

De heer Paternotte moet nog spreken.

De heer Laçin (SP):

O, sorry, dan twee inmiddels, maar ik weet zeker dat de heer Paternotte dat ook zal noemen. Zij zeggen wel dat die afspraak van 500.000 vliegbewegingen tot en met 2020 staat. De heer Dijkstra zegt van niet. In mijn beleving is het regeerakkoord ook één en onbreekbaar, dus mijn vraag is dan: wie leest het regeerakkoord nou verkeerd? Leest de heer Dijkstra het wat losjes of zegt hij tegen zijn twee collega's dat zij het niet goed lezen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ten eerste een constatering: die 500.000 staat niet in het regeerakkoord. Het staat er gewoon niet in. Er staat wel "conform afspraken aan de Alderstafel", dus fiftyfifty. Daar ben ik het helemaal mee eens. Voor de rest is dat denk ik een interpretatieverschil tussen de VVD en de rest van de partners. Ik hoop dat zij op een gegeven moment ook gaan beseffen dat we Schiphol niet op slot moeten doen, juist vanwege al die verbindingen en het economisch belang. Ook de mensen die u spreekt, vliegen namelijk weleens graag. Niet iedereen is tegen Schiphol. Je kan er last van hebben, het kan heel vervelend zijn, maar heel veel mensen hebben er ook baat bij of werken er. Als we die balans moeten wegen, dan moeten we het nu niet op slot doen. We moeten daar ruimte voor bieden. Dat hoeft geen ongebreidelde groei te zijn; daar pleit ik ook niet voor. Maar laten we wel meegaan in de trend, want als dit niet gebeurt — je ziet nu ook de ellende bij KLM — dan is er zo meteen een hele goede reden om te zeggen: joh, die vlucht vanuit India naar Nederland kan niet meer, want we hebben geen plek meer; we moeten nee verkopen. Tegen dat hoofdkantoor uit Japan en Korea moeten we zeggen: sorry, we hebben geen plek voor u. Dan vertrekken ze naar elders en dan gaan die vluchten misschien naar Parijs en die hoofdkantoren naar andere landen. Dat moeten we zien te voorkomen. Het economisch belang van Schiphol is voor de VVD evident. Daarom zeg ik: laat dat los, wees daar flexibel in en ga aan tafel. Dat is mijn boodschap.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ga de heer Dijkstra toch even helpen met het regeerakkoord. Er staat namelijk: "het afgesproken vluchtenplafond tot 2020". Dat wordt door twee coalitiepartners geïnterpreteerd als 500.000. Dat wordt door de minister geïnterpreteerd als 500.000. Afgelopen keer bij het mondelinge vragenuurtje heeft ze gezegd: nee, 500.000 tot en met 2021. Hoe interpreteert de heer Dijkstra het zinnetje "het afgesproken vluchtenplafond tot 2020"?

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

Nou, zoals het er staat, namelijk dat dat een van de vele uitdagingen is, net zo goed als klimaat genoemd wordt, en omwonenden, dat de inspraak op een andere manier moet, dat een succesvolle homecarrier de basis is van ons economisch belang, dat het selectiviteitsbeleid beter moet. Al die zaken hebben dus een samenhang met elkaar. Dit is een van de grote uitdagingen die er liggen. Daar moeten we een oplossing voor vinden. Vandaag heb ik die oplossing als een soort steen in een vijver neergelegd. Ik beseft dat ik dat vandaag niet voor elkaar ga krijgen. Ik beseft ook dat dat misschien nog even wat duurt. Maar het is wel nodig, want ik wil u hier nog weleens zien staan op het moment dat u zegt "ik wil helemaal geen groei meer van de luchtvaart" of "zoekt u het maar uit met uw bedrijven". Dan zie ik meneer Laçin hier staan met de vakbonden: "o, o, wat erg dat we onze banen kwijtraken!" Dat soort dingen zijn een vooruitzicht en dat wil ik niet voor mijn rekening nemen.

De heer **Paternotte** (D66):

De heer Dijkstra zegt dat het feit dat Lelystad Airport er nu nog niet is, een falen van de overheid is. De overheid heeft gefaald in haar afspraken met in dit geval de luchtvaartsector. Maar die afspraken aan de Alderstafel zijn ook gemaakt met bewoners. Hoe rechtvaardigt u nou dat het feit dat de overheid faalt, betekent dat u bewoners rondom Schiphol zou opzadelen met meer vluchten voor 2021?

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

Ik begrijp uw vraag niet helemaal goed, maar dan moet u hem zo maar even toelichten.

De **voorzitter**:

Misschien moet hij dat eerst doen.

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

De overheid heeft niet geleverd wat ze eigenlijk beloofd had te doen. In die zin heb ik dat falen genoemd.

De **voorzitter**:

Oké. U mag het toelichten.

De heer **Paternotte** (D66):

Een van de dingen die de overheid beloofde — niet aan de luchtvaartmaatschappijen maar aan de bewoners — is dat tot 2021 de grens 500.000 is. Een duidelijke grens. Hoe rechtvaardigt u nu dat het feit dat Lelystad Airport er niet komt, door falen van de overheid, voor de bewoners rondom Schiphol betekent dat zij eerder meer vliegbewegingen krijgen, terwijl met hen ook afspraken zijn gemaakt?

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

Op dit moment staat die 500.000. Er is nog geen meerderheid die dat wil wijzigen. Ik doe wel een poging. De mensen rond Schiphol vergelijken met de rest van het land is ingewikkeld, denk ik. Ik snap ieders zorg. Zeker als je in een stiltegebied woont, is het heel vervelend als je een toestel op 2 kilometer hoogte krijgt, want dan hoor je 'm ook. Maar vergelijk het ook even met de mensen uit Uithoorn en

Aalsmeer, die op 350 meter afstand wonen. Dat is toch een andere situatie. In heel Nederland is er wel bebouwing of natuurgebied. Lelystad Airport is gewoon nodig, juist vanwege de afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt over de economische groei op Schiphol en over het verplaatsen van vakantieverkeer. Dat is een consequentie, want niet heel Nederland is stiltegebied, helaas.

De **voorzitter**:

Vijfde vraag, meneer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik begrijp heel goed dat de heer Dijkstra zegt hier nu nog geen meerderheid voor te hebben, maar ik vraag natuurlijk naar de rechtvaardiging van zijn voorstel. Vindt hij dat de bewoners rondom Schiphol ook kunnen rekenen op de afspraken die aan de Alderstafels zijn gemaakt?

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

Ik vind dat iedere bewoner in Nederland moet kunnen rekenen op een overheid die er ook voor hun belang is. Wij maken in dit huis de afwegingen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

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

Ik vraag de minister vooral naar de geplande herindeling. Die is toch wel het ei van Columbus, dus natuurlijk willen we die allemaal sneller.

Ik vraag haar ook ons te informeren over het selectiviteitsbeleid, want dat moet natuurlijk wel stand houden. Wat ons betreft moet dat zo simpel mogelijk. Laten we er inderdaad voor zorgen dat die toestellen uit Schiphol weg kunnen en dat het vakantieverkeer naar een luchthaven gaat die eigenlijk veel interessanter is voor de vakantieganger, want die kan er snel parkeren en snel weer weg. Beide zijn ook van belang voor hinderbeperking en gerichte groei. Het selectiviteitsbeleid zegt namelijk dat je Schiphol primair voor zakelijk verkeer, hubgerelateerd verkeer, intercontinentaal verkeer en vrachtverkeer mag benutten, en dat de vakantievluchten inderdaad naar Lelystad kunnen. Kan de minister ons blijvend informeren over het selectiviteitsbeleid? Hoe staan we er op dit moment voor? Hoe houden we dat simpel, en juridisch strak, zodat we deze volgende horde na de MER ook kunnen nemen?

Op de lange termijn worden we bovendien geconfronteerd met de vraag hoe we inspraak een nieuwe vorm gaan geven. We hebben hier een heel goede rondetafel gehad. De opdracht van de Alderstafels — waarvan er naar ik begrijp nog twee lopen — is bijna afgelopen. ORS heeft daar ook belangrijk werk gedaan. Het hele dossier-Lelystad heeft eigenlijk aangetoond hoe belangrijk het is om mensen tijdig mee te nemen en de betrokkenheid van belanghebbenden in het luchtvaartdossier serieus te nemen. Mijn vraag is: zou de ORS bewoners ook nog wat breder kunnen consulteren richting die twee adviezen die nog komen? Dat laat onverlet dat er ook knopen doorgemaakt moeten kunnen worden, want je kunt niet alleen maar tegen zijn: je moet

ook constructief meedenken en ieders belang moet afgewogen worden. De regie moet dus weer terug naar de Rijksoverheid. Hoe ziet de minister die inspraak voor zich? Kan ze ons daarover informeren? Ik verwacht niet een heel uitgebreid plan, maar wanneer krijgen we modernere vormen van inspraak? Daarbij kunnen bijvoorbeeld ook de belangen van mensen die op Schiphol werken worden meegenomen. Internet gaat daar misschien een grotere rol bij spelen.

Dan nog iets over KLM, voorzitter. Op 13 maart 2015 zijn er afspraken op papier gezet door toenmalig staatssecretaris Mansveld. Het ging toen om een vijftal punten. Ik vraag met name aan de minister van Financiën, maar misschien ook aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, of we de ruimte hebben om dat te bestendigen. Het gaat dan met name om de volgende afspraken: geen verdere centralisatie van KLM-activiteiten en bedrijfsonderdelen richting de holding in Parijs, geen overheveling van banen, geen overheveling van vluchten, en zelfstandig financieel beheer op het gebied van de kaspositie en een aantal garanties. Kunnen de afspraken uit die brief bestendigd worden in dit tijdsframe? U bent daar vrijdag ook geweest en u doet daar denk ik meer dan een handje geven. U probeert natuurlijk ook voor het Nederlandse belang op te komen. Dat waardeer ik zeer en ik hoop dat dat gaat lukken.

Voorzitter. Dan ten slotte nog één vraag over de kleine luchtvaart. Dat is toch een beetje het ondergeschoven kindje. Op Lelystad wordt heel veel gevlogen. Er wordt gelest, er wordt schoongemaakt, er zijn helikoptervluchten: er zijn allerlei activiteiten. Hoe bewaken we het belang van de General Aviation in Nederland? Hoe zorgen we dat die ook een plek krijgt aan deze tafel? Het is een belangrijke sector.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Paternotte namens D66.



De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. "Frankrijk is een prachtig land, alleen jammer dat er Fransen wonen". Die uitspraak had een zekere minister niet moeten doen, maar bij de KLM mogen ze het nu wel even zeggen. Want zoals The Economist stelt: de Fransen worden gestut door de KLM, die wel winst maakt. Tegenover polderen staat de natuur van "nous avons grèves", en de KLM'ers zie ik niet zo heel erg snel de kleren van het lijf van Pieter Elbers scheuren. Maar KLM is te klein om het alleen te rooien in de luchtvaartwereld. Een sterke partner was en is nodig. Dat zien we ook, want de nationale luchtvaartmaatschappijen van België, Zwitserland, Griekenland, Italië en Hongarije zijn failliet of praktisch failliet. De KLM staat fier overeind en is groter dan ooit, mede door de fusie.

Om dat zo te houden, moet er wel snel een einde komen aan de wanorde in Parijs. Minister Hoekstra trekt al één lijn met Bruno Le Maire. Dat is heel goed. Als de Franse regering duidelijk maakt dat Air France niet de hand kan ophouden bij het Elysée, dan kan ook de pilotenbond daar maar beter meewerken aan een sterk Air France-KLM, want

dat is uiteindelijk het beste: Air France-KLM als zelfstandig bedrijf, op afstand van zowel de Franse als de Nederlandse staat. Dat neemt natuurlijk niet het grote belang van de KLM weg. Daarom is mijn vraag of minister Hoekstra bereid is om, als de harde lijn van Le Maire niet genoeg oplevert, verder op te schalen naar een kopgroep van premier Rutte, president Macron, en met hen Schiphol, Aéroports de Paris en de Nederlandse vakbonden. Die groep samen kan duidelijk maken wat nodig is om Nederlandse én Franse banen te redden, voor nu en in de verre toekomst. Graag een reactie.

Voorzitter. Ik ga van Parijs naar Schiphol, maar ik blijf bij minister Hoekstra, aan wie overigens veel dank voor zijn komst naar dit luchtvaartdebat. Hij beheert de aandelen Schiphol. Minister Van Nieuwenhuizen levert het beleid, minister Bijleveld levert de marechaussee en minister Grapperhaus bewaakt het grensproces. Weet de linkerhand wat de rechterhand doet op Schiphol? Wie van u is nu ervoor verantwoordelijk dat Schiphol met recordaantallen passagiers niet verstopt raakt? Ik vraag dat omdat de luchthaven enerzijds dividend oplevert en anderzijds heel veel problemen kent. De Actieagenda Schiphol stelt dat de overheid moet zorgen voor optimale randvoorwaarden voor het goed functioneren als mainport. En toch zie we nu drie dingen. Een. Elke zomer problemen bij de grens, wachtrijen, een keer zelfs de inzet van het leger. Twee. Rapport op rapport waarin de OVV de veiligheidssituatie airside bekritiseert. En drie. De herziening van het luchtruim, die veel te laat is gestart. Wat D66 betreft hebben wij de aandelen Schiphol vanwege het publieke belang. Dus de vraag aan minister Hoekstra: voelt u zich ook verantwoordelijk voor dit soort problemen bij úw bedrijf? En zo ja, is het dan bij een staatsdeelneming met zo veel maatschappelijke belangen als Schiphol niet wenselijk om een meer integrale afweging te maken? Concreet: als Schiphol een voorstel heeft voor een diepte-investering en een verbetering van het grensproces die strijdig is met de dividendeis in een bepaald jaar, hoe zijn dan de mogelijke besparingen bij andere ministeries geborgd? Immers, een beter grensproces kan geld besparen bij de ministeries van Defensie en Justitie.

Voorzitter. Ik kom bij de groei, want zeggen dat Schiphol als derde luchthaven van Europa onbelangrijk is voor de economie, is flauwekul. Honderdduizend mensen stappen elke ochtend of avond hun bed uit om aan het werk te gaan, dankzij die luchthaven. Maar nu stellen velen de vraag, nu Lelystad is uitgesteld, of we niet zo snel mogelijk meer vliegtuigen moeten laten stijgen of landen op Schiphol. Wat ons betreft is het antwoord: nee, tot 2021 gewoon niet. We horen graag hoe de minister deze vraag beantwoordt.

Want in plaats van groei van vliegbewegingen zien wij graag vergroening van die vliegbewegingen. Schiphol is de derde luchthaven van Europa. De eisen die hier gesteld worden, kunnen luchtvaartmaatschappijen dwingen tot verduurzaming. De luchtvaart moet aan de bak en in het klimaatakkoord van Parijs. Nu al zetten easyJet en Tui fly hun relatief schoonste toestellen op Schiphol neer. De KLM is na LATAM de meeste energiezuinige — en dat is ook weer relatief — van alle grote luchtvaartmaatschappijen op de hele wereld.

Wij zien vier manieren om dat verder uit te bouwen. Een. De havengelden. Laat Schiphol niet alleen herietoestellen zwaarder belasten met havengelden, maar ook vliegtuigen

met meer klimaatimpact. Hoe zuiniger, hoe goedkoper. Is de minister bereid dit met Schiphol te bespreken? Twee. Als meer Europese luchthavens net als Schiphol onderscheid maken in havengelden, krijgen ook Europabrede carriers zoals easyJet en Ryanair meer groene peper van achteren. Is de minister bereid om te gaan bouwen aan zo'n Europese kopgroep van vergroeners? Drie. Slots toewijzen kan niet op basis van duurzaamheid, maar vliegtuigtypes kunnen wel geweigerd worden. De Airbus A321neo is per stoel bijna de helft zuiniger dan een oude Embraer uit 2002. Is de minister bereid in overleg met Schiphol een uitsterfschema te maken voor de per stoel meest vervuilende toestellen? En ten slotte. Schiphol moet in de toekomst geen luchthaven maar een station worden: een multimodal hub die de luchthaven direct verbindt met alle grote steden in Noordwest-Europa en hun luchthavens. Hiertoe overweeg ik een motie.

Voorzitter. Dan de Noordzee. In de jaren vijftig liep half Amsterdam uit om te demonstreren bij Schiphol voor behoud van de luchthaven op deze locatie.

De **voorzitter**:

Maak uw zin eerst af, zou ik zeggen.

De heer **Paternotte** (D66):

Dit was mijn zin.

De **voorzitter**:

Oh, oké. Dan ga ik naar de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik wou heel even terug naar het vorige blokje over verduurzaming. Ik denk dat wij het eens zijn. Meerdere partijen in de Kamer zeggen dat groei van Schiphol mogelijk moet zijn op een duurzame manier. Dat hebben we ook in het regeerakkoord benoemd. U zegt dat de meest vervuilende of kerosineverbruikende — ik weet niet hoe je dat in z'n algemeenheid kunt benoemen — toestellen zwaarder belast moeten worden. Natuurlijk zijn vliegtuigen op de kleine afstand, naar Londen toe of binnen Europa, vaker nieuwer maar ook kleiner en zuiniger. Hoe moet ik dat interpreteren met intercontinentale vluchten? Als u die allemaal veel duurder gaat maken, verwacht u dan niet juist een tegengesteld effect? We gaan intercontinentale vluchten, waar die hubfunctie voor is, veel duurder maken en goedkope vluchten van vliegtuigen die op kleine afstanden minder vervuilen stimuleren? Hoe moet ik dat interpreteren?

De heer **Paternotte** (D66):

Wij vinden verduurzaming voor alle vliegtuigtypes van belang, ook op intercontinentale, lange vluchten. De langste vluchten kunnen worden uitgevoerd met een Boeing 787, die kunnen uitgevoerd worden met een Airbus A330, maar het kan ook met een oude Airbus A340 of met een Boeing 747. Dat maakt nogal wat uit, soms zelfs een kilo aan CO₂-uitstoot per stoel per 100 kilometer. Wij willen het liefst minder havengelden laten betalen door de schoonste types en misschien wat meer door de meest vervuilende types. Laten we de klimaatimpact meewegen. Dat geeft luchtvaartmaatschappijen een heel goede stimulans om hun

schoonste toestellen in te zetten en hun vloot sneller te vernieuwen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Inzetten is goed, maar heeft dat wel de effecten die u wilt bereiken? Nogmaals, weegt u dat effect mee bij intercontinentale vluchten vaak met grotere vliegtuigen? Gaan we niet dadelijk de hubfunctie van KLM op die vluchten of op die vliegtuigen veel zwaarder belasten? Gaan vluchten dan misschien naar andere vliegvelden? We zeggen met z'n allen, ook uw partij: naar Londen moeten we in de toekomst misschien minder met het vliegtuig maar meer met de trein. Maar gaan we juist niet het omgekeerde stimuleren? Vindt u dat geen ongewenst effect?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik zei net dat KLM, TUI fly en Easyjet de schoonste vliegtuigen op Schiphol hebben staan. Ik weet dat heel veel mensen dan zeggen dat luchtvaart niet schoon is. Die hebben gelijk, want luchtvaart is een buitengewoon vervuilende tak van transport. Het is ook geen tak die je heel makkelijk even snel elektrisch maakt, zoals we nu bijvoorbeeld proberen te doen met de auto en het vrachtvervoer. Toch maakt het nogal wat uit dat KLM de laatste jaren zo snel meer Dreamliners heeft ingezet, Boeings 787. Dat is ook de reden dat KLM de schoonste van alle Europese luchtvaartmaatschappijen is, relatief natuurlijk. Wij zien graag dat Schiphol een aanjager is en steeds meer maatschappijen ertoe brengt hun vloot sneller te vernieuwen, de meest vervuilende bakken eerder uit de vaart te halen en die te vervangen door relatief schonere toestellen. Nu vliegen er op Schiphol voor regionale korte vluchten Embraers E190. Die zijn bijna twee keer zo vervuilend per stoel dan de allernieuwste Airbus A321neo. Wij willen zien dat er zo snel mogelijk wordt overgegaan naar schonere toestellen.

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

Dat streven om over te gaan naar schonere toestellen delen we, maar wij hebben daar wel al een differentiatie in qua geluid. Daar zijn al categorieën voor. Die wilt u dus uitbreiden; dat begrijp ik goed. Mijn vraag is eigenlijk de volgende. Heel vaak is er sprake van een combinatie van passagiers en cargo. Hoe ga je daarmee om? Ik gaf net het voorbeeld van die satelliet die naar Frans-Guyana ging. De onderdelen daarvan zaten in een ouderwets cargotoestel. Dat was een Russisch ding. Dat zal ongetwijfeld een enorme bak herrie zijn. Hoe gaan we ervoor zorgen dat cargo een plekje blijft houden op onze luchthaven, al is het misschien maar klein, juist vanwege al die bedrijven zoals ASML die ook die grote pakketten vervoeren via dit soort toestellen?

De heer **Paternotte** (D66):

Dat Russische apparaat waarmee raketten naar Frans-Guyana worden gebracht, is inderdaad nogal een groot ding. Ik geloof dat dat ook de reden is dat de ESA over het algemeen de voorkeur geeft aan vervoer per schip als zij raketten naar Frans-Guyana wil brengen. Zij doen dit alleen als er heel veel haast bij is en bij hoge uitzondering. Dan lopen de mensen ook massaal uit om dat gevaarte te bekijken. Ik denk niet dat omwonenden van Schiphol daar de meeste geluidsoverlast van hebben. Daar zit ook niet de meeste klimaatimpact in. Die zit in lijndiensten die elke dag

of meerdere keren per dag worden uitgevoerd met een toestel, waarbij het nogal wat uitmaakt of dat een veel schoner type is of een behoorlijk oud toestel dat weinig efficiënt omgaat met de kerosine.

De voorzitter:
Gaaf u verder.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Ik was aanbeland bij Schiphol in zee. Ik noemde de demonstratie in de jaren vijftig waarbij heel veel mensen uitliepen voor behoud van Schiphol op de huidige locatie. Stel dat wij besluiten tot verplaatsing, dan weet ik niet of wederom half Amsterdam uitloopt. De optie van Schiphol in zee is onderzocht, en er waren genoeg bezwaren: de wind, de stijgende zeespiegel, het zout uit de zee dat het zicht van piloten belemmert. Maar als één land het kan, dan is het Nederland. De kosten zijn enorm, maar wat zijn de baten? De bouwgrond die vrijkomt, de geluidsoverlast die verdwijnt, de banen die het oplevert. De vraag is wat de stand van de techniek is. Is de minister bereid om in aanloop naar de Luchtvaartnota hiernaar een nieuwe verkenning uit te laten voeren?

Voorzitter, dan handhaving. Anticiperend handhaven werd door hoogleraar economisch publiekrecht Annetje Ottow ook wel "niet handhaven" genoemd. Mijn vraag aan de minister is eenvoudig. Is zij bereid voortaan alle harde afspraken die met bewoners worden gemaakt, desgewenst ook juridisch te verankeren? En is de minister bereid om met de ORS te bespreken hoe afspraken over aantallen nachtvluchten en het baangebruik zo kunnen worden vastgelegd dat de ILT zo nodig nog dit jaar kan gaan handhaven?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik wil even terugkomen op het vorige puntje. Ook ik zal in mijn bijdrage zo meteen ingaan op de luchthaven in zee. Ik wilde de heer Paternotte vragen of hij bekend is met de motie, die door onze collega's van de Provinciale Staten van Zuid-Holland is ingediend en die ook is overgenomen. Dat zijn uw collega Breitbarth van D66 en mijn collega, de heer Bakx, van 50PLUS. Zij dringen hierop inderdaad aan. Komt dit initiatief van D66 mede voort uit deze motie?

De heer Paternotte (D66):

Daar ben ik mee bekend — laat ik volledig transparant zijn — omdat u mij de motie een halfuurtje geleden liet zien. Ik weet dus inmiddels inderdaad dat zij destijds door D66 en 50PLUS in de Provinciale Staten van Zuid-Holland is ingediend, onder meer door de heer Breitbarth, die ik hierover regelmatig spreek en die vandaag positief was over het idee om dat hier weer op de agenda te zetten. Dus laten we daarin samen optrekken.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):
Dank u wel, voorzitter.

De heer Paternotte (D66):

Dan Lelystad. Om Eric Wiebes te parafraseren over een ander modderdossier: de voorbereiding op Lelystad is een overheidsfalen van on-Nederlandse proporties. Na 2008 hadden alle vliegroutes, de herindeling van het luchtruim, de afspraken met bewoners en het selectiviteitsbeleid geregeld kunnen en moeten worden. En anno 2017 bleek dit een grote modderpoel, waardoor het bestaansrecht van Lelystad Airport nu nog niet geregeld is. Over de herindeling van het luchtruim spreken we binnenkort verder. Maar voor nu de volgende vragen. Hoe staat het met de verkeersverdelingsregel? Is de minister het met D66 eens dat die breed genoeg moet zijn om het hele vliegveld Lelystad te vullen met vluchten die van Schiphol komen? Wanneer gaat Nederland een voorstel naar de Europese Commissie sturen? En waar liggen de zorgen van de Europese Commissie?

De heer Bruins vroeg al iets over het nieuwe MER. Mijn vraag is hoe het in de toekomst zit met nieuwe nachtvluchten. Want niet alleen het Nederlandse luchtruim loopt vol maar ook het Europese luchtruim. Om op een economisch rendabele manier vakantievluchten uit te kunnen voeren, is volgens sommigen een nachtoperatie voor vakantieverkeer onontbeerlijk. Zoals de CEO van Dutch Corendon zei over de verplaatsing naar Lelystad Airport: wij laten ons wel uitkopen, op voorwaarde dat we ook in de nachtelijke uren vanaf Lelystad kunnen opereren. Kan de minister reageren op deze uitspraken van Corendon?

Derde vraag is of de minister alle aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. overneemt. Die vraag is ook gesteld door de heer Amhaouch. En de vierde vraag is of op basis van de nieuwe MER een inschatting wordt gemaakt van de benodigde nadeelcompensatie voor ondernemers op de Veluwe onder de vliegroutes. En hoe wordt het verlies aan banen, dat wordt geleden door het verdwijnen van kleine luchtvaartactiviteiten op Lelystad Airport, binnen Flevoland gecompenseerd?

Voorzitter, ik zie dat ik meer dan mijn tijd gebruikt heb.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan ... O, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb nog een vraag.

De voorzitter:

Ja, de laatste.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wil D66 de CO₂-uitstoot door de luchtvaart terugdringen?

De heer Paternotte (D66):

Ik heb net een vrij concreet voorstel gedaan, dat ik met dank aan collega Amhaouch uitgebreid kon toelichten. Dus het antwoord is: ja. Er komt nu vast een vervolgvraag.

De **voorzitter**:

Dat was uw laatste vraag, mevrouw Kröger. Dat hadden we afgesproken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan wacht ik tot de tweede termijn.

De heer **Paternotte** (D66):

Dat is wel een cliffhanger.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Brenk is nu aan de beurt. Dank u wel.

De heer **Paternotte** (D66):

Echt?

De **voorzitter**:

Ja. U gelooft het niet, maar het is echt zo. Ze hebben al hun interrupties verbruikt, bijna allemaal tenminste.



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

Dank u wel, voorzitter. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft in haar rapport vorig jaar geconstateerd dat de situatie op Schiphol niet als onveilig te kwalificeren is, maar dat onder de huidige omstandigheden en regels de veiligheid in de toekomst niet vanzelfsprekend meer is. Dit staat haaks op de conclusie van Luchtverkeersleiding Nederland, die stelt dat de luchthaven onder voorwaarde van een versoepeling van de vierdebaanregel kan doorgroeien naar 540.000 bewegingen. Hoe valt dit nou met elkaar te rijmen? We mogen er toch van uitgaan dat beide partijen de veiligheid hoog in het vaandel hebben staan, maar toch staan de conclusies van beide partijen haaks op elkaar. Hoe gaat de minister hiermee om? Hoe zorgt zij ervoor dat de veiligheid het belangrijkste uitgangspunt is en blijft, zoals zij ook heeft bevestigd met de overgenomen motie van 50PLUS?

De procedure rondom luchthaven Lelystad verdient geen schoonheidsprijs. We vinden het dan ook goed dat de minister het vertrouwen wil herwinnen en de opening heeft uitgesteld naar 2020. Maar de vraag is of dit voldoende is. 50PLUS betwijfelt dat. 50PLUS hecht aan een betrouwbare overheid. Dat wil zeggen dat alle beslissingen consequent, transparant en logisch moeten zijn en dat de gegevens uitgaan van betrouwbare data. In dit proces is dat niet gebeurd.

Helaas zegt de minister ook dat ze wil gaan openen voordat de herindeling van het luchtruim is afgerond. Dat is wat 50PLUS betreft niet logisch, want hoe kun je dan een milieueffectrapportage uitvoeren die daadwerkelijk houtsnijdt? Op die manier is de milieueffectrapportage op de lange duur gebaseerd op een niet-bestaande situatie. Dat is voor ons niet acceptabel. Onderzoek in opdracht van Laagvlieg-routes NEE Friesland spreekt zelf van een "nalatige overheid", omdat de herindeling van het luchtruim al in 2009 had kunnen starten. Nu, negen jaar later, zijn we niet veel verder. Graag een reactie hierop.

Een andere belangrijke overweging bij het vraagstuk omtrent de luchthavens Schiphol en Lelystad is de gezondheid van omwonenden. Ten eerste is er natuurlijk de geluidsbelasting. Is de minister bekend met het GGD-rapport Belevingsonderzoeken naar hinder en slaapverstoring vliegverkeer Schiphol? Er is sprake van grote gezondheidseffecten. Ernstige slaapverstoring door vliegverkeer in de regio Kennemerland komt voor bij 16.000 mensen. In Kennemerland en Haarlemmermeer ervaren ongeveer 31.000 mensen ernstige geluidshinder door vliegverkeer. Ook horen wij steeds meer verhalen over het laagvliegen over Oegstgeest.

Het werd net al genoemd: steeds meer onderzoeken tonen de negatieve effecten van fijnstof en ultrafijnstof. Die zijn fors. Het verlies aan levensverwachting voor mensen in de directe omgeving van luchthavens kan oplopen tot een jaar. Met twee luchthavens op pakweg 40 kilometer van elkaar gaat het om heel veel mensen. Als we het aantal toegestane vluchten gaan oprekken, wordt het er niet beter op. Het RIVM doet er nu onderzoek naar, maar dat loopt nog tot 2021. Maar we weten toch al dat fijnstof schadelijk is voor de gezondheid? Fijnstof is in de kleinste concentraties al schadelijk voor de gezondheid. Daar moet de overheid echt iets mee doen. In Nederland zijn de normen voor fijnstof een stuk minder streng dan die van de WHO. Waarom is dat? En wat vindt de minister ervan?

De staatssecretaris is bezig met een plan voor de verbetering van de luchtkwaliteit. Dat is goed, dat is ook hard nodig, maar de luchtvaart blijft vooralsnog buiten schot, terwijl die juist van grote invloed is. Wij denken dat dit een gemiste kans is. Zijn de gevolgen voor de gezondheidszorg van de toename van het aantal vluchten op Schiphol wel voldoende onder de aandacht? Is er contact met de staatssecretaris hierover? Schiphol wil een CO₂-neutrale luchthaven zijn. Hoe staat het hiermee? Kan de minister hier nog iets over zeggen?

Voor 50PLUS is het onbegrijpelijk dat General Aviation niet meetelt in de officiële cijfers voor beide luchthavens. Die draagt toch ook bij aan de uitstoot en aan de geluidsbelasting. Het beeld van de gevolgen is daarmee incompleet, want het telt toch allemaal op. Luchtvaart telt niet mee bij het klimaatakkoord. General Aviation telt niet mee voor het aantal vluchten van luchthavens. Wat is dat toch? Moet niet iedereen een gelijke bijdrage leveren? Kan de minister uitleggen waarom zij het terecht vindt dat de luchtvaart niet hoeft bij te dragen aan het klimaatakkoord? De regering zal wat 50PLUS betreft dan ook moeten inzetten op schoner vliegen, sowieso als zij op termijn het aantal vluchten op Schiphol en Lelystad wil laten toenemen. Welke mogelijkheden ziet de minister om schoner vliegen te stimuleren? Wij vernemen dat graag. 50PLUS is daarbij voorstander van een vliegtaks in EU-verband, want het blijft voor ons onbegrijpelijk dat je voor minder dan €30 naar Malaga kan vliegen terwijl de trein van Groningen naar Limburg ruim €26 kost. Onvoorstelbaar en onverstandig. Het regeerakkoord spreekt over Europese afspraken over belasting op luchtvaart en over een heffing op lawaaiige en vervuillende vliegtuigen. Kan de minister zeggen hoe het daarmee staat?

Wat ons betreft moeten we mobiliteit in samenhang zien. Het gaat niet alleen om luchthavens, maar ook om havens en goede en snelle treinverbindingen. Ook gaat het om ons de vraag stellen wat het beste is voor Nederland in brede zin. Waarom niet een brede mobiliteitsnota waarin we ons

afvragen wat er minimaal nodig is aan volume? Is het niet belangrijker te streven naar evenwicht dan naar maximalisatie? Kan de minister hierop reflecteren?

En dan — ik noemde het net al — de kwestie van de luchthaven in zee. De minister heeft enige tijd geleden op vragen van 50PLUS gesteld dat deze optie al eens is onderzocht. Maar onderzoek van Nieuwsuur laat zien dat het onderzoek in opdracht van de toenmalige minister vrij plotseling is afgebroken vanwege onzekere ontwikkelingen. Betrokken onderzoekers stellen dat de resultaten aanleiding gaven om door te gaan. Waarom wordt deze optie zo nadrukkelijk buiten de deur gehouden? Waarom niet voor een volledig beeld van alle opties ook dit onderzoek afronden? Is de minister verder bekend — ik noemde het net al — met de motie van Zuid-Holland en, zo ja, wat heeft zij daarmee gedaan?

Afsluitend, voorzitter. De overheid is erg ongeduldig. Men wacht niet op de herindeling van het luchtruim. Men wacht niet op nader onderzoek naar gezondheidseffecten. Onderzoeken worden afgebroken. Men is overal veel te laat mee begonnen. Dat is heel vreemd. De schijn wordt gewekt dat de overheid economisch belang laat prevaleren boven de effecten van de gezondheid van haar burgers en het milieu. Dat is voor 50PLUS ondenkbaar.

Dank u wel.

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

Ik heb een vraag aan mevrouw Van Brenk. Zij zei dat we niet zo veel moeten vliegen en dat het een beetje raar is dat het zo goedkoop is. Ik zag een tweetje van u van 5 mei, toen u een feest in Spanje had.

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

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

Ik was benieuwd hoe u daarnaartoe bent gegaan.

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

Ik ben met de KLM gegaan, met een lijnvlucht naar Valencia.

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

Ik denk dat dit ook een beetje het dilemma illustreert waarmee we zitten. Aan de ene kant zeggen we dat we het willen verduurzamen, maar aan de andere kant maken we heel graag gebruik van dit soort faciliteiten om inderdaad naar je vrienden toe te gaan in Spanje, of voor familiebezoek of om op vakantie te gaan. Ik denk dat het daar een beetje in zit. Is dat het niet, mevrouw Van Brenk?

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

Ja, maar ik betaal dan graag een redelijke prijs daarvoor. Ik vloog met de KLM en ben niet met een van de prijsvechters gegaan omdat ik dat ook vanwege de arbeidsvoorwaarden principieel niet juist vind. Ik vind dat iedereen recht heeft op vakantie en zeker ook op vliegen. Daar staan wij zeker niet onwelwillend tegenover. Wij pleiten er ook niet voor dat het allemaal minder, minder moet. Maar we

moeten wel een eerlijke prijs betalen. Wij vinden het echt heel erg slecht dat je voor zo weinig geld kan vliegen terwijl onze treinen vele malen duurder zijn.

De heer **Graus** (PVV):

Met "minder, minder, minder" moet u altijd oppassen, want zo meteen staat u voor het hekje!

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

O ja, sorry!

De heer **Graus** (PVV):

"Minder, minder, minder" is een gevaarlijke uitspraak, hoor!

Ik had het ook aan de heer Paternotte kunnen vragen, maar ik vraag het nu aan u. Waar komt die financiële dekking vandaan? Ik weet dat mijn oud-collega Richard de Mos — hij is ooit een Kamerlid van de PVV geweest — zelfs een Formule 1-circuit op het water wilde maken, net als kantoren en een luchthaven. Hij wilde alles op de zee brengen. Hij liep er meteen tegen aan dat er totaal geen financiële dekking voor was — en is. Bovendien is het heel erg ver in de toekomst kijken, terwijl we nu echt op korte termijn moeten handelen voor Schiphol en KLM, want anders gaan we echt de boot in met onze bedrijven. Dat zijn vragen die ik graag wil stellen. Dat geldt ook voor zo'n onderzoek. Wat gaat zo'n onderzoek kosten? Ik vind dat u dat ook aan de beide bewindspersonen moet vragen, want dat wil ik wel graag allemaal weten voordat ik mijn fractie kan adviseren.

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

Wij vinden het belangrijk dat het onderzoek wordt afge maakt. Dat is namelijk nog niet helemaal gedaan. Het voorstel van onze collega's in Zuid-Holland is om het breder te trekken, om het ook met Engeland samen te doen, dus om het veel breder te maken dan alleen Nederland. Maar de grond die vrijkomt, is dure grond. Volgens mij is dat ook reuze-interessant. Wij zitten ook met het probleem van de huisvesting. Maar het is inderdaad geen heel makkelijke en snelle oplossing. Ik vind dat je open moet staan voor de veel langere termijn, ook wat betreft de gezondheidseffecten, de geluidseffecten en de groei-effecten. Dan is dit een goede optie. Ik zou willen dat met een open mind wordt bekeken of die niet haalbaar is.

De heer **Graus** (PVV):

Maar mogelijk kan mijn collega van 50PLUS de vraag dan doorgeleiden. Mogelijk worden er dadelijk moties ingediend. Ik wil echt weten wat die onderzoeken kosten. Ze zijn niet voor niks allemaal stopgezet. Dat had allemaal ook te maken met een gebrek aan financiële dekking. En het was ook niet uitvoerbaar op dat moment. Ik moet dadelijk wel mijn fractie goed kunnen adviseren, ook over zo'n eventuele motie. Ik wil dus echt graag weten wat die onderzoeken gaan kosten, bijvoorbeeld naar het mogelijk in de toekomst bouwen van een luchthaven op zee. Mogelijk is dat de toekomst. Dat weten we niet. Mogelijk kunt u dat namens mij doorgeleiden.

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

Ik vind het prima om dat door te geleiden en die vraag aan de minister te stellen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik ben natuurlijk benieuwd of we echt fors kunnen door-groeien naar 800.000 of 900.000 vluchten als we een vlieg-veld op zee gaan bouwen. Maar als je het voor hetzelfde zou moeten doen, dan is het weggegooid geld, denk ik. Maar dat even terzijde.

Het punt dat mevrouw Van Brenk aanhaalt, komt vaker terug in de debatten. We zijn nu bijna aan het einde van de eerste termijn en daarom wil ik het toch even naar voren brengen. Er wordt gezegd: je kunt voor €30 naar Malaga vliegen. Dat kan. Ik denk dat dat dan ook echt stoelen zijn voor €30. Denkt u niet dat dat ook te maken kan hebben met het verdienmodel? De markt doet zijn werk. We mogen zelf bepalen welke stoelen voor €30 weggaan en welke voor €150 of voor €300. Het beeld wordt geschetst alsof er in elk vliegtuig dat heen en weer gaat, bakken subsidies zitten, dan wel alsof die maatschappijen allemaal met verlies draaien. Dat kan nooit waar zijn.

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

Nee, maar ik heb al heel duidelijk aangegeven dat ik bewust vlieg met KLM. Ik weet dat het bij Ryanair vele malen goedkoper is, maar dat gaat echt ten koste van maatschap-pelijk verantwoord ondernemen en van de mensen die daar werken. Daar werk ik niet aan mee. Dat is een keuze. Ik vind dat dus geen goede manier van zakendoen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nee, maar wat vindt u ervan dat vliegen ook toegankelijk moet zijn voor gezinnen? Als een vader en moeder met drie kinderen een keer naar Zuid-Spanje of Turkije op vakantie gaan, dan moet dat toch ook betaalbaar zijn?

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

Zeker, maar doordat het €29 kost, gaan veel mensen niet maar één keer maar vele, vele malen vaker. De vraag is: willen wij dat met z'n allen faciliteren? En: ten koste van wat? Want het heeft ook allerlei andere effecten. Ik noemde net al de gezondheidseffecten voor de mensen die in de omgeving van vliegvelden wonen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik zou u gelijk geven als alle stoelen voor €29 weggingen, het hele jaar door, voor elke vlucht. Maar dat is niet de realiteit. Mensen gaan niet allemaal vijf keer op vakantie naar een bepaalde bestemming.

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

Maar, mevrouw de voorzitter, als ik nog mag reageren op de heer Amhaouch ...

De **voorzitter**:

Kort.

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

Je ziet wel dat juist die €29-stoelen duwen op de prijzen bij onze nationale trots KLM. U kunt dan wel zeggen dat de markt zijn werk moet doen, maar dat heeft wel een aantal maatschappelijke effecten die we eigenlijk met z'n allen niet zouden moeten willen. Wij pleiten ervoor dat het in ieder geval op een goede en gezonde manier en met goede arbeidsvoorwaarden gaat.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van Brenk. Tot slot de heer Stoffer namens de SGP.



De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb voor het debat verzuimd om beide ministers een hand te geven. Dat hoop ik straks goed te maken. Een stukje wellevendheid hoort er ook bij. Excuses daarvoor.

Voorzitter. Vorige week, in het reces, reed ik van de Veluwe, waar ik woon, naar Urk. Ik zag aan mijn linkerhand iets wat gebouwd werd. Ik dacht: ik moet op de terugweg even dezelfde route pakken, want wat gebeurt daar op vliegveld Lelystad? En inderdaad, daar werd al de passagiersterminal gebouwd. Ik ben inwoner van de Veluwe. Ik woon overigens zelf niet onder de vliegroutes en dergelijke; laat ik dat gelijk wegnemen. Maar stel dat je daar wel woont en daarlangs rijdt. Dan denk je: de procedure is nog niet afgerond en het luchthavenbesluit is nog niet genomen, maar toch zijn ze al bezig. Dat is toch best een beetje vreemd. Dat helpt niet om er heel veel vertrouwen in te krijgen dat het allemaal goed gaat en dat er ook nog ruimte is om dingen te zien. Dat is de ene kant.

Aan de andere kant levert zo'n luchthaven bij Lelystad ook gewoon heel veel op, zowel voor Lelystad als voor de Noord-Veluwe. Het levert banen op en economische groei. Wat dat betreft zitten er twee kanten aan. De SGP heeft ook vanuit die context gekeken naar wat hier nu voorligt. In de voorgaande debatten, die de heer Bisschop heeft gevoerd, was de lijn van de SGP: eerst herindeling van het luchtruim, zodat vliegtoegen van en naar Lelystad hoger over de Veluwe en de noordelijke provincies kunnen gaan, en dan pas de openstelling van Lelystad zelf, en niet andersom. De cruciale vraag daarbij is: gaat die herindeling daadwerkelijk veel hogere vluchten opleveren? De minister klinkt er nogal zeker van dat de aansluitroutes tijdelijk zijn, maar bij herindeling komt er een einde aan die laagvliegroutes. In het veld horen wij echter twijfels, ook gebaseerd op signalen vanuit Luchtverkeersleiding Nederland. Is het technisch wel mogelijk om al voor het oude land op een hoogte van laten we zeggen 3 kilometer te zitten? En in hoeverre willen Duitsland en België daaraan meewerken?

Wij zijn wel benieuwd hoe hard de stelling van de minister hierin is. Ik ben er in ieder geval niet gerust op. Onze vraag is dan ook: welke fuik zwemmen we misschien in? Wij willen namelijk niet instemmen met een wijziging van het luchthavenbesluit als we dan ruimte geven voor jaarlijks 45.000 vliegbewegingen zonder de voorwaarde dat die laagvlieg-routes na 2023 passé zijn. Wat gaat de minister doen als die herindeling minder oplevert dan verwacht? Heeft de

minister dan een prikkel of een harde voorwaarde om laagvliegroutes na 2023 te voorkomen?

In het verlengde hiervan: de minister geeft aan dat het moment van stijgen niet vaststaat of afhangt van de verkeerssituatie in het luchtruim. Maar wat zijn de toezeggingen over vlieghoogtes en stijglocaties dan waard? Graag willen we daar een stukje duiding over. Welke garanties kan de minister geven? Het mag niet zo zijn dat gunstige aannames in de MER aan alle kanten gepasseerd worden door de praktijk. Voor de mate van geluidsoverlast maakt het namelijk veel uit of vliegtuigen aan het stijgen zijn of niet. Kan de minister garanderen dat niet boven de woonkernen doorgestegen wordt? Vorige week was ik op bezoek in Oldebroek. Ik heb daar het gemeentebestuur en ook inwoners van Wezep gesproken. Die inwoners vragen zich af hoe die vliegtuigen nou over hun dorp gaan. Gaan ze doorstijgen voor Wezep, na Wezep of boven Wezep? De één belooft dit, en de ander zegt dat. Wat wordt het? De inwoners hebben een beetje het gevoel dat ze een speelbal zijn. De luchtvaartcommissie adviseert om naast bestaande wettelijke kaders duidelijke criteria te stellen, onder meer voor de vlieghoogte. Onze vraag aan de minister is of ze in de Regeling luchtverkeersdienstverlening ook nadere criteria op gaat nemen.

Dan de monitoring. Die is al door meerderen aangehaald. De Commissie voor de m.e.r. pleit voor meer monitoring. Dat willen regionale overheden ook. De minister lijkt hierin mee te bewegen. Maar onlangs hoorde ik van een van de betrokken gemeenten dat het Rijk ondanks een eerdere toezegging alleen zorgt voor monitoring vlak bij het vliegveld en niet op grotere afstand, bijvoorbeeld bij een dorp als Wezep. Veluwe gemeenten willen dat nu zelf oppakken en ook zelf gaan betalen. Dat kan wat ons betreft niet de bedoeling zijn. Monitoring moet goed en breed opgepakt worden en niet over de schutting gegooid worden. Wil de minister in overleg met de regionale overheden investeren in geluidsmetingen, niet alleen bij het vliegveld zelf, maar ook bij de kernen, inclusief een nulmeting? Een zijspoor daarin, een vraag die ons ook ter ore kwam en waar wij ook best mee worstelen, is: hoe ziet de minister de rol van de provincies Gelderland en Overijssel in dezen? Zijn dat voor haar hierin ook volwaardige gesprekspartners of is dat anders?

Dan de groei van de luchtvaart. Discussies over Schiphol en Lelystad staan of vallen met de vraag: wil je meer of minder luchtvaart? Ik hoop niet dat de heer Graus — hij zit daar — mij nu ook vragen gaat stellen. Ik geef daar geen antwoord op. Wij hebben namelijk de indruk dat de minister hinkt op twee gedachten. Enerzijds zoekt ze naar ruimte voor groei van Schiphol, maar anderzijds kijkt ze ook naar invoering van een vliegbelasting. De SGP wil liever minder dan meer luchtvaart. De groei van de afgelopen jaren zit vooral in goedkope vakantievluchten, maar daar heeft onze economie naar onze beleving niet zo heel veel aan. Daarbij zorgt vliegen voor CO₂-emissie en overlast en dat nog steeds onbelast. Het is wat ons betreft tijd om strepen te trekken en in ieder geval snel een vliegheffing in te voeren en daarvoor niet te wachten op Europese afspraken. Wat betekent zo'n stevige vliegbelasting voor de groeiplannen?

Dan Schiphol. Omwonenden hebben de ervaring dat afspraken niet nagekomen worden en dat muizengaatjes benut worden om maar te kunnen groeien. Het aantal nachtvluchten is opgerekt van 29.000 naar 32.000 en het

aantal vluchten over de Aalsmeerbaan is toegenomen. Je zult maar in Aalsmeer wonen! De grens van de groei is bereikt. Er komt een nieuwe Luchtvaartnota en vliegverkeer ligt ook op de klimaattafels. Wat betekent een vliegheffing bijvoorbeeld voor de groei van de luchtvaart? De Onderzoeksraad voor Veiligheid is uiterst kritisch over de veiligheid op Schiphol bij verdere groei. Ik vraag de minister om op zijn minst een pas op de plaats te maken met de groeiplannen voor Schiphol.

Dan als laatste: er zal extra ruimte komen voor vrachtluchten op Schiphol via een zogenaamde local rule. Die regeling wacht nog op goedkeuring door de minister. Ik heb begrepen dat de Nederlandse slotcoördinator die regeling heeft afgeschoten. Hoe zit dat? Gaat de minister werk maken van voldoende ruimte voor vrachtluchten?

Voorzitter, wat dat betreft mijn eerste termijn. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik wil de vergadering eigenlijk schorsen tot 19.30 uur. Dan gaan we verder met het antwoord van de ministers.

De vergadering wordt van 18.35 uur tot 19.32 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het debat over Schiphol en Lelystad Airport. Ik geef de minister van Infrastructuur en Waterstaat het woord.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil in blokjes antwoorden. Dit werkt het makkelijkst voor iedereen, ook om het een beetje te structureren. Ik begin zo met een wat meer algemene inleiding, die vooral aan Schiphol is gekoppeld. Daarna heb ik een mapje duurzaamheid. Ik geef op voorhand aan dat ik in dat blokje de connectie met de trein verwerk. Dan komt er een voor mij heel klein blokje Air France-KLM, want het merendeel daarvan komt terecht bij de minister van Financiën. Daarna heb ik een blok Lelystad Airport. Tot slot is er nog een blokje overig. Alle vragen die u nog mist, zitten als het goed is in dat blokje.

Ik ga beginnen met het algemenere deel over Schiphol. We spreken vandaag over Schiphol en Lelystad Airport. Ik zie dat de publieke tribune weer langzaam volstroomt. Ook ik wil alle mensen op de publieke tribune, van de bewonerscomités, van provincies, van gemeenten en van de sector, van harte welkom heten. Ik heb uiteraard kennisgenomen van het feit dat de bewonerscomités zich landelijk gebundeld hebben. Dat is voor mij ook overzichtelijk. Ik mis nog een heel blok mensen op de publieke tribune, maar die sluiten vast straks weer aan. Mijn voornemen is om met al deze mensen in contact te blijven, zoals we tot nu toe goed hebben kunnen doen. Dat neemt niet weg dat mensen die zich niet bij deze landelijke club willen aansluiten en toch van alles vinden uiteraard van harte welkom blijven.

Voorzitter. Het is heel goed dat we vandaag het dossier Schiphol en Lelystad gezamenlijk bespreken. Lelystad is, zoals door velen al is gememoreerd vandaag, bedoeld als

overloopluchthaven voor Schiphol. Het besluit om tot de ontwikkeling van Lelystad Airport te komen, is alweer tien jaar geleden, in 2008, genomen toen het kabinet het Aldersadvies overnam. Schiphol zou zich moeten concentreren op hub- en mainportgebonden verkeer en zou daarbij worden ondersteund door de ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad Airport. Dat was in twee zinnen samengevat de bedoeling, oftewel het selectiviteitsbeleid. Besluiten over Lelystad Airport hebben daarom ook directe consequenties voor Schiphol. Het belang van Schiphol, zoals door velen van u al genoemd, staat ook voor mij buiten kijf. Het maakt deel uit van een groot netwerk. Daarover hebben we het straks ongetwijfeld ook als we het over Air France en KLM hebben. Via Air France is dat netwerk enorm uitgebreid. Ik geloof dat de heer Paternotte het grote aantal rechtstreekse bestemmingen noemde, wat natuurlijk ontzettend van belang is voor ons vestigingsbeleid.

Velen van u hebben ook alle andere belangen genoemd. Het gaat niet alleen om het economische belang. Het gaat niet alleen om economische groei. Het gaat niet alleen om directe en indirecte werkgelegenheid. Het gaat er ook niet alleen om dat wij als Nederlanders voor familiebezoek, voor studie, voor het werk en ook gewoon voor vakantie graag willen vliegen. Het gaat natuurlijk ook over hinderbeperking, over gezondheid, over rustig en veilig wonen. Al die belangen moeten we met elkaar afwegen. Ik vond het in het debat van de Kamer heel mooi om te zien dat al die belangen door dezen en genen met verschillende intenties — of zwaarte, moet ik eigenlijk zeggen — naar voren zijn gebracht. Dat geeft meteen de complexiteit aan van deze hele afweging.

Ik heb het hier al vaker gezegd: in dat kader zijn inmiddels een aantal belangrijke zaken op de rol gezet. De eerste is, erg belangrijk, de herindeling van het luchtruim, waardoor we op een efficiënte manier gebruik kunnen maken van het luchtruim. De goede samenwerking met Defensie daarbij is vandaag nog niet genoemd; dat vond ik toch wel jammer. Want we hebben het vandaag alleen maar over civiel vliegen gehad, maar een belangrijk deel van het luchtruim wordt natuurlijk ook gebruikt door Defensie. Ik wil toch nog even onderstrepen dat, willen we tot een goede herindeling van het luchtruim komen, de constructieve houding van Defensie, die ik daar gelukkig ook aantref, van wezenlijk belang is om tot een goed resultaat te komen, waarbij we beter gebruik kunnen maken van het Nederlandse luchtruim. Dat wil ik dus toch nog graag even toevoegen.

Het andere — dat staat ook in het regeerakkoord — is dat we de luchtvaart voor de toekomst graag op een slimme en duurzame manier willen vormgeven. De sector moet de mogelijkheden voor duurzame groei, het fiftyfiftyprincipe uit het regeerakkoord, wel verdienen; dat is al meerdere keren aan de orde geweest. Die milieuwinst moet er dus wel zijn. Voor de ontwikkeling van de luchtvaart is het ontzettend belangrijk dat we brede consultaties hebben, met heel veel betrokkenen. Ik zie op de publieke tribune inmiddels al wat meer bekende gezichten, van mensen die ook snel wat hebben kunnen eten. Ik wil die consultaties heel graag doorzetten, zodat we iedereen die daarin geïnteresseerd is en mee wil denken, er ook bij kunnen betrekken. Op het consultatieproces en de participatie kom ik straks nog wat uitgebreider terug, maar ik kan u in ieder geval melden dat we de lijn die ik heb ingezet ten aanzien van transparantie, vroegtijdige inspraak en het proberen een

breed draagvlak te krijgen, zeker willen doorzetten. Ik kom daar voor de zomer bij uw Kamer op terug.

De heer Amhaouch heeft specifiek gevraagd naar de Omgevingsraad Schiphol: hoe zal die worden geëvalueerd? Zoals u weet, lopen er nog twee adviesaanvragen bij de Omgevingsraad Schiphol, te weten die over wonen en vliegen en die over het nieuwe normen- en handhavingssysteem. Die gaat de ORS in de huidige vorm nog afronden. De heer Dijkstra vroeg of in die twee lopende adviesaanvragen nog een bredere consultatie zou kunnen worden ingepast. Ik zou dat zelf van harte ondersteunen, dus ik zal dat verzoek graag overbrengen aan de ORS.

Om de discussie te structureren, wil ik het volgende aangeven. Bij de ontwikkeling van Schiphol gaat het om drie verschillende fases. We hebben de ontwikkeling op de heel lange termijn, die past bij de Luchtvaartnota 2020-2040. Dan gaan we al die discussies met elkaar voeren: hoe kunnen we de belangen voor de lange termijn op een goede manier met elkaar afwegen? De middellange termijn betreft de jaren na 2020. Op de korte termijn, tot 2021, moet er nog van alles gerealiseerd worden. Maar voor alle drie de fasen geldt — daar wil ik u allemaal in ondersteunen; ik heb dat ook al eerder gedaan — dat veiligheid op nummer een staat. Veiligheid is gewoon de bodem van alle plannen en besluiten voor de luchtvaart. Zoals een paar van u hebben opgemerkt — ik geloof dat mevrouw Kröger het expliciet meldde — is het rapport van de OVV dusdanig belangrijk, dat we niet moeten proberen om dat even en marge van dit debat te behandelen. Het is dusdanig belangrijk dat we daar een apart debat over moeten voeren. Dat heeft uw Kamer ook al gepland. Ik denk dat het voor ons als ministerie, maar ook voor de sector heel goed is dat we in dat debat heel precies en nauwgezet de aanbevelingen langslopen en met elkaar bespreken; daar heeft niet alleen u, maar de hele samenleving recht op.

Mijn inzet — die heb ik u al eerder meegegeven — is dat we het OVV-rapport gewoon voluit omarmen. We zijn ook al vol aan de slag om die aanbevelingen over te nemen. Nogmaals, ik kom daar graag op terug in het debat dat we specifiek over vliegveiligheid hebben. Ik zal er nu dus niet al te gedetailleerd op ingaan, maar zal dat dan wel graag doen, want ik deel met u dat dat de basis van alles moet zijn. Bij de totstandkoming van de Luchtvaartnota wil ik, zoals gezegd, iedereen — dan neem ik alle organisaties mee die op de tribune aanwezig zijn, maar ook de mensen thuis die dit met interesse volgen — de mogelijkheid geven om hierbij betrokken te zijn.

Dan de veiligheidsanalyse. Als wij het hebben over wat mogelijk is op Schiphol, is de veiligheid dus de basis. Dan beginnen we bij het OVV-rapport en de andere rapporten die je daarbij kunt betrekken. Wij zijn natuurlijk ook nog in afwachting van het milieueffectrapport van Schiphol. Zoals u weet, staat Schiphol zelf aan de lat om dat tijdig aan te leveren, want zij zijn initiatiefnemer. Ik heb nog steeds goede hoop dat wij dat in elk geval voor de zomer krijgen, zodat wij het traject verder voortvarend kunnen oppakken.

De voorzitter:

Meneer Graus, ik wil eerst kijken of de minister klaar is met haar algemene inleiding. Bijna, zie ik.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ongeveer wel. Ik ga nu een beetje in de details rond Schiphol.

De voorzitter:

Ja, dan ga ik eerst naar de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Voorzitter, mogelijk moet dit een punt van orde zijn. Ik heb zelf de debatten die zijn samengevoegd, aangevraagd. Ik heb ook echt gevraagd om ruimte in te plannen voor de verkeersveiligheid, de luchtverkeersveiligheid, de vliegveiligheid. Er komt geen debat. Er komt een algemeen overleg, dat is geen debat. Dit is een plenair debat.

De voorzitter:

Dat is ook een debat.

De heer Graus (PVV):

Oké, maar dat noemen wij een algemeen overleg. Dit noemen wij een debat. Ik heb vragen gesteld over de OVV. Ik vind dat echt ook het belangrijkste, net als de minister. Ik wil wel dat die vragen beantwoord gaan worden, want ik wil dat gewoon nu weten. Ik ga daar echt niet weken op wachten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal mijn uiterste best doen om alle vragen die de heer Graus heeft gesteld, te beantwoorden. Dat is altijd mijn intentie. Alleen, u hebt samen afgesproken dat er een algemeen overleg Vliegveiligheid komt waarin wij alle rapporten die daarop betrekken hebben, gezamenlijk kunnen bespreken. Daar kijk ik dus naar uit, maar ik zal nu proberen om de vragen ook op dit punt te beantwoorden waar het nu kan.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik had een vraag gesteld, omdat u zegt in 2020 met een luchtvaartnota te komen. Ik heb gevraagd of u ook wilt overwegen om dit breder, mobiliteitsnotabreed, te bekijken. Dus ook kijken naar de hogesnelheidslijn en hoe wij Nederland goed mobiel kunnen maken, en niet alleen kijken naar de vliegveiligheid. Je zou het integraal moeten bekijken, niet kijken naar maximalisatie maar kijken naar wat nodig en evenwichtig is. Is dat nog iets wat u zou kunnen overwegen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar wilde ik eigenlijk later op terugkomen, maar ik kan het nu meteen wel even doen. Het treinverhaal zat in het blokje duurzaam, maar wij lichten het er gewoon even uit. In het regeerakkoord staat ook dat wij tot een mobiliteitsfonds willen komen, waarbij wij ook loslaten de stromen van de individuele modaliteiten weg, water en spoor, zoals het nu is verdeeld. In het hele verhaal van de luchtvaartnota gaan wij natuurlijk met elkaar discussiëren op alle punten die van belang zijn voor de toekomst van de luchtvaart. Daarbij is heel evident van belang voor welke afstanden je het best kunt gaan vliegen. U hebt daar verschillende getallen en

verschillende afstanden voor genoemd. Wij hebben, samen met de staatssecretaris, aan het KIM opdracht gegeven om te bekijken wat wij zouden kunnen doen om de trein interessanter te maken voor het internationale verkeer. Zeer binnenkort komt dat naar u toe. Ik heb vanmorgen nog met de staatssecretaris erover gesproken. Voor de zomer komt zij met de internationale spoorbrief. Daarin gaan wij samen een heel goede afweging maken. Dat is ook het moment om samen te bespreken hoe. Ik zal mij nu niet laten verleiden om specifiek in te gaan op de spoor- dan wel luchtvaartknelpunten en de vraag waar het omschakelpunt zit, enzovoort. Het is goed om eerst alle feiten op een rijtje te hebben voordat wij dat doen. De staatssecretaris en ik zijn er fanatiek mee bezig. Je ziet gelukkig ook dat de sector zowel vanuit de luchtvaart als vanuit de spoorkant ervoor openstaat. Het goede nieuws is ook dat Eurocommissaris Bulc, die ik onlangs nog gesproken heb, het ook een heel interessant idee vindt. Ik kan verder nog melden — dan doe ik het allemaal maar in één keer — dat wij aan de Vlaams-Nederlandse tafel met de Belgische collega's ook over Roosendaal, Antwerpen enzovoort spreken. We zijn ook voornemens om iets dergelijks op te starten met Noordrijn-Westfalen, waarbij het gaat over de verbindingen met Duitsland. We zijn natuurlijk niet alleen zeer geïnteresseerd in de noordkant, naar Berlijn, maar ook in de verbindingen Venlo-Düsseldorf en Heerlen-Aken. We willen al die verbindingen, waar ze er al zijn, maximaal uitnuttigen. We kijken natuurlijk ook of we op het hogesnelheidsnetwerk dat buiten Nederland ligt, nog op andere manieren, door goed te vertakken, verbindingen beter in kaart zouden kunnen brengen. We kijken dus ook naar de digitalisering en de kaartjes. Het hele spul krijgt u voor een groot deel te zien in de internationale treinenbrief van collega Van Veldhoven.

De voorzitter:

Voordat ik mevrouw Kröger het woord geef, zeg ik dat we hetzelfde aantal interrupties hanteren als dat we in de eerste termijn van de Kamer hebben afgesproken. Laten we het daarop houden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is heel positief om te horen dat de trein wordt gezien als een belangrijk onderdeel van de internationale mobiliteit. Ik denk dat dat precies de shift is die nodig is, waarbij het gaat over de vraag hoe we met een mobiliteitsfonds binnen Nederland ook naar de internationale bereikbaarheid gaan kijken. Het gaat gewoon om de bereikbaarheid, en niet zozeer om de mobiliteit.

Ik heb daar toch een vraag over. De minister noemt een heel groot aantal dingen die in die internationale treinenbrief terechtkomen. Maar in zowel mijn bijdrage als de bijdrage van mijn collega ging het er specifiek om om van de Luchtvaartnota 2020-2040 een bereikbaarheidsnota te maken, om in de analyses, zoals de MKBA, die net met de Kamer is gedeeld, de bereikbaarheid centraal te stellen en te kijken wat er per trein gedaan kan worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb geprobeerd om ook aan mevrouw Van Brenk aan te geven dat de Luchtvaartnota is gefocust op de luchtvaart. Maar daar komen natuurlijk ook de afwegingen in te staan wanneer je voor luchtvaart kiest en wanneer je voor de trein

kiest. Ik wil graag dat het bredere mobiliteitsverhaal gekoppeld is aan het mobiliteitsfonds en de discussie die we daar hebben. Daar zit het algemene verhaal, en in de Luchtvaartnota zoom je in op de specifieke toekomst van de luchtvaart, met alle andere aspecten voor die sector. Dan gaat het om aspecten ten aanzien van duurzaamheid en veiligheid enzovoorts.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar luchtvaart maakt geen onderdeel uit van het mobiliteitsfonds. Daarin zitten de afwegingen tussen asfalt en spoor. Maar de vraag is om voordat je in de details schiet van de Luchtvaartnota, overkoepelend een bereikbaarheidsnota 2020-2040 te maken. Daarbij gaat het om de vraag: hoe houden we Nederland bereikbaar en welke middelen zetten we daarvoor in? Dat kun je vervolgens in detail uitwerken in een sectie luchtvaart en een sectie treinen. Maar het gaat dus om een overkoepelende studie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mevrouw Kröger zegt: de luchtvaart zit niet in het mobiliteitsfonds. Maar het gaat natuurlijk wel over mobiliteit. De afweging in zijn algemeenheid is: hoe houd je Nederland bereikbaar? Dan gaat het toch ook om het woord "mobiliteit". Daar zit de luchtvaart natuurlijk ook gewoon in. Er zit dus een algemene afweging in. Je hebt natuurlijk een apart stuk voor het water, een apart stuk voor het spoor en een apart stuk voor luchtvaart. In het hele mobiliteitsbeleid komt het bij elkaar. Kijk naar het voorbeeld van Schiphol, waar we het nu ook over hebben. Straks hebben we het niet meer over een apart stukje voor de weg en een apart stukje voor het spoor. Water is daar sowieso wat minder aan de orde. Straks hebben we het over de vraag: hoe los je nou de bereikbaarheid rond Schiphol op? Dan is luchtvaart daar opeens wel een onderdeel van, in het hele beleid. Je kijkt juist naar knelpunten en niet meer naar individuele mobiliteit.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik weet niet of de minister alle vragen rondom spoor nu beantwoord heeft.

De **voorzitter**:

Nee.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Komt ze daar nog op terug in een blokje? Ik had er een specifieke vraag over.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik was er eigenlijk al ver doorheen, dus laten we het nu maar doen, voorzitter.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja? Het heeft wel degelijk met die samenhang te maken, want iedereen zegt: binnen Europa ...

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat: de minister gaf net aan welke onderwerpen aan de orde komen. Zij zei dat de vragen van Kamerleden straks komen. Als we nu deze vraag toelaten, dan betekent dat dat alle Kamerleden hun vragen graag nu beantwoord willen zien.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan heb ik me niet helemaal goed uitgelaten, voorzitter. Ik heb gezegd dat aan het einde de overige vragen van de Kamerleden komen. Maar de vragen van de Kamerleden die bij de betreffende blokjes horen, zou ik wel bij die blokjes willen beantwoorden.

De **voorzitter**:

Prima. U hoort bij het blokje, meneer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Fijn om ergens bij horen.

Ik ga even terug naar de maatschappelijke discussie die er is over de vluchten binnen Europa, of het nou Londen betreft of Parijs. Ik heb in mijn inbreng al gezegd dat dat op jaarbasis 6 miljoen passagiers zijn. Als je dat zou vertalen naar de trein gaat het om twintig lange treinen per dag erbij op het spoor. Hoe gaan we de vraag beantwoorden of de trein een reëel alternatief is voor al die vluchten naar Parijs en Londen? Anders blijft dat ergens boven de markt zweven. Waar komt dat volgens de minister terecht? We hebben het toch over ongeveer 50.000 bewegingen. Als dat realistisch zou zijn, wat kost dat dan? Het creëert 50.000 nieuwe bewegingen. Dat is natuurlijk heel zwart-wit en gechargeerd, maar ik wil het wel ergens laten landen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nogmaals, ik kan niet te veel vooruitlopen op de inhoud van de internationale spoorbrief van mijn collega. Maar uiteraard gaat zij daarin wel kijken naar wat realistisch en haalbaar is en wat kan. Ik denk dat het goed is dat juist in die nota in kaart gebracht wordt wat de mogelijkheden zijn. U heeft namelijk gelijk: het is niet zo dat het spoor nu ineens de zaken allemaal heel snel en op korte termijn kan oplossen en dat dat allemaal makkelijk is. Want waar we bij de luchtvaart spreken over ultrafijnstof en over geluid, spreek je bij de treinen ook over geluid, maar ook bijvoorbeeld over trillingen. Dat is weer een ander probleem, waar je bij vliegtuigen geen last van hebt. Het is dus niet zo dat je kunt zeggen: goh, het probleem in de luchtvaart is ingewikkeld, maar het is heel makkelijk op te lossen bij het spoor. Dat is niet zo, maar we willen wel uitdrukkelijk kijken waar je wel vaart kunt maken en bij kunt dragen aan een oplossing.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Is mijn conclusie dan dat die verkenning naar wat op termijn mogelijk is, terugkomt in die spoorbrief?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die zal nog niet helemaal ingevuld kunnen worden, denk ik zomaar. Ik moet echter niet te veel voor mijn collega gaan spreken. Ik kan u gewoon toezeggen, zo heeft zij mij verze-

kerd, dat die brief nog voor de zomer naar de Kamer komt. Ik denk dat het verstandig is dat u dan met haar specifiek over de spoordetails in gesprek gaat.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Dat gaan we doen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
In aansluiting op de vorige sprekers het volgende. Als twintig treinen naar Londen een groot probleem oplossen qua luchtvaart, is het natuurlijk de moeite waard om daar naar te kijken. Het is uiteraard niet een-op-een opgelost; misschien daarom ook de vraag aan de minister van Financiën om eens goed te kijken wat hij goedkoop aan kapitaal kan aantrekken om daar, pak 'm beet, 14 miljard in te investeren. Maar het geeft wel aan dat je die aspecten niet los moet bekijken. Vandaar toch de vraag: kom nou met een integrale bereikbaarheidsnota, desnoods als paraplu waaronder die verschillende elementen staan. Want anders mis je toch de integrale afweging. En daar vragen in ieder geval een aantal partijen in deze Kamer om. Is de minister daartoe bereid?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat doen we eigenlijk al — dat probeer ik steeds aan te geven — doordat we binnen de MIRT-systematiek proberen om alle belangen mee te nemen. We gaan juist daar nog een omslag in maken. Waar we bij het MIRT nu nog in de kokers van de verschillende modaliteiten redeneren, gaan we dat vanaf 2030 financieel loslaten. Maar daarvoor is het hele proces al gestart over hoe je de omslag maakt van modaliteit naar mobiliteit. Daar zit uw integrale afweging in. Dus ik stel voor dat u ons daarop aanspreekt als we verder komen te spreken over de aanpak rondom het mobiliteitsfonds. Want het is echt uitdrukkelijk de bedoeling dat we daar die integrale afweging in gaan maken.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik vind dat een mooi antwoord.

De **voorzitter**:
Fijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou, laten we dat dan vasthouden. O, weer een interruptie kwijt!

De **voorzitter**:
Nee, die tel ik niet mee. Dat is flauw.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik was eigenlijk geblevens bij dat we nog in afwachting zijn van de milieueffectrapportage van Schiphol. Als die hele feitenbasis klaar is, dan kan de Omgevingsraad Schiphol mij ook na het zomerreces daarover adviseren.

Actuele thema's die verder nog bij deze fase horen, zijn natuurlijk de implementatie van de OVV-aanbevelingen; ik

heb u net al gezegd dat we daar ook nog en détail over in gesprek gaan. Het anticiperend handhaven speelt natuurlijk een rol. Ik kom nog even te spreken over een robuust kader voor de verdeling van slots. Wonen en vliegen is een belangrijk dossier. En er is natuurlijk het selectiviteitsbeleid.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Een verduidelijkende vraag. De milieueffectrapportage voor Schiphol is heel interessant. Die komt dan in de zomer of na de zomer en die gaan we dan ook bespreken en goed bestuderen. Ten eerste: die moet wel foutloos zijn. Dat is wel belangrijk. Ten tweede: kunnen we er ook van op aan dat die geboekte milieuwinst sinds de ingang van het Aldersakkoord daar dan ook ergens een plekje krijgt? Of krijgen we dat in een separate brief te zien?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
We zijn eerst nog in afwachting van die milieueffectrapportage. De heer Dijkstra zegt: die moet wel foutloos zijn. Dat onderschrijf ik zeer. We zullen dus ook zorgen dat we daar hetzelfde doen als we bij Lelystad hebben gedaan: een check en een dubbelcheck doen, en dan ook nog eens een peerreview om te kijken of de hele systematiek goed werkt. Daar zullen we dus zeer zorgvuldig en goed naar gaan kijken. Uiteraard is het ook aan de sector om aan ons te rapporteren welke milieuwinst zij al dan niet denken te hebben gemaakt. Dat zullen ze dus ook zelf aan ons moeten laten zien.

Dan zal ik toch proberen om de vragen ... Nou, dat is wel vervelend, de heer Graus is er net niet nu ik zijn ...

De **voorzitter**:
Jawel, hij is er wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
O, wel; hij is verstopt! Ik wil nogmaals onderstrepen, ook in de richting van de heer Graus, dat de veiligheid van de luchtvaart, van Schiphol en de omgeving voor mij echt op nummer één staat. In het debat van 21 februari hebben we ook al gesproken over mijn ambitie en aanpak daarin. U hebt ook gezien dat de OVV eind april heeft gereageerd op de wijze waarop opvolging wordt gegeven aan de aanbevelingen over de veiligheid op Schiphol en u hebt mijn reactie daar weer op ontvangen. Dat algemeen overleg — dat is toch ook wel een debat, denk ik — staat gepland op 3 juli. Ik zal u nog voorafgaand aan dat overleg ook de appreciatie sturen van het ministerie van die integrale veiligheidsanalyse Schiphol die door het NLR is uitgevoerd en het onderzoek van To70 naar de effectiviteit van het externe veiligheidsbeleid. Ik kan u ook al toezeggen dat ik u uiteraard ook periodiek zal informeren over de implementatie van die OVV-aanbevelingen, want u vroeg: hoe vaak en hoe wordt de Kamer geïnformeerd? We gaan er in ieder geval in het algemeen overleg op 3 juli uitgebreid bij stilstaan met elkaar. Ik heb ook onlangs toegezegd dat u jaarlijks een staat van de veiligheid krijgt. Dat lijkt me dan een eerstvolgend moment om daar verder over te spreken. Dan hoop ik dat ik bij dezen toch de vragen van de heer Graus voor een groot deel heb kunnen beantwoorden.

Mevrouw Van Brenk heeft nog gevraagd: waarom telt General Aviation niet mee bij het aantal vliegtuigbewegingen? General Aviation telt inderdaad niet mee bij het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol — dat geldt alleen voor het handelsverkeer — maar het telt wel mee voor de geluidsnormen. Het is dus niet zo dat er, als het maar geen commercieel handelsverkeer is, maar raak gevlogen kan worden. Het moet wel degelijk allemaal binnen de geluidsnormen passen.

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

Dat is mooi. Kan de minister in het licht van de aangenomen motie over het breder definiëren van "hinder" toezeggen dat die brede normen, waar we nog over geïnformeerd worden, zodra ze er zijn inderdaad gelden voor alle vliegtuigbewegingen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, als je het over "hinder" hebt, gaat dat over het totaal, net zoals dat nu bij geluid ook voor het totaal geldt. Anders heeft het ook niet zo veel zin.

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

Oké, mooi!

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan over het anticiperend handhaven op Schiphol, waar de heer Amhaouch ook vragen over heeft gesteld. Ik vind het ontzettend belangrijk om dat nieuwe normen- en handhavingstelsel zo snel mogelijk juridisch te verankeren. Daarvoor is het dan weer nodig — ik had het daar net over — dat de MER van Schiphol snel afgerond raakt. Dus ik hoop dat we die inderdaad voor de zomer krijgen, want dan kunnen we zo snel mogelijk aan de slag om dat traject op te starten. Dan kunnen we ook formeel gaan handhaven, waar we nu anticiperend handhaven. Het is dus niet zo dat er nu totaal geen controle is en dat alles maar mag. Het oude stelsel is, alvast anticiperend, vervangen door het nieuwe normen- en handhavingstelsel. In 2015 of '16 heeft uw Kamer gezegd: deze wet nemen wij aan en wij vinden dit een verbetering, ook voor omwonenden. Natuurlijk wordt er getoetst aan dat nieuwe normen- en handhavingstelsel. Als het daarbinnen past, hoeft u dus ook niet handhavend op te treden. Zo moet je het eigenlijk zien.

Dan het ultrafijnstof.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik had nog een vraag gesteld over het anticiperend handhaven. Een hoogleraar economisch publiekrecht uit Utrecht, Annetje Ottow, zei namelijk dat je het eigenlijk ook "niet-handhaven" zou kunnen noemen, omdat je in ieder geval formeel niet handhaaft, anticiperend op nieuwe regelgeving. Voor bewoners zit daarachter dat ze daar het volgende gevoel bij hebben: er zijn afspraken met ons gemaakt en als wij het idee hebben dat die gebroken worden, kunnen we nergens naar toe. Aan die situatie zou je natuurlijk zo snel mogelijk een einde moeten maken. Daarom had ik u gevraagd of u ervoor bent om de harde afspraken die met bewoners gemaakt worden, waar dat wenselijk is in de

ogen van die bewoners, ook te verankeren en te zorgen dat er geen situatie met een rechtsvacuüm ontstaat.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat de heer Paternotte helemaal gelijk heeft dat je dat het liefst wilt vermijden. Dus als we die MER Schiphol en andere onderdelen al eerder hadden gehad, dan was deze situatie niet ontstaan. Ik denk dat niemand daar blij mee is, maar het enige wat we nu kunnen doen, is het zo snel mogelijk herstellen zodra de MER Schiphol er is.

De **voorzitter**:

Oké. Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan het ultrafijnstof. Ik zie mevrouw Kröger al naar de interruptiemicrofoon lopen, dus dat komt goed uit. Zij heeft voorgesteld dat er eerst duidelijkheid moet zijn over ultrafijnstof, voordat er een besluit komt over de groei op Schiphol. Zoals u weet loopt er op dit moment een onderzoeksprogramma bij het RIVM naar dat ultrafijnstof. U begon over het voorzorgsbeginsel. Juist dat voorzorgsbeginsel is de reden geweest dat er nu ook een langjarig onderzoek loopt naar ultrafijnstof. Er is in 2015 een onderzoek geweest. Toen is er geen enkel causaal verband aangetoond dat er betreffende de gezondheid van mensen in dat gebied een andere situatie zou zijn ten opzichte van andere gebieden. Er is dus geen verband aangetoond, maar om dat ook zeker te weten voor de langere termijn is er toen het volgende besloten. Om het echt te kunnen uitsluiten — dat kun je natuurlijk niet doen als je het op dat moment niet vaststelt — is een langjarig onderzoek nodig. Dat loopt nu en dat willen we dus ook afwachten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik kom terug op het vorige punt, voorzitter, over het anticiperend handhaven. Er werd een onderscheid gemaakt — dat gebeurde eerder ook al bij de mondelinge vragen — tussen formeel handhaven en anticiperend handhaven. De minister schetst hier dat ze het ook een onwenselijke situatie vindt dat er formeel niet gehandhaafd kan worden, maar dat we daar nou eenmaal mee zitten omdat die MER nog niet af is. Dan blijft de vraag toch: wat kan de minister op dit moment doen om de rechtspositie van omwonenden te borgen en daadwerkelijk te handhaven? Want als dit moment iemand vraagt aan de ILT om te handhaven, krijgt hij het antwoord dat er niet gehandhaafd kan worden, omdat het nog niet vastligt in de wet.

De **voorzitter**:

De minister.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En het is de taak van de minister om ervoor te zorgen dat het wel kan.

De **voorzitter**:

De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat deze minister daar op dit moment aan kan doen, is zo veel mogelijk vaart maken in het proces om het wel wettelijk te kunnen verankeren. Daar heb ik de MER van Schiphol voor nodig. Dat gaf ik net aan. Ik hoop dus dat we die zo snel mogelijk krijgen, zodat de situatie van anticiperend handhaven zo snel mogelijk kan worden omgezet in formeel handhaven. Maar dan herhaal ik toch nog maar een keer dat uw Kamer ook bewust heeft gekozen voor deze wet waar we nu anticiperend op handhaven, omdat die wel degelijk tot een verbetering voor bewoners leidde. Met brede steun is die wet aangenomen. Voor het laatste stukje uitwerking daarvan hebben we die milieueffectrapportage nog nodig.

Dan nog over het meten van geluid. Daar hebben meerdere Kamerleden ... Ja?

De voorzitter:

U staat een beetje standaard bij de interruptiemicrofoon, mijnheer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat klopt. Het gaat over fijnstof.

De voorzitter:

Dan wacht u even. Nee? Het punt over fijnstof is al geweest?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik was eigenlijk met fijnstof, of ultrafijnstof, waar het hier over hebben, klaar.

De voorzitter:

Oké, de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Nog even over ultrafijnstof. De minister zegt dat in 2015 een onderzoek is geweest en dat we zijn juist heel goed bezig zijn, omdat naar aanleiding van dat onderzoek is besloten tot langjarig onderzoek. Dat klopt. Dat is onder de vorige bewindspersoon gebeurd. Toen hebben we er ook vragen over gesteld, omdat al uit ander onderzoek bekend is, uit het buitenland — Los Angeles wordt vaak genoemd — wat de invloed is van ultrafijnstof. Die is niet mis. Wat ik de minister nu niet hoor zeggen, is dat ze die kennis ook gebruikt en misschien ook wel op basis van die kennis het voorzorgsbeginsel wél hanteert. Daar zou ik toch nog graag wat over willen horen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we niet het debat moeten overdoen dat hier al op andere plekken ook is gevoerd. Ik geef u aan dat het in 2015 niet kon worden aangetoond. Of uitgesloten, moet ik eigenlijk zeggen, want je wilt het natuurlijk graag uitsluiten. Het kon niet worden uitgesloten. Om dat wel te kunnen, is juist voor een langjarig onderzoek gekozen. Dat loopt nu. Ik denk dat we dat ook moeten afwachten. Uiteraard volgen wij alle onderzoeken in de rest van de wereld ook met belangstelling, met grote interesse, maar dat heeft er tot

nu toe nog niet toe geleid dat we dachten dat we het onderzoek maar moesten afbreken en opeens iets anders moesten gaan doen. Daar hebben we nog onvoldoende aanleiding voor gezien.

De voorzitter:

Vierde vraag, de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

De minister geeft nu zelf precies de reden waarom je het voorzorgsbeginsel moet toepassen, namelijk omdat dat je het niet kan uitsluiten. Juist omdat bekend is dat ultrafijnstof echt heel diep overal in doordringt, en je het niet kan uitsluiten, zoals de minister zelf zegt, moet je niet willen doorgaan in plaats van wel. Dat is toch raar. Laten we dat in ieder geval dan vaststellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Maar om het te kunnen uitsluiten moet je toch wel eerst ook dat onderzoek hebben kunnen afronden. Daar zijn we nu mee bezig.

De voorzitter:

U maakt al uw interrupties op op deze manier, mijnheer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Maar voorzitter ...

De voorzitter:

Ik geef het gewoon mee. Het is aan u, maar dan weet u dat.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel. In mijn ogen is dit een voorbeeld van niet de vraag beantwoorden, maar goed, het is aan u, voorzitter. Nogmaals, prima om dan verder te gaan onderzoeken. Dat is het punt helemaal niet. Alle lof daarvoor. Maar dan kun je niet doorgaan met uitbreidingsplannen. Dat is het punt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik val in herhaling. We volgen alles wat er op de wereld gebeurt aan onderzoeken. We lopen daar toch ook redelijk in voorop, ook met ons langjarige onderzoek. Ook de GGD heeft bij ons niet aan de bel getrokken dat we nu maar moeten stoppen omdat het onderzoek daar aanleiding voor zou geven. Ik denk dat ze dat anders ook bij ons wel zouden melden.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik had een vraag gesteld. Of ik heb niet opgelet of u heeft hem nog niet beantwoord. Wij hadden gevraagd waarom Nederland nou zo veel lager ... Nee. De WHO (World Health Organization) stelt de normen voor fijnstof vele malen lager dan Nederland. Mijn vraag via de voorzitter aan de minister was waarom dat is en waarom wij niet vinden dat de normen van de WHO ook voor Nederland zouden moeten gelden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou komt mevrouw Van Brenk wel heel erg op het terrein van de luchtkwaliteit, waar mijn collega Van Veldhoven over gaat. Wij hebben natuurlijk meer debatten gehad over de Europese fijnstofnormen waar we aan moeten voldoen en hard mee aan het werk zijn, en hoe die zich verhouden tot de WHO-normen. Wij hebben de ambitie om het schoonste te worden, maar als u in alle details wilt treden over ultrafijnstof en fijnstof, dan kunt u beter met collega Van Veldhoven in debat gaan in het kader van haar luchtkwaliteitsaanpak.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik ben teleurgesteld omdat de minister net zei: wij willen als Nederland vooroplopen. Maar eigenlijk doen wij het slechter dan wat wereldwijd gesteld wordt. Er zijn normen waar we aan zouden moeten voldoen. Nederland heeft die normen een beetje opgerekt. Dat kwam waarschijnlijk beter uit. En hier staan bewindsvrouwen van allebei de kanten die ambities hebben maar deze ambitie even laten staan. Ik zou heel graag willen dat de minister deze vraag in ieder geval wil doorgeleiden als zij zegt: dat is niet mijn pakkie-an, dit is van mijn collega.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik herken mij niet in de woorden dat wij geen ambitie hebben. Die hebben collega Van Veldhoven en ik zeker. Ik wil ook de indruk wegnemen dat wij niet aan de normen zouden voldoen. Wij zijn volop aan de slag om de laatste knelpunten opgelost te krijgen die wij nog hebben met betrekking tot Europese luchtkwaliteitsnormen. Dat is op sommige punten best ingewikkeld, zoals u ook weet, maar we doen ons uiterste best om dat op zo kort mogelijke termijn opgelost te krijgen.

Dan kom ik bij het geluid. Verschillende Kamerleden hebben aandacht gevraagd voor het verschil tussen berekenen en meten. Ik vond dat de heer Amhaouch het heel mooi zei: als je ergens nog een vliegveld moet gaan beginnen, dan moet je wel berekenen want er is nog niks. Dan kun je niks meten. Dat is altijd de start. Dat doen we dus ook overal waar we beginnen en we blijven ook berekenen om de wetgeving goed toe te kunnen passen. Daarnaast wordt er op verschillende plekken in het land ook gemeten, niet alleen op de vaste handhavingspunten, maar ook op allerlei andere punten. Ik ben ook zeer bereid om binnenkort, nog voor de zomer, in een brief bij uw Kamer terug te komen op hoe we in de toekomst precies om willen gaan met berekenen en meten. Ik ben van mening dat we het allebei zullen moeten blijven doen. Het is allebei nodig. Ook ten aanzien van Lelystad Airport ga ik graag met bewoners, provincies en gemeenten om tafel om te kijken waar meten een waardevolle aanvulling kan zijn op berekenen. Daar kom ik straks nog wel op terug.

Mevrouw Kröger heeft nog voorgesteld om een plan-MER op te stellen over de milieueffecten voor de luchtvaart. Ik heb net al geschetst dat de Luchtvaartnota 2020-2040 echt het toekomstbeeld van de luchtvaart wordt. Daar moeten we alle milieueffecten in meenemen, zeker ook de effecten op klimaat, uiteraard, maar de precieze manier waarop we dat moeten doen, moeten we nog uitwerken. De vraag of daar een plan-MER voor nodig zal zijn, wil ik graag in die

afwegingen meenemen. Dat weet ik nog niet, maar we zullen het in beschouwing nemen in de Luchtvaartnota.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Die Luchtvaartnota beslaat 2020 tot 2040. Ik heb het eerder al een keer gevraagd maar misschien kan ik het nu ook aan u vragen: waarom nemen we daar niet 2050? Dat jaartal sluit aan bij al die klimaatgesprekken. Dat jaartal sluit ook aan bij het Flightpath 2050 van de Europese Commissie, waarin gesteld wordt dat 90% van de Europeanen binnen vier uur van deur tot deur moet zijn. Daarin staan ook duurzaamheidsdoelstellingen, bijvoorbeeld 90% reductie van stikstof en 75% reductie van CO₂. Zou het niet verstandiger zijn als we zo'n visiedocument — dat al heel snel ingaat, in 2020 — laten aansluiten bij dit soort Europese doelstellingen voor 2050, die ook best houvast kunnen geven in deze luchtvaartwereld, die je toch in ieder geval Europees moet benaderen, en het liefst mondiaal?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Dijkstra verrast mij met deze suggestie, maar ik sta er niet afwijzend tegenover. Als je daar op een praktische manier aansluiting bij vindt, heb ik daar geen enkel bezwaar tegen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan is er nog gevraagd wat ik van het onderzoek naar slaapverstoring rondom Schiphol vind en wat de plannen met het nachtregime zijn. Het is uiteraard altijd goed om in kaart te brengen en te blijven monitoren hoeveel slaapverstoring er daadwerkelijk optreedt rondom Schiphol. In het milieueffectrapport moet dat ook nadrukkelijk weergegeven worden. Daarnaast zal natuurlijk ook de Omgevingsraad Schiphol nog adviseren over het vliegen in de nacht. Dat zal ik dan allemaal meenemen in het besluit dat we daarover gaan nemen. Dus ik wacht die advisering af. We hebben hier onlangs nog discussie gevoerd over de 29.000 versus 32.000 nachtvluchten. We hebben onlangs gezekerd dat het zeker niet meer dan 32.000 kunnen zijn. Ik wacht nu ook het advies van de ORS op dat vlak af.

De heer Amhaouch heeft ook nog specifiek gevraagd naar de inspraak rondom Schiphol. Ik heb al gezegd dat ik uw Kamer in juni schriftelijk ga informeren over hoe we dat nieuwe omgevingsmanagement vorm willen geven. Ook heb ik al aangegeven dat ik voor de kortetermijnbesluiten, zoals die laatste twee adviesaanvragen bij Schiphol en Lelystad, gebruikmaak van de bestaande structuren. Ik heb net aan de heer Dijkstra aangegeven dat, als de ORS daar zelf voor openstaat, ik geen enkel bezwaar heb tegen het invoegen van een brede consultatie. Voor de rest wordt natuurlijk, zoals u ook weet, de ORS nog geëvalueerd. Dat gebeurt door henzelf, door alle participanten van de Omgevingsraad. Ik heb natuurlijk ook kennisgenomen van de rondetafel, die u hier in de Kamer daarover heeft gehouden. Of het nou iets SER-achtigs of een bredere consultatie is: ik denk dat we goed zullen bekijken welke van de nuttige suggesties die daarin zaten, we mee kunnen nemen. Daar zal ik in juni bij u op terugkomen.

Door het CDA is ook gevraagd of we gemeentes de ruimte willen geven om zelf afwegingen te maken over bouwen, ook als dat dicht bij Schiphol is. Ook dat betreft een ingewikkelde belangenafweging tussen wonen en vliegen. Daarover gaat ook een van die twee adviesaanvragen van de Omgevingsraad, maar tevens moeten we goed bekijken wat het OVV-rapport daarvan heeft gezegd. Het is dus zaak om ook dat goed tegen elkaar af te wegen. Ik wacht dus in eerste instantie het advies van de ORS daarover af.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik weet dat het in de huidige situatie een complexe zaak is. We stellen namelijk eisen aan het aantal gehinderde woningen. Dat aantal moet beperkt zijn in die contouren, dus wil je niet bouwen, want elke woning die erbij komt is er eentje te veel. Maar naar de toekomst toe zou je wel het spanningsveld los moeten laten en je moeten afvragen wat de juiste prikkels zijn om een gemeente wel de ruimte te geven om te bouwen zonder dat een luchtvaartmaatschappij of in dit geval een vliegveld, dat zich wel aan die verplichtingen en hinderbeperkingen houdt, daarvoor beboet wordt. Wil de minister die gedachte meenemen naar de Luchtvaartnota?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben bereid om iedere gedachte mee te nemen naar de Luchtvaartnota, want daar moeten we die belangenafweging maken. Het enige wat ik hier wil schetsen, is dat die afweging tussen wonen en vliegen een ingewikkelde is. Daarbij gaat het namelijk niet alleen om overlast, geluid of externe veiligheid, maar daarbij gaat het ook om gezondheid. Dat totaalplaatje zullen we dus steeds voor ogen moeten houden. En totdat we daar met elkaar andere afwegingen over maken, geldt daarvoor de huidige regelgeving, die nog niet zo lang geleden, namelijk per 1 januari, van kracht is geworden. Dus daar werken we nu mee. En als er naar aanleiding van het advies van de ORS of anderszins in de Luchtvaartnota een ander pad wordt ingeslagen, zullen we daar onze regelgeving uiteraard op aanpassen.

Dan de verdeling van slots. Velen van u hebben die aan de orde gesteld. Als gevolg van de schaarste op Schiphol is er veel te doen over die slots. Ik vind het ook erg belangrijk dat de systematiek van slotverdeling bedraagt aan een optimaal gebruik van de schaarse capaciteit op Schiphol en dat het systeem ook robuust en transparant is.

De PVV heeft gevraagd naar het eventueel mogelijk maken van het verhandelen van slots, het zogenaamde secundaire slotverhandelen. Ik heb een studie laten uitvoeren naar de mogelijke effecten van slothandel. Aan de appreciatie daarvan wordt op dit moment gewerkt. Er is natuurlijk een goede analyse nodig, omdat zoals u waarschijnlijk weet, er op dit moment maar in één land, namelijk het VK, secundaire slothandel plaatsvindt en er ook nog gesprekken over lopen met de Europese Commissie. Maar ik zeg graag toe om uw Kamer daar binnenkort over te informeren.

De SP heeft gevraagd naar het goedkeuringsbesluit over de local rule op Schiphol. De heer Laçin heeft gelijk: de sector heeft half februari zo'n local rule ter goedkeuring aan mij voorgelegd, waar ik nog een besluit over moet nemen. Waarom heb ik dat besluit niet al genomen? Dat is

omdat er toch verschillende opvattingen bleken te zijn over de interpretatie van die local rule en de haalbaarheid ervan, onder andere vanuit het Europese en bij onze eigen slotcoördinator. Het is natuurlijk niet werkbaar als een en dezelfde local rule op verschillende wijzen wordt uitgelegd. Dat bleek dus complexer te zijn dan gedacht. We zijn dus eigenlijk weer met alle betrokkenen om de tafel gaan zitten om te bekijken of we daar een eenduidige interpretatie aan kunnen geven waarin iedereen zich herkent. Ik zal uw Kamer nog voor het zomerreces schriftelijk informeren over de wijze waarop dat traject precies is gelopen. Ik zal de Kamer dan ook mijn besluit over die local rule doen toekomen.

De heer Paternotte (D66):

Ik wil nog even terug naar de secondary trading, de secundaire slothandel. De minister komt met een appreciatie van het onderzoek dat daarnaar wordt gedaan. In Londen zie je dat al. KLM heeft daar bijvoorbeeld een slot verkocht aan Oman Air voor, ik meen 72 miljoen euro. Het gaat om veel geld. Op zich is er niks mis met die Midden-Oostencarriers, maar sommige daarvan hebben natuurlijk heel veel kapitaal. Ik was dus benieuwd of u daar in de beantwoording of in de appreciatie een beeld van kan geven. Welk effect heeft het nou precies gehad in Londen? Welke verschuiving van bepaalde luchtvaartmaatschappijen naar andere heeft er plaatsgevonden? Op die manier kunnen wij dan beoordelen of dat inderdaad betekent dat er meer zakelijk verkeer komt, wat we natuurlijk graag zien, maar ook wat het betekent voor de concurrentiepositie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal kijken of we daar in de brief een zo goed mogelijk beeld van kunnen geven, maar in grote lijnen zal dat daar zeker een onderdeel van zijn, want, nogmaals, het is ook het enige vergelijkingsmateriaal dat we hebben. Als je wilt bekijken wat de impact zou kunnen zijn, dan kijk je dus bij uitstek ook daarnaar.

De heer Laçin (SP):

Die local rule is half februari goedgekeurd door de sector, om het zo maar te zeggen, op Schiphol, maar ik hoor nu van de minister dat er verschillende interpretaties zijn en dat er daarom weer met alle partijen aan tafel wordt gezeten. Dat verbaast mij, omdat het in mijn beleving helder was wat met die local rule wordt beoogd en hoe dat zou moeten plaatsvinden. De goedkeuring van de minister moest alleen nog komen. Ik hoor nu dat wij voor het zomerreces een brief hierover krijgen, maar de tweede vraag in mijn inbreng was: kunnen we die rule dan wel invoeren voor het winterseizoen? Het antwoord daarop kan ik zelf wel een beetje invullen, maar ik hoor graag van de minister, nu of in die brief, welke gevolgen het heeft voor het vrachtvervoer als die local rule in het winterseizoen niet wordt ingevoerd.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zullen we daarin vermelden. Als ik daar nu op inga, ga ik te veel op details in en staan we hier midden in de nacht nog, maar nogmaals, ik zal in de brief even precies uiteenzetten hoe het is gelopen en waarom dat zo veel tijd heeft gekost. U dacht aanvankelijk: het lijkt me helder. Dat dacht ik ook, maar als de specialisten ernaar kijken, blijkt het toch

voor meerderlei uitleg vatbaar te zijn en dat kan niet. Nou ja, goed, ik ga het u allemaal uitleggen in de brief.

Door velen van u is stilgestaan bij de verkeersverdelingsregel. Deze is een essentieel onderdeel om Lelystad Airport de rol te kunnen laten vervullen waarvoor de luchthaven is bedoeld. We zijn bezig om deze regel verder uit te werken. Zoals u weet, is deze maatregel inhoudelijk en juridisch complex en is er goedkeuring van de Europese Commissie voor vereist. Als je dat notificeert bij de Europese Commissie, heeft zij zes maanden de tijd om daarop te reageren. We zijn op dit moment in gesprek met de Europese Commissie omdat we natuurlijk wel willen zorgen dat als we iets notificeren, we niet weer met iets komen te zitten zoals we net bijvoorbeeld met de local rule hadden, namelijk dat deze voor meerderlei vatbaar is en deze niet goedgekeurd gaat worden door de Europese Commissie. We zijn daarmee aan de slag. Mijn inzet is om nog voor het zomerreces die notificatie bij de Europese Commissie te kunnen doen. Ik zal uw Kamer uiteraard over die ontwikkelingen op de hoogte stellen.

Dan is er nog een vraag gesteld over nachtvluchten.

De heer **Paternotte** (D66):

Even iets over de orde. Ik heb nog een aantal vragen gesteld over de verkeersverdelingsregel. Is het mogelijk om die schriftelijk te beantwoorden? Ik begrijp dat de minister nu alleen in algemene zin iets zegt, maar deze informatie hadden we al.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zullen we kijken of, als u nog gedetailleerde dingen mist, we die kunnen meenemen in de verzamelbrief die uw kant opkomt voor het algemeen overleg Luchtvaart, dat binnenkort plaatsvindt? Ja? Oké.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Het is goed om te horen dat de minister al in gesprek is met de Commissie over de verkeersverdelingsregel. Er staat een bepaalde tijd voor tussen notificatie en het antwoord daarop. Helpen deze gesprekken nu ook om die termijn korter te maken? Wat is de inschatting wanneer de Commissie uiteindelijk zal kunnen reageren, zodat we weten of er toestemming komt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De Commissie hoeft niet die zes maanden vol te maken, maar of onze gesprekken helpen om het sneller te krijgen, weet ik niet. Dat hangt een beetje van de interne afhandeling bij de Europese Commissie af. Maar we doen natuurlijk ons best om te zorgen dat wij een goed product aanleveren, zodat de Europese Commissie dat ook vlot kan verwerken.

Door zowel GroenLinks als de SP is gesproken over de overheveling van nachtvluchten naar Lelystad. Lelystad is, zoals bekend, ontwikkeld om de mainportfunctie van Schiphol te versterken en niet om, zoals sommige anderen zeiden, Schiphol ongebreideld te laten groeien. Er is ook met name vanuit bewoners en bestuurders aandacht gevraagd voor vermindering van het aantal nachtvluchten in het kader van hinderbeperking. Dat werd net al gememo-

reerd. Dat is ook een belangrijk onderdeel van de adviesaanvraag. Daarnaast hebben we nog de operationele veiligheids- en milieubeperkingen op Schiphol, die daar natuurlijk ook op van invloed zijn. Het verplaatsen van nachtvluchten van Schiphol naar de dag in Lelystad is waarschijnlijk commercieel niet superaantrekkelijk voor luchtvaartmaatschappijen, want zoals u weet willen ze vaak op één dag twee keer op en neer kunnen vliegen. Dat is niet mogelijk vanaf Lelystad. Dat lijkt dus niet heel waarschijnlijk.

Dan kom ik aan mijn blokje duurzaam, voorzitter.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Op dit specifieke punt. De zorg is dat de uitplaatsing naar Lelystad zou kunnen leiden tot een veelvoud aan extra vluchten op Schiphol. De minister schetst nu dat dit wellicht niet aan de orde is. Kan zij garanderen dat als één vlucht wordt uitgeplaatst naar Lelystad, dit ook betekent dat er maar één slot, één vlucht op Schiphol gevuld kan worden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wat ik op dit moment kan garanderen is het maximale aantal slots dat we hebben afgesproken tot 2021 en voor de rest dat er natuurlijk aan de eisen van geluid enzovoort wordt voldaan. Specifiek voor de nachtvluchten hebben we een plafond van 32.000 gesteld. Nu lijkt de discussie opeens de andere kant op te gaan. Tot voor kort ging de discussie juist vooral over hinderbeperking, omdat bewoners van een nachtvlucht veel meer hinder ondervinden. Ik geloof niet — maar goed, we gaan het meemaken — dat de Omgevingsraad Schiphol straks gaat adviseren om in plaats van die nachtvluchten dan maar heel veel meer vluchten overdag te krijgen. Maar goed, ik wacht dat advies af. Meer kan ik er op dit moment eigenlijk niet over zeggen. Ik zie hierachter geen strategie om Schiphol op die manier enorm te laten groeien. Het is een afweging die je met elkaar moet maken. 's Nachts wordt er meer hinder ondervonden. Als de Omgevingsraad Schiphol gaat adviseren "we hebben liever wat meer vluchten overdag, als die nachtvluchten dan maar verdwijnen", dan is dat een afweging waar we dan voor komen te staan. Maar ik ga daar niet op vooruitlopen. Ik wacht eerst het advies af.

Voorzitter. Ik kom op de duurzame luchtvaart. Zoals bekend heeft Nederland zich gecommitteerd aan de klimaatdoelstellingen van Parijs. We hebben onlangs nog uitgebreid in de Kamer gesproken over CORSIA. Ik denk dat we dat niet moeten gaan overdoen. Voor de internationale luchtvaart geldt dat we het halen van de klimaatdoelstellingen bij uitstek internationaal moeten oppakken. CORSIA en EU ETS zijn daar bij uitstek voor geschikt. In het kader van de nationale klimaatdoelen zal ik voor de zomer de eerste deeltafel duurzame luchtvaart, vallend onder de mobiliteitstafel, organiseren. Ik denk dat het u wel deugd zal doen dat wij aan onze nationale mobiliteitstafel in ieder geval apart aandacht besteden aan de luchtvaart. Het is ook mijn intentie om gezamenlijk met de luchtvaartsector afspraken te maken om tot innovaties te komen en maatregelen te nemen ter reductie van de CO₂-emissies.

Een aantal van u heeft vragen gesteld over de vliegtaks. Daar zien wij niet van af, zoals de heer Graus ons heeft verzocht. In het regeerakkoord hebben we juist aangegeven dat we ons inzetten voor Europese afspraken over belastingen.

gen. De staatssecretaris van Financiën, de heer Snel, is fanatiek bezig om een Europese heffing te krijgen. En zelf kijken we natuurlijk ook nog naar mogelijkheden tot het zwaarder belasten van lawaaiige en vervuulende vliegtuigen. Bij onvoldoende Europees resultaat is dan in 2021 die nationale vliegbelasting voorzien. Dat wordt natuurlijk geen copy-paste van de vorige vliegtaks. Daar hoeft de heer Graus geen zorgen over te hebben.

De heer Graus (PVV):

Dat was inderdaad een van de belangrijke punten voor mijn fractie. Het is niet voor niks weer afgeschaft. De Duitsers krijgen ook het advies om ermee te stoppen. Dat stond in tien adviezen aan de Duitse regering. De Belgen hebben die helemaal niet. Dus er is dadelijk een volledig ongelijk speelveld. Heel veel mensen uit de luchtvaart zeggen: we hebben er minder moeite mee als er een gelijk speelveld is. Maar dat is er niet eens. Ik heb dan toch een vraag, mevrouw de voorzitter, als u het mij toestaat. Ik wil echt onderzocht hebben wat de gevolgen zijn. Er wordt wel 200 miljoen opgehaald. De minister zei een paar maanden geleden nog daarover: als het even niet hoeft, gaan we het niet doen. Maar ondertussen was haar buurman met gezwinde spoed bezig met de voorbereidingen om die 200 miljoen binnen te hengelen. Dat heeft niks meer met milieu te maken.

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer Graus (PVV):

Ik wil echt onderzocht hebben wat het effect zal zijn. Destijds bleek dat het om weet ik hoeveel tienduizenden banen ging die zouden verdwijnen en om weet ik hoeveel honderden miljoenen die daarmee gemoeid zouden zijn. Ik wil het dus echt opnieuw onderzocht hebben. We moeten dat niet zomaar, klakkeloos doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben er vast van overtuigd dat collega Snel niks zomaar, klakkeloos gaat doen en zeker geen honderdduizenden banen op het spel zal zetten. Ik heb ook begrepen dat de staatssecretaris de Kamer nog voor de zomer nader zal informeren over dit proces.

Ik kom op biokerosine. Dat is een belangrijke ontwikkeling in het bevorderen van duurzaamheid. Er loopt ook een aantal initiatieven waarvoor de rijksoverheid zich inspant. Zo wordt binnen BioPort Holland met verschillende partijen uit de keten bekeken hoe Nederland een voortrekkersrol kan vervullen in het stimuleren van het gebruik van duurzame biokerosine in de luchtvaart. Zoals u weet is lenW in 2016 toegetreden tot het KLM Corporate BioFuel Programme. Op 19 april jongstleden is een motie van de hand van de heer Paternotte aangenomen om ook andere ministeries te laten deelnemen aan dat programma. Ik geloof dat u die op woensdag had aangenomen, en op de vrijdag direct daarna heb ik in de ministerraad de collega's daarvan in kennis gesteld. Ik ga er dus van uit dat alle andere ministeries ook gaan toetreden tot dat Corporate BioFuel Programme, zo ze dat niet al gedaan hebben. Verder is het ook mijn ambitie om meer bedrijven ertoe te bewegen

om daaraan deel te nemen. Ik merk dat een toenemende groep bedrijven daar ook toe bereid is in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen. U hebt bijvoorbeeld gisteren nog in de krant kunnen lezen dat KLM in Zweden ook succesvol is geweest in het vinden van partners voor dat programma. Zoals ik u ook al eerder heb gezegd, zal ik dit jaar nog een brief aan de Kamer sturen over de voortgang en de bereikte resultaten met betrekking tot duurzame luchtvaart. Ik hoop dus ook goede zaken te kunnen doen aan die mobiliteitstafel, aan de deeltafel luchtvaart.

De voorzitter:

Een laatste vraag, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, ik heb het begrepen. Het gaat over het volgende. Biofuels worden nu gezien als een heel grote uitkomst voor de luchtvaart. Er zijn ook genoeg rapporten die zeggen: dat kan helemaal niet; er zijn niet genoeg biofuels om in alle behoeften te voorzien, want we willen ook anders gaan eten, varen en energie opwekken. Kan de minister toezeggen dat ze in haar onderzoek naar biofuels, wellicht in de Luchtvaartnota — ik begrijp dat het nu 2020-2050 wordt; ik denk dat dat een goed idee is — die analyse ook mee zal nemen? Het gaat om de vraag of er wel genoeg biofuels zijn, wat het kost om ze te maken, en ten koste van welke andere keuzes dat gaat met betrekking tot energieopwekking, voeding en noem maar op. Want dat laatste is waar de wetenschap zich met name zorgen om maakt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik had eigenlijk gehoopt de vraag van de heer Van Raan impliciet te beantwoorden door te spreken over "duurzame biokerosine" en niet alleen over "biokerosine". Daarin zit voor mij eigenlijk het onderscheid. U hebt helemaal gelijk: het is natuurlijk een afweging of het niet ten koste gaat van voedsel en of er geen palmolie in zit. Het gaat ons echt om duurzame biokerosine. In het kader van de rapportage over de duurzame luchtvaart die ik u toch dit jaar nog ga sturen, en ook aan de luchtvaarttafel, zal dat aspect uiteraard meegenomen worden, want we gaan niet het ene gat met het andere stoppen.

De heer Amhaouch (CDA):

De minister heeft het over "duurzame biokerosine". "Frietvet" zeggen ze dan, hè?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Frietvet uit China, dat kan.

De heer Amhaouch (CDA):

Je mengt kerosine met frietvet, en dan heb je toch een ander geurtje onder je neus. Maar het is wel een serieuze vraag. We moeten inderdaad nog steeds meer partijen aan tafel krijgen om daaraan mee te doen. Dit keer zit ik toch weer iets dichterbij de heer Van Raan; af en toe komen wij dichterbij elkaar, en af en toe gaan we uit elkaar. Hoe ziet die roadmap eruit? Want als ik nu kijk, zie ik dat er tussen de 1% en de 7% duurzame biokerosine beschikbaar is,

afhankelijk van de vliegtuigmaatschappij. We moeten dus wel een plan gaan maken om die behoefte te gaan creëren. Waar zien we dat terug? Volgens mij is het probleem nu niet om genoeg participanten te krijgen, maar wel om genoeg duurzame biokerosine te creëren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er zitten natuurlijk altijd twee kanten aan, want het begint er ook mee dat je de vraag creëert. Op het moment dat bedrijven zien dat er vraag is naar biokerosine, komen er ook ineens weer allerlei creatieve ideeën om die biokerosine op alle mogelijke manieren te kunnen produceren. Aan de deeltafel die onder de mobiliteitstafel luchtvaart hangt, worden al die onderwerpen en detail besproken, want het maakt inderdaad heel erg uit wat voor soort biokerosine het is. Of het frituurvet is of een heel andere soort maakt ook uit voor het percentage dat je kunt bijmengen. Het mag maar maximaal 50% zijn. Ik stel voor dat we op al die aspecten in zullen gaan in de brief over duurzame luchtvaart die we nog dit jaar naar u toe sturen.

De heer Amhaouch (CDA):

Heel goed. Ik zag de heer Elbers, CEO van KLM, afgelopen zondag bij Buitenhof. Hij stond te popelen om meer biokerosine in de KLM-toestellen te gebruiken. Ik denk dat dat een heel goede ontwikkeling is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. We horen op het ministerie dat er genoeg innovatieve bedrijven zijn die allerlei creatieve ideeën hebben om op nieuwe, duurzame manieren biokerosine te gaan produceren. Dus ik denk dat er misschien wel weer heel mooie ontwikkelingen op ons af komen.

De heer Paternotte had ook nog gevraagd of de minister bereid is om te werken aan de vergroening van Schiphol door de havengelden voor schonere vliegtuigen te verlagen, door met gelijkgestemde luchthavens een kopgroep te vormen en investeringen in schonere toestellen te bevorderen. Uiteraard ben ik in zijn algemeenheid natuurlijk sowieso heel erg bereid om te werken aan een verdere vergroening van Schiphol. Ik heb net aangegeven dat we ook een deeltafel voor de luchtvaart gaan organiseren om de nationale opgaven nader in te vullen. Schonere vliegtuigen zijn daar natuurlijk een eerste streven bij. De Wet luchtvaart biedt Schiphol ook de mogelijkheid om tarieven te differentiëren uit oogpunt van publiek en algemeen belang. Bij landings- en starttarieven maakt Schiphol op dit moment al onderscheid in gewicht en geluid. Schiphol bekijkt momenteel of de tarieven nog verder gedifferentieerd kunnen worden op basis van milieucriteria. We zijn daarover in gesprek met Schiphol. Ik zal de breed gedeelde wens — schat ik zo maar in — van uw Kamer om daar echt werk van te maken ook graag onder de aandacht brengen. Ik ben ook bereid, zo zeg ik tegen de heer Paternotte, om de samenwerking met andere Europese collega's en hun luchthavens op dit terrein nader te onderzoeken.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik ben ook een groot voorstander van wat de heer Paternotte voorstelt, namelijk om te kijken of je het zo'n manier kunt differentiëren dat je schonere vliegtuigen naar Schiphol

kunt krijgen. Er is wel één aandachtspunt en dat is de positie van KLM. KLM kan niet differentiëren, want die moet altijd vliegen op Schiphol. Dat is nu eenmaal de thuisbasis. Andere internationale maatschappijen kunnen variëren met soorten vliegtuigen. Ik zou daar wel aandacht voor willen. We moeten dit proces uiteraard voortzetten, maar wel met oog voor de positie van KLM.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal heel graag toezeggen dat we in dit geheel uiteraard naar de positie van KLM zullen kijken.

Ik kijk even. Dit was de trein, maar die heb ik straks al bij het andere blokje gehad. Nu kom ik bij een voor mij heel klein mapje Air France-KLM, want het merendeel daarvan zit bij collega Hoekstra.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, op het vorige punt?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb nog een slotvraag op het blokje duurzaam. Is de minister van mening dat de CO₂-uitstoot van de luchtvaart van en naar Nederland gereduceerd moet worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar doen we onze uiterste best voor. Het is niet voor niks dat we een deeltafel luchtvaart onder de mobiliteitstafel onder het hele klimaatverhaal hangen. We gaan dus bekijken wat we in Nederland kunnen bereiken. We zijn erg ambitieus om te zien wat realistisch is. De inzet is natuurlijk om zo min mogelijk CO₂-uitstoot voor elkaar te kunnen krijgen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan Air France-KLM. Gevraagd werd: gaat u de afspraken tussen Air France en KLM opnieuw vastleggen voor zover die betrekking hebben op uw deel van het beleid? In maart 2015 heeft de toenmalige CEO van Air France, Janailac, belangrijke toezeggingen gedaan, onder andere over het behoud van het financieel beheer van KLM en het behoud van de stichtingen en de staatsgaranties. Die punten zijn op meerdere overleggen steeds herbevestigd. Wij blijven in onze overleggen met Air France-KLM de Nederlandse belangen voor het voetlicht brengen. Zoals u weet, heb ik gesproken met mijn Franse collega van transport, mevrouw Elisabeth Borne. Wij zaten geheel op één lijn en hebben met elkaar afgesproken dat we elkaar op de hoogte houden van relevante ontwikkelingen. De rest kan door collega Hoekstra worden beantwoord.

In dit verband is nog gevraagd of de minister van lenW via landingsrechten de positie van KLM kan beschermen. De Nederlandse overheid verleent inderdaad landingsrechten aan Nederlandse maatschappijen op basis van luchtvaart-overeenkomsten die Nederland wereldwijd heeft afgesloten.

Voor KLM, maar daarmee ook voor Air France, zijn die verkeersrechten essentieel. Ze bieden weliswaar geen directe bescherming aan KLM, maar ze maken de Nederlandse overheid wel een belangrijke gesprekspartner richting Air France-KLM en de Franse overheid. Dat hebben we ook gemerkt, want de contacten zijn heel open en plezierig.

Dat was wat mij betreft het blokje Air France-KLM, voorzitter.

De heer **Graus** (PVV):

Ik geloof dat ik namens een heel groot deel van de Kamer spreek: ik heb vijf punten opgelezen in mijn eerste termijn, zoals mijn collega Dijkstra ook heeft gedaan, die niet goed juridisch zijn verankerd. Ik ga ze niet opnieuw oplezen. Het zijn geen echte garanties. Ze noemen het ook wel een MoU: een memorandum of understanding. Het is boterzacht. Ik wil dat toch even toelichten. Ik heb bijna tweeënhalf jaar in de commissie-De Wit gezeten. Toen zijn we erachter gekomen hoe boterzacht een MoU is in de financiële wereld. Het stelt helemaal niets voor. Ik vraag, zoals de heer Dijkstra ook heeft gedaan, om een en ander juridisch goed te verankeren, vooral de vijf punten die wij genoemd hebben. Dit is een kleine moeite. Ik denk echt dat het rust in de Kamer brengt. Daar had ik dus graag een antwoord op gehad.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan alleen maar herhalen dat we met elkaar goed in gesprek zijn. De afspraken zijn in de loop der jaren niet voor niets steeds opnieuw bevestigd. Als je er een helemaal officieel traject van wilt maken, kom je toch echt in het vaarwater van collega Hoekstra terecht. Ik denk dus dat hij daar het best op kan ingaan.

De **voorzitter**:

Ja, prima.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kom nu bij het blok Lelystad Airport, voorzitter. Daar hebben we al dermate vaak over gesproken dat ik de algemene introductie maar achterwege laat, want die is hier gevoeglijk bekend.

De **voorzitter**:

Die is bekend, ja.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

En als ik naar de publieke tribune kijk, is die daar ook iedereen bekend. Ik ga dus maar gewoon gelijk in op de vragen die gesteld zijn. De heer Stoffer van de SGP heeft gevraagd of het technisch mogelijk is om al hoger op het oude land te vliegen. De afspraak aan de Alderstafel is geweest dat het oude land op minimaal 6.000 voet binnengevlogen wordt. Dat is technisch ook bijna overal haalbaar. Afhankelijk van de vliegafstand vanaf de luchthaven zal dat hoger zijn. Boven het oude land kan na de herindeling verder worden geklommen. Er is soms nog wat verwarring over dat we in de rapportage natuurlijk uitgaan van het worstcasescenario, dus het allerlaagste waarop gevlogen zou kunnen worden. Maar in de praktijk zal het, zoals ik al

heb aangegeven, vaak veel hoger zijn. Mensen moeten dus goed voor ogen houden dat in de rapportage het worstcasescenario vermeld staat.

Ten aanzien van de laagvliegroutes heb ik al eerder gezegd dat voor mij een harde randvoorwaarde is, die meegegeven wordt bij de herindeling, dat er een einde komt aan het langdurig laagvliegen, zoals mevrouw Kröger het ook omschreef. Er is mij door LVNL bevestigd dat dit opgelost kan worden. Ik heb begrepen dat er in de Kamer ideeën zijn voor een hoorzitting. Ik zie de heer Paternotte knikken. Ik mag hopen dat u dat doet. Er is mij ook wel iets aan gelegen als u er als Kamer in een rechtstreeks gesprek met LVNL de bevestiging van krijgt en niet alleen mij op mijn woord of blauwe ogen hoeft te geloven. Ze hebben mij verzekerd dat het kan, maar het is goed als u al uw technische vragen nog een keer rechtstreeks kunt stellen. Ik zou dat zeer willen ondersteunen, want het lijkt me een goed idee als u dat doet. Dan kunt u van de experts zelf horen hoe het in de praktijk precies zit op al die verschillende detailpunten. U kunt dan dus de bevestiging krijgen dat het afgelopen is met het langdurig laagvliegen zodra de herindeling er is. Natuurlijk zul je altijd op bepaalde punten wat moeten dalen, naarmate je dichterbij de luchthaven komt, want je moet wel een keer naar beneden. Je kunt natuurlijk niet tot het allerlaatste moment hoog vliegen en dan ineens naar beneden vallen. De consequentie zal zijn dat er op bepaalde stukken wel lager wordt gevlogen, maar daar gaat het u niet om, heb ik begrepen. Het gaat echt om het langdurig onder het Schipholverkeer blijven vliegen; daar moet dan echt een einde aan komen.

Hoe zorgt de minister dat vliegen op die routes wordt gemonitord en dat er wordt gehandhaafd? We zijn nog aan het uitwerken hoe we dat precies vorm gaan geven. Ik ga de ILT verzoeken om een beleidsregel te maken die de mogelijkheid zal bieden om te handhaven op het afvliegen van die routes. Dat is een beetje een gekke term. "Zorgen dat ze de goede routes vliegen", zo moet ik het eigenlijk zeggen. Dat gebeurt ook al op andere luchthavens, dus dat lijkt me goed.

Mevrouw Kröger — of was het iemand anders? — gaf net al aan: hoe kun je ervoor zorgen dat afspraken met bewoners, van welke aard dan ook, echt gehandhaafd kunnen worden? Dit is er weer zo eentje waarvoor ik de ILT heb gevraagd om een beleidsregel te maken, zodat je het kunt afdwingen.

Is de minister bereid ...

De **voorzitter**:

U moet niet te veel naar de Kamerleden kijken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou ja, als ze zo bij de interruptiemicrofoon staan, weet ik dat er waarschijnlijk toch een vraag gaat komen.

De **voorzitter**:

Ja, maar u bent bezig met Lelystad Airport. Ik zou toch willen dat u eerst dat blokje afrondt. Daarna krijgen de heer Dijkstra en de heer Stoffer de gelegenheid om vragen te stellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Prima, dan ga ik verder. Is de minister bereid om een MKBA voor 10.000 vliegbewegingen te maken? Daar hebben meerdere Kamerleden om gevraagd. Er is onderzoek gedaan naar de economische impact van de ontwikkeling van Lelystad Airport in relatie tot de mainport Schiphol. Mede op basis daarvan is geconcludeerd dat de baten opwegen tegen de kosten. Ontwikkeling naar 10.000 vliegtuigbewegingen doet niets af aan die conclusie. De tijdelijke situatie is een stap naar het realiseren van de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen.

Dan de windturbines. Samen met mijn collega van EZK zoek ik naar oplossingen om beide belangen naast elkaar vorm te geven. Die oplossingen zijn niet afhankelijk van aantallen vliegbewegingen. Veiligheid is daarbij het belangrijkste criterium. Daar zoeken we dus gezamenlijk een oplossing voor. Een MKBA voor 10.000 vliegtuigbewegingen heeft dus geen toegevoegde waarde.

Durft de minister de actualisatie van het MER Lelystad aan de Europese richtlijn te toetsen? Dat heeft de heer Van Raan gevraagd. De actualisatie van het MER Lelystad voldoet aan zowel de Europese als de nationale regelgeving. Dat is ook bevestigd door de Commissie voor de m.e.r. met haar toetsingsadvies op de actualisatie van het MER.

Volgt u alle aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. voor Lelystad op? Ja. Dat heb ik in mijn brief aan u ook al aangegeven.

Is de eindsituatie voor Lelystad Airport goed in beeld gebracht? Ja, daar ben ik van overtuigd. De Commissie voor de m.e.r. concludeert in haar toetsingsadvies ook dat het MER alle essentiële informatie over milieueffecten bevat. Mocht later blijken dat in de aansluitroutes wijzigingen optreden, dan zal beoordeeld worden of dat gevolgen heeft voor de in beeld gebrachte milieueffecten. Dat is ook door de commissie aangegeven, maar dan praat je dus over de verdere toekomst.

Wordt op basis van de MER, zo vraagt de heer Paternotte, een inschatting gemaakt voor de nadeelcompensatie van bedrijven in de omgeving van de luchthaven et cetera? Het is mogelijk om een verzoek te doen om nadeelcompensatie als gevolg van het Luchthavenbesluit. Die verzoeken worden dan behandeld volgens de procedure in de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014; toen heette het nog zo. In het kader van deze procedure neem ik een besluit of, en zo ja in hoeverre, er sprake is van schade die voor vergoeding in aanmerking komt.

Gaat u alle MER-onderzoeken opnieuw doen en alle milieueffecten onderzoeken? Nee, want in de verschillende MER-onderzoeken worden alle relevante milieueffecten al in beeld gebracht. Voor Lelystad heeft de Commissie voor de m.e.r. geconcludeerd dat al die milieueffecten goed in beeld zijn gebracht, zodat ze volwaardig in de besluitvorming kunnen worden meegenomen.

Nu kan binnen de geluidsruimte groei worden geaccommodeerd door stillere vliegtuigen. De Partij voor de Dieren vroeg: zou je niet ook naar andere aspecten moeten kijken, bijvoorbeeld aantallen? In het algemeen geldt — dat staat ook in het regeerakkoord — dat wij inzetten op hinderbeperking en minder op het sturen op aantallen. In luchthavenbe-

sluiten kunnen ook meer zaken dan alleen geluidsruimten worden vastgelegd, bijvoorbeeld openingstijden — wij hebben net al de discussie rondom nachtvluchten gehad — beperkingengebieden of specifieke regels over het gebruik van de luchthaven. Daarnaast kunnen ook afspraken worden gemaakt over aantallen. Lelystad is daar een voorbeeld van, want vanwege alle onrust die er was ontstaan of die 45.000 geen 60.000 of misschien zelfs 100.000 zou worden, heb ik toegezegd om dat maximum van 45.000 ook in het luchthavenbesluit vast te leggen.

Hoe wordt het monitoringsprogramma georganiseerd? Moeten gemeenten dat zelf betalen? Waarom zijn er nog geen afspraken gemaakt met provincies over monitoring en nulmetingen? Zoals afgesproken aan de Alderstafel en ook vastgelegd in het huidige luchthavenbesluit, wordt een monitoringsprogramma voorbereid. Dat is geen verantwoordelijkheid van het Rijk. De provincie Flevoland coördineert dit, samen met de luchthaven. Het programma moet ook voor de opening van de luchthaven gereed zijn. Een onderdeel van het programma is dat in omliggende gemeenten geluidmeetpunten worden ingericht. Dat is een verantwoordelijkheid van de gemeenten zelf. Het heeft de voorkeur dat het oude land, zoals het wordt genoemd, bij het monitoringsprogramma aansluit op basis van dezelfde verdeling van verantwoordelijkheden. Mijn ministerie zal in de komende periode in overleg treden met de betrokken regio's over de manier waarop wij het beste dat evaluatie- en monitoringsprogramma kunnen invullen.

De heer Bruins heeft nog gevraagd of exclusieve vrachtvluchten kunnen worden uitgesloten in het luchthavenbesluit Lelystad. Dat kan niet. Op grond van regelgeving kun je niet een specifiek verkeer uitsluiten. Maar ik begrijp natuurlijk wel waarom hij dit vraagt. Lelystad Airport is natuurlijk bedoeld voor vakantieverkeer en niet voor vrachtverkeer. En om u gerust te stellen, en ik heb u dat ook in een brief pas laten weten: het is ook niet mogelijk. Er zijn operationele beperkingen, zoals de baanlengte van de luchthaven, die gewoonweg geen faciliteiten biedt voor het afhandelen van vracht. Het is dus niet aan de orde op Lelystad Airport.

Hoe wordt de situatie — ik kijk nog steeds in de richting van de heer Bruins en ook een beetje naar mevrouw Kröger — bij Zwolle-Stadshagen bij uitbreiding van de wijk richting het noordwesten? Bij Stadshagen hebben wij een verbetering kunnen doorvoeren voor de tijdelijke situatie tot 10.000 vluchten. Bij kruisend verkeer kan het nu op 5.000 voet in plaats van op 3.000 voet. Dat is toch een verbetering waar wij allen blij mee zijn. Dat heeft betrekking op het eerder afgesproken B+-gebied. Ik heb het net ook nog een keer gememoreerd: na de herindeling van het luchtruim moeten de aansluitroutes hoger worden ingepast. Na de herindeling weten wij natuurlijk ook pas of de aansluitroutes zelf nog gaan veranderen. Als dat zo is, moeten wij ook weer bezien hoe dat het best kan aansluiten op het B+-gebied. Dus positieve mogelijkheden van de luchtruimherziening voor het B+-gebied en dus zeker ook voor Zwolle neem ik vanzelfsprekend serieus in overweging.

Kunt u glijvluchten boven het Vechtdal ook bij de herindeling garanderen? Ik ben blij dat nu reeds een glijvlucht boven het Vechtdal mogelijk is gebleken, vanuit Duitsland over het Lemelerveld richting Zwolle. Ik hoef hier niet uit te leggen wat het is. In de luchtruimherziening wil ik voor

Lelystad proberen waar mogelijk glijvluchten zo veel mogelijk te behouden en liefst nog uit te breiden.

Wat gaat u doen om de situatie voor Wezep te verbeteren en wanneer komt daar meer helderheid over? De SGP heeft daar ook om gevraagd. In mijn brief van 21 februari heb ik aangegeven dat LVNL en CLSK mogelijkheden zien om tot verbetering te komen, zodat bebouwd gebied meer kan worden ontlast. Maar omdat er verschillende keuzes in te maken zijn, zal dit op korte termijn in goed overleg met betrokken gemeenten worden opgepakt. Inmiddels is er ook al overleg geweest met Oldebroek en er zal nog deze maand met betrokken gemeenten worden besproken hoe wij dit nu precies vorm kunnen gaan geven.

Wilt u onderzoeken, zo vragen ChristenUnie en GroenLinks, of de linksomroute richting Noordzee de preferente route kan worden, zodat zo weinig mogelijk vliegtuigen over de Veluwe gaan. Nee, u heeft het niet gevraagd? Excuus. De heer Bruins heeft het wel gevraagd, weet ik mij te herinneren. Die optie is in de consultatieronde ook al opgebracht en onderzocht. LVNL en CLSK zijn in hun rapportage in februari op die optie ingegaan. Ik zou daar korthedshalve toch weer naar willen verwijzen. Anders vallen we in herhaling.

Gaat de minister de 10.000 vliegbewegingen als maximum opnemen in het luchthavenbesluit? Daar hebben meerdere mensen naar gevraagd. De heer Bruins maar ook anderen willen graag zekerheid over het maximale aantal vliegbewegingen in de tijdelijke situatie. Ik kan u zeggen dat het maximale aantal van 10.000 vliegbewegingen voor groot commercieel handelsverkeer voortkomt uit operationele beperkingen. Zolang het luchtruim niet is heringedeeld, kan er eenvoudigweg niet meer worden afgehandeld. Dus wat mij betreft is het zonneklaar: er is gewoon een beperking; het kan niet meer zijn. U hoeft zich daar ook geen zorgen over te maken.

De criteria over de hoogtes van de te vliegen routes zullen in de Regeling luchtverkeersdienstverlening worden vastgesteld. Die zullen ook worden opgenomen in de luchtvaartgids. Daar komen dus alle details over de routes in te staan.

Waar wordt vastgelegd dat de routes na de luchtruimherziening omhooggaan? Kan een analyse van LVNL gedeeld worden waarin staat dat het ook daadwerkelijk mogelijk is? Ik heb net eigenlijk al gezegd dat LVNL en CLSK mij dat hebben verzekerd. Ik hoop dat ze u ook gerust kunnen stellen als u ze daar in een hoorzitting zelf rechtstreeks over kunt bevragen.

Belangrijk is ook nog om te memoreren dat de colocatie met de militaire luchtverkeersleiding een eerste belangrijke stap is. Ze hebben onlangs ook het trainingscentrum en het opleidingscentrum samengevoegd. Ik denk dat er al belangrijke stappen gezet zijn.

Hoe kan de minister die laagvliegroutes nou "uitzonderlijk" noemen? Ik heb bedoeld te zeggen dat ze van tijdelijke aard zijn. In die zin is het dus een uitzondering, omdat het niet voor de lange termijn geldt.

Wanneer was het bekend dat er langdurig sprake zou zijn van laagvliegroutes? Voor de zomer van 2017 werd duidelijk dat op de tijdelijke aansluitroutes niet altijd doorgeklommen

kon worden als gevolg van de huidige luchtruimbeperkingen. Uw Kamer is daar op 26 juni 2017 over geïnformeerd.

Dan heb ik denk ik alle detailvragen over Lelystad Airport beantwoord, voorzitter.

De voorzitter:

Dat is goed. Dan ga ik eerst naar de heer Dijkstra, want die heb ik een beetje non-verbaal weggestuurd.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Over het algemeen is het denk ik goed nieuws. Er zijn in ieder geval verbeteringen ten opzichte van wat we hiervoor hadden. Complimenten daarvoor. Ik hoop dat dat ook het resultaat is van het jaar uitstel, waarbij we zorgvuldigheid voorop hebben gesteld. Toch hebben we een probleem. In januari of februari hadden we een AO Luchtvaart. De dag daarvoor was de CEO van de LVNL, de heer Van Dorst, er en hij zei: ik kan het niet garanderen. De dag erna moest u, minister, de twijfel wegnemen. Maar dan toch zijn er ook mensen die zich ongerust blijven voelen. Nu zegt u: het zijn harde randvoorwaarden. Maar toch zeggen een aantal mensen, ook bestuurders uit de regio Zwolle en Wezep: ik wil garanties; ik wil het zwart-op-wit, want ik geloof u niet op uw mooie blauwe ogen. Hoe slim is het om dat soort garanties nu zwart-op-wit te stellen, wetende dat er een totale herindeling van het luchtruim gaat komen? Iedereen kan zijn eigen dorp wel naar voren schuiven, maar zo zijn er natuurlijk meer. Hoe verstandig is het om die garanties nu hier zwart-op-wit neer te leggen? Of ...

De voorzitter:

Het is duidelijk.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Of zegt u: mijn garanties moet u maar voor waar aan nemen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb het wel vaker gezegd en u herhaalt het nu ook weer. Ik geef het als een keiharde randvoorwaarde mee. Daar kan LVNL of wie dan ook niet omheen. Dat is de opdracht die ze krijgen. Als u met LVNL en CLSK samen in gesprek gaat, hoop ik dat zij aan u kunnen uitleggen en kunnen laten zien hoe dat dan gaat. Maar dat het gaat gebeuren, moet sowieso buiten kijf staan. Dan kunt u ook inzichtelijk krijgen hoe ze dat dan gaan doen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan hoop ik inderdaad dat we dat als Kamer ook snel gaan doen, om wederom die bevestiging te krijgen.

De heer Stoffer (SGP):

Mijn punt sluit enigszins aan bij wat de heer Dijkstra aangaf. Wij hebben aangegeven dat ons ideaal is: eerst het luchtruim herindelen en dan Lelystad open. De heer Dijkstra heeft er gelijk in: ieder kan zijn eigen plaats noemen waar hij geweest is. Maar stel nu dat dat opengaat en dat het niet

lukt om die hoogte in te gaan. De minister geeft aan dat het gaat lukken. Ik neem die vraag gewoon mee naar de hoorzitting die binnenkort komt, want dit zal niet de laatste keer zijn dat we hierover spreken. Maar voor ons is het wel echt iets waar we een garantie op willen. Dat is één.

Het tweede punt is monitoring. U geeft aan dat het monitorprogramma er komt. Het gaat in regie door de provincie Flevoland, als ik het goed begrijp. Ik geloof dat in de andere provincies, Overijssel, Gelderland, de gemeenten betrokken zijn. Het gaat mij erom wie het betaalt. Worden bijvoorbeeld gemeenten met 20.000 inwoners of nog minder ook financieel aansprakelijk gesteld om toch die monitoring te gaan doen voor iets wat ze helemaal niet willen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is eigenlijk iets waar het ministerie niet voor aan de lat staat. Als je kijkt hoe het elders gebeurt, is het vooral aan de luchthaven. Dus ik denk dat de provincie Flevoland dat in goede afstemming met Lelystad Airport op aan het pakken is. En ik denk dat het verstandig is dat provincies en gemeenten daarbij aansluiten, want dat is hoe het overal gebeurt. Als je kijkt naar de meetpunten die er staan bij Eindhoven Airport, dan is ook daar de airport degene die erin voorziet.

De heer Stoffer (SGP):

Dus u zegt dat in principe de luchthaven er financieel garant voor staat en dat het niet zo kan zijn dat individuele gemeenten van redelijk kleine omvang financieel aansprakelijk worden gesteld om dit soort monitoring zelf te financieren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, er zal natuurlijk in goed overleg een totaalplan voor die monitoring moeten worden opgesteld. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat iedere individuele burger zegt "ik wil een meetpaal in mijn tuin" en dat Lelystad Airport die dan moet gaan vergoeden. Er zal gezamenlijk een verstandig plan voor moeten worden opgesteld en dan is daar de luchthaven voor aan de lat.

De heer Stoffer (SGP):

Dat plan komt goed. Als er een plan is dat in alle redelijkheid samen is vastgesteld, is de financiering dus niet iets voor individuele gemeenten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik moet een slag om de arm houden, want het hangt ervan af of die individuele gemeente vindt dat ze iets extra's moet doen of dat ze aansluit binnen het totaalplan. Ik ken ook voorbeelden, bijvoorbeeld bij geluidschermen, waar Rijkswaterstaat voldoet aan de wettelijke eisen, maar gemeenten die schermen toch net iets hoger willen of iets anders ingericht willen hebben en dan zelf iets bijbetalen. Het is dus aan gemeenten om zelf te zeggen of ze toch nog iets meer willen en daar dan ook zelf de kosten voor te dragen. Maar nogmaals, ik wil daar niet te veel op vooruitlopen. Ik heb er alle vertrouwen in dat provincies en gemeenten in samenwerking met de luchthaven daar goede afspraken

over kunnen maken. Dat is elders ook gelukt, dus waarom zou het hier niet lukken?

De heer Stoffer (SGP):

Goed. Ik ga er vooralsnog van uit dat we elkaar ongeveer verstaan. Mocht het niet zo zijn, dan komen we daar later vanzelf weer op terug. Dank u wel.

De heer Laçin (SP):

Ik wil beginnen met de garantie die de minister ons nu geeft over de laagvliegroutes en de herindeling van het luchtruim. De heer Dijkstra refereerde er ook al aan. De laatste informatie die wij als Kamer hierover hebben, is dat LVNL heeft gezegd geen enkele garantie te kunnen geven. We zijn bijna vier maanden verder en we krijgen nu informatie van de minister dat die garantie er wél is. Dat vind ik een rare gang van zaken. Waarom zijn wij dan niet eerder geïnformeerd hierover? Hoe kan de minister ons die garantie geven terwijl LVNL ons de afgelopen vier maanden niet heeft geïnformeerd?

De voorzitter:

De minister.

De heer Laçin (SP):

Het was meer een opmerking volgens mij, maar de vraag ...

De voorzitter:

Het was een heel goede vraag, hoor.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er zat een "waarom?" in, dus volgens mij was het wel een vraag.

De voorzitter:

Precies, zo had ik het ook begrepen.

De heer Laçin (SP):

De wezenlijke vraag hierachter is als volgt. De minister zegt nu dat het een harde voorwaarde is. Kortgezegd: LVNL regel het maar, anders is het voor de minister klaar. Is het dan ook echt de afspraak die wij hier maken dat als het toch niet lukt, Lelystad Airport gewoon opgedoekt wordt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Laçin gaat nu wel met hele grote stappen. In de brief van 21 februari heb ik ook al aangegeven dat het een randvoorwaarde is die ik meegeef. En dat is een harde randvoorwaarde. Ik heb dat ook op meerdere plekken in de media steeds gezegd. Ik heb dat toen ook gezegd. De heer Van Dorst heeft zich later op andere plekken anders uitgelaten en heeft ook gezegd dat het allemaal niet zo zwart-wit in de krant terecht had moeten komen. Ik denk dat het het verstandigste is als u dat ook van hemzelf hoort, dus daarom kan ik nog een keer onderstrepen dat het heel goed is als u ook met LVNL zelf in gesprek gaat. Maar we hebben

dat bij alle bewonerscommissies gezegd. Ik ben geloof ik op vijf, zes plekken in het land geweest, waarbij we met bestuurders en met bewoners hebben gesproken. Daarbij was vaak ook de heer Van Avermaete van LVNL aanwezig. Daar heeft ook de heer Van Avermaete de vraag gekregen en hij heeft daar ook regelmatig de zorgen over weg kunnen nemen, hopelijk.

De voorzitter:

Ik merk dat naarmate het debat duurt de interrupties ook langer worden. Ik weet niet of er een verband tussen bestaat, maar ik zou echt een beroep op jullie willen doen om korte vragen te stellen. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Wij horen het dan inderdaad graag ook van LVNL zelf. Ik wil doorgaan op een ander heel belangrijk punt, namelijk ultrafijnstof. Het Schipholgedeelte heb ik gehoord. Ik heb bewust gewacht tot het Lelystaddeelte over ultrafijnstof. Ik hoor de minister gaandeweg het debat een aantal keer gezondheid noemen en zeggen dat er onderzoeken lopen naar ultrafijnstof en de gevolgen daarvan ...

De voorzitter:

En de vraag is?

De heer Laçin (SP):

... en dat we die moeten afwachten. Maar ik heb hier een op 25 april gepubliceerd onderzoek van een internationaal onderzoeksteam, Erasmus MC en ISGlobal. Die hebben onderzoek gedaan naar de gevolgen van ultrafijnstof. Daarin staat heel simpel: we weten allang dat het slecht is voor longen en hart, en we weten nu ook dat het slecht is voor ongeboren kinderen. Dat staat in dat onderzoek dat ik hier op mijn telefoon heb.

De voorzitter:

En de vraag is?

De heer Laçin (SP):

De vraag is: hoe kan de minister hier beweren dat alle milieu- en gezondheidseffecten zijn meegenomen in de MER, terwijl een brandbrief is verstuurd naar deze minister met 26 ondertekenaars, die zeggen dat 90% van de gevolgen niet is meegenomen, waaronder ultrafijnstof en fijnstof? Dat kan toch niet?

De voorzitter:

Ik ga jullie echt onderbreken als de interrupties te lang zijn. De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben wet- en regelgeving over waar een milieueffectrapportage aan moet voldoen. Alle milieueffecten die daarvoor vereist zijn, zijn allemaal meegenomen in de milieueffectrapportage. Van specifiek ultrafijnstof heb ik u aangegeven dat we daar nog niet helemaal het fijne van weten. Er is nog onderzoek gaande. Ik heb u aangegeven

dat er in 2015 een onderzoek geweest is. Er is toen geen direct verband aangetoond, maar je kon het ook niet uitsluiten. Om het zekere voor het onzekere te nemen, is er daarom bewust voor gekozen om een langjarig, een vijfjarig onderzoek door de GGD te laten doen, om het wel te kunnen uitsluiten. Dus volgens mij zijn we daar dan toch heel erg zorgvuldig mee bezig. Ik ken van andere luchthavens ook geen vergelijkbare onderzoeken, dus ik denk dat we hier juist vooroplopen.

De heer Laçin (SP):

Daarin verschillen we heel erg van mening. Zoals ik zei, is er op 25 april, een paar weken terug, gewoon een onderzoek gepubliceerd waarin keihard wordt gesteld dat ultrafijnstof slecht is voor onze gezondheid. Dat zeg ik niet, dat zeggen onderzoekers, een internationaal onderzoeksteam. Het verbaast mij daarom ook dat de minister hier zegt: we doen onderzoek. Nee, er is onderzoek gedaan. De GGD mag ook best onderzoek doen; dat vind ik prima.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zou de heer Laçin best willen toezeggen dat we nog eens kijken op welk onderzoek hij hier nu precies doelt en of de GGD dat onderzoek ook heeft meegenomen. Mochten we van gedachten veranderen, dan laat ik het u weten. Maar ik zie vooralsnog geen aanleiding om nu een koerswijziging in te zetten.

De heer Laçin (SP):

Ik had mijn vraag eigenlijk nog niet gesteld. Ik werd onderbroken door de minister. Maar bij de onderbreking kreeg ik een toezegging. Dat vind ik prima; dat is mooi meegenomen. Maar de vraag die ik stelde was daarom ook juist of de minister bereid is om dit voor Lelystad maar ook voor de milieueffectrapportages die gaan komen mee te nemen, omdat dit een wezenlijk verschil uitmaakt voor hoe een MER kan uitpakken, ook voor Schiphol.

De voorzitter:

Geef u uw mobiele telefoon mee, meneer Laçin?

De heer Laçin (SP):

Ik zal de link zo doorsturen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar zal ik met interesse naar kijken. We hebben natuurlijk voor talloze projecten in dit land een systeem van milieueffectrapportages. Als u vindt dat daar misschien wel om heel goede redenen iets anders aan moet worden toegevoegd, dan moeten we dat met elkaar bespreken. Maar ik heb hier te maken met de huidige wetgeving rond milieueffectrapportages. Daar voldoen we op alle punten aan. We lopen zelfs voorop en dragen bij aan nieuw onderzoek naar hoe je in de toekomst met ultrafijnstof zou willen omgaan. Ik heb net ook al toegezegd dat als er eventueel een nieuw onderzoek is dat we niet hebben meegenomen, we daar dan ook nog naar kijken. Daar wil ik het bij laten.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik dank de minister voor de lange lijst van snelle, heldere antwoorden aan het eind. Ik heb over twee punten nog een vraag, wat verduidelijking nodig. Dat zijn dus twee interrupties, als u mij dat toestaat, voorzitter.

De eerste vraag gaat over de route linksom, over het IJsselmeer, de Kop van Noord-Holland en de Noordzee, oftewel de Londenroute. In haar antwoord verwijst de minister naar wat daar eerder over is gezegd in haar brief. Daarin is gezegd dat het een serieuze optie is. Daar ben ik heel blij mee, maar wat we niet weten, is in hoeverre het gebruiken van die optie ook kan leiden tot het verminderen van de geluidsbelasting op en rond de Veluwe, oftewel de route rechtsom. Dus hoe vaak zou je linksom kunnen vliegen en helpt dat dan om minder geluidsoverlast op de Veluwe te krijgen? Is dat ook een serieuze uitvliegroute — je kunt dan sneller stijgen, maar je maakt wel wat meer kilometers — ook als het gaat om bijvoorbeeld kerosineverbruik? Kortom, is de minister bereid te onderzoeken hoe en in hoeverre die route kan helpen om de geluidsbelasting op en rond de Veluwe te verminderen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan ben ik daar niet helemaal duidelijk over geweest. Ik heb gezegd dat dat als serieuze optie onderzocht is, maar ik heb kortheidshalve verwezen naar de reactie op de inbreng zoals die in de consultatieronde is gegeven. Ik zal voor de volledigheid toch maar even wat meer inkleuring geven. De beschreven afhandeling is helaas niet mogelijk, want een vereiste is dat Lelystad in alle richtingen zo direct mogelijk wordt ontsloten. De routes naar het zuiden via Noord-Holland afhandelen betekent: ver omvliegen, extra kerosine en uitstoot, en geluidsoverlast over grotere afstanden dan noodzakelijk. Bovendien zullen dan ook andere gemeenten c.q. bewoners te maken krijgen met vliegtuigen op routes die bovendien in sommige gevallen op lagere hoogtes vliegen dan de 9.000 voet, zoals dat ten zuiden van de Veluwe geldt. Ten slotte is er ook nog beperkte capaciteit op de routes richting de Noordzee, als gevolg van de ligging van Schiphol. Dus dat is eigenlijk het totale plaatje, waardoor het toch niet zo'n goede optie is.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Daar word ik niet blij van.

Dan ga ik naar mijn tweede onderwerp, voorzitter, namelijk het vastleggen van de 10.000 vliegbewegingen in het Luchthavenbesluit Lelystad. Waarom begin ik daar nou toch over? De minister heeft namelijk al gezegd: ik wil die 45.000 wel vastleggen. Waarom dan toch die 10.000? Omdat het mij in de loop van dit proces niet helder meer is wanneer we kunnen zeggen: ja, nu is het luchtruim herzien. Uit de antwoorden is gebleken dat de luchtruimherziening niet één grote big bang of slag is, maar een organisch proces: stapje voor stapje voor stapje wordt het luchtruim herzien. Dat is nu al bezig, er zijn nu al verbeteringen en het wordt steeds beter. Dus voor mij is niet meer helder wanneer nu het punt is aangebroken dat het luchtruim is herzien. Je kan op dit moment echt maar tot 10.000. Maar op enig moment kan je wel boven die 10.000 komen in dat stapje-voor-stapjeproces. Ik vind het belangrijk dat we met z'n allen dat moment markeren: nu is het luchtruim blijkbaar zo ver herzien dat meer dan 10.000 vliegbewegingen

mogelijk zijn, en dus zouden ook die vliegtuigen omhoog moeten gaan. Kan de minister reageren op de opmerking dat het voor het markeren van het wel of niet herzien zijn van het luchtruim belangrijk is om die 10.000 toch vast te leggen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zou het eigenlijk willen omdraaien, want we hebben steeds aangegeven dat het niet meer mag zijn dan 10.000 zolang het niet herzien is. Op het moment dat wij boven de 10.000 zouden willen gaan met z'n allen, moeten we het er dus ook met elkaar over eens zijn dat de herindeling is voltooid en dat dat dan dus ook de status quo is die we gaan houden. Niet dat je in de toekomst nooit meer ergens wijzigingen in kunt aanbrengen, maar we zullen met elkaar moeten vaststellen van "dit is het nu". Dat kan dan ook pas het moment zijn dat je dat groeipad inzet van 10.000 naar 45.000.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Klopt het dan dat ik de minister ook hoor zeggen dat zodra er meer dan 10.000 vliegbewegingen zullen zijn, die vliegtuigen dus ook hoger zullen vliegen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Niet in die volgorde. Ik heb u ook aangegeven dat zolang het luchtruim niet is heringedeeld, je er gewoon niet meer kwijt kunt dan die 10.000. Het is dus operationeel gewoon niet mogelijk. We moeten die herindeling voor elkaar krijgen, want als je die niet voor elkaar krijgt, zul je nooit meer dan 10.000 vliegbewegingen krijgen, want die kun je gewoon niet kwijt.

De **voorzitter**:

Tot slot.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ja, tot slot. Het punt is dat niet duidelijk is wanneer het luchtruim is herzien, omdat het een organisch stap-voor-stapproces is. We kunnen niet zeggen: kijk, nu is het 13 april 2023, het is herzien. Dat is mijn punt. Wij weten niet wanneer we die 10.000 gaan overschrijden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We gaan natuurlijk zo snel mogelijk aan de slag met de herindeling van het luchtruim. Als uw zorg is dat we al over een jaar of anderhalf jaar zouden zeggen "nu is het al heringedeeld, nu kunnen we al naar 10.000", dan kan ik u geruststellen, want we hebben het groeipad van 4 naar 7 naar 10 ingesteld. Die 10 is ook meteen het maximum. Bovendien hebben we ook nog aan de bewonersgroep onder leiding van de heer Ter Kuile toegezegd dat we bij 7.000 vluchten nog een evaluatie tussendoor doen of het allemaal wel goed loopt met de routes enzovoort. Dus ik denk dat u zich daar echt geen zorgen over hoeft te maken.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik begrijp de antwoorden van de minister heel goed. Ik vertrouw de minister ook volledig. Wat volgens mij speelt

bij de mensen die onder de vliegroutes wonen, is dat ook zij u heus wel vertrouwen, maar natuurlijk kijken naar de overheid. Zoals de heer Dijkstra zei, heeft de overheid op het dossier-Lelystad Airport flink gefaald. Daarom zeggen ze: als u 10.000 zegt, willen we graag houvast. Anders dan dat u zegt: het kan nu eenmaal niet meer dan 10.000 worden. Het is natuurlijk een ingewikkeld verhaal om te zeggen dat het huidige luchtruim exact 10.000 vliegbewegingen aankan en niet 10.001. Waarschijnlijk is dat ook niet zo. Als wij op zich daar heel duidelijk over kunnen zijn — want het kan niet meer zijn — is het dan niet ook prima om de stap te zetten om dat ook vast te leggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zie allemaal mensen een beetje zuchtend kijken. Ik heb gezegd dat ik de 45.000 vliegbewegingen vast ga leggen. Ik wil best de Kamer toezeggen om te kijken, als u mij dat dan toestaat, of ik die 10.000 nog ergens op een bepaalde manier kan vastleggen. Ik wil u dat best toezeggen en u voor een AO Luchtvaart rapporteren hoe we zouden kunnen duidelijk maken en vastleggen dat het echt maar 10.000 wordt. Als iedereen daar erg blij van wordt en dat als toegevoegde waarde ziet, wil ik daar graag mijn best voor doen.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Heel veel dank. Dan nog de vraag waarvoor ik zelf eigenlijk naar voren was gelopen. Het ging over de nadeelcompensatie. We weten natuurlijk dat het luchthavenbesluit een aantal indirecte effecten zou kunnen hebben. We kregen bijvoorbeeld van de recreatieondernemers op de Veluwe een heel rapport overhandigd. We weten in ieder geval dat er een aantal directe effecten zijn, bijvoorbeeld voor de vliegscholen op Lelystad, die dan naar Teuge zouden moeten. Mijn vraag is even, ook omdat de minister van Financiën naast de minister zit, of we dat hebben meegenomen in de businesscase, of kan de minister nog een kleine extra rekening verwachten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik moet even het antwoord schuldig blijven of daar in de businesscase een bepaald bedrag voor gerekend is. Ik zie al dat in de verte nee wordt geschud, maar als u het goed vindt, neem ik dat even mee voor de tweede termijn, zodat ik daar een heel precies antwoord op kan geven.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Wij hadden een vraag gesteld over de milieueffectrapportage van Lelystad, omdat het in onze optiek wel heel bijzonder is dat je nu al uitspraken kunt doen terwijl dat luchtruim nog niet heringedeeld is en je nog niet weet wat straks de daadwerkelijke hoogtes van geluidsoverlast zijn en dergelijke. Ik hoor de minister daar toch wat laconiek op antwoorden. Mijn vraag was letterlijk: snijdt die MER nou hout of zijn we nu bezig met luchtkastelen, aangezien we niet weten wat straks de werkelijke toekomst is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als mevrouw Van Brenk zegt dat ik daar wat makkelijk over doe, dan is dat absoluut niet mijn bedoeling. Ik neem die milieueffectrapportage buitengewoon serieus, dusdanig serieus dat wij daar een heel groot gewicht aan hebben gehecht. Voordat wij wisten wat het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. zou zijn, hebben wij gezegd: dit weegt zo zwaar voor ons dat wij daar ook gevolg aan zullen geven. Gelukkig heeft de Commissie voor de m.e.r. gerapporteerd dat aan alle eisen is voldaan, dat de fouten zijn hersteld en dat de rapportage deugt. Daar ben ik gewoon blij mee.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, uw laatste vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Wellicht als punt van orde: bij een debat dat zo'n ongelofelijke scope behelst als Schiphol en Lelystad zijn zes interrupties bijzonder weinig.

De voorzitter:

Dat is helemaal niet waar. Echt niet. U heeft zeven minuten spreektijd en alle ruimte gehad om vragen te stellen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het gaat vooral om het doorvragen op de minister, maar goed. De hamvraag blijft uiteindelijk de volgende. Ik hoor eigenlijk van bijna alle fracties in de Kamer dat het laagvliegen onwenselijk is. Ik hoor de minister zeggen: het is eigenlijk onwenselijk. We gaan een onwenselijke situatie toelaten. Dan blijft toch de hamvraag: wat zijn die 10.000 vluchten waard? Wat leveren die 10.000 vluchten op Lelystad Airport op, gelet op de ongelofelijke maatschappelijke kosten, namelijk heel veel last voor heel veel mensen? Ik zou heel graag van de minister — ik heb het een MKBA genoemd; noem het een businesscase — schriftelijk krijgen wat het nou oplevert waardoor zij de politieke en maatschappelijke kosten van laagvliegen op zich neemt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat hebben we al meerdere malen met elkaar bediscussieerd in alle debatten die we over Lelystad Airport hebben gehad. Die airport moet wel een keer beginnen. Je begint niet in één keer met 45.000 vliegbewegingen, dus er moet sowieso een ingroeipad zijn. Er zijn investeringen gedaan. Er zijn talloze argumenten om daar nu zo snel mogelijk aan de gang te gaan. Over Schiphol hebben we het ook aan het begin van de middag gehad. Schiphol zit bijna tegen de grens. Je kunt zeggen dat 10.000 vluchten misschien niet veel is, maar het zijn er wel weer 10.000. Zeker als dat juist plek gaat geven juist in de piekuren op die belangrijke plekken waar je mainportgebonden verkeer kwijt kunt, dan zijn het wel heel belangrijke slots waarvan je blij bent dat ze er op Lelystad komen. Maar goed, ik denk dat we die argumenten al heel vaak gewisseld hebben.

De voorzitter:

Dank u wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan heb ik mijn laatste blokje. Dat is het blokje overig. Daar zit nog een heel groot onderwerp in waar velen van u het over gehad hebben, namelijk de luchthaven in zee. Ik heb daar eerder al op gereageerd toen dat voorstel mijn kant op kwam in die zin dat ik daar — laat ik het voorzichtig zeggen — wat sceptisch tegenover sta. Maar ik heb toen ook aangegeven dat ik uiteraard opensta voor nieuwe inzichten. Dus ik zou eigenlijk aan u het volgende willen voorstellen. Wij nemen in het kader van de Luchtvaartnota, waar we de toekomst van de luchtvaart in Nederland in brede zin in zullen vastleggen, de vraag mee zoals de heer Paternotte hem omschreef en gaan met de huidige stand van de techniek kijken wat er veranderd is ten opzichte van toen het vorige onderzoek is gedaan en of dat nog nieuwe inzichten geeft. Ik stel voor dat we even kijken of dat nog leidt tot nieuwe inzichten en of we daar iets mee moeten. Ik zou dat graag een plek willen geven in aanloop naar de Luchtvaartnota. De heer Amhaouch heeft nog gevraagd of de minister het gesprek wil aangaan met alle regionale luchthavens. Dat wil ik ook heel graag toezeggen. Ik denk dat dat van groot belang is, want alle luchthavens zijn niet alleen betrokken bij de herindeling van het luchtruim maar ook bij de Luchtvaartnota. Ik denk dus dat het heel goed is dat ze daar allemaal bij aangehaakt zijn.

Is de luchtruimherziening meer dan alleen flexible use of airspace? Dat heeft de heer Bruins gevraagd. Het antwoord daarop is: ja. Het gaat ook over de operationale luchtverkeersleidingsconcepten, over de luchtruimstructuur en over de routes. Dat kunt u straks ook terugvinden in het plan van aanpak voor de herindeling van het luchtruim.

De heer Laçin heeft het over de staking van het grondpersoneel gehad. Gaan de bewindslieden ervoor zorgen dat het personeel voldoende opgeleid is en goede arbeidscontracten heeft? Daar hebben we het al eens eerder over gehad, dus ik val een beetje in herhaling: natuurlijk ben ik het met u eens dat we moeten zorgen voor goede arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt primair bij de werkgevers. De Inspectie SZW houdt toezicht op naleving van die arbeidswetgeving en zet haar capaciteit in waar zich de grootste risico's op niet-naleving voordoen. Werknemers kunnen uiteraard altijd individueel, via een vakbond of via een ondernemingsraad, melding doen van eventuele misstanden. Als dergelijke meldingen binnenkomen, zal de Inspectie SZW dat kunnen oppakken.

In het kader van sociale misstanden is er gevraagd om de contracten van de piloten te agenderen in Europees verband. Er zijn aan uw Kamer al meerdere brieven hierover gestuurd. Voor luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland en voor Nederlands luchtvaartpersoneel geldt in het algemeen dat de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden goed voor elkaar zijn. Er zijn ook geen aanwijzingen dat luchtvaartmaatschappijen het betalen van belastingen of sociale premies ontduiken. Enkele luchtvaartmaatschappijen, die elders in Europa zijn gevestigd en waarvan sommige ook van en naar Nederland vliegen, zoeken de randen van het arbeidsrecht op en overschrijden die. Dat vinden we uiteraard niet wenselijk. Momenteel wordt er daarom al met de Europese Commissie over gesproken om de Europese problematiek rondom pay-to-fly en de rol van private arbeidsbemiddelingsbureaus beter onderzocht te krijgen. Het is ook mede op aandringen van Nederland dat

de Europese Commissie onderzoeken heeft uitgezet om gegevens te verzamelen op het terrein van private arbeidsbemiddelingsbureaus en het voorkomen van pay-to-flyconstructies. Ik stel me voor dat we die gesprekken en de resultaten van die onderzoeken afwachten. Uiteraard zal ik uw Kamer daar vervolgens over informeren, in nauwe afstemming met de collega's.

De voorzitter:

Er is behoefte om te interrumperen, maar ik zou u toch willen voorstellen om ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zal ik het eerst afmaken, voorzitter?

De voorzitter:

Ja.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Van Brenk heeft nog gevraagd hoe de recreatieve luchtvaart wordt betrokken in het participatietraject; wie weet kwam ze daarvoor wel naar de interruptiemicrofoon. Voor de zomer zal ik u informeren over de beoogde participatieaanpak. Daarin zal ik precies vermelden hoe we de verschillende stakeholders, dus ook de recreatieve luchtvaart, zullen meenemen. Dus ik kan u garanderen dat die daar zeker bij zal zitten. Aan het eind van het jaar zullen we, als het goed is, met elkaar een uitgewerkte en afgestemde participatieaanpak voor het hele project kunnen sturen als onderdeel van het projectplan. Maar u kunt ervan verzekerd zijn dat de recreatieve luchtvaart daar een onderdeel van zal zijn.

De allerlaatste vraag is van de heer Stoffers. Hoe gaan we tot afspraken met de buurlanden komen, en werken de Belgen wel mee? Ik heb al eerder aangegeven dat een herziening van het Nederlandse luchtruim alleen in afstemming met de landen om ons heen kan. Met België en Duitsland voeren we al ambtelijke en politieke gesprekken. We zetten ook onze diplomatieke posten in. Ik memoreer nogmaals dat dit ook in goede afstemming met de collega's van Defensie gebeurt. Want ook ten aanzien van de herindeling van het luchtruim geldt natuurlijk dat we het zowel militair als civiel oppakken. Ook dat doen we dus in goed overleg met de buurlanden.

Voorzitter. Dat was mijn blokje overig.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik vond dat de minister wat snel door ons punt over een luchthaven in zee heen ging. Dat komt dan in de nota in 2020, maar dat duurt nog even. Zou het mogelijk zijn om misschien een korte quickscan te maken om er wat sneller duidelijkheid over te hebben of dit echt een serieus begaanbaar pad is? Anders moeten we tot 2020 wachten en worden we met een kluitje in het riet gestuurd. Dat is dus een vraag en ik wil het punt van fijnstof en ultrafijnstof daaraan vastkoppelen. Wat ons betreft is zo'n luchthaven in zee, waar dus niet allerlei mensen wonen, ook in dat opzicht een kans. Onderzoeken van het RIVM laten zien dat er echt heel grote gezondheidsproblemen en chronische

gezondheidsrisico's zijn. We zouden dit soort kansen dus eigenlijk even serieus moeten onderzoeken.

De **voorzitter**:
De vraag is?

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
De vraag is dus: wil de minister dat ook, op korte termijn?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb aangegeven dat ik het hele plan in het kader van de Luchtvaartnota wil meenemen. Maar als ik mevrouw Van Brenk zo mag verstaan dat zij mij vraagt om op een wat kortere termijn een soort realitycheck te doen naar, zoals ik eigenlijk al een beetje zei in de richting van de heer Paternotte, wat er nieuw is, wat er veranderd is ten opzichte van de vorige onderzoeken, dan kunnen we in de aanloop naar de Luchtvaartnota best kijken naar wat de hoofdlijnen daarvan zijn. Mevrouw Van Brenk noemt zelf al een paar dingen. Het is natuurlijk best complex, want er is ook nog visserij op de Noordzee en we willen daar ook nog een aantal windmolenparken neerzetten. Dat zijn ook nieuwe dingen. Dat zijn dingen die in dat onderzoek toen nog niet zaten. Ik stel dus voor dat we dan een soort snelle realitycheck kunnen oppakken in de aanloop naar de Luchtvaartnota.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Als dat vliegveld maar niet voor de kust van Texel komt. Als u dat alvast kunt toezeggen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daar was ik al bang voor, ja.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Maar daar wil ik niet over beginnen, absoluut niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Niet in de Waddenzee. Niet in de Waddenzee.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Niet in de Waddenzee. Nog even over Ryanair. We hebben het daar al over gehad. Ik ben blij dat de minister aangeeft dat ze ook in Europees verband stappen wil maken en dat ze de Kamer daarover wil informeren, maar ik ben ook benieuwd naar wat Nederland zelf kan doen. Ik weet dat er in Duitsland invallen zijn geweest bij piloten van Ryanair. Daar is aangetoond dat ze eigenlijk gewoon werknemer zijn en daar heeft Ryanair ook boetes voor gekregen. Je kunt dus ook als land optreden tegen dit soort constructies die eigenlijk niet kunnen. Is de minister bereid om te kijken wat we ook als Nederland zouden kunnen doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het klinkt misschien een beetje flauw en de heer Van Dijk heeft het al vaker gehoord, maar ik meen het wel echt: ik moet dan toch verwijzen naar de collega's van SZW. Zij

moeten concrete meldingen krijgen van misstanden en zij moeten dan ook in actie komen, want dit valt niet onder de ILT. Dit valt echt onder de Inspectie SZW. Zij zullen daarop moeten acteren, dus u zult hen daar ook op moeten aanspreken. Maar nogmaals, we hebben hier al eens een overleg over gehad samen met collega Van Ark. Dat ging toen over de chauffeurs. Het ging daarin ook om dit soort handhavingssgerelateerde onderwerpen. Ik denk dus ook dat u zich in dit verband het beste tot haar kunt wenden.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Ik ga hier toch nog even op door, want we weten dat die constructie niet klopt. Ik begrijp dat het bij verschillende ministeries ligt. Er is eigenlijk ook sprake van een kabinetsaanpak, want het raakt ook de luchtvaart, de kwaliteit van de luchtvaart. KLM geeft zelf ook aan dat zij daar last van heeft. Die mensen wonen en leven hier, maar ze vliegen onder de lense vlag en worden in een schijnconstructie geduwd. Dus wie het ook zou moeten kunnen, ik spreek het kabinet aan om er in ieder geval werk van te maken. Ik weet dat er in Europees verband werk van wordt gemaakt, maar we moeten ook in Nederland kijken naar wat we kunnen doen, want deze constructie deugt niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik denk dat het daarom ook heel goed is dat we in Europees verband bekijken wat voor soort constructies dat zijn en wat je daar in Europees verband aan kunt doen. Ik ben ook blij dat die onderzoeken lopen. Ik zal daar ook graag over rapporten aan de Kamer, maar als u het hebt over concrete invallen et cetera, dan zeg ik: dat is toch echt iets wat aan de Inspectie SZW is.

De **voorzitter**:
De laatste vraag, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Nog even doorvragend op het punt van Ryanair. Waarom onder anderen ik vind dat het wel bij deze minister hoort, is omdat het de vliegveiligheid kan raken. Als piloten onderbetaald worden, door moeten werken, zich niet ziek durven te melden en vastzitten in een contract waarin ze ook een deel van hun loon moeten afdragen, dan is dat een schijnconstructie, schijnzelfstandigheid, en raakt dat aan de vliegveiligheid, aan de veiligheid van passagiers, van omwonenden en van iedereen die op die vluchten werkt. Daarom ook mijn oproep aan deze minister — ik ben blij om te horen dat er onderzoeken lopen — om dit te agenderen in Europa bij de volgende Raad van transportministers, zodat ook dit punt van sociale misstanden besproken wordt. Ik vraag haar om ons daarover te informeren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Precies om de redenen die de heer Laçin noemt, namelijk dat het invloed kan hebben op de veiligheid en op de hele operatie, vind ik het ook van groot belang. Daarom steun ik het van harte dat dit Europees wordt opgepakt. Ik kijk ook echt uit naar wat die onderzoeken gaan opleveren. Het is dus absoluut niet zo dat ik geen betrokkenheid voel bij dit onderwerp, want die voel ik zeker wel. Het enige wat ik net in de richting van de heer Van Dijk heb willen aangeven, is

dat er een functionele scheiding zit en dat ik niet over de Inspectie SZW ga. Maar net als bij de chauffeurs trekken we uiteraard goed samen op in het kabinet. Ik zal graag dit onderwerp nog een keer onder de aandacht brengen bij collega Van Ark, zodat we hier samen in optrekken.

De voorzitter:
Tot slot.

De heer Laçin (SP):
Dank voor de beantwoording. Ik heb nog één laatste punt. Het is altijd fijn om gelijk te krijgen dat ik nog twee interrupties had.

De voorzitter:
Nou, vooruit.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dat moeten we nog maar afwachten!

De voorzitter:
U had inderdaad nog twee vragen tegood.

De heer Laçin (SP):
Mijn laatste vraag gaat over mijn andere punt in dit blokje: de stakingen van bagage-afhandelaars en passagiersafhandelaars voor minder werkdruk, minder strakke roosters en meer zekere contracten. Elke keer als wij het over dit onderwerp hebben, krijg ik van deze minister het antwoord dat dit primair bij de werkgevers ligt. Dat kan kloppen als we het afdoen als arbeidsvoorwaarden. Maar niet alleen de SP, maar ook het NLR stelt dat arbeidsvoorwaarden van grondpersoneel raken aan de veiligheid. Als er te lange rijen ontstaan en als beveiligers hun werk niet goed kunnen doen, raakt dat aan de veiligheid op de grond.

De voorzitter:
En de vraag is?

De heer Laçin (SP):
Juist daarom roep ik keer op keer het kabinet op — nu zit ook de minister van Financiën hier — om hier regie in te pakken en eisen te stellen aan de Schiphol Group en te zeggen dat de race naar beneden moet stoppen. De mensen die op Schiphol werken, moeten goede arbeidsvoorwaarden en vaste contracten hebben. We moeten ervoor zorgen dat de veiligheid — daar gaat het uiteindelijk om — niet in het geding komt. Daarom vraag ik nogmaals beide bewindspersonen hierop te reageren, de regie te pakken en met de Schiphol Group in overleg te gaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
We komen nog uitgebreid te spreken over veiligheid. Maar natuurlijk, waar het de veiligheid zou raken, zullen we zeker de bedrijven waar het om gaat erop aanspreken. Alleen, die signalen hebben we nog niet in die omvang. Ook de OVV heeft aangegeven dat het niet onveilig is.

De voorzitter:
Dank u wel. Dan geef ik nu ... Nee, meneer Laçin. Ik geef het woord aan de minister van Financiën.



Minister Hoekstra:
Voorzitter, dank u wel. Dank aan de leden voor de twee handjes vol vragen die ook nog aan mij zijn gesteld over dit belangrijke onderwerp. Het is de eerste keer dat ik me buiten de commissie voor Financiën begeef. De publieke tribune is dan meestal geheel leeg. Ik zie dat nu ik aan het woord kom, meteen een deel van de aanwezigen aanstalten maakt om te vertrekken.

Voorzitter. Het gros van de vragen is beantwoord door mijn collega, maar ik zou in twee blokken, namelijk Schiphol en KLM, toch een aantal dingen willen benoemen en antwoord willen geven op de vragen van de leden.

Voorzitter. Het is allereerst misschien goed om nog even stil te staan bij de structuur zoals we die in Nederland hebben ingericht waar het gaat om de rolverdeling en het staatsaandeelhouderschap. Een paar leden hebben daarnaar verwezen. Het staatsaandeelhouderschap begint bij publieke belangen. In het geval van een staatsdeelneming is er sprake van een publiek belang voor de borging waarvan de Staat heeft besloten dat het gewenst is om daar een rol in te spelen. Dat doen we bij een aantal bedrijven, en heel nadrukkelijk ook bij Schiphol. Dat is heel herkenbaar, zeker voor de drie leden die niet alleen in deze commissie fungeren maar ook lid zijn van de vaste commissie voor Financiën, waar we het vaker hebben over staatsdeelnemingen. We hebben de rollen en verantwoordelijkheden heel bewust en heel duidelijk uit elkaar getrokken. Een aantal leden heeft daar vragen over gesteld. Ik kom daar zo nog in meer detail op terug. Maar het is een bewuste en wat mij betreft ook heel verstandige keuze geweest om te zeggen: er is de rol van de aandeelhouder, een beperkte rol, en er is de beleidsverantwoordelijke rol, een veel uitgebreidere rol. Dat laatste heb ik vandaag ook weer gezien. De minister van IenW gaat over vrijwel alles en ik ga echt maar over een klein stukje. Soms komen punten bij ons allebei voorbij. Dan is er ook zeer nauw contact, zoals we dat zien op dit dossier maar ook op sommige andere dossiers. Ik zal daar zo nog wat over zeggen, in de context van KLM en Air France.

Voorzitter. Naar ik meen de heer Van Dijk vroeg: blijft dit nou ook zo? De heer Bruins en de heer Paternotte hebben daar volgens mij ook naar gevraagd. Wat mij betreft zeker. In de Nota Deelnemingenbeleid is Schiphol aangemerkt als permanente deelneming vanwege het natuurlijke monopolie op de infrastructuur en de wat mij betreft belangrijke rol, om niet te zeggen cruciale rol, die deze infrastructuur speelt voor de Nederlandse economie.

Voorzitter. Het gaat bij die publieke belangen over continuïteit, kwaliteit en netwerkontwikkeling. Het gaat ook over de kwalitatief hoogwaardige bereikbaarheid en vanzelfsprekend ook — maar dat is veel meer de portefeuille van mijn collega — over een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving.

Voorzitter. De heer Paternotte stelde nog een paar specifieke vragen over die rolverdeling. Hij vroeg mij of ik mij ondanks

mijn beperkte rol verantwoordelijk voel. Het antwoord daarop is uiteraard: ja. Ook vroeg hij of we van elkaar weten wat we doen. Dat is, denk ik, een belangrijk punt om heel specifiek te markeren. Iedere keer dat er een grote investeringsvraag wordt voorgelegd, is er vanzelfsprekend intensief contact. Vaak is het ook zo dat zo'n investering ook onderdeel is van de strategie, de richting die überhaupt door het beleidsministerie is bepaald. Het is dus in zekere zin een cirkel, zou je kunnen zeggen. Als er iets aan de hand is, dan weten de betrokken ministers — in dit geval mijn collega van IenW en ik — elkaar op zeer korte termijn te vinden. Dat geldt voor Schiphol, maar dat gold bijvoorbeeld ook de afgelopen anderhalve week bij de ontwikkelingen rondom Air France-KLM. Daarbij hebben wij zeer nauw contact gehad. Dat begon al die vrijdagavond laat. Er is dus direct contact en over investeringen is er altijd contact. Daarbij wil ik wel markeren dat, zoals we vandaag hebben gezien, IenW dan echt in the lead is.

Voorzitter. De heer Van Dijk vroeg: hoe zorgen we nou voor goede arbeidsvoorwaarden? De heer Laçin heeft daar volgens mij ook naar gevraagd. Hierbij is het belangrijk om te markeren dat we er in de constructie met de staatsdeelnames voor hebben gekozen om de onderneming op afstand te zetten, maar dat we als aandeelhouder natuurlijk wel de dialoog voeren over wat we verder van belang vinden. De drie leden die ook in de commissie voor Financiën zitten, zullen dat herkennen. We hebben daarin bijvoorbeeld ook weleens het gesprek gevoerd over wat we op het gebied van diversiteit willen. Dat zijn onderdelen van de dialoog. Maar tegelijkertijd is het zorgen voor goede arbeidsvoorwaarden echt de primaire verantwoordelijkheid van de raad van bestuur. De raad van commissarissen van Schiphol houdt daar toezicht op. Mocht mijn collega of ik de indruk hebben dat dat niet goed gebeurt, dan zullen we daarover uiteraard het gesprek aangaan.

De leden Kröger, Van Raan en uiteraard ook Graus hebben gevraagd naar de tickettaks. Daar is volgens mij al flink wat over gezegd in de richting van de heer Graus. Ik zou daar nog aan willen toevoegen dat de staatssecretaris van Financiën over twee dagen het AO Fiscale beleidsagenda heeft. Daarin zal hij nog in detail hierbij stilstaan.

Voorzitter. Dan het onderwerp dat ons de afgelopen periode allemaal het meeste heeft beziggehouden, denk ik. Dat is Air France-KLM, wat daar aan de hand is en hoe we zorgen dat dat voor de onderneming en indirect ook voor Nederland allemaal zo goed mogelijk afloopt. Om ook daar weer even de context te schetsen: bij Schiphol heb ik als aandeelhouder een belang van bijna 70%. De rest van de aandelen is vrijwel geheel in handen van andere Nederlandse overheden, en een stukje — dat weten de leden — is in handen van Aéroport de Paris, want daar hebben we een kruislingse uitwisseling gedaan. Dat is bij KLM echt anders. Daar heb ik een belang van nog geen 6% van de aandelen. Dat zijn aandelen in KLM; ik heb geen aandelen in de holding. Dat even voor de context.

Ik ga vervolgens in op de vragen. De heer Bruins en ook de heer Amhaouch van het CDA vroegen: wat is nou het publieke belang dat gemoeid is met KLM, en hoe wordt dat geborgd? Dat is wat mij betreft natuurlijk echt de sleutelvraag. Wat volgens mij nauwelijks onderbouwing behoeft, is dat Schiphol cruciaal is voor de Nederlandse economie, en dat KLM vervolgens weer het belangrijkste middel is dat Schiphol tot zijn beschikking heeft om een florerende

luchthaven te zijn. Dat maakt KLM ook zo razend belangrijk voor ons. Het is ook niet voor niks, en zeer terecht, dat Kamerleden daar zo veel aandacht voor vragen. Voor de overheid stond bij de goedkeuring van de fusie tussen Air France en KLM — dat was in 2004, echt alweer een hele tijd geleden — de borging van die publieke belangen ook voorop. Daarbij ging het om het behoud van de netwerk-kwaliteit en het behoud van landingsrechten. Dat is natuurlijk een heel belangrijk slot op de deur dat we nog altijd hebben. Daarover zijn ook de nodige afspraken vastgelegd.

Voorzitter. We moeten erkennen dat dit gewoon een Frans bedrijf is dat aan de beurs genoteerd is en dat gefuseerd is, maar waarin KLM destijds echt de junior partner was en dat nog steeds is. We hebben in die ingewikkelde constructie op de achtergrond natuurlijk nog wel wat invloed, maar dat is wel hoe de kaarten liggen. Het is destijds niet een fusie van gelijken geweest. Dat zeg ik misschien met enige pijn in het hart, maar ik denk dat het belangrijk is om ons dat te blijven realiseren.

Voorzitter. Dan vroeg het CDA ook nog: hoe gaan we nou om met die personeelskwesties? Ik denk dat we die allemaal zeer intensief hebben gevolgd. Wat mij betreft is het cruciaal dat men in Frankrijk dat loonconflict oplost. Je hoeft geen groot bedrijfskundige te zijn om te weten dat de luchtvaart-industrie buitengewoon competitief is en dat cost leadership een begrip is dat voor Air France-KLM nog ver weg is. De hele groep heeft simpelweg te hoge kosten, en binnen de kosten is de loonkostencomponent gewoon een hele grote. Dat is ook precies waarom het management van Air France zich zo verzet heeft tegen wat de bonden daar hebben voorgesteld. Ik zeg er meteen bij, ook in de richting van de heer Van Dijk, die mij nog vroeg naar de contacten, dat wij vanzelfsprekend niet over het stakingsrecht in Frankrijk gaan en dat ik daar niks aan af wil doen. Maar er is wel voor honderden miljoenen het raam uit gestaakt. Dat is heel erg veel geld voor een onderneming van deze omvang. Wat mij betreft is het dus cruciaal dat men daar weer aan tafel komt. Het is ook cruciaal dat men aan de gang gaat met de kosten, en dus ook de loonkosten, want dat is de enige manier om hier een ijzersterke luchtvaartmaatschappij van te maken. Dat is volgens mij wat wij willen.

De voorzitter:

Ik was benieuwd hoever u bent.

Minister Hoekstra:

Sorry, voorzitter, ik verstond u niet.

De voorzitter:

Ik was benieuwd hoever u bent.

Minister Hoekstra:

Ik heb nog een vraag of drie, vier te gaan.

De voorzitter:

Oké. Dan ga ik naar de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik deel volledig wat de minister zei over de stakingen en het belang om weer aan tafel te gaan — gaan polderen, zei de collega rechts van hem al eerder. Hij raakte eerder eventjes aan de verhouding. Er is destijds bij de fusie natuurlijk voor gekozen dat Nederland geen belang nam in de holding en Frankrijk wel. Frankrijk nam een belang van 14%. Ik ben het met hem eens dat Nederland op zich nu niet een belang in de holding zou moeten nemen. Maar het zou wel goed zijn als de Fransen hun belang juist afbouwen en er meer afstand in bouwen, omdat dat natuurlijk uiteindelijk achter die ongezonde verhouding tussen in dit geval het bedrijf, de vakbonden en de Franse staat ligt. Nu hebben we voor het eerst sinds lange tijd een liberale regering in Frankrijk, zo zou je kunnen zeggen. Of het is in ieder geval, als ik met de minister meepraat, een constructief-liberale regering, nee, een progressief-liberale regering.

De **voorzitter**:

Wat is de vraag?

De heer **Paternotte** (D66):

Ziet u kans dat er eindelijk een afstand tussen Air France-KLM en de Franse staat wordt ingebouwd?

Minister **Hoekstra**:

De heer Paternotte probeert president Macron in zijn kamp te trekken. Ik kom tegenwoordig meer politici tegen die daar behoefte aan hebben. In dat debat zal ik me niet mengen. Dat laat ik helemaal voor zijn eigen rekening. Wat er wel recent gebeurd is, is dat de holding Air France-KLM een significant gedeelte van de aandelen heeft verkocht aan twee andere internationale spelers: Delta en China Eastern. Iedereen van de non-executives en de executives die ik hierover gesproken heb, heeft gezegd dat dat een positief effect heeft gehad op de dynamiek in de board. Waarom? Omdat dat de bedrijfsmatige interesse, het wereldwijde perspectief en ook de dynamiek die er was, heeft verbeterd. Alleen, ik ga natuurlijk niet over het belang dat de Franse staat heeft in die holding. Dus ik kan daar van alles van vinden, maar ik ga daar niet over.

De heer Van Dijk vroeg of ik contact heb gehad met Air France-KLM en de Franse staat. Volgens mij is hij zich ervan bewust dat dit zonder meer het geval is. We hebben allebei zeer intensief contact gehad met de mensen aan de kant van de holding en aan de kant van KLM. We hebben ook zeer intensief contact gehad met onze beide collega's. Vanzelfsprekend was het een zeer constructief gesprek. Ik moet overigens zeggen dat ik daar voor een ander onderwerp naartoe ging. Want we hebben met de Fransen ook nog een gesprek te voeren over de bankenunie, de rest van de EMU en het Meerjarig Financieel Kader. Maar we hebben het uiteraard ook gehad over Air France-KLM. Het goede nieuws, waar ook de heer Paternotte naar verwijst, is dat we het over veel eens zijn. We zien het belang van wat de onderneming daar moet doen. Maar ik heb daar natuurlijk ook wel gearticuleerd dat er in Nederland grote zorgen zijn en toch ook enige frustratie over de prestaties. Dat begrijpt mijn Franse collega op zichzelf natuurlijk ook wel goed. Hij zei ook dat hij recent de cijfers tot zich had genomen. Hij ziet ook hoe de onderdelen presteren; laat ik het zo formuleren. In dat licht is het heel goed nieuws dat we vandaag

gehoord hebben dat Elbers, de CEO van KLM, ook in dat kernteam dat nu in ieder geval tijdelijk ontstaat binnen de board — ik zou hopen dat dat ook een langetermijnbestendigheid krijgt — een heel prominente rol heeft. Dat lijkt natuurlijk erg op de situatie waar we in 2004 mee zijn begonnen. Wat mij betreft is dat positief.

Wat zijn de gevolgen vroeg de heer Van Dijk. Anderen vroegen dat ook. Ik had het al over de honderden miljoenen die het raam zijn uitgestaakt. Helaas, dat geld komt niet meer terug.

De heer Graus vroeg ook nog naar een eventueel reddingsplan. Ik kan me die emotie heel goed voorstellen. Tegelijkertijd heeft Elbers afgelopen zondag weer heel nadrukkelijk gezegd dat het verstandig is geweest dat KLM destijds met Air France in zee is gegaan. Het is moeilijk om voor te stellen dat KLM een onafhankelijke toekomst zou hebben gehad. Het beste wat we nu kunnen doen en wat KLM kan doen ten aanzien van garanties — zo zeg ik in reactie op de vraag die de heer Graus ook aan mijn collega stelde — is zelf doorgaan met heel goed presteren. We moeten samen bouwen aan een ijzersterke luchtvaartmaatschappij. Dus ik denk dat het heel terecht is dat Elbers heeft gezegd: we zijn hier niet alleen ingestapt, maar we geloven er ook in, want dit is the best bet. KLM heeft het de afgelopen jaren gewoon heel erg goed gedaan. Dat onderschrijf ik zeer.

De heer Graus maakte nog een paar opmerkingen, ook over de tijdelijke oplossing. Hij heeft daar helemaal gelijk in. Dat is een tijdelijke oplossing. Men zal op zoek moeten naar een nieuwe chair en/of CEO. Dan moet men ook een definitieve beslissing nemen over hoe de governance eruitziet. Het is moeilijk om erover te speculeren of we dan doorgaan op de weg die we hebben ingeslagen. Ik heb natuurlijk geen garanties, maar ik ben er wel heel positief over dat men deze stap heeft gezet. Dat heeft men vermoedelijk toch ook gedaan met een doorkijk naar de toekomst, maar daar heb ik natuurlijk geen garanties voor.

Voorzitter. Dan het eventueel losweken van aandelen. Dat is een heel ingewikkelde formule. Het is, hoezeer ik de vraag begrijp, belangrijk om te zeggen dat ook dat echt niet aan de orde is. Wat die maatschappij moet doen, is beter presteren. Vanzelfsprekend houden wij ondertussen als Nederland onze belangen, al zijn die op afstand gezet, goed in de gaten.

Voorzitter. Ik ben volgens mij door mijn vragen heen. Ik heb nog één restant. De heer Van Raan maakte zowel aan de interruptiemicrofoon als vanaf het spreekgestoelte wat frivole opmerkingen over dat er miljarden over zouden zijn en dat er goedkoop geld geleend kan worden. Dat is natuurlijk het moment waarop ik onmiddellijk wakker word en hem graag eens van die illusie zou willen bevrijden. Dit is een gesprek dat we in de commissie voor Financiën ook wel eens hebben. Als ik de gelegenheid heb om er wat over te zeggen laat ik die, zoals mijn collega naast mij ook weet, zelden voorbijgaan.

De heer **Graus** (PVV):

De woorden van de minister dat hij het met pijn in zijn hart zegt, waarbij ik zelfs enige emotie in zijn ogen zag, zeggen al genoeg over hoe wij KLM verkwanseld hebben, zoals ik hier al elf jaar zeg. We moeten zorgen dat we dat niet met

nog meer kroonjuwelen gaan doen. Er is geen steun voor, maar ik vind echt dat daar een parlementaire enquête naar moet komen, naar de verkwanseling van energiebedrijven, naar de verkwanseling van KLM. Die Fransen hebben zich rot gelachen; geloof me. En dan de tickettaks. Ik heb het heel duidelijk gevraagd. Ik wil een onderzoek hebben over de effecten daarvan. Nu wordt er gezegd: we gaan het niet zo doen als in 2008 en 2009, maar daar heb ik niets aan.

De voorzitter:
En wat is de vraag precies?

De heer Graus (PVV):
Ik wil echt een onderzoek hebben naar de weglekeffecten die de voorgenomen tickettaks teweeg gaat brengen, hoeveel banen we gaan verliezen en wat het de bv Nederland gaat kosten.

Minister Hoekstra:
Toch nog even op dat eerste punt. Ik denk dat velen van ons een heel positieve emotie hebben bij Schiphol en bij KLM. Maar de gedachte alsof KLM destijds verkwanseld zou zijn, zou ik echt verre van mij willen werpen. Dat is, denk ik, echt niet een juiste voorstelling van zaken. Het is ook belangrijk om nog eens te benadrukken hoe het toen met die luchtvaartmaatschappij ging. Die was toen op zoek naar een partner en heeft met een Britse firma, een Italiaanse firma en vermoedelijk ook nog met andere firma's geëxploreerd of er toekomstmuziek in zat. Dat was niet succesvol. Sowieso waren de prestaties van KLM in die periode van een volstrekt andere orde dan tegenwoordig. Men was toen, zoals denk ik ook zeer goed te begrijpen was, heel tevreden over het soort afspraken dat men heeft gemaakt met de Fransen. Je kunt achteraf zeggen dat je dingen misschien net wat anders had gewild, maar dat is meestal in het leven zo. Ik denk dat men toen echt wel goed gekeken heeft wat in het langetermijnbelang van de onderneming zou zijn en hoe de onderneming op de langere termijn overleeft.

De heer Graus (PVV):
Ik deel een heleboel van wat de minister zegt, maar toen we ABN, de bank, hebben teruggekocht, bleek achteraf dat we er veel te veel voor hebben betaald. Dat bleek pas door de commissie-De Wit, waar ik zelf heel lang lid van ben geweest. Toen had ik ook de bewindspersonen voor me zitten, die zeiden: als ik het toen had geweten ... Maar het was wel zo. Dit is ook zo. Als er een parlementaire enquête komt, wordt er heel anders naar gekeken en wordt altijd gezegd: we wisten het toen niet. We verkwanselen onze kroonjuwelen. Ik heb ook dat interview met meneer Elbers gezien bij Buitenhof. Die man zit daar als CEO van KLM. Vandaag zit hij bij die Fransen aan tafel. Die man moet dus diplomatiek reageren. Hij kan helemaal niet zijn eigen gezag laten spreken, en zeker niet bij Buitenhof op televisie. Daar kreeg hij nog geen glaasje water, want ik zag dat zijn glaasje water leeg was; ze lieten bij hem dus niet eens het glas halfvol. Ik wil dat wordt bekeken hoe we de mogelijkheden, de macht en de kracht kunnen vergroten. Ik ga daar ook een motie over indienen. Misschien wil de minister toezeggen om eens te bekijken hoe we meer macht en kracht

kunnen terugkrijgen, met misschien hetzelfde aandelenpakket als de Fransen, of zo.

Minister Hoekstra:
Maar toch even voor de goede orde. Mijn stellige overtuiging is dat men in het verleden niet lichtzinnig is omgegaan met het belang in KLM, maar ik heb daar natuurlijk niet zelf naast gezeten. Ik ben ervan overtuigd, als ik de film terugdraai van de afgelopen weken, dat alle betrokkenen, in het kabinet, maar ook degenen met een Nederlandse achtergrond in de board van KLM of in de bredere board van Air France-KLM, zich zeer bewust zijn van het enorme belang van KLM voor Schiphol en het enorme belang van Schiphol voor de Nederlandse economie en dat ook nadrukkelijk onder de aandacht brengen. Ik moet er wel het volgende bij zeggen, en dat zal de heer Graus ook begrijpen. Op het moment dat ik een gesprek heb met mijn collega Bruno Le Maire is dat een gesprek tussen twee mensen van wie de één een wat groter aandelenpakket heeft dan de ander, maar die allebei niet in de buurt komen van een meerderheidsaandeelhouder. Air France-KLM is een beursgenoteerd bedrijf op de Franse beurs. Voor het overgrote deel is het in handen van private partijen.

De voorzitter:
Een nieuwe vraag?

De heer Graus (PVV):
Ja, ik heb nog twee vragen en die wil ik graag ook stellen, omdat dit me heel erg na aan het hart gaat, evenals de bv Nederland. Allereerst heb ik gevraagd om garanties. Ik heb vijf punten opgenoemd die in een MoU, een memorandum of understanding, zijn vastgelegd door het kabinet. Dat is gebeurd in 2015. Ik heb gezegd: leg dat nou vast in juridisch goed verankerde garanties. Daar heb ik net een interruptie-debatje over gevoerd met de minister van IenW. Deze minister zou mij nog van repliek dienen. Dat wil ik namelijk graag weten.

Ik kan ook meteen mijn tweede vraag stellen; dan ben ik erdoorheen.

De voorzitter:
Dan heeft u al uw interrupties in een keer gehad.

De heer Graus (PVV):
Dan ga ik de joker even inzetten. Voor mijn tweede vraag doe ik een beroep op de minister als herder van de schapen, ongeacht welke aandelen hij wel of niet heeft; dat zal me voor nu even een worst wezen. Ik vraag hem om er zorg voor te dragen dat de huidige president-directeur van KLM vicevoorzitter wordt of blijft binnen de Air France-KLM-holding. Desnoods moet hij daar met die charmante koningin van ons naartoe, of weet ik wat hij allemaal doet, maar het is wel mogelijk. We landen op de maan, we klonen schapen, alles is mogelijk. Je moet niet altijd meteen zeggen: dat kan niet.

De voorzitter:
Klonen we schapen?

De heer **Graus** (PVV):

Ja, alles is mogelijk, mevrouw de voorzitter. We zeggen hier in Nederland te snel: nee, dat kan niet. Het kan wel! Alles kan.

Minister Hoekstra:

Dit is het soort vraag waarvan je denkt: waar zal ik beginnen? Misschien toch maar bij de eerste vraag van de heer Graus. Vanzelfsprekend spreekt het kabinet met een mond, dus alles wat mijn collega er zo-even over gezegd heeft, wil ik graag onderschrijven. De heer Graus vraagt of we die toezeggingen, die overigens bij herhaling zijn gedaan en die ook nog in een Kamerbrief zijn vermeld, niet nog verder kunnen formaliseren en op papier met een handtekening eronder langs de Fransen kunnen halen. Dat is een behoorlijk ingewikkelde weg. Als het makkelijk te doen zou zijn, zou dat in het verleden ook vast wel gedaan zijn. Het is ook een beetje de vraag wat je ermee opschiet. Ik waardeer de betrokkenheid van de heer Graus bij het onderwerp enorm, maar misschien mag ik zeggen dat het wel een wat legalistische, Nederlandse, op papier en niet op macht gestoelde gedachte is dat je een garantie hebt als je een mondelinge toezegging — die is overigens ook rechtsgeldig, zo weten de hier aanwezige juristen — schriftelijk hebt gemaakt.

Volgens mij is de weg die we moeten bewandelen echt een andere. De weg die we moeten bewandelen is vanzelfsprekend — daar treffen de heer Graus en ik elkaar volgens mij helemaal — om te blijven articuleren, ook in Parijs, en wanneer het moet in heel duidelijke taal, wat de Nederlandse belangen zijn en dat we bereid zijn om die coûte que coûte te verdedigen, maar er tegelijkertijd voor te zorgen dat die onderneming presteert. Waarom wordt KLM in Parijs en ook door mijn collega Bruno Le Maire serieus genomen? Omdat de prestaties goed zijn. Dat is de sleutel tot succes hier.

Dan de vraag of ik mij wil inspannen voor die balans. Vanzelfsprekend, maar in het universum van de heer Graus is meer mogelijk dan in dat van mij. Ik ga mij ervoor inspannen, maar veel meer dan een inspanningsverbintenis kan het tussen hem en mij niet zijn, want ik ben daar echt een bescheiden aandeelhouder in.

De voorzitter:

Nee, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Ik wil de minister alleen danken voor die toezegging, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:

Dat is goed, dank u wel.

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

Ik hoor de minister een aantal zinnige dingen zeggen die mij als liberaal ook aanspreken. Het is natuurlijk een zaak van het bedrijf zelf, maar ik vind het goed dat wij het belang benadrukken niet alleen van de verbindingen met de rest van de wereld — dat is echt een Nederlands belang; het is

een feit dat KLM ongeveer de helft van al die vluchten verzorgt — maar ook van het feit, heel simpel, dat er bij de KLM 30.000 mensen werken en iedere dag hun boterham verdienen. Dat betekent dat wij ons daarvoor moeten inzetten. Nu is het aan het bedrijf zelf om het op te lossen. Die stakingen moeten snel ten einde komen. Ze moeten kostenleiderschap gaan tonen, anders hebben wij over twee, drie jaar hetzelfde probleem. Is de minister bereid, als het nu of in de toekomst niet opgelost wordt, te zorgen dat wij wel scenario's hebben en alle opties openhouden, juist voor het belang van die verbindingen en die 30.000 mensen die hier hun boterham verdienen?

Minister Hoekstra:

Dat is wat de minister-president altijd een als-danvraag noemt. Deze is bovendien nog het soort als-danvraag waarbij je, als ik hem met groot enthousiasme beantwoord, meteen verzeild raakt, als je niet uitkijkt, in een aantal van die scenario's die wij nu juist niet willen hebben. Ik zou eerlijk gezegd — ik denk dat de VVD dat ook nog begrijpt — die weg niet op willen, omdat daar nu geen noodzaak voor is. Ik onderschrijf zeer het grote belang van de onderneming voor Schiphol en van Schiphol voor Nederland. Ik onderschrijf ook zeer met de VVD het ontzettende belang voor de mensen die er werken, want die verdienen daar hun boterham en ontlene daar — laten wij eerlijk zijn — zoals veel mensen met een goede baan een groot gedeelte van hun levensgeluk aan. Wij gaan er alles aan doen om dat te behouden, maar wij moeten gewoon erkennen dat de KLM een onderneming is binnen een groter geheel, waarin ik — zie ook de vergelijking met Schiphol — echt een minimaal aandelenpakket heb.

De voorzitter:

Dank u wel. Ook de heer Remco Dijkstra.

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

Dat betekent wat mij betreft dus meer dan de vinger aan de pols, maar echt opletten en klaarstaan op het moment dat het ooit een keer nodig zou zijn; mogen wij het verhoeden.

Minister Hoekstra:

Nogmaals, wij zien allemaal wat er mogelijk en onmogelijk is. Juist omdat wij zo gemotiveerd zijn en in de wetenschap dat er ook niet zo heel veel dingen zijn die wij op basis van de macht kunnen doen, zijn mijn collega en ik natuurlijk daarover vanaf het allereerste begin in gesprek geweest en zijn wij ook direct allebei in contact getreden met onze Franse collega's.

De voorzitter:

De heer Paternotte, tot slot.

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij heeft de minister heel helder aangegeven dat de opties A tot en met Y eigenlijk zijn dat bij Air France de boel op orde komt en daarmee KLM een sterke partner heeft, die ook bijdraagt aan het goede kwartaalresultaat van de groep. Daarvoor is wel nodig dat de druk die nu

wordt uitgeoefend, ertoe leidt dat er een einde komt aan de stakingen, dat mensen weer om tafel gaan en dat afspraken kunnen worden gemaakt. Als dat nu ondanks de druk van de heer Hoekstra en zijn collega niet gebeurt, welke opties heeft hij dan nog om ervoor te zorgen dat het wel de goede kant opgaat?

Minister Hoekstra:

Dat is min of meer dezelfde als-danvraag. Ook dan zullen wij toch weer het gesprek moeten aangaan. Er zijn twee dingen gebeurd die wat mij betreft zeer hebben geholpen in die casus. Dat is dat mijn Franse collega ook expliciet heeft gezegd dat de Franse staat niet ging bijspringen. Vervolgens hebben de vakbonden gezegd: wij houden op met staken, wij gaan weer om tafel en wij spreken te zijner tijd de nieuwe directie wel. Of zij daar een calculatie hebben gemaakt van wat zij konden binnenhalen of dat zij gewoon geschrokken zijn en het gevoel hadden dat zij hun hand hadden overspeeld, dat kan ik niet beoordelen. Alles wat er gebeurd is — en daar heeft mijn Franse collega zeker een rol in gespeeld — heeft geholpen. Is dat een garantie dat het nu allemaal vlekkeloos zal gaan? Ik vermoed van niet. Er zal echt nog wel flink wat over gesproken moeten worden. Ik denk dat iedereen wel in toenemende mate ziet dat als wij een ijzersterke luchtvaartmaatschappij willen bouwen, je iets moet doen aan de kosten en niet in de laatste plaats in Parijs.

De voorzitter:

De heer Amhaouch, laatste vraag ook.

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, we komen bijna aan het eind van het debat. De minister heeft een en ander al toegelicht. Wij hebben over de personeelskwestie ook gezegd dat ze die moeten oplossen. Mooi ook om te benoemen dat een juniorpartner als KLM met 40% omzet 60% winst gaat halen. Nu met Elbers in het managementteam zal het daar ook omhooggaan, verwacht ik. In de brief, inderdaad in de antwoorden op de collega van de VVD en het CDA op 11 oktober 2017, waren die vijf punten herbenoemd. Er waren afspraken vanuit oktober 2016: geen verdere centralisatie, eigen financieel beheer. De staatssecretaris antwoordde: deze afspraken gelden nog steeds. Heeft het zin om dezelfde afspraken — wij vragen dus niets nieuws — nog eens goed te herbevestigen? Dus geen nieuwe dingen, maar wel vanwege de zorgen en om de rust bij de mensen, ook bij KLM Nederland, te brengen die afspraken op een of andere manier samen met onze Franse collega's herbevestigen. Is dat een mogelijkheid die u wilt bewandelen?

Minister Hoekstra:

Dat zou zinvol zijn. Daar zou ik, en ik denk mijn collega net zozeer, ook direct aanstalten toe maken als er ook maar enige indicatie zou zijn dat de Fransen op het punt staan daarvan af te wijken. Dat is nou juist wat er niet aan de hand is. Men erkent ook daar dat KLM het aanzienlijk beter doet dan Air France. Men erkent ook daar dat die maatschappij de afgelopen jaren is gegroeid in een moeilijk klimaat. Er is dus geen reden om aan te nemen dat men, met alles wat daar aan de hand is, nou juist daarop zou willen inzetten, integendeel. Als de onderneming of de politiek verantwoor-

delijken ook maar een beetje de indruk zouden hebben dat daar wat vanaf geschaafd zou worden, dan zouden we vanzelfsprekend de telefoon of het vliegtuig pakken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we nu toegekomen aan de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef de heer Graus namens de PVV het woord. De spreektijden zijn twee minuten en twintig seconden, inclusief het indienen van moties.



De heer Graus (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering af te zien van de voorgenomen ticket-tax,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 291 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om capaciteitsproblemen door uitstel opening Lelystad Airport te compenseren met groei op Schiphol vóór 2020,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 292 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering een plan van aanpak op te stellen om de multimodale hub Schiphol verder te ontwikkelen, toekomstbestendig en concurrentieresistent te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 293 (29665).

De heer Graus (PVV):

De motie is dus mede ondertekend door Jan Paternotte, en dus niet door Bas Paternotte.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering de mogelijkheden te onderzoeken ten behoeve van een netwerkonafhankelijke energievoorziening voor Schiphol om stroomstoringen, -uitval en "netwerkdips" te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 294 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering de mogelijkheden tot vergroting van macht en kracht middels aankoop van een aandelenpakket, gelijk aan dat van de Fransen binnen Air France-KLM, te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 295 (29665).

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Graus (PVV):

Dan mijn laatste motie, mevrouw de voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering de gemaakte afspraken tussen de Air France-KLM CEO en het kabinet uit 2015 te laten vastleggen in nieuwe, juridisch verankerde garanties, waaronder:

- geen verdere centralisatie van KLM-activiteiten en bedrijfsonderdelen naar de Air France-KLM holding in Parijs;
- geen overheveling van banen van het KLM-hoofdkantoor in Amstelveen naar de hoofdvestiging van Air France-KLM in Parijs;
- behoud van zelfstandig financieel beheer door KLM;
- de Nederlandse stichtingen SAK I en SAK II en de in 2010 verlengde afspraken (lees staatsgaranties) tussen de Nederlandse Staat en Air France-KLM blijven in stand;
- groei verliesgevend Air France mag niet ten koste gaan van groei winstgevend KLM,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 296 (29665).

De heer Graus (PVV):

Ik dank beide bewindspersonen. Ik dank u dat zij te gast mochten zijn hier in onze mooie Kamer, mevrouw de voorzitter. Iedereen een gezegende avond verder. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. U gaat nog niet naar huis, hè?

De heer Graus (PVV):

Zo meteen.

De voorzitter:

Dus straks. Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de groeiende luchtvaart een steeds groter aandeel in de CO₂-uitstoot heeft;

overwegende dat Nederland zich heeft gecommitteerd aan het klimaatakkoord van Parijs en over 30 jaar klimaatneutraal wil zijn;

spreekt uit dat de CO₂-uitstoot van de luchtvaart van en naar Nederland gereduceerd moet worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 297 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor de Luchtvaartnota en verdere besluitvorming over de toekomst van de luchtvaart een brede afweging van milieueffecten van de luchtvaart nodig is;

verzoekt de regering om een plan-MER op te stellen dat alle milieueffecten inclusief de klimaateffecten, maar ook mogelijke alternatieven onderzoekt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 298 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de 2014 quickscan maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor Lelystad Airport geen rekening houdt met de effecten van laagvliegroutes;

overwegende dat er andere maatschappelijke kosten te verwachten zijn met de nu voorliggende routes, waaronder een effect op huizenprijzen, recreatieondernemers en het rendement van twee windparken;

overwegende dat een kleine luchthaven met slechts 10.000 vliegbewegingen verlies zal lijden;

verzoekt de regering om een nieuwe integrale MKBA in opdracht te geven voor 10.000 vliegbewegingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 299 (29665).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
En tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor de internationale bereikbaarheid en connectiviteit van Nederland meer opties bestaan dan luchtvaart;

overwegende dat (snelle) treinen een groot deel van de kortereafstandsvluchten zouden kunnen overnemen en dat ondergrondse groei van Schiphol de hubfunctie verantwoord kan versterken;

overwegende dat Nederland het klimaatakkoord van Parijs heeft ondertekend en daarmee voornemens is om binnen 30 jaar zijn CO₂-uitstoot met 95% te verminderen;

verzoekt de regering om een bereikbaarheidsnota voor Nederland op te stellen waarin alle modaliteiten worden meegenomen en waar de Luchtvaartnota onderdeel van is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 300 (29665).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan zou ik de laatste twintig seconden willen gebruiken om met name de bewonersgroepen te bedanken die hier lang op de publieke tribune hebben gezeten. Ze hebben zich vandaag samen gepresenteerd aan ons als vaste commissie. Zij laten zien hoe ongelofelijk belangrijk het is dat er echt oplossingen komen voor de luchtvaart. Plannen voor Lelystad Airport inclusief de laagvliegroutes zijn echt het verkeerde pad.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.



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

Voorzitter, dank u wel. Ik kijk even of er na het voorlezen van de moties nog tijd over is. Ik begin met de moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om beleidsbeslissingen met een impact zo groot als die van de luchtvaart voortaan vooraf te (laten) beoordelen aan de hand van het brede welvaartsbegrip,

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. 301 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat vergroening centraal moet staan in het luchtvaartbeleid en niet groei;

van mening dat groei van het aantal vliegbewegingen onwenselijk is zolang die gepaard gaat met een grote uitstoot van CO₂ en ultrafijnstof;

verzoekt de regering verdere groei van de luchtvaart pas mogelijk te maken op het moment dat dit verantwoord is vanuit het oogpunt van klimaat, veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 302 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het voor de brede hinder, zoals beoogd in de aangenomen motie-Van Raan (31936, nr. 445) niet uitmaakt of er sprake is van een vliegtuigbeweging met handelsverkeer of general aviation;

verzoekt de regering bij het vaststellen van de (brede) hinder veroorzaakt door vliegverkeer alle vliegbewegingen mee te tellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 303 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kennisniveau op het gebied van luchtvaart bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat sterk is teruggelopen de afgelopen jaren, waardoor de regie op dit dossier te veel bij de sector ligt;

overwegende dat een grootschalige aanpassing van het mobiliteitsbeleid vraagt om voldoende menskracht en inhoudelijke kennis;

verzoekt de regering het expertniveau bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te verhogen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 304 (29665).

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

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota 2040 alle klimaat effecten van de luchtvaart op te nemen, waaronder de totale CO₂-uitstoot, ook buiten de luchthaven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 305 (29665).

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

Dan heb ik nog wat tijd om de ministers te bedanken voor de beantwoording. Ik tel ook weer even traditioneel de knopen.

Ik begrijp dat de mobiliteitsnota toch een integrale bereikbaarheidsnota wordt, of althans materieel daarop neerkomt. Dat is winst.

Ik begrijp ook dat de MER de Europese toets zal doorstaan. De minister zal ons niet kwalijk nemen dat we dat nog even toetsen bij het Europe Parlement zelf.

Ook goed om te weten dat de 50/50-regel in het kader van het brede hinderbegrip wordt meegenomen, dus dat daar een soort nieuwe invulling van zal komen, maar dat wachten we rustig af.

Er wordt gezegd: de GGD heeft niet aan de bel getrokken, dus dat voorzorgsbeginsel zit wel goed. De minister zal het ons niet kwalijk nemen dat we dat dan zelf even gaan doen.

We zijn natuurlijk ook nog even benieuwd waar het schilderijtje komt te hangen. Dat is natuurlijk ook niet onbelangrijk.

Dank aan de minister van Financiën voor het feit dat we wel goedkoop kunnen lenen ...

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan.

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

... maar hij daar geen gebruik van maakt. En ...

De voorzitter:

Bedankt.

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

... dat was het. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Goed. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP-fractie.



De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik heb een viertal moties, twee over de arbeidsvoorwaarden die we hebben aangekaart, een over het OVV-rapport en een punt daarin en eentje over de toekomst van de luchtvaart.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de groei van het personeel ver achterblijft bij de groei van de luchthaven Schiphol;

constaterende dat de arbeidsomstandigheden van het grondpersoneel onder druk staan, en dat dit rechtstreeks gevolgen heeft voor de veiligheid op de luchthaven;

constaterende dat het NLR stelt dat de veiligheid op de grond niet overgelaten kan worden aan de sector;

overwegende dat veiligheid topprioriteit moet zijn;

verzoekt de regering om zich in te zetten voor goede arbeidsomstandigheden en vaste contracten voor het grondpersoneel op Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 306 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een verband is aangetoond tussen schijnzelfstandigheid, pay-to-fly en nulurencontracten bij luchtvaartmaatschappijen en mindere veiligheidscultuur en -beleving bij piloten die voor deze maatschappijen werken;

constaterende dat een Europese aanpak van deze transnationale luchtvaartmaatschappijen de enige effectieve aanpak is, waar een nationale aanpak in Nederland blijkbaar niet mogelijk is;

verzoekt de regering tijdens de eerstkomende Raad van Transportministers sociale misstanden in de luchtvaart te agenderen en de Europese Commissie op te roepen om met een Europese aanpak te komen waar dit de vliegveiligheid raakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 307 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de OVV zich grote zorgen maakt over de interpretatie van haar rapport over de veiligheid op Schiphol;

constaterende dat het ontstaan van veiligheidsrisico's op Schiphol op dit moment de norm is, waarna vervolgens beheersmaatregelen worden genomen;

overwegende dat veiligheidsrisico's voorkomen moeten worden;

verzoekt de regering zich in te zetten op het voorkomen van veiligheidsrisico's in plaats van ze te accepteren en vervolgens te beheersen, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 308 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de enige toekomst voor de luchtvaart in Nederland een luchtvaart is die in balans is met mens, milieu en klimaat;

constaterende dat zuiver sturen op economische belangen uiteindelijk de leefbaarheid en woonbaarheid van Nederland in de weg staat;

verzoekt de regering geen verdere groei van de luchtvaart meer toe te staan totdat er een betere balans is ontstaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 309 (29665).

De heer **Laçin** (SP):

Een laatste zin. Ik wil beide bewindspersonen danken voor de beantwoording. Om positief af te ronden, wil ik de minister van Infrastructuur en Waterstaat feliciteren, want niemand neemt het deze minister af dat onder haar bewind het LBBL, het Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart, is ontstaan en dat omwonenden van zes luchthavens in Nederland zich hebben verenigd om samen voor duurzame luchtvaart te gaan. Wij zullen samen met hen de groei van de luchtvaart aankaarten en waar het kan tegenhouden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Dan ga ik nu naar de heer Amhaouch namens het CDA.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, ook ik zal beginnen met de moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Commissie voor de m.e.r. recent concludeerde dat alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport zijn beschreven, zodat de regering het milieubelang volwaardig kan meewegen in het besluit over dat gebruik;

overwegende dat de Commissie voor de m.e.r. daarbij nadere aanbevelingen en adviezen heeft gedaan en gegeven;

verzoekt de regering alle aanbevelingen en adviezen van de Commissie voor de m.e.r. over te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 310 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er versterkte regie nodig is tussen de grotere vliegvelden om ervoor te zorgen dat geen kansen onbenut blijven en bedreigingen geëlimineerd worden;

overwegende dat er momenteel weinig integrale regie is tussen de grotere vliegvelden, zoals Schiphol, Lelystad, Rotterdam, Eindhoven, Eelde en Maastricht;

verzoekt de regering in de Luchtvaartnota expliciet aandacht te besteden aan de overkoepelende en slimme en integrale regie tussen de luchthavens van nationaal belang en vooruitlopend daarop met deze vliegvelden het gesprek aan te gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 311 (29665).

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dan de laatste motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister heeft aangekondigd een nieuw participatieplan voor de luchtvaart te zullen presenteren;

overwegende dat bijna alle thema's in de luchtvaart gemeentegrenzen overstijgen en dat bewonersgroepen zich continu doorontwikkelen;

van mening dat provincies door hun schaalgrootte hier een belangrijke coördinerende rol kunnen spelen;

verzoekt de regering in het participatieplan ten behoeve van de toekomst van de luchtvaart in Nederland aandacht te besteden aan een duidelijk afgebakende coördinerende rol en verantwoordelijkheid voor de provincies en uiteraard aan mogelijkheden om het publiek goed te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 312 (29665).

De heer Amhaouch (CDA):

Ook ik wil de bewindslieden bedanken voor de beantwoording bij dit complexe vraagstuk. We kijken uit naar de nieuwe Luchtvaartnota, waarbij wij nogmaals zeggen: people, planet, profit. Dat is namelijk het belang van de luchtvaart, zowel economisch als voor milieu en mens. Wij vinden het ook zeer belangrijk, en dat blijven wij herhalen, dat dit kabinet ervoor gaat zorgen dat de herindeling van het luchtruim een feit wordt.

De voorzitter:

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

□

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst wil ik inderdaad — meerderen hebben dat al gedaan — de bewonersgroepen bedanken, die zich vandaag hebben verenigd. Het is voor ons als Kamerleden van het allergrootste belang om heel veel actuele informatie te krijgen over wat er speelt bij alle vliegvelden. Dus dank daarvoor en ga daar vooral mee door. We houden contact. Ik wil ook de bewindspersonen bedanken voor dit uitgebreide debat, dat inderdaad heel complex is, want er komt van alles bij kijken.

Ik wil dan ook maar eindigen met het dilemma waar ik mee begon, namelijk dat de luchtvaart aan de ene kant economische groei, heel veel banen en werkgelegenheid brengt, maar aan de andere kant ook steeds meer overlast geeft voor veel mensen in Nederland. Dat is een moeilijke weg, die we wel met elkaar aan moeten gaan. Daar zullen we als Partij van de Arbeid dan ook zo constructief mogelijk aan meewerken de komende tijd, met een kritisch oog. Maar dat zullen we zeker doen voor het belang van Nederland.

Dank — geen moties!

De voorzitter:

Dat hoeft ook niet. Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Bruins namens de ChristenUnie.

□

De heer Bruins (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de bewindspersonen danken voor de heldere en concrete beantwoording. Ik heb ook weer veel geleerd vanmiddag en vanavond. Ik wil de omwonenden bedanken die nu nog op de tribune zitten. Van 16.00 uur tot 22.30 uur, dan heb je een enorm uithoudingsvermogen.

Er zijn zo veel antwoorden gegeven dat ik eigenlijk maar één motie over heb van alles wat ik van tevoren had kunnen bedenken; dus zo veel concrete antwoorden zijn er gegeven. Die motie klinkt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de ontwerpen voor routes van en naar Lelystad Airport recent op een aantal punten zijn verbeterd, maar dat een aantal knelpunten en onzekerheden is blijven bestaan;

verzoekt de regering ervoor zorg te dragen dat:

- een acceptabele oplossing wordt gevonden voor de voorziene stapeling van geluid bij de woonkern Wezep;
- de routes nabij Zwolle zo veel mogelijk de wijk Stadshagen blijven ontzien, ook wanneer de wijk uitbreidt conform bestaande plannen;
- de situatie qua geluidsoverlast als gevolg van glijvluchten boven het Vechtdal niet verslechtert na herindeling van het luchtruim ten opzichte van de situatie tot 2023,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 313 (29665).

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

□

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter, drie moties om wat punten te markeren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister ten behoeve van de politieke besluitvorming over de middellangetermijntontwikkeling van Schiphol een advies heeft gevraagd bij de Omgevingsraad Schiphol;

overwegende dat er in de hoorzitting brede steun bleek voor een opfrisbeurt van het regionale overleg, met transparant omgevingsmanagement en nationale regie als centrale uitgangspunten;

verzoekt de regering een brede maatschappelijke consultatie onderdeel te laten uitmaken van het adviestraject;

verzoekt de regering tevens heldere politieke keuzerichtingen, mét het inzicht in het draagvlak daarvoor, aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 314 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat luchtvaart voor veel mensen belangrijk is en er een balans moet zijn tussen noodzakelijke economische groei en het beperken van hinder;

overwegende dat Schiphol als metropoolairport een belangrijke functie heeft voor onze welvaart en banen;

verzoekt de regering in de Luchtvaartnota 2020-2040 de economische rol van Schiphol als mainport voor Nederland te koesteren en dit prominent tot uiting te laten komen in de Luchtvaartnota,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 315 (29665).

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
En ten slotte, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de bestuurscultuur binnen Air France-KLM de laatste jaren onder druk heeft gestaan;

overwegende dat deze situatie de positie van KLM kan schaden en daarmee negatieve consequenties kan hebben voor het voor Nederland belangrijke internationale verbindingennetwerk en de daaruit voortvloeiende bereikbaarheid, vestigingsklimaat en werkgelegenheid;

overwegende dat het dan ook van groot belang is dat er weer bestuurlijke rust ontstaat binnen Air France-KLM;

verzoekt de regering op korte termijn in overleg te treden met de directie van Air France-KLM om zich in te spannen op basis van de huidige situatie het gesprek aan te gaan over een stabiele bestuurscultuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 316 (29665).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel. Ik dank de bewindspersonen. Ik dank u, voorzitter, en iedereen die zijn kostbare avond heeft opgeofferd om hiernaar te kijken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Paternotte namens D66.



De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Na een steen in de vijver misschien een vliegveld in zee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige locatie van Schiphol onvermijdelijk veel vraagt van mens, natuur en milieu in de noordelijke Randstad;

overwegende dat sinds het stopzetten van het laatste onderzoek gericht op verplaatsing van Schiphol naar de Noordzee meer land in de wereld is opgespoten dan ooit tevoren;

verzoekt de regering ten behoeve van de Luchtvaartnota 2020-2040 een analyse te laten maken van de stand der techniek ten opzichte van eerder onderzoek naar het creëren van een mainport in de Noordzee;

verzoekt de regering voorts een quickscan te laten maken van de potentiële maatschappelijke kosten en baten als-

mede de consequenties voor de vliegveiligheid van een verplaatsing van Schiphol naar zee;

verzoekt de regering tevens voor het zomerreces planning en kernvragen voor dit onderzoek aan de Tweede Kamer te doen toekomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 317 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Staat in deelnemingen investeert omdat er publieke belangen met een bedrijf gemoeid zijn;

overwegende dat Schiphol de afgelopen jaren regelmatig overbelast is geweest en structureel kanttekeningen worden geplaatst bij het veiligheidsbeleid door de OVV;

overwegende dat een integrale afweging tussen de maatschappelijke belangen en de aandeelhoudersbelangen gewenst is;

verzoekt de regering bij investeringen van Schiphol nv hoger dan 200 miljoen euro de Kamer een integrale afwegingsbrief te doen toekomen namens alle betrokken departementen met een onderbouwing van de honorering c.q. afwijzing van deze investeringen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 318 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is de modal shift van luchtvaart naar spoor te versterken;

overwegende dat er nog veel verbeteringen mogelijk zijn op het gebied van internationaal treinverkeer, wat kan leiden tot een forse beperking van overbodig vliegverkeer op dit soort bestemmingen;

verzoekt de regering om Schiphol als multimodale hub (trein- en luchtstation) te benoemen in de Luchtvaartnota;

verzoekt de regering voorts in de Luchtvaartnota de ambitie op te nemen om in Europees verband en in samenhang met de internationale spooragenda de overstap van vliegtuig naar trein aantrekkelijker te maken;

verzoekt de regering om toe te werken naar hogesnelheidsverbindingen vanaf Amsterdam/Schiphol naar bestemmingen die een aantrekkelijk alternatief zijn voor vliegverkeer, zoals de binnensteden en de grootste luchthavens van Brussel, Parijs, Frankfurt en Londen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte, Jetten, Kröger, Remco Dijkstra, Gijs van Dijk en Amhaouch.

Zij krijgt nr. 319 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvaart vooralsnog geen onderdeel uitmaakt van het klimaatakkoord van Parijs;

overwegende dat vergroening van de luchtvaart essentieel is voor het behalen van de klimaatdoelen;

overwegende dat luchthavens door differentiatie in haven-gelden en het weren van vervuilende vliegtuigtypen een aanjager kunnen zijn van relatief schonere luchtvaart;

overwegende dat op de luchthaven Schiphol sommige vliegtuigen per stoel dubbel zo veel uitstoten als andere;

verzoekt de regering in overleg met Schiphol te komen tot differentiatie in luchthavengelden op basis van klimaatimpact;

verzoekt de regering voorts in overleg met Schiphol te komen tot een uitfasering voor de toegankelijkheid voor de meest vervuilende vliegtuigen;

verzoekt de regering tevens hierover de Kamer in het vierde kwartaal van 2018 te rapporteren,

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. 320 (29665).

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter, veel dank voor het voorzitten van deze avond. Alle mensen op de tribune dank voor het bijwonen. Minister Hoekstra voor het bijwonen van dit luchtvaartdebat. Ik zal het verzoek om u erbij te vragen niet snel weer herhalen, ook met uw belang in gedachten.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.



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

Dank, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat luchtvaart in hoge mate bijdraagt aan uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof;

overwegende dat langdurige blootstelling aan fijnstof leidt tot schade aan de gezondheid, een verminderde levensverwachting en dat geen drempelwaarde van de gezondheidseffecten van fijnstof is aan te tonen;

overwegende dat ook geluidsbelasting grote gezondheidseffecten kan hebben, zoals slaapverstoring, hoge bloeddruk en concentratieproblemen;

overwegende dat eigen onderzoek van het RIVM hieromtrent nog op zich laat wachten;

verzoekt de regering de gevolgen voor de volksgezondheid van het beleid omtrent Schiphol en Lelystad minimaal gelijkwaardig aan economie, milieu en klimaat te laten meewegen in beleidsbeslissingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 321 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vliegverkeer in hoge mate bijdraagt aan de emissie van CO₂;

overwegende dat Schiphol zich eerder ten doel heeft gesteld om dit terug te brengen tot 1,35 kg per passagier in 2020;

verzoekt de regering met betrokken partijen een ambitieus plan op te stellen om de CO₂-emissie per passagier sneller terug te dringen en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 322 (29665).

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

Voorzitter. Voor 50PLUS blijft de volgorde der dingen van groot belang. Daarom vinden wij dat er eerst een herindelings van het luchtruim moet zijn, dat er eerst kennis moet zijn van de resultaten van het onderzoek van het RIVM naar de gevolgen van ultrafijnstof op de gezondheid van omwonenden van Schiphol. Pas dan kunnen we een goed afweging maken over de luchtvaart in Nederland.

Voorzitter. Ik wil alle bewonersgroepen danken voor de wijsheid die zij rondmailen. Ik ben blij met alle informatie die wekelijks, bijna drie keer per week via de mailbox wordt rondgestuurd. Daar is veel wijsheid uit op te halen. Dus ik wil ze vooral aanmoedigen om dat door te zetten. Hartelijk dank daarvoor. Ik wil de bewindspersonen ook danken voor hun bijdrage van vanavond.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Brenk. Tot slot geef ik het woord aan de heer Stoffer namens de SGP.



De heer **Stoffer** (SGP):

Dank u wel, voorzitter. Toen ik mij vanmorgen hierop aan het voorbereiden was, vroeg ik aan mijn uiterst deskundige medewerker: wat is vanavond na afloop van het debat het resultaat dat we hebben behaald? Toen kreeg ik een beetje zo'n wollig antwoord. Ik moet eerlijk zeggen dat ik het antwoord nu nog niet helemaal heb. Maar ik heb wel een hele hoop geleerd vanavond, dus dank daarvoor. Wat dat betreft is het voor mij in ieder geval een heel nuttige middag en avond geweest.

Ik dank ook voor de beantwoording van de vele vragen. Voor ons blijft de lijn — dat hebben we misschien wel als resultaat kunnen neerzetten — en is nog steeds het uitgangspunt: eerst herindelen van het luchtruim en dan dóór. Maar stel nu dat het anders is, dan hebben we in ieder geval een heel aantal zaken met elkaar gedeeld. De antwoorden geven mij er wel redelijk vertrouwen in dat we de goede richting opgaan. Ik had één motie over monitoring meegenomen, maar die dien ik niet in. Ik had het gevoel dat het antwoord dat de minister gaf, heel dicht bij de vraag ligt die ik gesteld heb. Daar komen we vanzelf op terug. Voor de rest heb ik een aantal vragen die wat technisch van aard zijn, maar die komen in de hoorzitting aan de orde. Dus hartelijk dank en hiermee rond ik mijn tweede termijn af.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer.

Er zijn 32 moties ingediend. De minister zegt tien minuten nodig te hebben. Tien minuten vind ik prima voor 32 moties.

De vergadering wordt van 22.40 uur tot 22.55 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister van Financiën het woord.



Minister Hoekstra:

Voorzitter, dank u wel. U vroeg mij in de pauze om het heel staccato te doen. Ik behandel de moties op de stukken nrs. 291, 295, 296, 306, 316 en 318.

De motie op stuk nr. 291 van de heer Graus ontraad ik. We zijn het debat over de tickettaks nog niet eens begonnen, dus hij zal ook van mij begrijpen dat we dat toch moeten hebben voordat we überhaupt over dit soort moties kunnen praten.

De motie op stuk nr. 295 is ook van de heer Graus. Ik begrijp de inspiratie, maar ik ontraad de motie want het is geen oplossing voor het bestaande kostenprobleem van de onderneming.

Iets soortgelijks geldt voor de motie op stuk nr. 296. Die is nu niet aan de orde, maar mochten er met name over de punten die aan het begin van de motie staan, zorgen ontstaan aan de kant van het kabinet, dan zouden we daar meteen nadrukkelijk het gesprek over willen aangaan. Dat zeg ik de Tweede Kamer wel toe en dat zeg ik ook nadrukkelijk in de richting van de heer Graus, maar de motie zelf ontraad ik.

De motie-Laçin c.s. op stuk nr. 306 ontraad ik ook. Daar heb ik net volgens mij ook antwoord op gegeven. Dit is echt de verantwoordelijkheid van Schiphol. De Inspectie SZW houdt toezicht op de naleving van de arbeidswetgeving.

Dat brengt me bij de motie-Dijksta c.s. op stuk nr. 316. Voorzitter, het gebeurt niet vaak, maar deze motie heb ik al uitgevoerd nog voordat die was ingediend. Ik wil haar best overnemen, want volgens mij is de gedachte erachter "ga nou door met dat gesprek" en daar houd ik me graag voor aanbevolen.

De voorzitter:

Dit gaat over de motie op stuk nr. 316 van ...

Minister Hoekstra:

De heer Dijkstra. De heren Paternotte, Graus en Stoffer staan er ook onder.

De voorzitter:

Ik kijk eerst of iemand bezwaar heeft tegen het overnemen van de motie-Remco Dijkstra c.s. op stuk nr. 316. Dat is niet het geval.

De motie-Remco Dijkstra c.s. (29665, nr. 316) is overgenomen.

Minister Hoekstra:

Ik ga door.

De voorzitter:

Heeft u alle moties behandeld?

Minister Hoekstra:

Nee, ik heb er nog één. Dat is de motie op stuk nr. 318 van de heer Paternotte. Ik denk dat ik begrijp wat hij wil, maar ik wil wel het volgende in zijn richting zeggen. Hij heeft het over een integrale afweging tussen de maatschappelijke belangen en de aandeelhoudersbelangen die gewenst zou zijn. Dat is natuurlijk precies de afweging die we ook echt proberen te maken, ook samen met het beleidsministerie. Er is dus geen sprake van een tegenstelling. We proberen dat nadrukkelijk allebei te wegen, want anders zou het ook geen staatsdeelneming zijn geweest. Ik zou het volgende willen voorstellen en ik zou het oordeel over de motie dan ook aan de Kamer kunnen laten. Als we nou eens gaan doen wat de heer Paternotte vraagt en als we dat nou in alle rijkheid die daarvoor nodig is, gaan publiceren in het jaarverslag. Dat zou mijn voorstel zijn. Als we de motie op die manier kunnen interpreteren, laat ik het oordeel daarover graag aan de Kamer.

De voorzitter:

Stemt de heer Paternotte daarmee in?

De heer Paternotte (D66):

Ja.

De voorzitter:

Oké. Voor de Handelingen: de heer Paternotte is het ermee eens.

Waren dat de moties?

Minister Hoekstra:

Dan dank ik de heer Paternotte nog zeer dat hij spaarzaam met mijn tijd zou willen omgaan. Misschien kan hij anderen ook nog eens van die gedachte deelgenoot maken. Ik dank de leden ook zeer voor het constructieve debat en de enorme betrokkenheid bij de staatsdeelnemingen Schiphol en in mindere mate KLM. Ik wil echt graag gezegd hebben dat ik het zeer waardeer hoe velen zich daar in positieve zin druk over maken, net als ik overigens.

De voorzitter:

Meneer Graus, een heel korte opmerking en geen discussie meer, want we zitten hier vanaf 16.15 uur.

De heer Graus (PVV):

Bij mijn motie op stuk nr. 296 zei de minister dat als er met de eerste drie of de eerste vier punten iets is, we aan de bel zouden mogen trekken, maar ik weet niet welke punten hij bedoelt, want dat ging even te snel.

Minister Hoekstra:

Ze zijn allemaal belangrijk, maar de eerste vijf punten zijn meer structurele punten, zou je kunnen zeggen. Het laatste punt luidt "groei verliesgevend Air France mag niet ten

koste gaan van groei winstgevend KLM". Wat is dat ten koste gaan dan? Dat is makkelijker grijpbaar. De eerste punten zijn volgens mij punten waarbij de heer Graus ook nadrukkelijk verwijst naar de mondelinge toezegging die eerder gedaan is. Ik ontraad de motie daarom. Dat is ook niet aan de orde, maar du moment dat het relevant zou worden — het is nu niet relevant, maar op het moment dat het relevant zou worden — wil ik me daar voor wel inspannen, zelf maar waar nodig ook met andere leden van het kabinet.

De voorzitter:

Meneer Laçin, ook een korte opmerking.

Minister Hoekstra:

Dus het zijn er vijf in plaats van drie of vier. Dat is ook weer goed nieuws, zeg ik in de richting van de heer Graus.

De heer Laçin (SP):

De minister heeft mijn motie ontraden. Nogmaals wordt deze weggezet als de primaire verantwoordelijkheid van de werkgever, maar ik heb in mijn inbreng benadrukt dat ook het NLR in de integrale veiligheidsanalyse zegt dat het grondpersoneel raakt aan de veiligheid op Schiphol. Dan is het wel de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid als grootste aandeelhouder. Dan kan het niet weggezet worden als "het is een deel van de arbeidsvoorwaarden, dus de verantwoordelijkheid van de werkgever". Dat wil ik nogmaals benadrukken. Ik wil nogmaals toevoegen dat niet alleen wij dat vinden, maar dat dit ook wordt genoemd in de integrale veiligheidsanalyse van het NLR.

De voorzitter:

Goed, dank u wel.

Minister Hoekstra:

Als dat zo zou zijn, dan zou het kunnen kloppen. Mijn collega zegt wat over de veiligheid. Verder geldt hier echt "schoenmaker, blijf bij je leest". Dat geldt voor de staatsdeelname, voor de Inspectie SZW en zeker ook voor mij als het gaat om mijn bemoeienis met de staatsdeelnames.

Voorzitter. Nogmaals veel dank richting u en de leden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het gaat allemaal vanzelf hier! Dank u wel voor de service, voorzitter. Het is een hele rij moties. Ik had nog niet eens 30 seconden per motie, dus ik zal ze nu ook snel proberen af te handelen.

De motie-Graus op stuk nr. 292 gaat over het compenseren van capaciteitsproblemen door het uitstel van de opening van Lelystad. Deze motie wil ik ontraden. Daar hebben we ook gevoeglijk over gesproken.

De motie-Graus c.s. op stuk nr. 293 over de multimodale hub Schiphol kan ik oordeel Kamer geven.

De motie-Graus op stuk nr. 294 over de energievoorziening en netwerkdips wil ik ontraden, want daar is Schiphol voor aan zet. Bovendien wil ik eerst het onderzoek dat daarnaar loopt afwachten.

De heer Graus (PVV):

Mevrouw de voorzitter, ik wil graag deze motie aanhouden.

De voorzitter:

Welke?

De heer Graus (PVV):

Die op stuk nr. 294.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Tot het onderzoek klaar is?

De heer Graus (PVV):

Precies.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Graus stel ik voor zijn motie (29665, nr. 294) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij motie-Kröger c.s. op stuk nr. 297, waarin staat dat de CO₂-uitstoot van de luchtvaart van en naar Nederland gereduceerd moet worden. Deze motie wil ik ontraden, want we hebben natuurlijk nog groei voorzien, dus dat matcht niet met elkaar. Dat neemt niet weg dat we natuurlijk ons uiterste best doen om de CO₂-uitstoot in zijn algemeenheid zo veel mogelijk terug te dringen. Maar voor Nederland als geheel geldt dat als we nog groei voorzien hebben, we dat natuurlijk niet voor elkaar kunnen krijgen omdat er bijvoorbeeld nog 45.000 vluchten op Lelystad bij komen.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u alle moties van mevrouw Kröger behandelt. Daarna krijgt u het woord, mevrouw Kröger. En waarom staat u bij de interruptiemicrofoon, meneer Paternotte?

De heer Paternotte (D66):

Ik sta hier omdat ik een vraag heb naar aanleiding van hetgeen de minister zei over een motie van mevrouw Kröger.

De voorzitter:

Oké. Dan krijgt u ook straks het woord. Eerst de minister. De moties van mevrouw Kröger, allemaal.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
O, allemaal.

De **voorzitter**:
Ja.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Oké.

De motie-Kröger c.s. op stuk nr. 298, die vraagt om een plan-MER, wil ik ontraden. Daar ben ik in het debat al op ingegaan.

Hetzelfde geldt voor de motie-Kröger c.s. op stuk nr. 299 over een MKBA voor 10.000 vliegbewegingen. Ook daar heb ik in het debat al antwoord op gegeven.

Idem voor de motie-Kröger/Van Raan op stuk nr. 300 over een bereikbaarheidsnota. Daar heb ik al van aangegeven dat we dat al doen in het kader van de aanloop naar een mobiliteitsfonds. Om die reden ontraad ik deze motie.

Dan kom ik bij de heer Van Raan.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger, een korte opmerking.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Vandaag zijn de cijfers van het CBS bekend geworden waaruit blijkt dat de CO₂-uitstoot in Nederland stijgt en dat de luchtvaart een belangrijk onderdeel daarvan is. Nu hoor ik de minister zeggen: ik moet deze motie ontraden, want we zijn nog van plan te groeien in CO₂-uitstoot met de luchtvaart. Zegt de minister dat nu echt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nee, dat zei de minister niet; dat hebt u niet goed gehoord. Maar als u hier zegt dat de CO₂-uitstoot vanaf nu alleen maar gereduceerd moet worden, kan ik dat natuurlijk niet waarmaken. Want er komen nog een heleboel vluchten bij, dus komt er ook meer CO₂-uitstoot. In zijn algemeenheid streven we er natuurlijk naar om die af te bouwen, maar op korte termijn kun je natuurlijk niet je CO₂-uitstoot terugdringen als je nog meer vliegverkeer krijgt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dus u zegt: de CO₂-uitstoot van de luchtvaart in Nederland gaat groeien. Dat bent u van plan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Die zal op korte termijn nog moeten groeien. Dat is onvermijdelijk. Als je nog meer vluchten krijgt, dan moeten die allemaal wel heel erg veel zuiniger zijn om reductie waar te maken. Ik zou hopen dat het ons lukt om vanaf nu te reduceren. We zullen daar ook alles aan doen. Maar het moet wel realistisch zijn. Als er op allerlei vliegvelden, ook militaire, nog ruimte is voor meer vluchten, dan kan ik hier

nu natuurlijk niet gaan beloven dat we vanaf nu alleen maar minder CO₂-uitstoot zullen hebben.

De **voorzitter**:
Dan stel ik voor ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Nou is dit een motie waar de minister ...

De **voorzitter**:
Nee, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
... geen oordeel over hoeft te geven, aangezien het een "de Kamer spreekt uit"-motie is. Klopt dat, voorzitter? Het is een motie die de Kamer iets laat uitspreken. Daar hoeft de minister überhaupt geen oordeel over te geven.

De **voorzitter**:
Dat kan. Dat is aan u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter, klopt dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou, dan kan ik mijn oordeel terugtrekken, maar u weet nu toch hoe ik erover denk.

De **voorzitter**:
U wilt een Kameruitspraak, mevrouw Kröger. Dat staat u vrij. Dat klopt, ja.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
In de motie staat: de Kamer spreekt uit. Dan is het toch een motie waarover de minister geen oordeel hoeft te geven?

De **voorzitter**:
Nee, dat hoeft niet. Maar de minister heeft een mening. Dat mag ook.

De heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):
Het is misschien wat laat om te zeggen dat de minister geen oordeel mag geven wanneer de minister net een oordeel heeft gegeven. Maar ik wil nog een vraag stellen. Ik snap het wel als je de militaire luchtvaart, de vrachtluchten en dergelijke erbij neemt. Voor de passagiersvluchten hebben we een hoop dingen in gang gezet die tot doel hebben om de CO₂-uitstoot te beperken, of het nu gaat om biokerosine, de afspraken die we binnen CORSIA maken of ...

De voorzitter:
Wat wilt u vragen?

De heer **Paternotte** (D66):
... de inzet op vergroening van de bestaande luchtvaart. Mijn vraag is of de minister in kaart kan brengen of het beleid dat we nu hebben, leidt tot beperking van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart in de huidige omvang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Uiteraard is dat ons doel. Daar kom ik ook nog op terug, want er komen nog andere moties daarover.

De voorzitter:
Gaat u verder. U was bij de heer Van Raan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ja. Dat is dan de motie op stuk nr. 301. Die motie van de heer Van Raan en mevrouw Kröger ontraad ik, want hij wil alle beleidsbeslissingen voortaan vooraf laten beoordelen aan de hand van het brede welvaartsbegrip. Dat is niet hoe we onze wetgeving op dit moment hebben geregeld.

De motie op stuk nr. 302 ontraad ik ook, want we wegen alle belangen al af.

In de motie op stuk nr. 303 zit een beetje een probleem. Ik vind haar heel sympathiek. Ik begrijp ook goed wat meneer Van Raan wil bereiken met het verzoek aan ons om bij het vaststellen van de (brede) hinder veroorzaakt door vliegverkeer alle vliegbewegingen mee te tellen. Dat doen we nu ook voor geluid. Het enige waar ik dan nog een beetje mee zit, is dat we met elkaar nog moeten definiëren wat "brede hinder" is. Ik zou eigenlijk willen wachten totdat we dat gedefinieerd hebben. Dan pas kun je het zeggen. Nu weet ik nog niet wat daaronder zal worden verstaan. Het probleem is dus een beetje dat we daar nog mee aan het werken zijn. Wellicht kunt u de motie aanhouden totdat we het gedefinieerd hebben. Maar dat is maar een suggestie. En anders moet ik haar nu ontraden.

De motie op stuk nr. 304 gaat over het verder verhogen van het expertniveau bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als u dat een hele tijd geleden had gezegd, was het misschien een ander verhaal, maar we hebben op dat punt echt al maatregelen genomen. Er komen maar liefst 20 fte's bij, waarvan een aantal gelukkig ook al is gestart. Deze motie is dus niet meer nodig. Ik kan haar ontraden.

In de motie op stuk nr. 305 wordt verzocht om in de Luchtvaartnota alle klimateffecten van de luchtvaart op te nemen, waaronder de totale CO₂-uitstoot. Ik doelde daar net op in de richting van de heer Paternotte. Ik vind het een goed plan om al die effecten, dus de totale CO₂-uitstoot, niet alleen die van vluchten van en naar de luchthaven, mee te nemen in het kader van de nieuw Luchtvaartnota. Ik kan het oordeel over deze motie dus aan de Kamer laten.

In de motie op stuk nr. 307 van de heer Laçin en de heer Gijs van Dijk wordt de regering verzocht om bij de komende Raad voor transportministers de sociale misstanden in de

luchtvaart te agenderen. Dat zou ik nu niet willen doen, want dat hebben we nou net een jaar geleden, in juni 2017, gedaan. Daar komen ook die surveys, die onderzoeken, uit voort. Dat zou ik echt even willen afwachten. Dan is het weer een goed moment om in de Transportraad daarover te spreken. Ik heb ook begrepen dat niet iedereen in de Transportraad enthousiast was om daarover te beginnen. Het is nu gelukt om die onderzoek in gang te zetten. Laten we eerst even afwachten wat daaruit komt. Deze motie ontraad ik dus voor nu.

De voorzitter:
En de rest van de moties?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Wellicht is het volgend jaar weer anders, maar ...

De voorzitter:
Ook de volgende moties van de heer Laçin?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ja, de volgende van de heer Laçin ook allemaal. De heer Laçin zegt dat het ontstaan van veiligheidsrisico's op Schiphol op dit moment de norm is. Daar kunnen wij absoluut niet mee instemmen. Met die tweede constatering zijn we het zo oneens dat ik die motie wil ontraden.

Datzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 309. Daarin wordt geconstateerd dat wij zuiver zouden sturen op economische belangen, en dat is ook niet het geval. Die wil ik dus ook ontraden.

De voorzitter:
Een korte opmerking, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Eerst de motie op stuk nr. 307 over de Raad van Transportministers. Wanneer kunnen wij informatie verwachten vanuit de surveys die nu uitgezet zijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ik kan dat niet helemaal overzien. We hebben binnenkort toch een AO voor die Transportraad. Ik kan natuurlijk wel zorgen dat we dat voorafgaand aan dat AO Transportraad even voor u op een rijtje zetten. Dan kan ik u wat meer gedetailleerd informeren over de stand van zaken omtrent die onderzoeken.

De heer **Laçin** (SP):
Dank. Dan wil ik de motie op stuk nr. 307 voorlopig aanhouden.

De voorzitter:
Op verzoek van de heer Laçin stel ik voor zijn motie (29665, nr. 307) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Laçin** (SP):

Dan de motie op stuk nr. 308. De tweede constatering is dat het ontstaan van veiligheidsrisico's op Schiphol de norm is. Ik wil de minister vragen of zij het eens is met het verzoek, of zij daarmee kan leven. Dan kan ik de constatering wellicht wijzigen, want het gaat mij erom dat we veiligheidsrisico's niet eerst accepteren en vervolgens maatregelen treffen, maar dat we zo veel mogelijk inzetten op het voorkomen van die veiligheidsrisico's.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als u de tweede constatering weglaat, kan ik de motie onderdeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Gaat u de motie wijzigen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Maar ik wil echt niet dat er iets blijft staan van de constatering dat het ontstaan van veiligheidsrisico's de norm is.

De heer **Laçin** (SP):

Het gaat mij uiteindelijk om het verzoek, dus ik zal de motie aanpassen.

De **voorzitter**:

Oké. Dan is het oordeel Kamer?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja.

De **voorzitter**:

Oké. Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Amhaouch.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja. Zijn eerste motie, op stuk nr. 310, verzoekt de regering om alle aanbevelingen en adviezen van de Commissie voor de m.e.r. over te nemen. Daar kan ik oordeel Kamer op geven. De motie op stuk nr. 311 verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota expliciet aandacht te besteden aan overkoepelende regie tussen de luchthavens van nationaal belang en vooruitlopend daarop ook het gesprek aan te gaan met die vliegvelden. Daarop kan ik ook oordeel Kamer geven. Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 312. Die geef ik ook oordeel Kamer, want die heeft betrekking op het verzoek om in het participatieplan aandacht te besteden aan de coördinerende rol van provincies en mogelijkheden om het publiek daar goed bij te betrekken.

De **voorzitter**:

Oké. De motie op stuk nr. 313?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

313 is van de heren Bruins en Paternotte. Daar staat een heel rijtje verzoeken in. Als ik die motie nou zo mag interpreteren dat wordt voldaan aan de harde randvoorwaarde

dat de aansluitroutes bij de herindeling hoger worden, dan zou ik u eigenlijk willen verzoeken om haar misschien aan te houden. Anders zou ik zeggen dat ze eigenlijk overbodig is, maar als ik haar zo zou mogen interpreteren, dan zie ik nog wat ruimte. Ik kijk even naar de heer Bruins als eerste indiener.

De **voorzitter**:

"Overbodig" is gewoon ontraden, hè, in het beoordelingskader van moties?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik ben er op dit late uur niet meer zeker van of ik met deze interpretatie uit de voeten kan. Daar kan ik dus geen ja op zeggen.

De **voorzitter**:

Nee, daar kan ik me iets bij voorstellen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dus nee, ik kan nu niet zeggen dat ik met die interpretatie instem. Ik hoor graag wat dan het oordeel is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan moet ik de motie ontraden. Ik zeg op een van de drie punten dat ik in de hardheid moet meenemen dat dat een randvoorwaarde is, maar ik kan dat op dat gedetailleerde niveau nu niet zo onderschrijven. Dan moet ik haar dus ontraden.

De **voorzitter**:

Ja. Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 314 van de heer Dijkstra. Die verzoekt de regering om een brede maatschappelijke consultatie onderdeel te laten uitmaken van het adviestraject. Dat heeft betrekking op de adviezen die we nog verwachten van de Omgevingsraad Schiphol. Daar is het oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 315 van de heer Dijkstra verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota 2020-2040 de economische rol van Schiphol als mainport voor Nederland prominent tot uiting te laten komen. Daar wil ik ook graag oordeel Kamer op geven.

De motie op stuk nr. 316 was voor collega Hoekstra.

De motie op stuk nr. 317 heeft betrekking op de luchthaven in zee. Daar heb ik eigenlijk al in de richting van zowel mevrouw Van Brenk als de heer Paternotte van gezegd dat ik dat een goed idee vind. Die zou ik graag willen overnemen.

De voorzitter:

Heeft iemand bezwaar tegen het overnemen van de motie op stuk nr. 317 van de heer Paternotte en mevrouw Van Brenk? Dat is niet het geval.

De motie-Paternotte/Van Brenk (29665, nr. 317) is overgenomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 318 was voor Financiën. Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 319. Ik zou eigenlijk aan de heer Paternotte het verzoek willen doen om deze motie aan te houden tot met collega Van Veldhoven de internationale spooragenda kan worden besproken, omdat dit wel heel erg op haar terrein ligt.

De heer Paternotte (D66):

Als ik het goed begrijp, zegt de minister: aanhouden totdat de staatssecretaris met de internationale spooragenda komt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. En die komt nog voor de zomer.

De heer Paternotte (D66):

De vraag in deze motie is om een aantal stappen te zetten richting de Luchtvaartnota. Die ligt op zich alweer achter de horizon van de spooragenda. Wij willen dat ook als zodanig benoemen in de Luchtvaartnota. Kunt u daar nu al mee uit de voeten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat het toch verstandig is dat we even afwachten hoe de staatssecretaris dit inbrengt in haar internationale spooragenda. Dan wil ik u wel toezeggen dat we in het kader van de Luchtvaartnota natuurlijk de aspecten van de spooragenda van de staatssecretaris meenemen. Natuurlijk zullen we dan ook specifiek kijken naar de bestemmingen die u vanaf Amsterdam Schiphol in gedachten hebt. Ik wil de staatssecretaris wel graag haar eigen debat kunnen laten voeren. Ik wil dat niet hier allemaal al invullen.

De voorzitter:

Wat gaat u doen?

De heer Paternotte (D66):

Dan houden we de motie één keer aan.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Paternotte stel ik voor zijn motie (29665, nr. 319) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 320. Daar zit ik met een klein probleem. Daar zitten drie verzoeken aan de regering in. Een

verzoek aan de regering is om in overleg met Schiphol te komen tot een uitfasering voor de toegankelijkheid voor de meest vervuilende vliegtuigen. Dat is helaas volgens de Europese regels niet mogelijk. Als u dat verzoek zou willen schrappen en de andere verzoeken zou laten staan, wil ik graag met Schiphol in overleg om te kijken wat we kunnen doen om minder vervuilende vliegtuigen te krijgen. Dat gaan we ook al doen aan de klimaattafel. Maar die uitsterfconstructie kan volgens Europese regels niet, helaas.

De heer Paternotte (D66):

Kan de minister daar iets meer over zeggen? Want ik weet dat het mogelijk is om op basis van de uitstoot te zeggen dat een bepaald vliegtuigtype niet welkom is. Die keuze kan gemaakt worden. Het idee van een uitfasering suggereert natuurlijk dat je zegt dat een vliegtuig met een bepaalde uitstoot vanaf een bepaalde datum niet meer welkom is. Dat kan, ook op basis van de Europese regels. Kunt u dus uitleggen wat er volgens de Europese regels niet kan aan deze motie?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik dan aan de heer Paternotte voorstellen om deze motie aan te houden. We hebben over niet al te lange tijd een algemeen overleg Luchtvaart. Als ik u nou toezeg dat ik dit expliciet beschrijf in de brief die we toch voor dat algemeen overleg Luchtvaart sturen, dan kunt u dan — want ik stel me zo voor dat daar allicht een VAO uit zal voortkomen — altijd alsnog besluiten om deze motie opnieuw in te dienen. Zou u de motie tot die tijd willen aanhouden?

De heer Paternotte (D66):

Ik vond de minister eerlijk gezegd wat ruiterlijker in antwoord op de suggesties die ik deed, en die eigenlijk ook letterlijk in deze motie staan. Wat mij betreft moet het gesprek met Schiphol meteen gestart worden, met het doel om dit te realiseren.

De voorzitter:

Maar wat gaat u doen met de motie?

De heer Paternotte (D66):

Mijn vraag is even wat we bereiken door te wachten op een VAO dat de heer Laçin ongetwijfeld zal aanvragen en dat dan begin juli plaatsvindt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mijn voorstel is dan dat u het tweede verzoek uit de motie haalt. Dan kan ik deze motie het oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Ja, dat heeft u gezegd, inderdaad.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan u over het tweede verzoek dan meer vertellen in aanloop naar het algemeen overleg Luchtvaart. Dan heeft u die andere twee punten binnen; tenminste, als het aan

mij ligt, want dat is natuurlijk aan de Kamer. U kunt het tweede verzoek dan altijd nog later heroverwegen.

De voorzitter:

De heer Paternotte heeft tot dinsdag de tijd. En mocht hij die ene zin niet weglaten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ontraad ik de motie.

De voorzitter:

Oké, dan gaan we naar de moties van mevrouw Van Brenk, te beginnen met die op stuk nr. 321.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 321 verzoekt de regering om de gevolgen van het beleid voor de volksgezondheid minimaal gelijkwaardig aan economie, milieu en klimaat te laten meewegen. Deze motie loopt een beetje vooruit op het feit dat we nog geen normering hebben voor fijnstof, dus die moet ik ontraden.

Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 322, omdat die eigenlijk niet nodig is. We hebben al een aanloopje genomen. Ik heb u ook al aangegeven dat we een speciale deeltafel voor luchtvaart hebben onder de Mobiliteitstafel. Dus ook deze motie is ontraden.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit debat. Ik dank de ministers, de Kamerleden en vooral de mensen ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, ik moet nog de vraag van de heer Van Raan beantwoorden waar ik zijn schilderijtje ga ophangen. Het antwoord is: nergens. Bij ons op het ministerie mag je nog geen spijker in de muur slaan. Maar er zit ook een standaardje bij, dus ik zal het in de vitrinekast zetten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Men begint al op te staan, maar ik moet eerst even keurig de vergadering afsluiten. Ik neem daarvoor alle tijd. Ik dank de ministers, de medewerkers en vooral de mensen op de publieke tribune. Een paar mensen hebben het volgehouden, maar ik weet zeker dat anderen via andere kanalen dit debat hebben gevolgd.

Over de ingediende moties zullen we volgende week dinsdag stemmen.