

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 508

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 juli 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 26 juni 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 februari 2018 inzake leasen interim regeringsvliegtuig (Kamerstuk 34 775 XII, nr. 69);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 februari 2018 inzake omvorming Stichting Airport Coordination Netherlands tot publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (Kamerstuk 25 268, nr. 158);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 maart 2018 inzake handhavingsrapportage Schiphol 2017-2 (Kamerstuk 29 665, nr. 278);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 februari 2018 inzake toelichting op berichtgeving over ingehuurd adviseur MER-actualisatie Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 458);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 maart 2018 inzake beantwoording vragen commissie inzake toelichting op berichtgeving over ingehuurd adviseur MER-actualisatie Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 463);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 mei 2018 inzake beantwoording vragen commissie over de beleidsdoorlichting Artikel 17 Luchtvaart (Kamerstuk 32 861, nr. 33);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2017 inzake beleidsdoorlichting Artikel 17 Luchtvaart (Kamerstuk 32 861, nr. 28);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 april 2018 inzake voornemen tot wijziging Besluit slotallocatie (Kamerstuk 31 936, nr. 478);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 september 2016 inzake voortgangsbrief dronebeleid (Kamerstuk 30 806, nr. 36);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 mei 2018 inzake voortgang van het dronebeleid (Kamerstuk 30 806, nr. 46);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 juni 2018 inzake besluit tot afkeuring lokaal richtsnoer inzake verdeling van slots en het doorlopen traject (Kamerstuk 29 665, nr. 329);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 juni 2018 inzake uitkomsten en appreciatie onderzoek secundaire slothandel op Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 330);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2018 inzake diverse onderwerpen luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 488);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2018 inzake reactie op het verzoek van het lid Van Raan, gedaan tijdens de Regeling van Werkzaamheden van 17 mei 2018, over het bericht «Ministerie sjoemelde met geluidsnormen Schiphol» (Kamerstuk 29 665, nr. 331);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2018 inzake beantwoording vragen commissie over onder andere de rapportages van de onderzoekstrajecten die deel uitmaken van de feitenbasis voor besluitvorming over de toekomst van Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 332);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2018 inzake aanpak participatie Luchtvaart en reikwijdte Luchtvaartnota 2020–2050 (Kamerstuk 31 936, nr. 491).

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israël

Voorzitter: Van Oosten
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Van Brenk, Bruins, Remco Dijkstra, Graus, Van Kooten-Arissen, Kröger, Laçin, Agnes Mulder, Van Oosten, Paternotte en Van Raan,

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

Aanvang 18.02 uur.

De voorzitter:

Collega's, goedemiddag. Ik stel voor dat we beginnen met dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We gaan het vandaag hebben over de luchtvaart. Ik mag hier tijdelijk optreden als uw voorzitter, omdat uw commissievoorzitter Agnes Mulder een andere Kamerverplichting heeft. U zult het dus even met mij moeten doen. Later schuift uw echte voorzitter aan. Ik stel voor dat we gewoon beginnen, maar ik wil u wel houden aan maximaal twee interrupties per collega en ik zou u willen vragen om zich, waar dat kan, een beetje te matigen, want de eindtijd is wel 22.00 uur. Ik voorzie dat u een flink aantal vragen heeft, maar ook de Minister moet natuurlijk aan bod kunnen komen om de vragen te kunnen beantwoorden. Ik stel voor dat ik begin met de heer Paternotte namens D66.

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, meneer de voorzitter, en dank ook aan de Minister voor de vele antwoorden op de vele vragen die wij de afgelopen maanden hebben gesteld. Die antwoorden zijn in uitgebreide brieven naar ons toegekomen. Ik begin met het selectiviteitsbeleid voor Schiphol en Lelystad Airport, want in de brief stonden belangrijke dingen over dat onderwerp, alleen is voor ons daarmee nog niet helder wat de Minister ons nu precies voorhoudt en wat zij aan de Europese Commissie precies wil gaan voorstellen.

Het gaat daarbij allemaal om een verkeersverdelingsregel, waarmee vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad verplaatst moeten worden. Dat is de hele bestaansreden van Lelystad Airport: we willen immers dat op Schiphol plek vrijkomt voor mainportverkeer, terwijl Lelystad volledig bestaat voor vakantievluchten die vanaf Schiphol verplaatst zijn. Dat schrijft de Minister ook allemaal in de Kamerbrief, dus ik denk dat we het daarover eens zijn. Maar dan staat er: «De verkeersverdelingsregel dwingt maatschappijen niet om vluchten te verplaatsen vanaf Schiphol. Het is aan de markt om hier invulling aan te geven.» Ik wil de Minister vragen om ons heel precies uit te leggen wat dat dan betekent, want het hele idee van de verkeersverdelingsregel is dat alle 45.000 vliegbewegingen die er volgens het Luchthavenbesluit op Lelystad mogen komen, vanaf Schiphol komen. De Minister heeft ook al gezegd dat dat natuurlijk vakantievluchten moeten zijn. Kan de Minister garanderen dat er inderdaad 45.000 vliegbewegingen vrijwillig naar Lelystad verplaatst kunnen worden? En zo nee, kan zij afdwingen dat op Lelystad overgebleven slots niet met autonome groei gevuld worden?

Voorzitter. Dan de samenhang tussen de verkeersverdelingsregel en de slothandel, de secundaire slothandel oftewel het doorverkoopen van slots op Schiphol, zoals seizoenkaarten van een voetbalclub. Dat gebeurt al op Heathrow. De invoering van zo'n doorverkoop zou de hele verdeling van ruimte op Schiphol natuurlijk flink op z'n kop zetten en dat geldt ook voor de positie van KLM. CEO Pieter Elbers is tegen slothandel. Hij zei onlangs: «De KLM zit natuurlijk vast aan Schiphol, wij kunnen nergens anders heen. In Londen bestaat het ook, maar daar heb je vijf luchthavens.» Ik

heb de volgende vragen aan de Minister. De Minister schrijft dat er samenhang is met de verkeersverdelingsregel. Hoe ziet die samenhang er precies uit? Kan ze dat zo goed mogelijk uitleggen? Betekent dit dat de secundaire slothandel onderdeel is van de voorstellen die de Minister wil gaan doen aan de Europese Commissie? Vindt de Minister dat ze de steun van de Tweede Kamer nodig heeft om slothandel in te kunnen voeren? En ten slotte, wat vindt de Minister van de uitspraken van KLM? En dan als laatste vraag op dit moment: wanneer wil de Minister precies de notificatie van de verkeersverdelingsregel naar de Commissie sturen? Voorzitter. Dan kom ik op...

De voorzitter:

Voordat u dat doet, is er een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik heb een vraag aan de heer Paternotte. Zoals hij zelf net nogmaals zei, is het overplaatsen van vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad het bestaansrecht van Lelystad Airport. Daar staat hij nog steeds achter, dat hoor ik. Maar vervolgens zie ik wel op Twitter, vanuit de account van het Ministerie van IenW, dat men voor «groot commercieel verkeer» – daarover wordt gesproken als het gaat om Lelystad Airport – niet alleen openstaat voor luchtvaartmaatschappijen die passagiersboekingen doen, maar ook voor vracht of post. Wat vindt D66 ervan dat het Ministerie van IenW eigenlijk op deze manier de deur openzet voor vracht en post op Lelystad Airport?

De heer Paternotte (D66):

Ik vraag me af of dat zo is, want ik heb zowel het ministerie als deze Minister steeds horen zeggen: geen vracht en geen nacht. Ik neem aan dat ze daarmee bedoelen dat er niet in de nacht gevlogen wordt en dat er geen aparte vrachtvluchten op Lelystad zouden komen. De term «groot commercieel verkeer» is een technische term, die ook slaat op passagiersvluchten. Ik neem aan dat die daarom gebruikt wordt. Maar ik snap ook wel dat zo'n term in een ingewikkelde tweet vragen oproept. Ik snap dat er wantrouwen is in het oosten van Nederland, dus ik zou de Minister inderdaad ook willen vragen of die 10.000 vliegbewegingen voor de herindeling van het luchtruim niet juridisch vastgelegd kunnen worden. Kan zij ook op dit punt meer zekerheid geven dan er nu is, of wil zij dit in ieder geval in het onderzoek meenemen? Ik heb geen reden om op dit punt aan de Minister te twijfelen, maar als er ooit vluchten op Lelystad zullen komen en daar zitten passagiers in, zonder dat het bagageruim helemaal vol is, dan heb ik liever dat er vracht of post in dat bagageruim meegaat dan dat het leeg blijft. Dat lijkt mij ook logisch en ik denk dat we het daar ook wel snel over eens zijn. Dus het lijkt mij goed als de Minister daar inderdaad op ingaat.

De voorzitter:

Nog een vervolgvraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik ben blij om te horen dat D66 in ieder geval de zorgen deelt en ik zal straks in mijn inbreng om een reactie van de Minister vragen op dit punt.

De voorzitter:

Eventueel nog een korte reactie van de heer Paternotte, maar het hoeft niet.

De heer Paternotte (D66):

Ik denk dat de Minister daar altijd heel duidelijk over is geweest, maar ik snap best wel dat mensen op de Veluwe zoiets hebben van: we zijn enorm

verrast vorig jaar en nu roepen dit soort berichten en de komst van een distributiecentrum vragen op. Maar volgens mij moeten die goed beantwoord kunnen worden.

De voorzitter:

U vervolgt uw bijdrage.

De heer Paternotte (D66):

Ik kom op duurzaamheid. D66 is, zoals u weet, niet voor ongebreidelde groei van de luchtvaart, maar we moeten ook niet doen alsof Nederland een planeet op zichzelf is.

De voorzitter:

Pardon, ik heb mevrouw Kröger over het hoofd gezien, tenzij het over dit nieuwe blokje gaat. Nee? Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Genoeg te vragen aan D66 over duurzaamheid, maar ik heb een vraag over de verkeersverdelingsregel. Is de mogelijkheid om vakantievluchten uit te plaatsen naar Lelystad, waarbij een slot op Schiphol achtergelaten wordt – dus het basisidee eigenlijk van de overloopluchthaven: vakantievluchten gaan naar Lelystad en moeten een slot achterlaten op Schiphol – een keiharde randvoorwaarde voor D66 voor de plannen met betrekking tot Lelystad Airport?

De heer Paternotte (D66):

Ja, maar volgens mij zeg ik daar niets nieuws mee en ben ik ook zeker niet de enige die dit zegt, want dat is natuurlijk het hele bestaansrecht van het vliegveld, dat je vluchten kunt verplaatsen en dat er dus een slot overblijft voor de vluchten die zo belangrijk zijn voor de Nederlandse economie. Er wordt hier vaak door een collega verwezen naar handelsmissies naar India en dat je routes die kant op open wilt hebben. Nou, dat zijn vluchten die waarschijnlijk de meeste meerwaarde voor onze economie hebben, als ze ook het investeringsklimaat verbeteren. Dat is het hele idee. Dus dan moeten we ook zeker kunnen weten dat we vluchten vanaf Schiphol kunnen verplaatsen naar Lelystad, want anders heeft dat vliegveld geen bestaansrecht. Dat heb ik ook altijd gezegd.

De voorzitter:

Ten slotte mevrouw Kröger, als u dat wenst. Ik zie dat u uw vervolgvraag voor later bewaart. Dan zijn we wel in een nieuw blokje. De heer Paternotte gaat door. U was begonnen met duurzaamheid.

De heer Paternotte (D66):

Ik sta nu wel onder constante spanning vanwege de vervolgvraag van mevrouw Kröger natuurlijk, dus ik hoop dat de mensen ondertussen wel naar mij luisteren. Maar goed, ik kwam dus op duurzaamheid. Zoals u weet is D66 niet voor ongebreidelde groei van de luchtvaart, maar moeten we ook niet doen alsof Nederland een planeet op zichzelf is, want de stop die wij nu heel bewust op Schiphol zetten, leidt natuurlijk wel weer tot meer vluchten op Frankfurt, München en Londen. Daarom zijn wereldwijde afspraken ook zo belangrijk en daarom is schonere luchtvaart voor ons ook heel belangrijk. Eerste stapjes zijn heel mooi. EasyJet gaat op Schiphol de Airbus A320neo inzetten, een toestel dat bijna de minste CO₂ per kilometer uitstoot. KLM is nu al de schoonste flag carrier van Europa en daarnaast maakt de Minister flink werk van onze motie die vraagt om Nederland klaar te stomen voor elektrisch en hybride vliegen, de vliegende Tesla, waarvoor veel lof en dank.

Gisteren was de Minister in de Noordoostpolder op een symposium over elektrisch vliegen van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartinstituut. We

zijn heel benieuwd wat zij daar voor nieuwe kennis heeft opgedaan. Het NLR beschikt over een Pipistrel Alpha Electrotoestel, dat is een zweezer. Kan de Minister dat toestel alvast gaan inzetten voor overheidsprojecten, bijvoorbeeld kalibratievluchten voor bakens of vlieg- en landingsroutes? Daarnaast zou ik willen voorstellen om van synthetische kerosine een speerpunt te maken in de Luchtvaartnota. Synthetische kerosine is kerosine die tussen de helft en 100% minder CO₂-uitstoot veroorzaakt. Tata Steel, Shell, KLM en Greenpeace zijn het eens over de kansen die dat biedt. De grote uitdaging is om de prijs omlaag te krijgen van zes keer die van normale kerosine naar een concurrerende prijs. Biokerosine is een transitiebrandstof, ook heel belangrijk, maar synthetisch is dé manier om de luchtvaart echt veel schoner te maken. Wat ons betreft moet in de Luchtvaartnota de ambitie komen te staan om synthetische kerosine in 2030 concurrerend te maken met gewone kerosine. Deelt de Minister deze ambitie?

Dan over drones. Met de nieuwe Europese verordening zijn er nieuwe regels en nieuwe categorieën drones en daarmee valt de juridische scheiding tussen recreatieve en professionele dronevliegers weg. De recreatieve vliegers en de zogenaamde ROC-lighthouders, dat zijn bedrijven die beschikken over certificaten, vallen nu beide onder de open categorie. Het heeft er alle schijn van dat recreatieve piloten daarmee evenveel bevoegdheden krijgen als professionele piloten, maar dan zonder dat ze daarvoor certificaten hoeven te bemachtigen. Dat vinden wij gek. Kan de Minister daarop reageren? Vaak zijn het de onwetenden en de onnozelen die de wegpiloten van de lucht zijn en die ook zorgen voor de meeste ongevallen met drones. Zij bezorgen daarmee eigenlijk de hele sector een slecht imago. Is de Minister het met ons eens dat alle drone-piloten moeten kunnen aantonen dat zij beschikken over genoeg kennis van risico's en wet- en regelgeving omtrent het gebruik van drones? Hoe gaan we ervoor zorgen dat alle piloten hier ook daadwerkelijk aan gaan voldoen?

Voorzitter. Dan wil ik afronden met nog twee complimenten, allereerst voor een einde aan het concept «Schipholambtenaren». Er is veel kennis op Schiphol, maar het is bewust geen onderdeel van het ministerie. Dus dat is een heel terechte stap van de Minister en belangrijk voor het herstel van vertrouwen.

Ten slotte kondigt de Minister afgelopen vrijdag in de Kamerbrief aan om werk te gaan maken van de actualisatie van een eerder onderzoek naar Schiphol in zee. Wat ons betreft is dat een heel belangrijke vlucht naar voren, waarvoor dank.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, uw vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had gehoopt toch nog iets te horen over de slotcoördinatie, in relatie tot slothandel en die verkeersverdelingsregel. Mijn vraag zou zijn: is voor mijn collega Paternotte de niet-dwingende maatregel van de verkeersverdelingsregel zoals die nu in de Kamerbrief wordt beschreven, in combinatie met slothandel onvoldoende om te voorzien in een bestaansrecht van Lelystad Airport?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik probeer even de vraag te begrijpen. Kunt u die herhalen?

De **voorzitter**:

Nee, de vraag is gesteld. Kunt u daar antwoord op geven? Tenzij u hem echt niet snapt, maar dan zie ik wat er gebeurt, dan komt er een nieuwe interruptie. Ik wil de vervolgvragenplanning een beetje bewaken.

De heer **Paternotte** (D66):

Misschien ligt het ook aan de complexiteit van het onderwerp. Ik heb niet voor niets allemaal vragen aan de Minister gesteld, omdat ik de samenhang niet begrijp uit wat we tot nu toe in de stukken hebben staan. Als u het wel helder heeft, dan kunt u mij zo meteen ongetwijfeld helpen, maar ik begrijp niet precies hoe die samenhang eruitziet en dat is precies de reden dat ik aan de Minister vraag om een en ander te verduidelijken.

De **voorzitter**:

Goed. Dan gaan we naar de heer Laçin namens de SP. Ook u heeft zes minuten.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Wat een mooie dag was het zaterdag. Op zes plekken in ons land werd tegelijk actie gevoerd tegen verdere groei van de luchtvaart. Mensen die overlast ondervinden van vliegverkeer, milieuorganisaties, landelijke en lokale politici en jongeren, allemaal op één podium, zij aan zij. In Rotterdam stond Maja Brouwer van de Earth Guardians naast me op het podium, een tiener die zich bewust is van de gevolgen die de luchtvaart heeft voor ons klimaat en onze planeet. Zij sprak eerder in tijdens een vergadering van de gemeenteraad in Den Haag en zei vooral richting de ouderen die daar zaten: «Jullie zijn er straks niet meer; wij en volgende generaties wel. Maak daarom nu de juiste keuzes voor een leefbare planeet.» Dat onderschrijf ik. Hoe denkt de Minister de goede keuze gemaakt te hebben door te pleiten voor meer vliegverkeer en dus meer CO₂-uitstoot de komende jaren?

Dan schijnzelfstandigheid, een zaak die mij zeer aan het hart gaat. Tijdens het debat over de acties bij Air France-KLM heeft de Minister gezegd, en ik citeer: als er signalen zijn, dan zal de inspectie niet aarzelen om in te grijpen. Na die toezegging heb ik gesprekken gevoerd en contracten gezien waaruit er keihard geconcludeerd kan worden dat Ryanair via schijnconstructies mensen aan het werk zet. Ik heb een van die contracten in mijn bezit. De vakbonden hebben samen met piloten meer dan eens gesprekken gevoerd met ambtenaren van IenW. De contracten zijn toen ook gezien en besproken. Sterker nog, de Belastingdienst heeft een piloot van hoogstwaarschijnlijk Ryanair gedaagd, omdat deze als zelfstandige aangifte had gedaan, maar de Belastingdienst vond deze persoon gewoon een werknemer. Een zaak die de Belastingdienst overigens gewonnen heeft. Ondertussen worden in ons omringende landen met dezelfde signalen invallen gedaan bij Ryanair en wat blijkt? Er is sprake van schijnzelfstandigheid.

Ten slotte is er een onderzoek van de London School of Economics dat wetenschappelijk aantoont dat piloten die via een pay-to-flyconstructie werken, veel minder snel onveilige situaties zullen aankaarten. Kortom, voorzitter: alle, maar dan ook alle seinen staan op rood en met al deze informatie kan de Minister zich niet blijven verschuilen achter de Belastingdienst en moet zij de inspectiediensten, de waakhonden van onze veiligheid, op Ryanair zetten. Ik wil dat deze Minister stopt met Ryanair de hand boven het hoofd te houden en dat zij opkomt voor werknemers en de veiligheid van reizigers.

De **voorzitter**:

Interruptie van de heer Dijkstra.

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

Ik las wat de heer Laçin zei ook al op Twitter en ik begreep er eigenlijk geen pepernoot van. Want dat was een piloot die in dienst was bij Ryanair, maar hij deed aangifte als ware hij zelfstandige. Dat deed hij bewust, omdat hij dan meer aftrekposten heeft. Maar de Belastingdienst zegt heel simpel: dat kan niet, u bent geen zelfstandige, u bent gewoon in

dienst bij Ryanair. Dus kunt u mij uitleggen hoe het zit met die schijnzelfstandigheid als de Belastingdienst gewoon oordeelt dat er sprake is van een dienstverband?

De heer **Laçin** (SP):

Ik kan bevestigen dat de heer Dijkstra er geen pepernoot van heeft verstaan, want het is zo: Ryanair dwingt piloten om eerst zelfstandig een onderneming op te richten en zich vervolgens via een bemiddelingsbureau te laten inhuren door Ryanair. Dat heet schijnzelfstandigheid, meneer Dijkstra. En de Belastingdienst heeft gezegd naar aanleiding van deze constructie: nee, meneer, u bent geen zelfstandige, u bent werknemer, want u bent afhankelijk van één werkgever. Dan ben je dus geen zelfstandige. Dat is eigenlijk de korte uitleg op de vraag van de heer Dijkstra. Ik hoop dat hij het nu wel begrijpt.

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

Nog steeds niet, want als zelfstandige heb je inderdaad meerdere opdrachtgevers. Dat heeft deze meneer niet. Hij heeft er één en hij wordt gewoon beoordeeld als ware hij in loondienst, dus hij moet ook meer afdragen en heeft minder aftrekposten. Volgens mij begrijpt de heer Laçin niet goed hoe ondernemers aangifte doen. Een Ryanairpiloot is dus geen echte ondernemer, in de ogen van de Belastingdienst en ook niet in de ogen van de VVD.

De **voorzitter**:

Tot slot op dit punt.

De heer **Laçin** (SP):

De conclusie delen we, alleen is het punt waar de heer Dijkstra overheen gaat dat deze piloot, de piloten van Ryanair, gedwongen worden door Ryanair om zelf een onderneming op te richten, terwijl ze gewoon voor Ryanair werken. Dat is het hele verschil en daarom zegt de Belastingdienst: u werkt voor Ryanair, maar u staat geregistreerd als zelfstandige, terwijl u helemaal niet zelfstandig bent. Dat is geen keuze van de piloten. Dat wordt afgedwongen door Ryanair. En daarom vinden wij ook dat de Belastingdienst niet de piloten moet aanpakken, maar dat de inspectiediensten Ryanair moeten aanpakken.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat u doorgaat met uw volgende thema.

De heer **Laçin** (SP):

Dat vind ik goed, voorzitter.

Een ander punt waar ik al vaker zorgen over heb uitgesproken, is de druk die er staat op vrachtafhandelaars op Schiphol. Nu de Minister na maanden van tobben de local rule heeft afgeschoten, zijn we terug bij af. Waarom heeft dit zo lang moeten duren, vraag ik de Minister. Als we niet heel snel met een alternatief komen, zijn we straks de grootste bron van werkgelegenheid op Schiphol kwijt. Welk traject loopt er nu en hoe gaan we ervoor zorgen dat daar een stuk meer snelheid in komt te zitten? Of zet het ministerie toch stiekem in op vrachtverkeer op Lelystad Airport? Vanuit de Twitteraccount waar ik net al aan refereerde van het Ministerie van IenW, werd op 18 juni getweet dat «groot commercieel verkeer», waarover wordt gesproken als het gaat om vluchten van en naar Lelystad, verkeersvluchten omvat van luchtvaartmaatschappijen die naast passagiers ook openstaan voor vracht of post. Kan de Minister dat toelichten en uiteenzetten hoe zij zwart-op-wit gaat vastleggen dat Lelystad Airport alleen bedoeld is voor vakantievluchten en hoe dat gehandhaafd gaat worden? Ik sluit aan bij de vraag van de heer Pater-notte.

Dan de verkeersverdelingsregel. Lelystad Airport moet er, zoals gezegd, alleen komen voor vakantievluchten en dat moet geregeld worden door luchtvaartmaatschappijen te verleiden die kant op te gaan. Maar wat gebeurt er met de slots die achterblijven op Schiphol, wil ik de Minister vragen. Gaan we die in een secundaire slothandel verhandelen? Er is geen enkele garantie dat dat gaat bijdragen aan de hubfunctie van Schiphol, zo concludeert ook SEO, dat in opdracht van het Ministerie van IenW de studie Secundaire slothandel op Schiphol heeft uitgevoerd. Kan de Minister garanderen dat de vrijgekomen slots op Schiphol ten goede komen aan de hubfunctie, en zo ja, hoe wordt dit vormgegeven? Ten slotte de soap die MER heet, milieueffectrapportage. Op 30 mei organiseerde het Ministerie van IenW een belevingsvlucht rondom Lelystad Airport, zodat omwonenden de hinder konden ervaren. Ik was er zelf ook bij. En hoewel één van de nieuwste toestellen werd ingezet, zonder passagiers en lading, en de plannen die straks realiteit worden, niet daadwerkelijk werden nagebootst, is op 34 van de 35 meetpunten een hoger geluidsniveau gemeten dan in de MER staat aangegeven. Dat liet Stichting Red de Veluwe gisteren weten. Hoe is het mogelijk, zo vraag ik de Minister, dat een geactualiseerde MER alweer niet blijkt te kloppen? Wat gaat de Minister doen om deze wanvertoning aan te pakken, uitleg te geven en het vertrouwen te herstellen? Tot slot de MER op Schiphol. Afgelopen donderdag kregen wij een brief waarin stond dat de milieueffectrapportage van Schiphol in de afrondende fase zou zitten. Eén dag later lezen we in de media dat de geluidsberekeningen niet kloppen en dat er wederom vertraging is opgelopen. Waarom kloppen deze berekeningen niet? En nog belangrijker: voor wie kloppen ze eigenlijk niet? Gaan we net zolang door met rekenen tot het positief uitvalt voor Schiphol? Ongelofelijk vind ik dit. Ik wil graag een uitgebreid antwoord en openheid van zaken van de Minister. Hoe kan het zo zijn dat we op donderdag een brief krijgen waarin staat dat het bijna is afgerond, en vrijdag via de media moeten vernemen dat er toch weer vertraging is opgelopen? Ik vind dat als Kamerlid een hele kwalijke zaak.

De **voorzitter**:

Dank u wel, keurig binnen de tijd. De heer Van Raan, Partij voor de Dieren.

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

Voorzitter, dank u wel. In de eerste plaats, ik moet rond half acht weg naar een ander debat, helaas, het spijt mij. Mevrouw Van Kooten-Arissen zal mijn plek overnemen. Dat even vooraf. Hartelijk dank voor alle antwoorden. We hebben heel veel vragen gesteld en er zijn heel veel antwoorden gekomen. Veel dank daarvoor.

Een recent rapport van de ING toont aan dat de luchtvaart achterblijft bij het beperken van de uitstoot per euro toegevoegde waarde. Dat is ook niet zo raar als je bedenkt dat belasting op water hoger is dan die op kerosine en de luchtvaartsector buiten beschouwing wordt gelaten in de klimaatakkoorden. En dit terwijl de Nederlandse luchtvaartsector zo'n 13 tot 16 megaton uitstoot veroorzaakt. Nijpels van de klimaattafel stelde dat er geen enkele reden is om de luchtvaart en scheepvaart uit te sluiten van het CO₂-beleid. Hij zei dat het eigenlijk idioot is dat we voor € 20 naar Barcelona vliegen et cetera. Het is ook idioot dat het er niet in zit. Is de Minister inmiddels net zo ver als Nijpels om te zeggen dat het niet opnemen van een luchtklimaatakkoord een fout is? Zo nee, waarom niet? Dat brengt me op een tweede vraag. We hebben het brede welvaartsbegrip omarmd. Vindt de Minister dat het achterblijven van de luchtvaart in totaal in het reduceren van de uitstoot inderdaad een gevaar is voor het natuurlijk, menselijk, sociaal en economisch kapitaal, zowel in het hier-en-nu als het later-en-elders? Zo nee, waarom niet? Waarom gaan we niet mee in de nieuwe inzichten? Dat is ook meteen de derde vraag. Is de Minister bereid om in kaart te laten brengen wat de gevolgen zijn van het

niet bewegen van de luchtvaartsector voor de onderhandelingen aan de klimaattafels? Een voorbeeld is om in de Luchtvaartnota 2020–2050 een Parijsscenario op te nemen.

Tot nu toe lijken groei en verduurzaming niet samen te gaan. Dit kabinet lijkt nog steeds te geloven in de combinatie van een groeiende luchtvaart en het halen van de klimaatdoelen. Ook uit de laatste stapel luchtvaartbrieven blijkt steeds weer dat het kabinet zich opmaakt om te groeien als dat kan, maar geen scenario's heeft om te krimpen als het nodig is. En dat terwijl steeds meer mensen genoeg hebben van het onvermijdelijke groeiscenario, zoals ook bleek tijdens de landelijke actiedag tegen de luchtvaargroei. Is de Minister bereid een scenario in diezelfde luchtvaartnota op te nemen voor 300.000 vliegbewegingen in 2030? Behalve dat groei en verduurzaming niet samengaan, gaan groei en veiligheid ook niet samen, is gebleken uit het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, althans niet op de manier waarop dat nu gaat. Deze zelfde Onderzoeksraad concludeerde al eerder dat de herindeling van het luchtruim gerealiseerd zou moeten zijn. Dat is iets wat niet voor 2023 gerealiseerd kan worden. De onvermijdelijke vraag die daaraan vastzit, is of de Minister kan uitleggen onder welke voorwaarden voor de herindeling van het luchtruim – we hebben gehoord dat dit een proces is en niet een stap in een keer – er toch sprake kan zijn van groei. Welke processtappen en besluiten begeleiden dan zo'n groeiscenario voordat de herindeling is afgerond?

Als we het toch over het maximumaantal vluchten hebben, in dit geval op Schiphol, valt ons een andere zaak op. Het gaat heel veel over slots; dit is een terecht belangrijk instrument, waarover al veel is genoemd. In andere discussies is niet duidelijk geworden wat precies de juridische status van slots is. Zijn dit bedrijfsmiddelen van Schiphol? Het is eigenlijk een recht. Heeft zo'n recht waarde? Staat dit op de balans? Moet je dat ook afschrijven? Dat zou weleens heel belangrijk kunnen zijn in de onderhandeling over slots. Ik ontvang hiervan graag een analyse.

De onduidelijkheid van slots brengt ons op het onvermijdelijke punt van het begrip «Schiphol». We zien daar keer op keer nieuwe voorbeelden van. Ik noem twee bekende en geef nog twee mogelijke nieuwe. We hebben het al gehad over de handelsverkeerde definities en de geluidshinderdefinities. De mogelijke nieuwe zijn de dubbele petten en de belevingsvlucht. De belevingsvlucht is net al geadresseerd en daar ga ik niet verder op in. Wel ben ik heel benieuwd naar de reactie van de Minister daarop. Dan de dubbele pet van de Schipholambtenaren. Het is heel goed en terecht dat de Minister die scheiding heeft aangebracht. Het is vreemd dat ambtenaren van het Ministerie van IenW meeschreven aan een MER die ze vervolgens zelf moesten goedkeuren. Dat die scheiding er is, is prima. Nu het volgende. Zou de Minister kunnen erkennen dat het aanbrengen van die ambtelijke functiescheiding mogelijk de voorgaande MER's toch in twijfel kunnen trekken? Ze heeft ons er immers van overtuigd en verzekerd dat de belangenverstrengeling niet aanwezig is. De petten zouden dan ook niet gescheiden hoeven te worden. Nu de petten wel gescheiden zijn, wil dit niet zeggen dat er iets is misgegaan, maar het roept wel twijfel op. Er is dus alle reden om daar toch nog eens naar te kijken. Is de Minister daartoe bereid?

Dan nog even een ding over geloofwaardigheid. Ik ben over de tijd en rond af. De Kamer ontving recent een onderzoek met de veelzijdige titel «Vormen lokale vogels en trekkende vogels een risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport?» Dat is natuurlijk raar. Vogels moeten wijken voor vliegtuigen, want het vliegveld in de Oostvaardersplassen lag er al veel eerder. Het punt dat van belang is, is dat de analyses van Bureau Waardenburg weergeven dat de kansen voor vogelaanvallen op dezelfde hoogte precies dezelfde zijn. Bovendien is die kans gering. Een goede risico-inschatting is gebaseerd op kans maal ernst van het ongeval. De ernst van het ongeval – ik rond af, voorzitter, ik heb uw

beweging gezien – hangt wel af van de diverse hoogten waarop het vliegtuig zich bevindt. Graag nog een reactie hierop. Het lijkt een soort halve risicoanalyse.

Voorzitter, dank voor uw coulance.

De voorzitter:

Dan gaan we door naar mevrouw Van Brenk, 50PLUS.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank u wel, voorzitter. Vorige week lasen wij in De Telegraaf dat Europees overleg over heffingen op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen, de tickettaks, voorlopig op niets is uitgelopen. Daarom zou de regering binnenkort komen met een nationale vliegtickettaks. 50PLUS blijft het vreemd vinden hoe de luchtvaart tot dusver buiten schot blijft, want luchtvaart valt immers buiten het klimaatakkoord van Parijs en kerosine is vrijgesteld van belasting. Kan de Minister ons bijpraten? Klopt het wat De Telegraaf meldt? Moeten wij begrijpen dat de overleggen wel verder gaan? Blijft de inzet er voor een Europese taks? Als de regering de nationale maatregel doorzet, wordt die dan eerder ingevoerd dan 2021, zoals dat nu in het regeerakkoord staat?

Vanuit de beleidsdoorlichting luchtvaart is duidelijk geworden dat van het beleid gericht op meerdere doelstellingen op het gebied van milieu, de doeltreffendheid dan wel de doelmatigheid niet is vast te stellen. Dat gaat in enkele gevallen om zulke langetermijndoelen dat dit haast niet te doen is. Dit geldt echter niet voor een andere doelstelling: Schiphol en gebruikers zijn koplopers op het gebied van milieuvriendelijke luchtvaart. Kan de Minister aangeven welk beleid concreet gevoerd wordt om deze ambitie waar te maken? Is de Minister bereid om in de volgende beleidsdoorlichting het thema van de gevolgen voor gezondheidseffecten van ultrafijnstof mee te nemen? Die worden nu niet genoemd.

50PLUS is zoals bekend niet pertinent tegen groei van luchtvaart, maar wel onder voorwaarden. Zo moet er, om het milieu en de gezondheid te ontlasten, geïnvesteerd worden in zo schoon mogelijke technologie.

Collega Paternotte zei al dat gisteren het symposium over elektrisch vliegen plaatsvond in de nieuwe faciliteit van het NLR. Mijn collega van 50PLUS was daarbij, net als u. Het vliegen moet opnieuw uitgevonden worden, werd gezegd. In Noorwegen is de ambitie uitgesproken om in 2040 alle korteafstandsvluchten elektrisch uit te voeren. Wat vindt de Minister hiervan? Norway first en Nederland second? Goed voorbeeld is goed volgen; wil de Minister aansluiten bij deze Noorse ambitie? Wat ons betreft is de inzet op alternatieven van belang, hoogwaardig treinvervoer op middellange afstanden dus. Gelukkig lijkt de regering ook dat steeds beter in te zien. Er komt een nieuwe ESA-verordening aan, zo meldde de Minister in de brief. Die verordening schrijft voor dat luchtvaartuigen moeten voldoen aan Europese milieubeschermingseisen op het gebied van emissie en geluid. Verdergaande nationale maatregelen zijn niet mogelijk. Kan de Minister uitleggen waarom niet? Welke inzet heeft Nederland bij deze verordening? Zetten wij in op aanpassing, of beter gezegd aanscherping, van verordeningseisen? Graag een reactie.

Collega's noemden het al: de belevingsvlucht. Het klinkt bijna, zeiden wij, als een attractie van De Efteling, maar voor velen staat het voor iets minder vrolijks. Het gaat om overlast die zij gaan ervaren bij de opening en uitbreiding van Luchthaven Lelystad. Ervaringen liepen heel ver uiteen. De actiegroep Red de Veluwe trok gisteren aan de bel. Er zijn flinke geluidspieken geconstateerd boven het niveau dat in de MER wordt vermeld. Maar graag een reactie van de Minister, want de belevingsvlucht heeft veel onrust veroorzaakt, en de twijfel wordt steeds groter. Kan zij hierop reageren? De Minister heeft wel gereageerd op de eerste resultaten, maar de meer definitieve resultaten volgen nog. Bij ons werd de suggestie gewekt dat zij het nu wel genoeg vindt. Die belevingsvlucht is

geweest, we hebben het gemeten en het boek is dicht. Maar kan zij een toelichting geven op de gang van zaken die dag? Zo bleek het gereserveerde toestel defect en is er een ander ingezet. Was dat een toestel van hetzelfde type? Was dit type representatief voor de toestellen die gaan vliegen? Was de hoogte representatief? Kortom, wil de Minister ons nog even meenemen op die dag?

Voorzitter. We hebben een hoorzitting gehad over de herindeling van het luchtruim. Ik weet niet hoe het de collega's vergaan is, maar het maakt het er voor 50PLUS niet duidelijker op. Er is geen big bang en dan is het luchtruim heringedeeld. Dat kan en moet geleidelijk tot 2023. Maar betekent dat dan niet dat we nu ook al hoger kunnen vliegen en dat we nu al allerlei maatregelen kunnen nemen als we alles maar beter plannen? Die suggestie werd gewekt. Dus waarom kunnen we nu niet alle maatregelen al nemen die nodig zijn, waarbij rekening wordt gehouden met veiligheid en geluidsoverlast? Graag een toelichting.

Andere collega's zeiden het ook al: de MER Schiphol. Die wordt opnieuw uitgesteld en komt twee maanden later. Het lijkt wel een ongelukkig huwelijk, de MER en de Nederlandse luchthavens. Naar ons idee had dit best wel eerder gemeld kunnen worden. Ontvangen we dan een MER die écht onomstreden is? Want hoe kan het nou toch zijn dat er weer opnieuw fouten gemaakt zijn? Hoe kunnen burgers nou vertrouwen hebben in de overheid dat het nu wel goed komt? Dus kan de Minister dat toelichten? De heer Paternotte van D66 en ik hebben recent een motie ingediend over een quickscan van de luchthaven in zee. Ik wil u bedanken voor uw brief en uw toelichting daarop. Is het mogelijk dat we na de zomer een update kunnen krijgen, dat u al iets verder kunt vertellen en een doorkijkje kunt geven?

De voorzitter:

Ik moet vragen of u wilt afronden. Laatste zin.

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

Nou, dat heeft de collega al gedaan. Het ging over de local rule, waarover wij ook vragen hebben. Dus als u die van de heer Laçin beantwoordt, zullen wij aandachtig luisteren. Dank u wel.

De voorzitter:

Fijn, dank u wel. Gaan wij door met de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. De komende jaren zijn wij bezig met de herindeling van het luchtruim. Het rondetafelgesprek hierover van afgelopen week was een waardevolle kennisaanvulling. Duidelijk is geworden dat er geen big bang komt voor de invoering van een nieuwe indeling van het luchtruim. Het zal fasegewijs gaan. Kan de Minister ons schetsen hoe zij dat ziet, met name in de richting van Lelystad? Het CDA staat erop dat de herindeling klaar en operationeel is in 2023. Klaar in die zin dat we voor Lelystad Airport hoger gaan vliegen en afscheid nemen van de laagvlieg-routes, bijvoorbeeld voor Zwolle en Wezep. Kan de Minister dit bevestigen?

Wij danken en complimenteren de Minister met het schrijven van de participatiebrief die we net voor het weekend hebben ontvangen. Zoals eerder door het CDA gezegd, blijft Nederland een land van compromissen en polderen. We leven namelijk met z'n allen op een postzegel. Daarom is breed draagvlak belangrijk, zeker in het luchtvaartdossier. Dit betekent niet dat de een of de ander 100% zijn zin zal krijgen. Het gaat erom hoe we komen tot de meest optimale inrichting van een complex iets als de vraagstukken in de luchtvaart. De instelling van kernteams per provincie kan daaraan een waardevolle bijdrage leveren. Het CDA heeft eerder aangegeven dat we vooraf willen weten hoe de overlegstructuur gaat

worden. Wie overlegt met wie, wie is waarvoor verantwoordelijk en wie hakt wanneer de knopen door?

Voorzitter. De aanwezige deskundigen gaven duidelijk aan dat er drie aspecten centraal staan bij de herindeling van het luchtruim: voorspelbaarheid, waaronder veiligheid, capaciteit en duurzaamheid. We zien dat de laatste tijd aspecten van duurzaamheid in de publieke opinie een steeds belangrijker rol krijgen. Wil de Minister dat aspect expliciet benoemen bij het herzieningsproces? Dat kan door bijvoorbeeld extra aandacht te geven aan de glijvluchten, direct doorstijgen of gebruik maken van de Single European Sky. De vraag die wij ook stellen, is hoe de experts de volledige ruimte krijgen om de meest optimale herindeling te kunnen maken waardoor voorspelbaarheid, capaciteit en duurzaamheid tot hun recht komen. Daarvoor zijn kaders nodig. Maar kan de Minister aangeven dat er altijd kritisch en constructief gekeken en gehandeld gaat worden als oude richtlijnen of uitgangspunten een barrière vormen voor nieuwe inzichten in de herindeling? We willen voorkomen dat iedereen losse en zeer specifieke randvoorwaarden aan het projectteam gaat meegeven. Het wordt al een hele complexe opgave. Hoe krijgen we als Kamer meer inzicht in de gestelde of nog te stellen en/of op te halen randvoorwaarden?

Naar aanleiding van de rondetafel van afgelopen week hebben we veel vertrouwen in de expertise van en samenwerking tussen de verantwoordelijke organisaties. Belangrijk is dat dit vertrouwen ook aanwezig is bij de Minister als het om politiek commitment gaat van onze ooster- en zuiderburen, en misschien nog wel andere landen, maar dat laatste kunnen wij niet helemaal overzien. Kan de Minister daarop reflecteren?

Dan de verkeersverdelingsregel. Daar is al heel veel over gezegd. De aanvullende vraag die wij hebben aan de Minister, is of zij aan kan geven hoe de marktwerving en de verkeersverdelingsregeling complementair moeten gaan werken. Het doel is natuurlijk dat de slots die vrijkomen op Schiphol, niet ingevuld worden door de concurrenten van de vakantievluchten die naar Lelystad verwijzen.

Dan het uitfasen van lawaaierige vliegtuigen. Voor Luchthaven Schiphol is het mogelijk dat binnen internationale regels ook een deel van de zogenaamde hoofdstuk 3-vliegtuigen, ofwel de MTC 3 noise category, te weren op Schiphol. De Minister schrijft dat dit maar een zeer beperkt deel is. Maar al is het maar een half procent, toch zien wij graag dat de Minister de vliegtuigen uitfaseert. Is de Minister bereid om dit serieus te onderzoeken en een voorstel te doen tot uitfasering?

Voorzitter: Agnes Mulder

De voorzitter:

Hierover heeft u een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag over de verkeersverdelingsregel. Even scherp luisterend hoor ik eigenlijk twee elementen bij mijn collega: ten eerste dat een vlucht van Schiphol naar Lelystad moet, dat er dus een slot vrij moet komen op Schiphol en dat vervolgens dat slot op Schiphol niet ingevuld mag worden met een andere vakantievlucht. Zijn dat de harde randvoorwaarden die mijn collega stelt voor de verkeersverdelingsregel?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Niet voor de verkeersverdelingsregel, maar voor de marktwerving en de verkeersverdelingsregel. Het hoofddoel is dat Lelystad een overloop van Schiphol wordt. Dat betekent dat we met z'n allen hebben gezegd: het doel is om vakantievluchten die kant op te krijgen. Dan kan het dus nooit zijn dat er autonome groei op Schiphol is en dat, als anderen vertrekken,

de ruimte wordt ingevuld door concurrenten. Dat kan niet waar zijn. Dat is volgens mij klip-en-klaar hoe we dit insteken.

De voorzitter:

Daarover is een vervolgvraag. Maar wilt u uw microfoon uitdoen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat is inderdaad klip-en-klaar. De vraag is in hoeverre je dit kan bereiken zonder een dwingende maatregel. Want hoe gaat marktwerking bijdragen aan het zeker stellen dat a de slots op Schiphol überhaupt vrijkomen en b dat ze vervolgens niet ingevuld worden met een vakantievliegtuig?

De voorzitter:

De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij stelde ik juist de vraag hoe de verkeersverdelingsregel en marktwerking complementair aan elkaar gaan werken. Dat was de vraag aan de Minister. Als u even geduld hebt, krijgen we straks de terugkoppeling van de Minister en dan kunnen we daar verder op ingaan. Die twee instrumenten moeten, denk ik, voldoende zijn om in elk geval die stap te maken.

De voorzitter:

Daarmee vervolgt u uw betoog.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Ik was gebleven bij het uitfasen van de hoofdstuk 3-vliegtuigen.

Een ander punt: de afgelopen week bracht De Telegraaf het nieuws: vliegtaks helpt klimaat niet. De bron? Een uitgelekt rapport van het groene onderzoeksbureau CE Delft. Hoe lopen nu de trajecten tussen de verkenning enerzijds Europees en natuurlijk de nationale vliegtaks, tussen de belasting en de heffingen? Wat zijn de prijseffecten van gewone kerosine ten opzichte van de twee tot drie keer zo dure biokerosine? Wij willen wel een duidelijke afstemming en goede afweging tussen al deze opties. Belangrijk is wel dat we in lijn blijven met onze Duitse burens, die al een taks hebben. Daar zijn namelijk al veel vliegvelden in de grensregio. Ziet de Minister ook mogelijkheden om dit met onze Belgische burens te bespreken? Zijn de Belgen bereid om zo'n taks in te voeren?

De voorzitter:

Voordat u daarmee verdergaat, is er nog een vraag van de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

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

De heer Amhaouch zegt terecht: misschien kunnen ze met België spreken. Ik heb een vraag, eigenlijk twee vragen over het gelijk houden van het speelveld. In de Europese richtlijnen staat eigenlijk niks wat verbiedt om bilaterale overeenkomsten te sluiten over belasting heffen op vluchten, dus ziet het CDA wat in afspraken met bijvoorbeeld Duitsland, België en Frankrijk? Dat is één. Twee. Dat geldt eigenlijk ook voor luchthavens. Schiphol ziet zichzelf concurreren met tien andere luchthavens. Je zou natuurlijk best kunnen afspreken dat als je met die tien luchthavens allemaal de luchthavengelden verhoogt met een x-bedrag, allemaal hetzelfde, het door het CDA en de VVD zo gewenste level playing field intact blijft. Ziet het CDA daar wat in?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als ik meega met de heer Van Raan, dan moeten alle belastingen en heffingen omhoog. En wat betreft die button Stop Luchtvaartgroei: dat gebeurt vanzelf. Daar zitten wij niet in, wij zijn van de duurzame groei maar ook van afspraken. De heer Paternotte heeft het ook gezegd: wij zijn als Nederland niet alleen op aarde. Duitsland heeft al een taks die varieert van € 7 tot € 40. De Belgen hebben geen taks. Laatst zagen we groei op de Belgische luchthavens. Engeland krijgt er een baan bij. We moeten inderdaad toe naar een gelijk speelveld, maar laten we eerst beginnen bij onze buurlanden Duitsland en België. Vooropstaat natuurlijk Europa en de afspraken die we gaan maken in Parijs. Is het Europees te regelen? Dat staat ook in het regeerakkoord. Kan dat niet, laten we het dan met onze burens regelen, want daar heb je natuurlijk burens voor.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan voor zijn vervolgvraag.

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

Mooi dat de heer Amhaouch bilaterale overeenkomsten niet uitsluit. Ik ben wel heel benieuwd naar de definitie van het CDA van «duurzame luchtvaart». Misschien wat verduidelijking: is dat CO₂-neutraal, is dat klimaatruimte? Hoe omschrijft het CDA dat?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als de heer Van Raan nog heel even wacht: ik kom zo op duurzame luchtvaart.

De **voorzitter**:

Dat scheelt de heer Van Raan een tweede deel van een interruptie, dus dat noteren we dan niet. Ondertussen is er ook een vraag van de heer Graus van de PVV aan de heer Amhaouch.

De heer **Graus** (PVV):

Ik wil toch graag een vraag stellen aan mijn collega, nu blijkt dat de Duitsers geadviseerd is om te stoppen met die tickettaks, terwijl de Belgen 'm niet hebben en voorlopig ook niet zullen krijgen. Wij hebben er eentje gehad in 2008 die direct teniet werd gedaan omdat het tienduizenden banen zou kosten en ik weet niet hoeveel miljoenen economische schade zou opleveren. Waarom gaan we het überhaupt nog doen? Het wiel is toch al uitgevonden?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik denk dat we zeker moeten leren van de oude taks, die we volgens mij negen maanden hebben gehad en die daarna is afgeschaft. Afgelopen donderdag hebben wij nog gesproken met collega's uit Noordrijn-Westfalen. Daarbij hebben we ook de vraag neergelegd of er in Duitsland sprake van is dat de taks gaat verdwijnen. Dat was niet zo, dus die blijft bestaan. Als we iets gaan doen, moeten we, zoals ook is afgesproken in het regeerakkoord, het eerst Europees bekijken en dan nationaal. Maar laten we zorgen dat we wel in lijn zitten met onze Duitse burens en niet iets geks gaan verzinnen. Wat dat betreft ben ik het eens met de heer Graus. We moeten niet iets gaan doen waardoor iedereen dadelijk naar Luik of Charleroi gaat om vanaf daar te vliegen.

De heer **Graus** (PVV):

Ik kan nu al goedkoper vliegen met KLM vanuit het buitenland. Dat is voor mij gemakkelijk. Dat is natuurlijk te gek voor woorden. Het wordt hoe langer hoe erger. De Belgen gaan het niet doen, en dan hebben we ook een weglekeffect. Dat hebben we ook gezien met de grenseffectentoets. We hebben een weglekeffect, ook naar België toe. Als Duitsland het niet

zou afschaffen, waarom moeten we het dan toch doen als de Belgen niet meegaan? Dan is er toch ook geen sprake van een gelijk speelveld, en dat was toch altijd een voorwaarde van het CDA, een level playing field, een gelijk speelveld? Waarom wordt dat nu plots aan de kant gezet, nu blijkt dat het om 2,25 miljard bnp kan gaan en 37.500 banen? Ik begrijp niet goed wat de bedoeling van het verhaal is.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ook de heer Graus gaat behoorlijk snel nu met allerlei getallen. Wij zeggen: als die taks er komt, eerst Europees en anders nationaal, moet het in lijn zijn met de Duitsers. Ga niks opnieuw bedenken. Maar ik stel juist aan de Minister een vraag. We hebben voor het weekend een uitgelekt rapport gekregen waarin al over een nationale taks wordt gesproken. Ik wil dat binnen de totale context geplaatst zien. Wat is die nationale taks? Hoeveel zijn we in Europa? Stel dat we biokerosine gaan stimuleren – ik kom er dadelijk op terug – wat betekent dat dan als die veel duurder is?

De **voorzitter**:

Dat leidt toch weer tot een vraag van de heer Van Raan.

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

Wij wachten allemaal in spanning op het moment dat het CDA gaat onthullen wat duurzame luchtvaart is, maar in aanloop daarnaartoe: waar is die taks eigenlijk voor bedoeld volgens het CDA?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Een taks invoeren met het idee dat mensen daardoor minder gaan vliegen, zie ik persoonlijk, en dat ziet het CDA, niet zitten. Het rapport dat is uitgelekt en dat we nog wel een keer zullen krijgen, geeft iets aan over de CO₂-reductie. Ik denk dat mensen niet minder gaan vliegen als ze € 7 meer moeten betalen voor een ticket naar Spanje; dat gaat niet gebeuren. Aan de andere kant kun je een discussie hebben, en die hebben we ook gevoerd, over de vraag hoe concurrerend je het vliegtuig ten opzichte van het spoor wilt maken. Daar hebben we het vaker over gehad. Daar moeten we het ook over hebben.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt de heer Amhaouch zijn betoog. Hij heeft daarvoor nog ruim een minuut.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ruim een minuut, voorzitter.

De brexit. Wij verwachten dat de brexit ook flinke gevolgen zal hebben voor de verhouding tussen de Engelsen en de Nederlanders. Wij vragen de Minister er bij het EASA op aan te dringen om nu al de gesprekken op te starten en niet af te wachten tot de ambtenarij, zeg ik even, het hele traject doorloopt. Wij hebben het er eerder over gehad: de Douane wordt opgelijnd, de NVWA wordt opgelijnd, laten we kritisch kijken wat de brexit betekent.

Voorzitter, dan biokerosine. Het CDA wil herhalen dat er echt werk moet worden gemaakt van het drastisch vergroten van de beschikbaarheid van biokerosine in Nederland en/of Europa. Klopt het dat er nog steeds geen biokerosine te tanken is op Schiphol? Als we op deze manier doorgaan, hebben we blijkbaar geen vertrouwen in de meest voor de hand liggende duurzaamheidsmaatregel om de CO₂-uitstoot substantieel te verminderen. Wat vindt de Minister ervan als een raad van wijze mannen en vrouwen wordt ingesteld om dit probleem te kraken? Er moet garen op de klos.

Als laatste, voorzitter, het onderwerken van graan op Schiphol. We hebben begrepen dat de subsidieregeling voor boeren drastisch is

aangepast en dat veel boeren daarom ervan afzien om de graanresten om te ploegen. Dat heeft natuurlijk direct invloed op de veiligheid. We vragen ons af waarom we gaan bezuinigen op zo'n luttel bedrag, zeg ik even, in het kader van veiligheid. Wil de Minister nog eens kijken naar deze onnodige en zinloze bezuiniging en wil ze dat afwegen tegen het belang van de veiligheid?

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan de heer Bruins van de ChristenUnie.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Op 30 mei heb ik samen met bewoners, en samen met mevrouw Kröger, de belevingsvlucht meegemaakt. Natuurlijk wisten we van tevoren dat de vlucht niet representatief zou zijn, maar toch ben ik de Minister erkentelijk voor het feit dat de omwonenden nu in ieder geval één keer echt zelf konden zien hoe hoog 1.800 en 2.700 meter nu daadwerkelijk is. Ik dank de omwonenden in Klarenbeek, Wezep en Zwolle, waar ik was, voor de gastvrije ontvangst; het is goed wonen op de Veluwe.

Voorzitter, om besluitvorming over Lelystad mogelijk te maken, zijn voor de ChristenUnie de volgende zaken nodig. Ten eerste een foutloze MER. Die hebben we inmiddels ontvangen. Ten tweede moet helder zijn dat vliegtuigen in de toekomst ongehinderd kunnen doorstijgen. Ten derde moet duidelijk zijn dat Lelystad echt een overloopluchthaven zal zijn en dat vakantievluchten gedwongen kunnen worden van Schiphol uit te wijken naar Lelystad. Vorige week hadden we een interessante hoorzitting met luchtvaartexperts, maar ik heb nog niet een antwoord op al mijn vragen. De luchtverkeersleiding zei in januari dat ze geen garantie konden geven dat de laagvliegroutes zouden verdwijnen en vorige week hoorden we de uitspraak dat na herindeling van het luchtruim geen onnodige laagvliegroutes overblijven en dat het streven is dat laagvliegroutes verdwijnen. De meest verhelderende uitspraak was: herindeling van het luchtruim is niet het tekenen van nieuwe lijntjes, maar het is een belangenafweging. Mijn conclusie is daarom dat de herindeling net zozeer een politiek proces is. Ik heb daarom vandaag hierover een plenair debat aangevraagd dat na het zomerreces zal worden ingepland. Ik beperk me daarom tot de vragen welke prioriteiten en randvoorwaarden de Minister heeft meegegeven, hoe de opdracht is geformuleerd en wanneer de herindeling geslaagd is. De rest komt na de zomer.

Samen met de heer Paternotte heb ik een motie ingediend over knelpunten bij de routes van en naar Lelystad Airport. Die motie is aangehouden. Het gaat om het zoeken naar een oplossing voor Wezep, Zwolle Stadshagen en het Vechtdal. Kan de Minister al meer melden over oplossingen voor deze knelpunten?

Dan over de verkeersverdelingsregel. De Minister schrijft dat de VVR waar ze op koerst, geen vliegtuigen van Schiphol naar Lelystad kan dwingen; het werd al eerder gezegd. Maar wat is anders het doel van deze VVR? Een VVR dwingt en is nodig indien het verleiden via marktmechanismen niet werkt. Als deze VVR alleen maar verleidt, is het toch geen VVR die de Minister voorbereidt? Graag een reactie.

Voorzitter. Ik ben verder wat verbaasd over de plotselinge haast die de Minister blijkbaar heeft met het onderwerp secundaire slothandel, terwijl dat een nogal fundamenteel onderwerp is dat een grondige behandeling vergt. Wanneer vrije verkoop van slots ontstaat, wordt de coördinatie uit handen gegeven aan de vrije markt in een sector waarvan de gemiddelde Nederlander toch al het gevoel heeft dat de overheid er te weinig grip op heeft. Er is juist meer coördinatie en handhaving nodig op luchtvaart in plaats van minder. Wat vindt de Minister hiervan?

De Europese Commissie heeft een slot gedefinieerd als een gebruiksrecht, dus gaat de opbrengst van de verkoop naar de verkopende partij. Als een slot wordt aangeboden door een luchthaven aan luchtvaartmaatschappijen, dan zou je aan prijsdifferentiatie kunnen denken waarbij voorrang wordt gegeven aan stille en zuinige vliegtuigen, maar niet wanneer er onderling wordt verkocht tussen maatschappijen. Ik zie niet in waarom een vliegtuigmaatschappij een slot dat zij ontvangt van Schiphol, voor groot geld zou moeten kunnen doorverkopen. Ziet de Minister deze logica wel? Volgens het onderzoek van SEO is er bij slothandel kans op misbruik van marktmacht en is het vanuit breder maatschappelijk oogpunt niet noodzakelijk efficiënt. Wat is hierop de reactie van de Minister? Bovendien ziet de Europese Commissie slots als een gebruiksrecht, zoals ik eerder zei. Dus de opbrengsten komen dan niet bij Schiphol terecht, en dat zou toch eigenlijk wel de bedoeling moeten zijn.

Handel in slots is voor de ChristenUnie denkbaar als er sprake is van een eerlijke open markt, maar we weten dat maatschappijen uit Azië en het Midden-Oosten staatssteun ontvangen, waardoor er oneerlijke concurrentie is. De kans is dan ook groot dat slots worden verkocht aan de hoogste bieder voor oliedollars en dat de KLM het nakijken heeft. Het maatschappelijk belang van een krachtige KLM is te groot om nu zomaar zonder nader onderzoek of specificaties slothandel te introduceren. Of vindt de Minister wel dat het speelveld voldoende gelijk is in de luchtvaart om slothandel te introduceren?

Het is zaak om vanuit Nederland nu druk uit te oefenen op Europa om onderzoek te doen naar bewijs voor oneigenlijke staatssteun en prijsdumping. Luchtvaartmaatschappijen die werknemersrechten negeren of ongebreidelde staatssteun ontvangen of aan schijnconstructies doen, lijken de norm voor de bedrijfsvoering in de luchtvaart te worden. Hierdoor kan je spreken van economische schade volgens Europese Verordening 868. Die Verordening zou verder versterkt en gehandhaafd moeten worden. Als de door de slothandel vrijkomende slots in handen komen van kapitaalkrachtige staatsgesubsidieerde luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten, dan zal het hierboven geschetste proces verergerd worden en de economische schade voor de Nederlandse luchtvaartsector en de Nederlandse en Europese economie alleen maar groter worden. De sterke en economisch belangrijke luchtvaartsector in Nederland maar ook in Europa staat op het spel. Bij het uitblijven van een onderzoek en het niet nemen van maatregelen is de kans groot dat vrijkomende slots in handen komen van niet-Europese maatschappijen. De ChristenUnie is daarom van mening dat de eventuele introductie van secundaire slothandel eerst een fundamentele discussie met de Kamer vergt. Is de Minister het daarmee eens?

Wat de MER Schiphol betreft sluit ik mij aan bij wat de heer Laçin daarover heeft gezegd.

De voorzitter:

U heeft nog een halve minuut.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Dat komt goed. Dan wijs ik alleen nog op de moties van de heer Paternotte en mij over stille vliegtuigen. Wij willen de meest vervuilende en lawaaiige vliegtuigen uitfaseren. Ziet de Minister kansen om via prijsdifferentiatie te sturen op stillere en zuinigere toestellen? Zou slothandel dat nou juist niet ondermijnen?

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Het woord is aan de heer Dijkstra van de VVD. Meneer Bruins, zou u misschien uw microfoon uit willen doen? Waarom hamer ik daar nou zo op? De mensen kunnen thuis via internet alles

volgen. Op het moment dat meerdere microfoons openstaan, is dat niet meer goed te volgen voor de mensen thuis omdat de camera gericht staat op de microfoon die openstaat. Het woord is aan de VVD, de heer Dijkstra.

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

Dank u, voorzitter. Luchtvaart brengt ons veel, niet alleen welvaart maar ook 18 miljard aan toegevoegde waarde, 300.000 directe en indirecte banen en 326 directe verbindingen vanaf Schiphol. Maar het brengt ons ook geluidsoverlast, uitstoot en zaterdag nog een protest door enkele politieke partijen, Greenpeace en bezorgde omwonenden. Niet in de laatste plaats brengt luchtvaart ons ook stapels rapporten die we doorspitten en op basis waarvan we vervolgens de juiste keuzes moeten maken. Wat je er ook van vindt, luchtvaart doet ertoe. De kernvraag voor de VVD is: hoe behouden we onze internationale koppositie van mainport Schiphol, vanwege die banen, vanwege die toegevoegde waarde, vanwege die verbindingen?

We zien dat Heathrow die derde baan gaat aanleggen. Frankfurt haalde ons al in met het aantal directe bestemmingen. Extra vluchten in de vorm van de tiende keer naar Malaga leveren niet zo veel op, maar extra bestemmingen wel. We hollen nu achteruit omdat we een slot hanteren van 500.000 op Schiphol, terwijl in het Aldersakkoord tien jaar geleden in totaal 580.000 vliegbewegingen zijn afgesproken, wat later werd bijgesteld naar 570.000. Deze afspraken worden slechts selectief nageleefd. De VVD vindt het kwalijk als we de positie van Schiphol laten verslechteren. Het is voor Schiphol moeilijk om te blijven groeien, maar het is heel makkelijk om aan betekenis te verliezen. Andere zullen Schiphol dan voorbijstreven. Bij de luchtruimindeling moeten we niet te veel randvoorwaarden stellen. We hadden een heel goede briefing. Ik ben ook blij met de toezegging van Defensie dat zij mee wil werken om een optimale indeling te maken voor de nieuwe ruimtes en om voldoende ruimte te hebben voor zowel Defensie als civiel. We hebben daar later dus ook een debat over. De stichting, die nu lean and mean is met 4,4 fte, wordt omgevormd naar een zbo. Dat steunen wij, want we zien ook dat goede governance daarin nodig is. We zien zeker voordelen in secundaire slothandel, alleen moet die inderdaad verder worden uitgewerkt, zoals mijn collega ook zei. Die uitwerking is noodzakelijk. De vraag die ik daarbij heb is: in hoeverre zijn we volledig onafhankelijk in het toewijzen van de capaciteitsdeclaraties? Kan de Minister daarvoor zorgen en hoe gaat ze dat dan doen?

Met helikopter- en politievluchten heb ik een probleem geconstateerd, met name bij Zestienhoven, Rotterdam. Het is eigenlijk heel erg raar. Daar zitten traumahelikopters en politiehelikopters, die goed werk doen, mensen redden en optreden voor onze veiligheid, maar ze hebben ook beperkingen. Ik wil ze eigenlijk uit de geluidsruimte voor Rotterdam halen, want nu moeten ze misschien worden uitgeplaatst. In deze tijd waarin luchtvaart onder een vergrootglas ligt, is het heel erg lastig om dat sowieso voor elkaar te krijgen. Er worden ook allerlei eisen gesteld aan brandweer en beveiliging. Er komt zo meteen een Apache te staan tegen de terrorismedreiging. Die ga je niet zomaar op het dak van een IKEA neerzetten, bij wijze van spreken. Die moet gewoon een plek krijgen op Zestienhoven. Wil de Minister eens kijken hoe zij twee vliegen in één klap kan slaan, want niemand wil toch dat die traumaheli niet kan uitrukken? Ik heb het afgelopen donderdag toevallig zelf mogen ervaren toen ik op werkbezoek was bij de politie in Oost-Nederland. Bij een laatste aanhouding die we deden, was er een snelle Audi RS6 die 170 reed. Die spoot er vandoor over de vluchtstrook met snelheden boven de 250 km/u, 300 km/u. De politie is niet in staat om zo iemand bij te houden. We reden met 266 op de teller en we konden hem niet bijhouden. De politie moet de beste tools hebben. Die helikopters horen daar gewoon bij. Die moeten dus op een plek staan waar ze ook inzetbaar zijn, juist in de gebieden waar

dat van toepassing is: Zuid-Holland, tussen Rotterdam en Den Haag. Die gaan we niet ergens wegstoppen op een industrieterrein.

Dan de vrachtluchten, de local rule. Ik ben echt teleurgesteld dat er geen deal is. De vracht komt nu al slots tekort. De cargo is van groot belang voor de aantrekkelijkheid van ons land, zodat bedrijven ook hun spullen kunnen exporteren. Ik zie zelfs de heer Laçin knikken. Maar omdat we die ruimte niet hebben, zien we dat dat nu verplaatst wordt naar Maastricht, maar ook naar Luik, Brussel en elders. Dat kost ons uiteindelijk banen en welvaart. Hoe snel kunnen we die local rule repareren? Wie is daarvoor aan zet? Kunnen we voor 1 september goede afspraken hebben? Daar zit ik om te springen en ik denk de sector ook.

Dan nog twee dingen. Zaterdag lasen wij het bericht in De Telegraaf dat de vliegtaks niet zou werken, zo blijkt uit onderzoek van het Ministerie van Financiën. Ik wil graag dat onderzoek ontvangen. Mensen gaan inderdaad niet minder vliegen, de opbrengst gaat niet naar verduurzaming en de CO₂-winst kan zelfs negatief zijn. Dat is ook logisch, want je gaat de grens over om te vliegen. Is deze taks er dan alleen om de staatskas te spekken? Kunnen we die rapporten ontvangen? Staan de ministeries ook open voor alternatieven, bijvoorbeeld vanuit Schiphol of de luchtvaartsector zelf? Hoe wordt ook de reisbranche hierin betrokken? Wat doet zo'n vliegtaks met onze connectiviteit met de rest van de wereld? Hoe staat het trouwens met die Europese aanpak? Die heeft natuurlijk onze voorkeur. En als je het dan doet, vind ik eigenlijk dat die opbrengst naar verduurzaming moet gaan. Dan kun je het tenminste nog een beetje uitleggen.

Ten slotte, over drones hebben we een goede brief gehad. De VVD ziet daar heel veel kansen in, heel veel mooie toepassingen. Denk aan medicijnbezorging aan de eilanden, maar misschien kun je er zo meteen ook een AED mee laten komen, zo'n apparaat dat mensen kan redden. Hoe kunnen we de effecten van drones en innovatie nou beter zichtbaar maken en tegelijkertijd ook kijken naar en wijzen op de gevaren? Ik wil innovatie zeker niet doodslaan, maar zo'n drone moet wel professioneel gehanteerd worden. En op bepaalde plekken wil je ze denk ik ook gewoon niet. We zijn dus voor een Europees gelijk speelveld, maar ik wil ook graag dat we gaan kijken naar een moderner kader. Onze wetgeving is eigenlijk niet goed toegerust voor dit soort activiteiten.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Er is nog een vraag voor u van de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Het is verfrissend om te horen hoe de VVD het klimaat niet noemt. Is het voor de VVD ook zo dat het voor de bloei van Schiphol inmiddels niet meer zo veel uitmaakt welke verkeersmodaliteit het is, dus dat het ook treinen kunnen zijn in plaats van vliegtuigen? Is er voor de VVD op dat punt vanwege het klimaat misschien een afweging te maken? Dat is één. Twee. CE Delft lijkt de invloed van een belasting nu berekend te hebben: die lijkt heel klein te zijn. Zou dat dan ook een pleidooi kunnen zijn om die belasting dermate hoog te maken dat je wel degelijk een gedragsaanpassing krijgt? Of ziet de VVD daar überhaupt geen rol voor belastingen weggelegd?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het stimuleren van treingebruik moeten Europese treinmaatschappijen in eerste instantie zelf doen, denk ik, maar voor bepaalde bestemmingen ben ik daar voorstander van. We hebben daar vorige week een rapport over gehad. Parijs was goed te doen. Londen is zo meteen goed te doen of loopt nu al goed. Düsseldorf ook. Berlijn werd wel al tricky. Maar ik geloof dat het bij vijf, van een behoorlijk aantal, inderdaad een alternatief zou

kunnen zijn. Ik denk dat het goed is dat airlines en treinmaatschappijen samenwerking zoeken. We zien dat terug in de opiniestukken, maar ik hoop straks ook in de manier van boeken, want – potverdorie! – wat kan die trein toch leren van de luchtvaart, zeg! Ze bestaan allebei honderd jaar, maar over de grens is het met een trein gewoon verrekke lastig, terwijl het met een vliegtuig zo geregeld is. Als je 150 miljoen investeert in een vliegveld, dan heb je dat. En als je 150 miljoen investeert in een trein, dan heb je misschien een paar kilometer. Dus er is echt nog wel wat te doen. Dus laat het alsjeblieft aanvullend op elkaar zijn. Daarom zijn wij in feite ook voor die multimodale hub. Alleen de trein kent natuurlijk ook beperkingen, want 90% van de reis ligt in het buitenland.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, heeft u nog een vervolgvraag op dit punt?

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

Ja, ik was nog even benieuwd naar het volgende. Wanneer ziet de VVD voordelen in de hoogte van een belasting die invloed heeft op het gedrag? Of biedt dat volgens de VVD helemaal geen voordelen?

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

De VVD is tegen een vliegtaks, maar we hebben dat afgesproken in het regeerakkoord. Ik vind dat een lelijk ding, maar we kijken inderdaad of de Europese aanpak een oplossing is. En wat was uw andere vraag?

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

Laat ik het verduidelijken. Is dat dan ook een vliegtaks die zó hoog moet zijn dat die het gedrag beïnvloedt? Of wilt u dat die alleen maar de staatskas spekt?

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

We hadden het net in een interruptie al over de Duitse collega's die op bezoek waren. Die kijken naar een manier om hem te verlagen. Waarom? Omdat ze de negatieve effecten zien. Wij hebben tien jaar geleden een vliegtaks in Nederland gehad. Nou, die heeft er wel toe geleid dat iedereen over de grens ging, dus het doet niks voor milieu en niks voor klimaat. Mensen rijden de grens over. Het kost banen. Dat is allemaal niet zo handig. Mensen willen wel vliegen en op vakantie. En we willen ook die verbindingen op Schiphol houden, dus daar moet je een goede balans in vinden: naar alternatieven kijken, maar zeker niet meer belasten. Ik zou zeggen: laat de trein ook eens een eerlijke prijs betalen, want die kost ons nu ruim 2 miljard per jaar, terwijl vliegen alleen maar geld oplevert.

De voorzitter:

Er zijn veel interrupties, maar de eerste is echt voor de heer Laçin. Dan komt de heer Paternotte en dan de heer Graus. De heer Laçin, SP.

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

We laten hem lopen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik begon mijn inbreng er al mee dat ik afgelopen zaterdag een hele mooie dag vond vanwege allemaal acties door het hele land. Maar wat ik in de aanloop naar die actie toch ook wel een beetje een «lelijk ding» vond, om in de woorden van de heer Dijkstra te blijven, was het interview met hem dat in de krant stond. Dan gaat het mij niet om de inhoud – absoluut niet, want daarin verschillen we van mening – maar om de manier waarop de VVD actievoerders wegzet. Dat moet mij toch van het hart. De heer Dijkstra zegt eigenlijk in dat interview: het is prima dat ze een uitlaatklep hebben, maar voor de rest doen we er niks mee en zetten we gewoon

door. Er werd tijdens de actie ook gerefereerd aan dat interview. Ik wil de heer Dijkstra toch echt vragen of hij echt geen oog en oor heeft voor de zorg van die mensen en alleen maar kijkt naar de economische belangen. Die duizenden handtekeningen die wij overhandigd hebben gekregen en die nieuwe petitie Zet de luchtvaart op het juiste spoor, die inmiddels bijna 50.000 handtekeningen heeft, doen die de heer Dijkstra en daarmee dus de VVD-fractie helemaal niks?

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

Jawel. Ik vind het goed dat mensen demonstreren. Dat kan in Nederland ook. Ik heb er respect voor dat mensen opkomen voor hun belangen. In dat interview heb ik erop gewezen – dat maakte inderdaad wat los – dat je dan ook consequent moet zijn. Dan ga ik er dus van uit dat de mensen die daar demonstreren, ook zelf niet meer het vliegtuig pakken. Dat vind ik dan consequent. Ik zie de mensen demonstreren. Dan kijk ik op hun Facebook en zie ik dat ze een terrasje pakken in Nice of een weekje Rhodos doen. Ze gaan zes keer vaker dan ik. Dan denk ik: jongens, wees consequent. Dus als je luchtvaart niks vindt en je bent ertegen: prima. Maar besef wel dat 80%, 90% van de mensen wel op vakantie wil kunnen, gemiddeld 1,3 keer per jaar. Dan kunnen we zeggen: je moet met de trein. Nou, dan kom je tot Parijs. Daarna moet je overstappen en dan kom je misschien nog een end, maar mensen moeten die keuze houden. Ik wil niet dat we hier onze luchtvaart in feite om zeep helpen en tegen mensen zeggen: vliegen mag niet meer, dat is alleen nog maar voor de elite en u moet er heel veel voor betalen. Ik kom op voor mijn buurman, die timmerman is, die er hard voor gewerkt heeft. Hij wil ook gewoon op vakantie kunnen en dat wil ik hem gunnen. Dat zou u ook moeten doen.

De heer **Laçin** (SP):

Dat doe ik zeker. Wat mij betreft, mag ook iedereen op vakantie. We moeten echt een keer stoppen met het frame dat iedereen die actievoert tegen de groei van de luchtvaart, ook tegen de luchtvaart is. Dat blijft onder anderen de heer Dijkstra continu zeggen. Dus daar moeten we echt een keer mee stoppen. En die suggestie dat via Facebook zou blijken dat 80%, 90% van die actievoerders acht of negen keer op vakantie gaat, is onzin.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Laçin** (SP):

Mijn vraag is de volgende. Het is goed dat mensen mogen demonstreren. Gelukkig is dat niet in handen van de VVD, maar hebben we dat goed geregeld. De vraag is: wat doet de heer Dijkstra met al die signalen, met al die zorgen en met al die boosheid? Dat is mijn vraag aan de heer Dijkstra: wat doet hij daarmee in zijn afweging van het economisch belang?

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

In eerste instantie ervaar ik die boosheid minder, maar ik ervaar wel bezorgdheid. Ik denk dat het onze taak is om feiten te geven en de feiten te geven zoals ze zijn. We mogen die niet misbruiken of verdraaien, zoals ik dat helaas ook weleens tegenkom.

Ik denk dat iets van 10% van de mensen tegen luchtvaart überhaupt is, dus dat kan. Maar de meeste mensen zeggen: ik maak me zorgen; ik wil dat niet over mijn hoofd en ik wil geen negatieve gevolgen. Dat begrijp ik heel goed. Daarom kijken we zo meteen ook heel goed naar de alternatieve routes, de hogere routes. We zien het belang van Lelystad Airport. Dat zie ik nog steeds. Daar ben ik voor. Ik zeg ook: daar gaan we mee door, want dat is nodig, juist om Schiphol te ontlasten en die hubfunctie te krijgen.

Maar we gaan wel kijken of we de aanvliegroutes richting Lelystad – waar we het vorige keer in een hoorzitting over hebben gehad – zo snel mogelijk hoger kunnen krijgen: dat luchtruim herindelen en die quick wins meteen pakken. Dan kun je heel veel mensen geruststellen, denk ik. Ik heb die belevingsvlucht zelf ook mogen ervaren; 2, 3 kilometer hoogte, 1.800 meter hoogte. Je kunt er heel veel van vinden, maar we krijgen nog de rapportage over de geluidsoverlast. In heel veel gevallen hebben de mensen het vliegtuig niet eens opgemerkt. En helaas heb ik filmpjes gezien waarin kinderen stil moesten zijn, want anders hoorde men het vliegtuig niet. Ik wil het dus niet bagatelliseren, maar het zijn wel feiten die ik heb gezien. Ik heb ook een langsrijdende trein gezien bij Hattem. Die had een uitslag van 65 dB en het vliegtuig kwam niet over de 57 dB. Dat was op het NOS Journaal.

Laten we het dus in perspectief blijven zien, zou ik tegen u willen zeggen. We kijken absoluut naar verbeteringen. Ik begrijp ook de zorgen, maar we moeten ons niet gek laten maken en ons realiseren voor wie we het allemaal doen.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik was even getriggerd. Wij weten natuurlijk allemaal dat hier aan tafel de heer Dijkstra misschien wel de grootste fan van de luchtvaart is en dat de VVD een provliegtuigpartij is. Dat is hij samen met de heer Graus overigens. Trouwens, eigenlijk ná de heer Graus...

(Hilariteit)

De heer **Paternotte** (D66):

... maar de heer Graus is wat dat betreft hors catégorie, zou ik willen zeggen. De heer Dijkstra doet dus echt z'n best, maar hij schiet daar nu wel een klein beetje in door. Ik hoor hem namelijk zeggen: luchtvaart en trein bestaan allebei honderd jaar. Altijd wel goed om even te weten dat de eerste trein in Nederland in 1839 reed, van Amsterdam naar Haarlem. Hij zei ook: het mooie van vliegvelden is, en daar kan de trein nog wat van leren, dat als je daar 150 miljoen voor uittrekt, dan ligt dat er en dan wordt er gevlogen. Dan lijkt het me toch wel goed als wij een keertje met de trein naar Berlijn op werkbezoek gaan, waar ze inmiddels 7 miljard hebben uitgegeven aan de bouw van een vliegveld dat er de komende jaren nog steeds niet is, maar al wel tien jaar in aanbouw is.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Paternotte** (D66):

Dan is mijn vraag de volgende. Een trein heeft natuurlijk een spoor nodig en er moeten tickets voor verkocht worden. Als de heer Dijkstra zegt dat de trein meer zijn best moet doen, is hij dan ook bereid om met Europa afspraken te maken: meer hetzelfde spoor gebruiken en ervoor zorgen dat de ticketssystemen helemaal op elkaar zijn afgestemd? En bent u dan ook bereid om te zeggen: als we dat mogelijk maken en daardoor mensen veel makkelijker treinen in plaats van vliegtuigen kunnen gebruiken, dan mag Europa best wel af en toe iets voor ons bepalen?

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

Ik doe een beetje aan uitlokking. Dat begrijp ik ook.

Bij die 150 miljoen had ik Lelystad voor ogen, niet Berlijn. Dat is volgens mij een mislukking geweest. Maar Lelystad zit een beetje in die range. En qua treinen: ik vind het helemaal prima. Helemaal goed. Laat dat efficiënt zijn. Laat dat gebeuren. We hebben aanstaande donderdag een overleg over ERTMS, het Europese railsbeveiligingssysteem, waardoor meer treinen sneller achter elkaar aan kunnen rijden. Dat zijn goede ontwikke-

lingen, denk ik. Daar moeten we mee doorgaan. We moeten die verbindingen tussen Nederland, België en Duitsland, en ook de verbinding richting de Engelsen, verbeteren. Dan kun je inderdaad treinen inzetten als een alternatief, zeker als die ieder uur gaan rijden: niet twee keer per dag, maar ieder uur richting Londen. Daarmee kun je aantal slots op Schiphol ook vrijspelen, denk ik, want er gaan nu 60 vliegtuigen per dag naar Londen en misschien wordt dat aantal dan zo meteen gehalveerd. Maar het blijft buiten kijf staan dat je bepaalde verbindingen toch altijd wel met een vliegtuig zult willen aandoen. Denk aan de eilanden in de Middellandse Zee of aan de Canarische Eilanden. Dat wordt anders heel lastig. Laten we dus niet zeggen dat de trein de oplossing is voor alles. Daarnaast ligt 90% van dit probleem in het buitenland, zoals ik al zei. We zijn hiervoor afhankelijk van de Duitsers, de Belgen en de Fransen. Dus laat ze maar stappen maken en van elkaar leren. Laten we die boekingsprocessen met elkaar gaan verbinden. Laten we ervoor zorgen dat de reizigers bij Amsterdam en op Schiphol goed de internationale treinen in kunnen. Het heeft absoluut ook heel veel gemak. Maar we zitten hier bij een AO Luchtvaart en de luchtvaart hoeven we ook niet weg te gooien.

De voorzitter:

Er is vast een vervolgvraag van de heer Paternotte, maar ik wil u allen toch vragen om de antwoorden en de vragen wat korter en bondiger te houden.

De heer Paternotte (D66):

Dat is volkomen waar. Maar het was mijn eerste interruptie, dus dan moet je even uitpakken. Mijn vraag aan de heer Dijkstra is de volgende. U bent natuurlijk een liberaal en u zegt dat u die vliegtaks een lelijk ding vindt. We weten echter dat vliegtickets btw-vrij zijn en dat er geen accijns op kerosine zit. Als u met uw Hummer bij de benzinepomp staat, rekent u dus vele malen meer af dan een Boeing 747 voor vergelijkbare brandstof. Kunt u dat als liberaal nou verklaren?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb geen Hummer, dat ten eerste. Dat valt dus mee. Maar u weet waar die vrijstelling door komt. U bent wat dat betreft zelf ook belezen. Het komt volgens mij door het Verdrag van Chicago. U moet mij het jaartal er even bij geven – het was in ieder geval ergens rond of na de oorlog – maar daar is afgesproken dat er vrijstelling is van accijns. Maar als je daar iets mee wil doen, moet je dat in mondiaal verband doen, en anders in Europees verband. Dat is waar we op inzetten. Kijk of je in Europees verband accijns op kerosine kan krijgen en btw op tickets. We hebben ook nog de heffing op lawaaiige toestellen, waar u zelf een groot voorstander van bent. En het sluitstuk is die lelijke vliegtaks. Maar wat je ook doet, doe het alsjeblieft mondiaal, want het is een mondiale sector. Ik vind ook dat de luchtvaart moet verduurzamen, absoluut. Dat gebeurt ook via dat VN-verhaal van ICAO. Daarbij wordt anderhalf procent per jaar aan brandstof aan besparing ingeboekt, daarbij moet de groei vanaf 2020 CO₂-neutraal zijn en daarbij moet in 2050 de uitstoot gehalveerd zijn. Dat zijn allemaal goede dingen die we moeten toejuichen. Nederland moet daar ook leiderschap in tonen en zeggen: ga daarmee verder. Maar zeg niet dat er niks gebeurt. Er gebeurt genoeg. En daar zijn ook redenen voor, namelijk vanwege het concurrentiespeelveld.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Meneer Dijkstra heeft een betere smaak. Hij berijdt een van mijn jeugdliefdes: een Porsche, misschien wel de beste auto die er in de wereld

gemaakt wordt. Ik vond het trouwens ook heel goed dat werd aangehaald dat een trein vaak meer lawaai maakt dan twee snelwegen. Ik heb in Heerlen tussen twee snelwegen gewoond en daar had ik vaak veel meer overlast dan iemand die hier in de buurt van de luchthaven woont. We moeten het dus niet allemaal overtrekken. Vaak worden dingen echt overdreven. Uiteraard moet er voor iedereen zo min mogelijk overlast zijn. Maar ik heb een vraag over deze woorden van de VVD: «De tickettaks is een lelijk ding» – dat deel ik – «en het doet niks voor het milieu en het klimaat.» Daar was die taks volgens mij wel voor bedoeld. Waarom doen we het dan nog? Het is niet goed voor de bv Nederland, niet goed voor Schiphol en niet goed voor KLM. Het geeft een volledig ongelijk speelveld en daar zijn VVD, CDA en D66 toch ook nooit voorstander van geweest. Dus waarom doen we dat dan nog in godsnaam? Dat is mijn vraag.

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

Twee antwoorden. Ten eerste omdat het in het regeerakkoord staat. We hebben die afspraak gemaakt. Dit is een van de vervelende dingen uit het regeerakkoord. Het regeerakkoord is een compleet pakket aan maatregelen, waar ook heel veel vreugdevolle dingen voor de VVD in zitten. Maar dit is er dan niet eentje. Het tweede punt is dat het niet is bedoeld voor duurzaamheid. De taks moet namelijk 200 miljoen opleveren en die verdwijnt in de algemene pot. Ik ben echter wel benieuwd of we naar alternatieven kunnen kijken die dat geld ook opleveren. Dat heb ik ook gevraagd. Kunnen we bekijken of we die opbrengst van € 7 per persoon binnen Europa – dat is die 200 miljoen – kunnen inzetten voor verduurzaming, bijvoorbeeld door biokerosine aantrekkelijker te maken? Dan kan ik het ook een beetje uitleggen aan de mensen. Dan kan ik zeggen: het is vervelend dat u € 7 of € 20 of € 40 meer moet betalen, maar u weet dat de luchtvaart vervuult en u krijgt er iets voor terug, namelijk compensatie met bomen, biokerosine of schonere, stillere vliegtuigen. Dan heb ik een verhaal. Nu heb ik dat verhaal niet en nu moet ik gewoon heel simpel zeggen: het staat in het regeerakkoord en afspraak is afspraak.

De heer **Graus** (PVV):

Maar in 2008 is het ook teruggedraaid. Toen was het ook een afspraak, maar toen hebben we het ook teruggedraaid. En nu zijn er heel veel rapporten bij gekomen. Ik ga dadelijk om een reactie op die rapporten vragen, want ik wil er een samenvatting van hebben. Maar de schade blijkt nog veel erger te zijn. Het gaat de bv Nederland tienduizenden arbeidsplaatsen en miljarden euro's kosten. Waarom zouden we nu niet weer ten halve keren in plaats van ten hele dwalen?

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

Het regeerakkoord is ongeveer vorig jaar zomer opgesteld. Wij hebben dat toen in oktober voor het eerst gezien. We zijn nu een stukje verder en de beslissingen en afspraken liggen er. Daaraan moet je gestand doen. Dat zijn we verschuldigd aan de partijen met wie we deze relatie zijn aangegaan. Maar misschien komen er in de tussentijd betere alternatieven waar iedereen zich in kan vinden. Of misschien kunnen we afspreken dat we de opbrengst van de vliegtaks gaan inzetten voor biokerosine. Daar zou D66 misschien ook wel voor voelen. Financiën wil die 200 miljoen hebben. Hoe we daaraan komen? Als we er op een andere manier met elkaar uit kunnen komen, zeg ik: waarom niet. Ik wil die openingen zeker houden. Ik hoop dat Financiën daartoe ook bereid is en dat Schiphol, de airlines en de reisindustrie blijven meedenken. Want als het banen gaat kosten en meer geld gaat kosten dan het oplevert, zoals de vorige keer, dan is het een lelijk en dom ding.

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

Ik heb nog één vraagje aan de heer Dijkstra. We hebben al eerder een keer een discussie gehad over de prijs van vluchten. Die zijn soms zo goedkoop dat je er niet eens voor met de trein van Maastricht naar Groningen kan. Zou het niet mooi zijn als we proberen door een heffing de trein wat te compenseren en te zorgen voor een realistische prijs voor vliegen, in verhouding tot de trein? U zei dat een gezin 1,3 keer vliegt, maar als het voor 29 euro kan, is de neiging om toch wat vaker te gaan. Zo kunnen we ervoor zorgen dat we wat meer mensen in de trein krijgen en de trein betaalbaarder maken. Hoe ziet de VVD dat?

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

Dat is een manier om het geld te besteden. Dat zou je kunnen doen, maar het heeft niet direct mijn voorkeur. Ik denk dat de trein vooral zelf zijn zaakjes op orde moet krijgen en veel kan leren van de luchtvaart. Ik wil het vliegen ook betaalbaar houden. Er wordt vaak gezegd: voor € 20 vlieg je naar Barcelona. Nou, als ik boek, betaal ik dus € 150 of € 200. Er zijn maar een paar tickets van € 20, als je op tijd bent en op het goede moment boekt. Met name de slimme, hoogopgeleide jongens en meisjes uit de steden vliegen vier keer vaker, omdat die de tijd hebben om een terrasje te pakken in Nice, zoals ik zag op Facebook. Dat wil ik ook, maar ik ben weer gebonden aan schoolvakanties. En als je in de schoolvakantie moet boeken, is het best duur. Ik ga dus zelf met de auto. Ik neem mijn familie mee en dan is dat goedkoper en flexibeler. En dat is trouwens gewoon een Volvo, meneer Graus, geen Porsche. Laten we de trein vooral aantrekkelijk maken en laat hen om de tafel gaan zitten om te bespreken hoe ze van elkaar kunnen leren. Nogmaals, de trein kan veel leren van de luchtvaart.

De **voorzitter**:

Ik zie dat er op dit moment geen vervolgvraag is van mevrouw Van Brenk. Dan gaan we naar mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Er is al een hoop gezegd. Voor mij is de samenvatting: ons luchtvaartbeleid is stuurloos. Schiphol is de afgelopen jaren dichtgeslibd door te goedkope luchthavengelden, een niet functionerend selectiviteitsbeleid en geen enkele regie op de slotcoördinatie, konden wij tijdens een hoorzitting en een technische briefing concluderen. Het resultaat: groeiende overlast bij omwonenden, een stevige stijging van de CO₂-uitstoot en het Planbureau voor de Leefomgeving berekende 3,5 miljard euro aan ongedekte milieuschade.

Afgelopen zaterdag protesteerden omwonenden van zes vliegvelden. Het debat over de luchtvaart is aan het kantelen in het afgelopen jaar. De overlast, de zorg over ultrafijnstof en het klimaat: het zijn de harde grenzen die de techniek, helaas, voorlopig niet gaat oplossen. En de maatschappelijke kosten-batenanalyses, die wij als Kamerleden eerder opgestuurd kregen en die de verdere groei moeten rechtvaardigen, zijn wat mij betreft hopeloos achterhaald. Maakt de Minister een update met de nieuwe cijfers van het PBL? Ook willen wij dat de studies waarop de CO₂-uitstoot van vliegtuigen is gebaseerd, openbaar worden, om te voorkomen dat we na het sjoemeldieselschandaal ook sjoemelvliegtuigen krijgen. Kan de Minister deze studies met ons delen?

Ons luchtruim is vol. We moeten al onze beleidsinstrumenten inzetten om de schaarse ruimte die er is, zo goed mogelijk te verdelen. Dat betekent wat ons betreft in de eerste plaats dat het systeem van slotcoördinatie op de schop moet. We moeten naar een systeem dat selecteert op milieukennissen en dienstbaar is aan de bereikbaarheid van Nederland. Kan de Minister de mogelijkheden in kaart brengen die er Europees en voor Nederland zijn om het systeem van slotcoördinatie te wijzigen? Het weren

van lawaaiige hoofdstuk 3-vliegtuigen zou al mooi zijn, maar we willen echt meer nationale zeggenschap. Kan de Minister dit dus in kaart brengen, om ervoor te zorgen dat er gestuurd kan worden op schoon, stil en maatschappelijke meerwaarde?

Het andere sturingsmechanisme waar het nu al een aantal keren over is gegaan, is de vliegtaks. Die moeten we slim inzetten, om consumentengedrag te beïnvloeden. Dat moet het doel zijn. Routes waarop ook een trein gaat, moet je relatief zwaarder aanslaan. En ook overstappers moeten aangeslagen worden. Is het kabinet bereid om deze commissie voor I&W te betrekken bij de invulling van de vliegtaks? Welke randvoorwaarden worden gesteld? Welke doelen streven wij na? Ook hoor ik graag van de Minister of zij kansen ziet voor bilaterale afspraken met betrekking tot kerosineaccijns, wederom een middel om de vliegtickets relatief meer in balans te brengen met die van de trein.

Dan Schiphol. De MER is weer twee maanden vertraagd, dus er zal weer langer anticiperend gehandhaafd worden. Wat doet dit met de rechtszekerheid van omwonenden? Ik sluit me verder aan bij de verontwaardiging zoals uitgesproken door de heer Laçin. Ik heb een heel specifieke vraag over de MER die we over twee maanden op ons bordje krijgen. Met welk woningbestand wordt er in deze nieuwe MER gerekend? Is dat het woningbestand uit 2005 of gaat het om de actuele situatie? Met andere woorden: houden we de situatie met de spookgehinderden?

Ik ben blij dat de Minister bereid is om meer geluid te gaan meten, zoals ze in een van de Kamerbrieven schreef. Ik wil wel weten hoe meetdata betrokken worden bij het valideren van de geluidsprofielen, de rapportage en de handhaving. Kan de Minister ons daarover informeren? Hoe wordt dit betrokken bij de MER Schiphol? De enige vlucht die echt heel nauwkeurig is gemeten, tot nu toe, is de belevingsvlucht van Lelystad Airport. En wat blijkt? Op een groot aantal punten wijken de meetgegevens 3 dB af van de piekwaarden in de MER. Wat betekent dit? Wat betekent dit voor de geluidscontouren in de MER? Wat betekent het dat die 48 Lden-contour toch veel groter is? Wat betekent dit voor het MER-gebied en de inspraak in de betreffende gemeenten? We willen echt een analyse van de Minister. Hoe kan dit? Wat zijn de gevolgen voor de getallen in de MER?

Dan de verkeersverdelingsregel.

De voorzitter:

Voordat u daarmee verdergaat, is er een vraag van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik heb een vraag over het meten. Wij hebben het advies gekregen van de Commissie voor de m.e.r. In dat advies zijn ook aanbevelingen gedaan. De Commissie voor de m.e.r. zei: zorg ervoor dat de regio's Overijssel, Gelderland en ook een aantal andere provincies nauw betrokken zijn bij het meten en het opstellen van een monitoringprogramma bij de eerste 10.000 vluchten. Daar hebben we ook een motie over ingediend. Kan GroenLinks nou vertellen waarom die partij niet meegestemd heeft om die aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. door de Minister te laten uitvoeren? Want dat gaat juist over het meten bij de eerste 10.000 vluchten. Vindt de hinder plaats op plekken waar we die verwacht hadden? Of is die er ook op plekken waar we die niet verwacht hadden? Kunt u dat eens uitleggen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank voor deze vraag. Deze vraag heb ik volgens mij beantwoord, ook namens een aantal andere partijen, in de stemverklaring die we hebben afgelegd voor die stemming. Het ging ons erom dat in die motie het beeld wordt geschetst dat de MER van Lelystad Airport die nu voorligt, volledig en accuraat is voor de hele situatie die gaat optreden, tot en met de 45.000

vluchten. Wat ons betreft is dat geenszins het geval, aangezien we absoluut niet weten hoe die vluchten er na de herindeling van het luchtruim uitzien, wat de effecten zijn en wie er echt last gaan krijgen. Dat was de essentie van die motie en de reden waarom wij tegengestemd hebben. We hebben ook aangegeven dat we ervan uitgaan dat de Minister zeer zorgvuldig kijkt naar de aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. en die op gaat volgen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik weet niet waarom GroenLinks daar een andere mening over heeft. De Minister en de Commissie voor de m.e.r. hebben check, check, dubbel-check gedaan over de complete MER. Natuurlijk is het voor GroenLinks nooit genoeg. Maar dan nog: u kunt wel een stemverklaring afgeven, maar volgens mij had u ook goed kunnen benadrukken wat u belangrijk vindt in de aanbeveling van de Commissie voor de m.e.r. juist in de uitvoering van het monitoringprogramma waar we de hinder van de mensen zeer serieus nemen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wij vinden de aanbevelingen die door de Commissie voor de m.e.r. gedaan zijn, heel goed. Een van die aanbevelingen was bijvoorbeeld dat je op dit moment eigenlijk niet zeker weet hoe die vluchten er na 2023 uit gaan zien en dat het waarschijnlijk of eventueel nodig is om de milieueffecten opnieuw in kaart te brengen. Dus nogmaals, de Commissie voor de m.e.r. zelf geeft aan dat er onzekerheden zitten in in hoeverre de MER echt representatief is voor 45.000 vluchten. Dat is de huidige MER die voorligt. Dat was wat ons betreft de reden om tegen die motie te stemmen. Het feit dat die aanbevelingen heel serieus genomen moeten worden, steunen we volledig. Daar roepen we de Minister bij dezen ook weer toe op.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt mevrouw Kröger haar betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Waar was mevrouw Kröger? Bij de verkeersverdelingsregel! Lelystad vakantieairport moet als overloopluchthaven een verkeersverdelingsregel krijgen om intercontinentale slots op Schiphol vrij te maken. Dat is, zoals eerder al genoemd, het bestaansrecht van dit vakantievliegveld. Maar in plaats van de verkeersverdelingsregel waar de Kamer in de motie-Van Helvert om heeft gevraagd, wordt nu aangestuurd op nog lagere tarieven op Lelystad in combinatie met slothandel, omdat een dwingende maatregel niet mag van Europa. Dat schrijft de Minister. Dit geeft ons wat ons betreft onvoldoende garantie. Wij willen de tekst van de verkeersverdelingsregel zien en bespreken voordat deze naar Brussel gestuurd wordt. Ik wil graag een harde toezegging van de Minister dat zij wettelijk vast gaat leggen dat er alleen gevlogen wordt door maatschappijen die een vergelijkbare vlucht op Schiphol hebben opgegeven. Ook moet wat ons betreft vastgelegd worden dat er geen vracht vervoerd mag worden vanaf Lelystad Airport. Met welke wet of regel sluit de Minister vrachtvervoer uit?

Dan bleek bij de hoorzitting dat het luchtruim herindelen geen proces met een eindpunt is. Klopt de conclusie dat het luchtruim voldoende is heringedeeld als op Lelystad meer dan 10.000 vluchten geaccommodeerd kunnen worden? Is dat de definitie die de Minister hanteert?

De Minister zei dat het voorkomen van laagvliegroutes een randvoorwaarde is. Wat betekent dat nou in de praktijk? Hoe hoog moeten die routes minimaal zijn? Geldt dit bijvoorbeeld ook voor de 9.000 voet boven Apeldoorn? Wordt dit dan vastgelegd in de opdracht aan de LVNL, CLSK en andere partijen? Hoe hard timmert de Minister dit dicht?

De voorzitter:

Hier is een vraag over van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Mevrouw Kröger is duidelijk heel kritisch op alle ontwikkelingen rondom Lelystad Airport. Dat snap ik ook. Mijn vraag gaat over het feit dat u daar in de verkiezingscampagne een groot punt van maakte. In Amsterdam voerde GroenLinks bijvoorbeeld campagne met het motto dat Amsterdam, als GroenLinks de grootste zou worden in Amsterdam, Lelystad zou gaan tegenhouden met aandelen Schiphol. Er kwam een coalitieakkoord met heel veel zaken over luchtvaart, maar hierover helemaal niets. In Zwolle was een meet-up waar u sprak tegen Lelystad Airport. In de gemeenteraadsvergadering onlangs dienden CDA en D66 daar een motie in die aan het college vroeg om bij de Minister te gaan lobbyen om uitstel. Toen dwong de GroenLinksfractie af dat er over die motie niet gestemd mocht worden. Mijn vraag is dus of u diep teleurgesteld bent in wat de lokale GroenLinkers met uw verkiezingsbelofte gedaan hebben.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik zie dat wij ons als partij zowel landelijk in de Kamer als lokaal in een heleboel gemeentes keihard maken tegen de groei van de luchtvaart, of dat nou in Eindhoven, rond Maastricht, Lelystad of Schiphol is. Wat heel duidelijk in de afspraken in Amsterdam staat, is dat de groei van de luchtvaart onwenselijk geacht wordt om een aantal redenen, waaronder klimaat. Er wordt ook specifiek gesproken over de groei van Schiphol. Ik denk dat het belangrijk is om te erkennen dat Lelystad Airport een onderdeel is van de Schipholgroep. Met betrekking tot de situatie in Zwolle is het zo dat er nu juist mede onder druk van GroenLinks een raadsbrede uitspraak ligt, dus vanuit de hele raad, om een stevig lokaal signaal vanuit Zwolle af te geven aan Den Haag. Dat signaal is volgens mij al gekomen. Daarin wordt gezegd: nee, we willen echt eerst die herindeling en alle effecten duidelijk hebben. Volgens mij is dat helemaal in lijn met wat we proberen te doen en is het ook krachtig.

De heer Paternotte (D66):

Ik noemde twee concrete dingen. GroenLinks zei: we gaan niet zozeer zeggen dat we tegen de groei van de luchtvaart zijn, maar we gaan aandelen van Amsterdam inzetten om Lelystad Airport tegen te houden. Dat is één. En in Zwolle werd gezegd: we willen dat het college gaat lobbyen. Maar het college gaat dat helemaal niet doen. Daarom dwong u af dat er over een motie die dat vroeg, niet gestemd mag worden. U hebt stevige verkiezingsbeloften ingezet, maar het resultaat is toch een heel grote ronde nul.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij is de heer Paternotte niet helemaal op de hoogte van de meest actuele omstandigheden in Zwolle. Met betrekking tot de situatie in Amsterdam hebben we gezegd dat de gemeente Amsterdam zich als aandeelhouder van Lelystad Airport gaat inzetten om de groei van Schiphol en Lelystad Airport tegen te gaan. Dat gaan we doen. Dat blijft GroenLinks doen. Met betrekking tot Zwolle moet ik even helder zijn. De positie die de hele Zwolse raad heeft ingenomen, is de positie van een heel stevige boodschap richting Den Haag. Die brief is volgens mij publiek op de website van de gemeente Zwolle.

De voorzitter:

Helaas, meneer Paternotte, u bent door uw interrupties heen. De heer Dijkstra heeft er nog wel een en aan hem is het woord. Ik denk dat er nu geappt wordt.

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

De heer Paternotte snijdt iets belangrijks aan. Ik ben pro-luchtvaart. Daar schaam ik me ook niet voor. Ik doe dat altijd met in mijn achterhoofd mijn buurjongen die hard gewerkt heeft en inderdaad ook op vakantie wil. Alleen, je hebt hier wel te maken een partij zoals GroenLinks, hier aan mijn linkerzijde, die heel erg tegen luchtvaart is, die op de barricades staat – dat mag – en die ook informatie en allerlei garanties wil. Als je die grote woorden in Amsterdam, namelijk iedere keer tegen en niet willen meedenken, afzet tegenover D66 dat wel verantwoordelijkheid neemt, zie je dat die partij verbeteringen voor elkaar krijgt. Dat geldt net zo goed voor mijn partners hier van CDA en ChristenUnie. Ik wil daar even voor opkomen. Is mevrouw Kröger het met mij eens dat het beter is om verantwoordelijkheid te nemen dan om langs de zijlijn te staan en te blijven roeptoeteren, zoals ze nu doet?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil de heer Dijkstra even eraan herinneren in hoeveel steden wij op dit moment in het college zitten en hoeveel wethouders wij op duurzaamheid hebben. Volgens mij is het heel duidelijk dat het in alle voorstellen die ik probeer te doen, gaat over de vraag hoe we ervoor zorgen dat we de luchtvaart, die keihard tegen grenzen aanloopt – ik noem de grenzen van klimaat, milieu en gezondheid; ik noem ook de financiële schade, waarbij we het hebben over 3,5 miljard aan milieuschade – binnen die grenzen zo goed mogelijk inrichten, met ook de meeste maatschappelijke meerwaarde. Daarvoor doe ik heel concrete voorstellen. Ik zeg: goh, die slotcoördinatie moet op de schop, de coördinator moet veel meer ruimte krijgen om echt te kunnen sturen. Dat zijn volgens mij concrete en constructieve voorstellen, die recht doen aan waarover een heleboel mensen in Nederland, omwonenden, zich zorgen maken. Dat mis ik geheel in de voorstellen van de heer Dijkstra, die alleen maar groei wil om de groei.

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

Ik bewonder de passie en de voorstellen die GroenLinks doet, maar het is vaak toch wel: proberen de boel te frustreren door honderden vragen te stellen en door mensen op het verkeerde been te zetten. Het is goed dat u verantwoordelijkheid neemt in een aantal gemeentes. Nu moet je het ook bewijzen. Dat is even wat anders dan alleen maar blijven roeptoeteren langs de zijlijn. U geeft de mensen een recept voor teleurstelling. U gaat ook voorbij aan het feit dat 86% van de mensen gewoon ieder jaar een keertje in het vliegtuig wil zitten: naar een bepaalde bestemming, naar familie, voor werk of wat dan ook. U kunt niet zeggen: we zetten Nederland op slot, er kan niks meer bij en, sterker nog, het moet krimpen. Dat is niet goed. Dan raken mensen ook hun baan kwijt. Dan raken we de verbindingen kwijt.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

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

GroenLinks doet nu af en toe mee, maar heeft nu een vrij geïsoleerd standpunt, want mensen moeten wel gewoon die mogelijkheden hebben en blijven houden. Hoe reageert mevrouw Kröger op de stelling dat zeggen dat het allemaal niet meer kan, een recept voor teleurstelling is en dat dat ten koste gaat van de welvaart en het welzijn van mensen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik herken het beeld van als GroenLinks geïsoleerd staan niet, vooral niet als ik met VVD-afdelingen op de Veluwe en Overijssel praat. Dan sta ik absoluut niet geïsoleerd, want zij staan naast mij, omdat zij zien dat de

locatie van vliegveld Lelystad onherroepelijk zal leiden tot ongelooflijk veel overlast voor heel veel mensen in Nederland. Dat hoeft niet, want met slimmer sturen, met het uitplaatsen naar alternatieven en met ervoor zorgen dat de trein echt een alternatief wordt, hebben we dat hele Lelystad Airport niet nodig. De heer Dijkstra verwijt mij dat ik niet constructief genoeg meedenk. Maar keer op keer sinds ik woordvoerder op dit dossier ben, probeer ik juist voorbeelden aan te dragen van hoe we als Kamer en als overheid veel meer regie kunnen nemen op ons luchtvaartbeleid. Ik denk dat dat het grootste probleem is dat we hebben laten ontstaan. Het is stuurloos. We hebben bij een hoorzitting gezeten en daaruit bleek dat we op dit moment absoluut geen regie kunnen nemen op welke slots dan ook of op de vluchten die er allemaal binnenkomen op Schiphol. Dat kan toch niet de luchtvaart zijn die wij met z'n allen willen?

De voorzitter:

Er is voor u ook nog een vraag van de heer Bruins van de ChristenUnie.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Ik laat de affectieverklaring van de heer Dijkstra even voor wat zij is. Ik heb een interruptie voor mevrouw Kröger. Hoe gaat GroenLinks vanaf nu om met haar uitspraak dat Lelystad Airport pas open kan als de luchtruimherziening achter de rug is? Die luchtruimherziening is namelijk niet een moment in de tijd, maar blijkt een organisch proces te zijn. Hoe moeten we dan die uitspraak van GroenLinks interpreteren?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De uitspraak van GroenLinks is dat wat ons betreft Lelystad Airport om een heleboel redenen niet door moet gaan. Wij vinden het een slecht plan. In tijden van klimaatverandering, waarin we alles op alles moeten zetten om de CO₂-uitstoot terug te dringen, is het echt waanzin om 45.000 extra vakantievluchten toe te voegen aan onze CO₂-voetafdruk. Maar goed, nu iets over de herindeling van het luchtruim. Er is gezegd: we gaan kijken hoe dat punt van die laagvliegroutes opgelost kan worden, want daarvan zullen de mensen in Oost-Nederland ongelooflijk veel last hebben. De Minister heeft daar harde randvoorwaarden aan gesteld. Dat blijkt eigenlijk ongelooflijk moeilijk te zijn, en ook helemaal niet zo eenduidig. Wat ons betreft moet je eerst de definitieve routes weten van Lelystad. Hoe kan er gevlogen gaan worden? Wat zijn de definitieve routes? Daarvan moet je alle milieueffecten in kaart brengen, inclusief voor het klimaat. Dan kunnen we als Kamer een eerlijke discussie hebben over de vraag of de kosten en de baten tegen elkaar opwegen. Nu is het zo dat we in 2015 als Kamer een besluit hebben genomen op grond van onvolledige informatie.

De voorzitter:

De heer Bruins heeft verder geen vragen, maar de heer Amhaouch van het CDA wel.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik probeer een beetje te kijken waar we landen met de positie van GroenLinks. Ik hoor: Lelystad hoeft er niet te komen, mag er niet komen, zelfs ook niet na de herindeling van het luchtruim. Ik hoor nog niet helemaal de positie van GroenLinks over Schiphol. Zegt u ten aanzien van Schiphol: we moeten die 500.000 hanteren? Of zegt u, ook voor duurzaamheid zijnde: ze mogen wel groeien, mits het duurzaam kan, bijvoorbeeld als ze meer biokerosine gaan gebruiken? Of zegt u: nee, Schiphol moet zelfs terug in het aantal vluchten? Waar staat GroenLinks? Ik denk dat het goed is voor de mensen om te weten waar we vandaag staan maar ook waar we morgen staan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel voor deze vraag. Ik begin met de button die ik op heb, waarop staat «Stop groei luchtvaart». Volgens mij is die vrij duidelijk. Wat ons betreft moeten een heleboel sectoren in de samenleving ongelooflijke stappen gaan zetten om de klimaatuitdagingen waarvoor we staan, überhaupt in het vizier te houden. Die 2°C is een ongelooflijke battle, laat staan die 1,5°C waaraan we ons gecommitteerd hebben. Dan moeten alle sectoren gaan bewegen, ook de luchtvaart. Wat ons betreft is groei van de luchtvaart om die reden niet aan de orde, niet op Schiphol, niet op Rotterdam, niet op Lelystad, nergens niet. Dan moet je ervoor zorgen dat je als overheid grip krijgt, dat je de middelen krijgt om in je luchtvaart-beleid te kunnen sturen op gebruik van de schoonste en stilste vliegtuigen. Je moet er ook voor zorgen dat de prijs concurrerend wordt, dus dat de trein een aantrekkelijk alternatief wordt voor het vliegtuig. En je moet in kaart brengen wat er vanaf nu tot 2050 nodig is om dat klimaat-neutraal te halen. Ik hoop ook – ik weet dat de heer Amhaouch deze hoop deelt – dat we over 20, 25 of 30 jaar technologisch echt grote slagen gaan zien. Alleen zal er meer nodig moeten zijn vanuit het overheidsbeleid om ervoor te zorgen dat de industrie ook echt innovatie gaat brengen. Dus wat mij betreft zijn dat de stappen: als Kamer zorgen voor een stop op de groei, vervolgens het beleidskader helemaal zo regelen dat je er grip op krijgt en dan in kaart brengen wat nodig is om naar klimaatneutraal in 2050 te komen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik concludeer dat GroenLinks zegt: we moeten niet drastisch terug, we hoeven helemaal niet terug op Schiphol. Dus die 500.000 kunnen we houden. Dat zegt u.

De **voorzitter**:

Is dat de vraag?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat is de vraag. Kunt u bevestigen dat we die 500.000 minimaal als bodem moeten kunnen hanteren? Zegt u dat, als GroenLinks zijnde? Of zegt u, als GroenLinks zijnde: we willen liever terug?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wellicht heb ik mij niet helder genoeg uitgedrukt voor de heer Amhaouch. Volgens mij zeg ik: stap één is de groei stoppen. Op dit moment is er een kabinetsmeerderheid die wil doorgroeien. We zijn er dus nog niet. Ik zal me ervoor blijven hardmaken dat die groei van tafel gaat. Vervolgens moet je grip krijgen. Op dit moment hebben we de middelen daarvoor nog niet, dus is er, ook voor het ministerie, nog een hoop te doen om die grip te krijgen. En je moet in kaart brengen wat nodig is om klimaatneutraal te zijn in 2050. Dat kan zeker ook betekenen dat er minder gevlogen moet worden.

De **voorzitter**:

Daarmee komt mevrouw Kröger op twaalf seconden na aan het eind van haar betoog. Ik geef haar nog het woord voor haar laatste twaalf seconden. Zij kan dat.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel. Volgens mij was ik bij de opmerking dat we niet weten hoe de milieueffecten er precies uit gaan zien, dat er is bijgekomen dat de herrie erger is dan voorspeld en dat dit wat zegt over de milieueffectrapportage. Dat is de volgorde die ik net ook aangaf in antwoord op de heer Bruins: eerst de definitieve routes, alle milieueffecten in kaart, inclusief op het

klimaat, en dan een eerlijke discussie in de Kamer. Het besluit uit 2015 is genomen op basis van onvoldoende informatie.

De voorzitter:

Dank u wel. Aan het eind van deze ronde is het woord nu aan de heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Gelukkig was Marijke Vos van GroenLinks destijds namens het college van burgemeester en wethouders akkoord met het Aldersakkoord en staat in diverse partijprogramma's van GroenLinks dat ze de luchtvaart wel terdege zien als van economisch belang. Het is altijd wel leuk om hier dat allemaal te zeggen, maar in de praktijk komt er vaak minder van terecht. Ik ben er gewoon eerlijk in, net als meneer Dijkstra: ik ben pro-luchtvaart. Wij draaien daar ook niet omheen. Ook als mensen mij schrijven, zeg ik dat gewoon. Het is wel zo eerlijk om dat zo te doen.

Schiphol zit op slot. Ik wil toch die motie van die 600.000 vliegbewegingen weer van stal halen. Ik heb namelijk begrepen dat meneer Dijkstra mij inmiddels gaat steunen. Die motie ga ik dus weer van stal halen. Dat is altijd wel leuk. De aanhouder wint soms, en soms niet. Lelystad zit op slot. We hebben de KLM verkwanseld. Nu dat allemaal zo is, volgt het ene debat na het andere, maar het is eigenlijk al te laat. Meneer Duursma van de NRC zal dadelijk wel zeggen: daar komt Graus weer, die altijd «dat heb ik gezegd» herhaalt. En: Nostradionus dit en Nostradionus dat. Maar ik heb allemaal voorspeld dat dit ging gebeuren. Nu kunnen we hier iedere week gaan zitten, maar daar schieten we niks mee op. Laten we wel zijn, het is ook een beetje Bühnewerk aan het worden. Ik baal daar gigantisch van, om heel eerlijk te zijn. Want we praten allemaal een boel, maar met moties die worden ingediend en echt hout snijden, wordt niks gedaan. Ik vind het zeer verontrustend. Ik wil ook weten waarom, mevrouw de Minister. Waarom doen we dit allemaal? Kijk naar die tickettaks, die tienduizenden banen, die miljarden die het gaat kosten; ik heb het opgenoemd. De VVD, de partij van de Minister, zegt zelf al dat de tickettaks een lelijk ding is, een foeilelijk ding. Die taks doet niks voor milieu en klimaat, terwijl die daar wel voor bedoeld is. Het belemmert de bv Nederland, de groei van Schiphol en van KLM. We benadelen ons eigen land. Andere mensen lachen ons uit. In die kamelenlanden lachen ze ons uit, echt waar. En daar krijgen ze wel subsidie. In Duitsland krijgen ze ook subsidie, hoor. Lufthansa krijgt ook indirect subsidie. Wij hebben dat allemaal niet in de gaten en laten ons overal de kaas van het brood eten, ook door die Fransen met hun stokbroden. We laten ons door iedereen pakken en we zijn niet weerbaar. We willen altijd maar het beste jongetje van de klas zijn, maar ons land gaat naar de kloten op deze manier. Ik vind het echt schandalig wat er gebeurt.

Die tickettaks: waarom, mevrouw de Minister, waarom? In 2008 hebben we het gezien; toen is het teruggedraaid. Kijk naar de conclusie van het CPB, dat al in mei 2016 concludeerde dat het een negatief welvaartseffect heeft en geen positief milieueffect. Het wordt ook geadviseerd aan de Duitsers. Waarom gaan we door? Ik snap daar echt niks van. Ik had daar graag een antwoord op gehad, want ik denk dat dit allemaal parlementaire enquêtes gaan worden, zeker als dit voor de tweede keer gebeurt. Kamerleden zijn er ook verantwoordelijk voor. Niemand kan zich verschuilen achter «coalitie dit» of «coalitie dat», ook de heer Dijkstra niet. Als er een enquête komt over de verkwanseling van KLM of de tickettaks, zit daar een Kamerlid met een natte bilnaad tegenover de commissie. Niet de coalitie, niet de VVD, het CDA of D66 zit daar, nee, de Kamerleden zitten daar. Ik heb het zweet geroken toen ik in de commissie-De Wit zat, waar ze werden ontvangen. Ik heb ze letterlijk zien wegllopen met een natte bilnaad. Dat gaat wel gebeuren. Ik vind dat heel erg. Ik blijf ervoor

waarschuwen. Ik vind dat we nu in actie moeten komen. Dat blijf ik volhouden.

Dan mijn andere vragen. Ik had graag een update gehad, want ik weet niet wat de bedoeling is. Ik wil een allesomvattende en samenvattende conclusie van alle rapporten die er zijn geweest tussen 2008 en vandaag. Daar had ik graag een reactie op gehad van mevrouw de Minister. Ik weet dat dat ook altijd wel wordt gedaan. Het is altijd sympathiek om een Kamerlid dat toe te zeggen, dus ik hoop dat dat nu ook gebeurt. Ik wil een update hebben van Air France en KLM. Wat is daar allemaal aan de hand? Wat gebeurt daar allemaal? Klopt het dat de nieuwe CEO dadelijk ook weer veel zeggenschap krijgt hier bij KLM? Dat willen wij namelijk niet. Wij willen dat de huidige president-directeur van KLM de tweede CEO wordt binnen de holding. Wat gaat de inzet van de Minister daarvoor zijn? Daar had ik graag een reactie op gehad. Vorige keer heb ik mijn motie voor een inspanningsverplichting om de huidige president-directeur de tweede man te laten worden binnen de Air France-KLM-holding niet ingediend, maar die heb ik in ieder geval achter de hand. Mogelijk kan de Minister dus wat toezeggen, dan hoef ik die niet in te dienen.

Verder heb ik nog een motie-Graus om historisch verworven slots die niet gebruikt worden, opnieuw in de verdeelpot te stoppen. Die wil ik mogelijk nu indienen, want de Minister heeft daar wel terdege invloed op. Er wordt altijd gezegd: dat kunnen we niet, alles is onafhankelijk. Maar niks is onafhankelijk, helemaal niets; zelfs de stroomvoorziening van Schiphol is niet onafhankelijk. Daar wil ik ook graag een reactie op hebben: moet er niet een onafhankelijke, eigen, zelfstandige stroomvoorziening komen? Ik heb daar reacties op gezien en ik wil daar graag een reactie van de Minister op hebben: wat zijn de mogelijkheden om Schipholcity een eigen stroomvoorziening te geven, wat zijn de kosten daarvan en waar komt de dekking vandaan?

Dan de valse concurrentie uit de kamelenlanden. Het is al gezegd: ze krijgen directe of indirecte subsidie, ze hebben kerosinevoordeel en noem het allemaal maar op. Wij willen dat er bij de secundaire slothandel heel goed op gelet wordt dat vrijgekomen slots niet in handen komen van luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten, die alleen maar zorgen voor oneerlijke concurrentie en een ongelijk speelveld. Die moeten niet nog groter worden. Ook daar had ik graag een reactie op gehad. Hoe zit het met disconnected handling? Ik weet dat ze in Milaan – daar kom ik graag; het is een beetje mijn tweede stad – heel veel met disconnected handling werken. Dat gaat daar hartstikke goed. Waarom gaan we dat niet doen? Ik vraag dat ook al aan de derde bewindspersoon. Waarom gaan we niet meer werken met goedkope disconnected handling op Schiphol? Waarom gebeurt dat niet? Is de Minister al een keer stage gaan lopen op het vliegveld van Milaan om te kijken hoe succesvol dat is? Ik weet niet hoeveel minuten ik nog heb, mevrouw de voorzitter?

De voorzitter:

10 seconden!

De heer Graus (PVV):

10 seconden. Nou, dan zal ik een mooie nabrander geven en eens even iets heel zinvols zeggen. Iedereen heeft het over elektrische auto's en elektrische vliegtuigen. Ik vind dat de veiligheid voorop moet staan. Ik wil geen elektrische auto vanwege de onveiligheid. Het zijn krengen. Als je beklemd zit, kan je er vaak niet door de brandweer uit gehaald worden. Ik vind het ondingen. Ik wil ook weten hoe dat in de toekomst met vliegtuigen zit, met een mogelijk gevaar van kortsluiting en toestanden. Als auto's dezelfde ontwikkeling hadden doorgemaakt als vliegtuigen, zouden ze nu gegarandeerd 1 op 60 rijden. De luchtvaartmaatschappijen hebben heel veel geïnvesteerd, honderden miljoenen. Ze hebben al dat ETS, dat emissiehandelssysteem, voor de kiezen gekregen. Ze hebben 750 miljoen bijgedragen aan geluidsisolatie, compensatie voor planschade en noem

allemaal maar op. Ik vind dat we die mensen eens moeten gaan belonen in plaats van straffen. Dat geldt zeker ook voor onze eigen KLM en ons eigen Schiphol, de koninklijke KLM en het koninklijke Schiphol. Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. We komen daarmee aan het eind van de eerste termijn van de Kamer. We gaan een kwartier schorsen, want er zijn echt heel veel vragen gesteld aan de Minister. Langer? We moeten wel om 22.00 uur ... Twintig minuten is ook oké. Dan zien we elkaar om 20.10 uur hier terug.

De vergadering wordt van 19.49 uur tot 20.10 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben het vandaag over luchtvaart. Ik geef zo het woord aan de Minister voor haar beantwoording in eerste termijn. Ik heb de leden net alle ruimte gegeven voor interrupties. Ik denk dat we echt een mooi debat hier met elkaar kunnen hebben, maar ik wil maximaal twee interrupties toestaan. Als u vragen stelt aan de Minister, doe het dan kort en bondig, zodat we vanavond ook nog een tweede termijn kunnen hebben. Ik geef de Minister graag het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. We hebben net twee uur vragen gehad. Ik ga proberen om daar zo snel en zo bondig mogelijk antwoord op te geven. Ik ben een optimistisch mens en ik tel mijn zegeningen, dus ik wil graag beginnen met de Kamerleden te danken voor de complimenten die ik op verschillende onderwerpen ook heb mogen ontvangen van dezen en genen. Het is toch altijd heel plezierig om complimenten te horen, dus dank daarvoor. Ik wil graag beginnen met de vragen die door meerdere mensen, onder wie de heer Paternotte, zijn gesteld met betrekking tot duurzaamheid. Eigenlijk heeft iedereen daar wel vragen over gesteld. Waar gaan we nou met de luchtvaart naartoe?

De voorzitter:

Minister, ik heb even een vraagje. U zult verschillende blokjes hebben. De leden hebben maximaal twee interrupties. Dan moeten ze wel weten op welk moment ze die kunnen plegen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een heel terecht punt. Het eerste blokje is duurzaamheid. Het tweede blokje is de herindeling van het luchtruim. Dan kom ik op Lelystad Airport. Vervolgens kom ik op Schiphol. In dat blok zit zowel de MER als de secundaire slothandel, de verkeersverdelingsregel en de vracht. O nee, de verkeersverdelingsregel zit in een apart blokje. Excuus. Dan heb ik nog een mapje overig voor vragen die individuele Kamerleden hebben gesteld.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Gaat u vooral verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Oké. Dan ga ik verder met het blokje duurzaamheid. Waar gaan we met de luchtvaart naartoe? Ik denk dat het goed is om te constateren dat iedereen, behalve misschien de afwezigen, aan tafel vindt dat de luchtvaart ook zijn bijdrage moet leveren aan het tegengaan van de klimaatverandering en het verminderen van CO₂-uitstoot. Ik denk dat het

ook heel goed is dat we daar met z'n allen op inzetten. Ik ben ook blij om jullie te kunnen melden dat er gisteren niet alleen een sessie is geweest bij het NLR, waarbij het over nieuwe technieken en een nieuwe toekomst ging, met alle mooie voorbeelden die daar te zien waren, maar dat we daar ook met stakeholders een eerste tafel duurzame luchtvaart hebben gehad. Je wilt eigenlijk ook afspraken maken met elkaar. Dus tegen iedereen die heeft gevraagd of ik achter dit of dat concrete doel kan staan, zeg ik: ik ga me inzetten voor concrete doelen, maar ik wil het wel graag met draagvlak aan die tafel duurzame luchtvaart voor elkaar krijgen, zoals we dat ook aan de Mobiliteitstafel en andere onderdelen van de klimaat-tafels doen. Dus ik wil me zeer inzetten voor afrekenbare doelen die smart zijn geformuleerd. Ik wil daar graag even de tijd voor hebben, aangezien we nu voor de eerste keer met de sector daarvoor aan tafel hebben gezeten.

De heer Paternotte vroeg nog wat ik daar gisteren geleerd had. Ik heb daar onder andere geleerd dat de boosted turbofan ontzettend veel kans heeft, vooral tijdens climb en take-off, maar ik zal, denk ik, niet heel veel applaus krijgen als ik dit soort dingen verder ga debiteren. Het goede nieuws is dat we bij allerlei initiatieven, van de duurzame gebouwen op de luchthaven tot het elektrisch vervoer van en naar de luchthaven, de bussen enzovoorts, hebben kunnen zien dat je ergens kunt beginnen. Je hoeft niet meteen de grote vliegtuigen, de long-haul carriers, helemaal op elektriciteit te laten vliegen. We weten allemaal dat dat reuze-ingewikkeld is vanwege het feit dat het in de luchtvaart juist ook om het gewicht gaat en dat die accu's nou eenmaal nog steeds heel zwaar zijn. Maar we kunnen natuurlijk ook beginnen met elektrisch taxiën. Als je ziet dat een 737 al 200.000 liter kerosine per jaar gebruikt voor het taxiën, is het natuurlijk al een hele mooie stap als je elektrisch zou kunnen taxiën. Verder zie je hele mooie stappen in de kleine luchtvaart. Ik heb al diverse voorbeelden gezien waaruit blijkt dat er elektrisch maar ook hybride kan worden gevlogen. Er zijn ook al heel mooie voorbeelden ten aanzien van het gebruik van waterstof. Zo kan ik nog een tijdje doorgaan. Ik denk dat er hele mooie initiatieven zijn en dat het ook goed is dat het NLR, de technische universiteiten, onze luchtvaartmaatschappijen maar bijvoorbeeld ook GKN Fokker, die hier ook gevestigd is, en een aantal buitenlandse partijen allemaal samen optrekken, zodat we als Nederland ook ons beste beentje voor kunnen zetten in de verduurzaming van de luchtvaart. Dus ik denk dat er echt ontzettend veel te doen is. Dat betekent dat er nog heel veel werk verzet moet worden. Maar de eerste elektrische auto stond ook niet van de een op de andere dag zomaar ineens in de showroom. Daar is ook heel wat aan voorafgegaan. Als we er met z'n allen hard aan gaan trekken, denk ik dat we echt wel wat voor elkaar kunnen krijgen.

Zo wordt er bijvoorbeeld binnen Bioport Holland for Aviation Biofuel al met verschillende partijen uit de keten gekeken hoe Nederland een voortrekkersrol kan hebben bij het gebruik van duurzame biokerosine. De heer Paternotte vroeg ook nog speciaal aandacht voor synthetische kerosine. Ik kan u melden dat op het congres gisteren door een van de sprekers uitvoerig is toegelicht wat daar de mogelijkheden van zijn. U weet ook dat wij al sinds 2016 als ministerie zijn toegetreden tot het KLM Corporate BioFuel Programme. Dankzij de motie-Paternotte (31 936, nr. 471) is dat ook uitgebreid buiten land. Als het goed is, zijn alle ministeries – ik heb ze daar in ieder geval van in kennis gesteld – er nu ook toe overgegaan. Tot mijn spijt moet ik bekennen dat er op dit moment geen biokerosine op Schiphol kan worden getankt. KLM doet dit in Los Angeles. Ik denk dat dit wel een bespreekpuntje op de tafel duurzame luchtvaart zou kunnen zijn, met het doel om dat eens aan te pakken. De heer Amhaouch heeft daar ook specifiek aandacht voor gevraagd. Hij vroeg: wat kunnen we nou doen om het gebruik van biokerosine te bevorderen? Dat hebben we nadrukkelijk geagendeerd op de deeltafel

duurzame luchtvaart. Dat zullen we ook zeker blijven doen. Dat doe ik ook in samenspraak met de Staatssecretaris als we het hebben over duurzame brandstoffen. Als het dan in brede zin over mobiliteit gaat, dan geldt dat natuurlijk zeker ook voor de luchtvaart. We willen er eigenlijk op koersen dat we aan het einde van dit jaar voldoende gesprekken met de sector hebben gehad en dat we dan tot concrete afspraken kunnen komen. De heer Amhaouch vroeg om een club van wijze mannen en vrouwen. Ik zou deze tafel graag als zodanig adresseren, want we hebben daar de kennis en kunde aan tafel om tot goede stappen te kunnen komen.

In het verleden hebben we al vaker besproken dat we ons ook in ICAO-verband hard hiervoor zullen blijven maken en dat we dat natuurlijk ook in Europees verband doen. Los van het Europese ETS zijn er nog meer terreinen waar we mee bezig zijn. Ook in Europees verband kijken we naar technologische innovaties. Gisteren was bijvoorbeeld ook het project NOVAIR erbij, dat mede met Europees subsidiegeld ondersteund wordt. Dus ook daar trekken we samen in op.

Er is gevraagd om een doelstelling zoals die in Noorwegen. Gisteren werd mij dat ook gevraagd en toen heb ik gezegd: «the Netherlands second». Er zijn al filmpjes van op internet. Het is een wereldindustrie. Ik vind het belangrijk dat we dit, het liefst, in wereldverband en anders in Europees verband doen. Maar na wat ik gisteren gezien heb, namelijk dat er heel veel Nederlandse inbreng is, heb ik er alle vertrouwen in dat we een van de frontrunners zullen zijn.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Amhaouch op dit punt.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik wil toch even terugkomen op biokerosine, want ik zie dat de Minister nu naar een aantal andere punten gaat. Voor ons is biokerosine een heel belangrijk punt. Het staat ook in het regeerakkoord duidelijk omschreven. Het kan echt niet waar zijn dat we op Schiphol nog steeds geen biokerosine kunnen tanken. De Minister zegt: ik ga aan de slag, maar ik heb op dit moment even geen behoefte aan een raad van wijze mannen en vrouwen, want ik heb al een tafel. Is die tafel, ook qua diversiteit, goed samengesteld? Zijn er zowel mensen van binnen de sector als mensen van buiten de sector om dingen open te breken?

De voorzitter:

Meneer Amhaouch, ik krijg door dat er nu stemmingen zouden zijn. Kan iemand even voor mij checken of dat inderdaad het geval is?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Nee. Er wordt straks een ordevoorstel gedaan, maar ik geloof niet dat dat nu al is.

De voorzitter:

Ik hoor dat we toch het bericht hebben gekregen dat we nu gaan stemmen. Dan gaan we even kort schorsen.

De vergadering wordt van 20.21 uur tot 20.31 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de Minister voor de beantwoording van de vraag van de heer Amhaouch.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De heer Amhaouch had een vraag gesteld over biokerosine. In hoeverre is er aan die duurzame tafel voor de luchtvaart voldoende diversiteit, kennis en kunde aanwezig om daar goed over te

kunnen adviseren, ook in brede zin? Ik denk dat dat zeker geborgd is, maar ik denk dat het ook goed is als ik in de brief, die ik toch aan uw Kamer ga zenden over de voortgang op dit duurzaamheidsdossier, even schets welke partijen er allemaal aan die duurzameluchtvaarttafel zitten.

De voorzitter:

Daarover heeft de heer Amhaouch een vervolgvraag.

De heer Amhaouch (CDA):

Het idee van een raad van wijze mannen en vrouwen is nu even aan de kant geschoven. Het moet inderdaad geen praatclub worden, maar er moet garen op de klos en het moet concreet zijn. Laaghangend fruit is de biokerosine. Het zal evengoed een opgave zijn, maar we verwachten wel concrete resultaten en hopen dat de Minister er in het najaar op terug kan komen hoe we dat gaan invullen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Heel graag. Het is ook onze ambitie om, zoals de heer Amhaouch zegt, garen op de klos te krijgen.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat met uw betoog, is er ook nog een vraag van mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik weet natuurlijk welke uitspraak de Minister daar gedaan had: ze probeerden u de uitspraak te ontlokken dat u voor de nummer twee zou gaan. Maar ik ben in ieder geval positief dat u zegt: wij willen best een van de frontrunners zijn. Het is wel van groot belang dat we proberen dat ook echt vlot te trekken, want ik denk inderdaad dat we baat hebben bij alle nieuwe en goede ontwikkelingen. Uit het feit dat Noorwegen zo'n uitspraak durft te doen, spreekt positieve energie en het geeft aan dat iedereen er vol voor wil gaan. Dus in dat opzicht zou ik de Minister willen vragen om er nog eens over na te denken of Nederland niet – tussen de twee en drie – een van de toppers zou willen worden. Ik denk dat dat goed is voor onze Nederlandse uitstraling maar ook voor ons bedrijfsleven dat dan weet dat u het serieus neemt, en dat we daar met zijn allen echt vol voor willen gaan. Ik denk dat dat heel belangrijk zou zijn.

De voorzitter:

Ik wijs de leden er even op om de vragen kort en bondig te stellen, want door de stemming zijn we helaas weer wat tijd verloren.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

We moeten toch heel lang blijven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet of we het maar gaan volpraten omdat u hier lang moet blijven. Ik ben het zeer met u eens. We hebben in Nederland al De Toppers en ik vind dat we daar ook in de luchtvaart zeker bij moeten horen. Wat we weleens vergeten: we hebben misschien geen aansprekende namen qua vliegtuigbouwers, maar zowel in de ruimtevaart als de luchtvaart zit het helemaal vol met Nederlandse precisieapparatuur. Dus we hebben wel degelijk iets om trots op te zijn. En nogmaals, ik kan iedereen aanraden om bij het NLR of bij de technische universiteiten te gaan kijken wat er allemaal gebeurt. Daar zul je echt versteld van staan, dus ik ben ervan overtuigd dat we ook heel eenvoudig – op het ene onderdeel misschien wat meer dan op het andere – bij die frontrunners kunnen horen. Of dat nou ergens tussen de twee en de drie is, maakt me niet zoveel uit, als we er maar voor zorgen dat we ambitieus zijn en er vol voor gaan. Nogmaals,

ik zal u graag in het najaar informeren over de voortgang die we maken. En ik hoop richting het einde van het jaar met concrete afspraken met de luchtvaartsector bij u terug te kunnen komen.

Verschillende leden hebben vragen gesteld over de vliegbelasting of de tickettaks; iedereen heeft er zo zijn eigen naam voor. Daar kan ik heel kort over zijn. Dat staat in het regeerakkoord, maar daar gaat wel aan vooraf dat we ons in Europees verband inzetten, omdat we natuurlijk liever een Europese aanpak hebben. U zult begrijpen dat ik geen commentaar geef op een uitgelekt rapport. Ik zou er sowieso geen commentaar op geven, want het is collega Snel die dit traject beheert. Hij gaat hierover en ik heb begrepen dat hij het rapport – de heer Dijkstra vroeg: kan ik dit krijgen? – zeer binnenkort aan de Kamer zal sturen, uiteraard met een appreciatie van het Ministerie van Financiën. Dat is het wat mij betreft; verder heb ik er niet veel over te zeggen, behalve dan dat we weten dat de Duitse overheid niet voornemens is om de vliegbelasting af te schaffen.

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

Dat laatste klopt, maar ze kijken wel naar manieren om die belasting te verzachten. We hebben hier te maken met de Minister die over luchtvaart gaat; we hebben het dan vaak over het internationale verband. We moeten zo'n vliegtaks niet alleen overlaten aan boekhouders van Financiën. We moeten ook kijken naar de maatschappelijke impact daarvan. Ik hoop dat die appreciatie inderdaad breder is dan alleen maar het spekken van de staatskas. We moeten kunnen uitleggen waarom we dat doen en weten wat de effecten ervan zijn. Als u daarvoor wilt pleiten bij uw collega, dan verwacht ik zo meteen een mooi stuk; daar zie ik naar uit.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan de heer Dijkstra geruststellen, want ik heb van collega Snel begrepen dat hij allerlei onderzoeken juist heeft laten uitvoeren om op voorhand een impactanalyse te kunnen doen, om te weten welke maatregel precies welk effect zal hebben. Maar ik laat het verder aan hem over om dat met de Kamer te delen.

Ook is er gesproken over de substitutie tussen trein en vliegtuig. Dat pak ik mee onder het kopje duurzaamheid; ik hoop dat u mij dat vergeeft. U heeft onlangs de brief van collega Van Veldhoven ontvangen over de rapportage van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid), dat met name op een aantal dichtbijgelegen bestemmingen echte kansen ziet. Zowel de luchtvaart als de spoorsector heeft zich daar ook positief over uitgelaten. Ik denk dus dat als we gezamenlijk optrekken, daar zeker stappen in te zetten zijn. De heer Dijkstra noemde het voorbeeld van gezamenlijke ticketing en gezamenlijke bagageafhandeling en pleitte ervoor om dat op Schiphol gemakkelijker te maken. Er zijn natuurlijk nog heel veel dingen die je kunt doen, dus ik moedig zowel de luchtvaart als de spoorsector aan om er ook echt werk van te maken. Dit is het momentum, want Eurocommissaris Bulc ondersteunt dat vanuit het Europese van harte, zowel richting het spoor als richting de luchtvaart. De heer Van Raan – ik kijk nu naar mevrouw Arissen die zijn plaats heeft ingenomen – heeft gevraagd of er geen keiharde reductiedoelstelling voor de luchtvaart moet komen. Daar heb ik van aangegeven dat ik op zich de wens deel om dat zo concreet mogelijk te maken en dat ik aan die deeltafel voor duurzame luchtvaart wil proberen om concrete afspraken te maken. Ik moet er wel duidelijk over zijn dat het beperken van de groei van de luchtvaart voor mij geen doel is. Ik weet dat u streeft naar 300.000. Dat is niet mijn doel. Mij gaat het er vooral om negatieve milieu- en klimateffecten te beperken.

De heer Amhaouch en de heer Paternotte hebben gevraagd of ik bereid ben om meer druk te zetten op het uitfasen van hoofdstuk 3-vliegtuigen. Ik heb u volledig transparant geïnformeerd over het effect daarvan, maar

dat neemt niet weg dat ik dat wel ga doorzetten. Dus al zal het misschien niet alles opleveren en zal het de wereld niet ingrijpend veranderen, dan nog is het, om de toon te zetten en om te laten zien dat het ons menens is, mijn stellige voornemen om het uitfasen van die hoofdstuk 3-vliegtuigen vorm te gaan geven.

Mevrouw Van Brenk heeft nog gevraagd of ik bereid ben om in de volgende beleidsdoorlichting de gevolgen van ultrafijnstof mee te nemen. Daar hebben we het in debatten wel vaker over gehad. U weet dat het RIVM momenteel een uitgebreid onderzoeksprogramma uitvoert naar ultrafijnstof in de luchtvaart. Elke keer wanneer het RIVM daar iets over te melden heeft, zal ik dat ook direct doorgeleiden naar uw Kamer. Als dat onderzoek afgerond is en de resultaten van dat programma aanleiding geven om beleidsmaatregelen te nemen, zal ik dat uiteraard graag met u delen in die beleidsdoorlichting. Volgens mij heb ik daarmee de meeste punten in het blokje duurzaamheid besproken.

De voorzitter:

Er was nog één vraag open van de heer Paternotte over de Pipistrel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat is dat elektrische vliegtuig waar ik zelfs nog in heb mogen zitten. Waar wij dat soort initiatieven kunnen ondersteunen, zullen we dat zeker niet nalaten. Het is onderwerp van gesprek aan die duurzameluchtvaart-tafel. Wat kun je mogelijk maken? U wilde het voor specifieke doelen inzetten. Er is er nu eentje geschonken aan het NLR. Ik heb begrepen dat zo'n beetje iedere medewerker bij het NLR al wel een onderzoeksvoorstel heeft ingediend wat zij wel zouden willen testen. Het gaat van alles erop aanbrengen tot mogelijkheden om de actieradius te vergroten, tot andere materialen. Als overheid kunnen wij daar opdrachten voor geven. Ik weet niet of wij daar nou concrete onderzoeksvoorstellen voor zullen inbrengen, maar aan die duurzameluchtvaarttafel kan bijvoorbeeld ook gevraagd worden om de geluidseffecten van het elektrisch vliegen in kaart te brengen of om te onderzoeken hoe je zo'n toestel zou moeten certificeren. Ik denk dat dat allemaal tot de mogelijkheden behoort. Ook daarvoor geldt: we kunnen niet alles tegelijk. Laten we met de experts samen kijken waar we nou op korte termijn het meeste effect uit kunnen halen.

De voorzitter:

Daarover heeft de heer Paternotte een vraag.

De heer Paternotte (D66):

Hartstikke mooi. Ik vroeg of het niet mooi is om als overheid, door het toestel voor overheidstaken in te zetten, te laten zien dat wij ook elektrisch kunnen vliegen. Het Ministerie van IenW opereert niet alleen belevingsvluchten, maar ook allerlei functionele vluchten, zoals het kalibreren van bakens op vliegroutes die af en toe opnieuw moeten worden afgesteld. Kan de Minister ons later informeren over hoe het ministerie als eerste onderdeel van de overheid elektrisch vliegen gaat inzetten voor functionele doeleinden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil u graag informeren over de mogelijkheden daarvoor, maar ik wijs er wel op dat veel van de experimenten die bij het NLR gebeuren, in het specifieke NLR-luchtruim gebeuren. Dat wil zeggen dat het nog niet helemaal overal op andere plekken ook kan. Ik denk dat het goed is als we u over de mogelijkheden en onmogelijkheden informeren.

De voorzitter:

De heer Paternotte heeft een vervolgvraag.

De heer **Paternotte** (D66):

Om niet de tweede termijn van mijn interruptie te verspillen, even een opmerking over het uitstekende plan van de Minister om de meest vervuilende vliegtuigen, weliswaar op basis van lawaai, te gaan uitfasen. Dat was inderdaad de reden waarom de heer Bruins en ik dat in die motie hadden gezet. Het is heel fijn om dat te horen. Kunnen we dat doen per 2021? Het gaat bijvoorbeeld om A300-vrachtoestellen, die soms al meer dan 30 jaar oud zijn. Het zou natuurlijk heel mooi zijn dat, als er weer groei ruimte op Schiphol zou ontstaan, die meest vervuilende vliegtuigen uitgefaseerd zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik laat me niet vastpinnen op een jaartal. Het is mijn streven om het gewoon zo snel mogelijk te doen. Zodra we er duidelijkheid over hebben hoe we het precies gaan doen, zal ik meteen laten zien wat het eerstvolgende moment is om dat te doen.

De **voorzitter**:

Dan is er een vraag van mevrouw Arissen, pardon, Van Kooten-Arissen van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

Mijn nieuwe achternaam blijft voor iedereen even wennen.

De Minister zegt dat zij niet voor krimp is, maar voor duurzame groei, wat dat dan ook zou mogen betekenen. Zoals mijn collega Van Raan al zei: we missen de stok en de wortel in die Luchtvaartnota. Wat is nu eigenlijk de status van die duurzameluchtvaarttafel? Worden de afspraken die daar gemaakt worden de stok? Worden het afdwingbare afspraken of worden het vrijblijvende afspraken met de branche, waarvan we een aantal jaren later zeggen: het heeft niet gewerkt; men houdt zich er niet aan? Hoe ziet u de status van de afspraken die daar gemaakt worden? U geeft er nogal hoog van op. U heeft er veel verwachtingen van.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mevrouw Van Kooten-Arissen zegt dat ik er nogal hoog over opgeef, maar ik ben er ontzettend blij mee. We moeten eerlijk zijn: bij de luchtvaart staan we aan het begin van het zetten van duurzame stappen. Ik tel mijn zegeningen. Ik ben blij dat iedereen aan tafel zit en gewoon constructief wil meedenken en tot stappen wil komen. Ik kan nog geen bepaalde status aan afspraken geven, maar ik ben gewoon blij dat we een start maken. Ik ben blij met het enthousiasme en de inzet van mensen. Ik hoop echt dat we concrete resultaten kunnen laten zien, maar ja, we beginnen net. Ik kan u geen garanties geven, maar ik doe mijn best en ik heb de indruk dat de mensen aan tafel dat ook doen.

De **voorzitter**:

In dit blokje was er volgens mij ook nog een openstaande vraag van mevrouw Kröger over de MKBA-update ten aanzien van het PBL. Kunnen die luchtvaartstudies openbaar worden en worden gedeeld? Ik doel op de nieuwe doorrekening van het PBL. Er was in hetzelfde blokje ook nog een openstaande vraag van de heer Graus van de PVV. Hij was net even niet aanwezig, maar zijn vragen over de fiscaliteit zijn in principe beantwoord. Hij vroeg daarnaast of de onderzoeken naar de Kamer kunnen komen.

De heer **Graus** (PVV):

Als ik er niet ben, dan luister ik toch mee. Het is niet dat u denkt dat er dan niemand waarneemt.

De voorzitter:

Dat is heel goed, meneer Graus. U merkt dat deze voorzitter oplet of de vragen worden beantwoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb de vraag van mevrouw Kröger wel in een mapje gezien. Volgens mij wordt de vraag aan het eind beantwoord onder het kopje overig. Ik ga door met het blokje over de herindeling van het luchtruim. Door bijna iedereen is gevraagd hoe dat precies in zijn werk zal gaan. Hoe en wanneer krijgt de Tweede Kamer zicht op de requirements, de voorwaarden, die zullen gelden bij de herziening van het luchtruim? Ik ben het zeer met u eens dat er goede en werkbare randvoorwaarden moeten worden meegegeven. We moeten zien te voorkomen dat er te veel en allerlei strijdige eisen op tafel worden gelegd, waardoor het ontwerpen op voorhand heel erg lastig wordt. U kent mijn randvoorwaarde ten aanzien van het ophouden van de laagvliegroutes. Die is natuurlijk heel hard, maar er zijn natuurlijk nog heel veel andere dingen die wat meer in de details zitten en die ook van belang zijn. Tijdens de onderzoeksfase in 2018 gaan we werken aan het ontwikkelen van die architectuurprincipes, de uitgangspunten en de performance-indicatoren. In de rest van dit jaar gaan we werken aan dat hele totaalpakket. Het zal onderdeel zijn van het startbesluit dat wij begin 2019 zullen nemen. Op basis van alle requirements en alle input die wij het komend halfjaar gaan ophalen, zullen we vervolgens in 2019 verschillende varianten voor de indeling van het luchtruim kunnen ontwikkelen en bespreken. De planning is om dan in de tweede helft van 2020 over een voorkeursrichting voor die indeling van het luchtruim te besluiten. De terminologie zal u bekend voorkomen, want het is natuurlijk ook de integrale systematiek die wij in het MIRT gebruiken. We inventariseren breed en trechteren vervolgens. Die manier van werken willen we hier ook gaan toepassen.

Vanaf dit jaar ontvangt de Tweede Kamer dan elk halfjaar een voortgangsrapportage over de stand van zaken. Dat doen we eigenlijk ook bij het MIRT. Ook over de stand van zaken bij de herindeling van het luchtruim gaan we u elk halfjaar informeren.

De heer Amhaouch vroeg hoe het zit met de duurzaamheid in de herindeling van het luchtruim. De duurzaamheid is naast de capaciteit en het efficiënter gebruik een expliciete doelstelling van die herindeling van het luchtruim. Als je minder geluidhinder ook onder duurzaamheid schaaft, wat ik zeker doe, dan is het verhogen van die aansluitroutes heel belangrijk daarin. Het gaat dus om kortere, meer directe routes van en naar luchthavens met als gevolg minder CO₂-uitstoot en andere uitstoot, alsmede minder hinder en overlast.

De heer Amhaouch en de heer Paternotte, geloof ik, vroegen naar de mogelijkheid van glijvluchten. Zorg dat je daar maximaal gebruik van maakt. We proberen al die onderwerpen daarin te krijgen. Ik kan nog geen uitputtend antwoord geven op de vraag over welke voorwaarden en requirements we dan precies spreken, omdat we dat nu juist in het komend halfjaar met het veld gaan uitwerken.

De heer Amhaouch vroeg ook nog hoe experts ruimte krijgen voor die meest optimale indeling. In het project werken experts van LVNL, CLSK en MUAC samen. Op basis van hun expertise worden die ontwerpprincipes dus opgesteld. Daarnaast organiseren we kennis van buiten. We hebben in de afgelopen tijd wel geleerd dat dat zeer waardevol kan zijn. Dat doen we ook zelfs van buiten Nederland, met internationaal onafhankelijke kennis. Daarnaast benutten we ook de expertise van Eurocontrol. Verder beginnen we natuurlijk met het inventariseren van de gebruikersbehoeften. U weet dat we dat in goede samenwerking met Defensie doen. We doen dus een inventarisatie van waar de militaire sector behoefte aan heeft en waar civiel behoefte aan heeft, maar ook – dat mogen we zeker niet vergeten – waar general aviation, de kleine luchtvaart, behoefte aan

heeft en het nieuwe veld, waar we straks ook nog over komen te spreken en waar vragen over gesteld zijn, van de drones, want dat zijn ook gebruikers van het luchtruim.

Dan is er ook nog gevraagd hoe de Minister kijkt naar de contacten met de buurlanden als het gaat om die herziening van het luchtruim. Dat gaat inderdaad vooral om de ooster- en zuiderburen. Daar heb ik inmiddels de eerste gesprekken mee gehad. Dat zijn dan eerste open besprekingen. Daar zijn mensen bereid om met ons daarnaar te kijken. Verder zijn we op dit moment nog niet gekomen. Met België en Duitsland zijn inmiddels, met het Ministerie van Defensie daarbij, ambtelijke gesprekken opgestart. De diplomatieke posten, de PV's, zijn daar ook bij ingeschakeld. Ik heb daar, niet onbelangrijk, met Eurocommissaris Bulc over gesproken, ook over ons project luchtruimherziening. Met Eurocontrol – dat noemde ik volgens mij net al – hebben we ook contact. Ik denk dat we dus alle relevante partijen om de tafel hebben om dit tot een succes te maken. Er is nog gevraagd over dit onderwerp wie nou eigenlijk de knoop doorhakt als er straks conflicterende belangen zijn, bijvoorbeeld tussen civiel en militair of tussen commercieel en general aviation. We zullen eerst proberen om daar met iedereen aan tafel op een goede manier uit te komen. Vooral de Staatssecretaris van Defensie en ikzelf zijn er natuurlijk op gebrand om een zo groot draagvlak te krijgen. Uiteindelijk zullen we daar met zijn allen, ook samen met uw Kamer, uit moeten komen en de juiste keuzes in moeten maken. Ik denk dat dat de meeste vragen over het blokje herziening van het luchtruim waren.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk van 50PLUS heeft een vraag.

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

Ik was wat in verwarring en het antwoord helpt me nog niet helemaal, al had ik dat wel gehoopt. Mijn vraag was wat het betekent dat het niet met een big bang gaat. U zegt dat we eerst komend jaar alle eisen gaan herformuleren, dat iedereen mee mag praten en dat we er uiteindelijk een klap op geven. Dat klinkt alsof het dan toch na de klap zover is. We konden ook dingen al geleidelijk doen. De vraag is dus of we ook nu al kunnen besluiten om bijvoorbeeld hoger te gaan vliegen, kunnen proberen om geen kruisingen te realiseren of dat soort dingen. Het leek alsof je met een planning al een heel eind kon komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben eigenlijk steeds aangegeven dat we als we gaandeweg al zogenaamde quickwins zien, als we echt verbeterkansen zien, daar niet mee hoeven te wachten tot het hele totaalplaatje in kaart is en dat we daar meteen mee aan de slag kunnen gaan. Dat zullen we ook zeker doen. In die zin is het natuurlijk ook een proces waarbij je langzaam de dingen opbouwt. Omdat het zo complex is en je al die belangen recht wil doen, is het wel zaak dat we in het komende halfjaar even de tijd nemen om te zorgen dat we de goede randvoorwaarden en de goede requirements op een rijtje zetten en die ook meegeven aan degenen die het echte ontwerp moeten gaan doen.

De voorzitter:

Gaat u verder met uw betoog. Hoewel, we kunnen heel even wachten op de stemmingsbel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zal ik dan even proberen om vast iets over de belevingsvlucht te delen? Dan ga ik dat onderwerp vast proberen te doen en als de bel komt, dan is dat zo. Velen van u hebben ook de belevingsvlucht benoemd. Ik denk dat

u allen tevreden was dat we die überhaupt georganiseerd hebben. Er was uitdrukkelijk om gevraagd, om mensen een beetje een gevoel te geven. We hebben op voorhand ook met elkaar vastgesteld dat het nooit representatief zou kunnen zijn. Het is altijd maar een momentopname, maar het is in ieder geval iets van een indicatie en het geeft mensen toch iets meer gevoel erbij dan alleen de VR-bril die we op verschillende locaties beschikbaar hebben gesteld. De eerste resultaten zijn meteen na afloop gegeven, maar het totaalplaatje nog niet. Dat hebben we er ook meteen bij gezegd.

De voorzitter:

Ik moet toch de vergadering nu toch schorsen, want we moeten hoofdelijk stemmen. Excuus, Minister. We komen zo weer terug.

De vergadering wordt van 20.57 uur tot 21.22 uur geschorst.

De voorzitter:

We hervatten deze vergadering. We hebben even overlegd met elkaar over de planning van dit algemeen overleg. We willen graag verder met deze vergadering. We hebben even overleg gehad met de woordvoerders. We willen de eerste termijn van de Minister vanavond gaan afronden. Volgende week hebben we nog een algemeen overleg Luchtvaartveiligheid. Dat gaan we met een uur uitbreiden. Aan het eind van dat AO, van 21.00 tot 22.00 uur, kunnen we dan de zaken gaan afronden. Dan kan er eventueel, desgewenst, nog een VAO worden aangevraagd volgende week.

Ik geef het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. We waren gebleven bij de belevingsvlucht. Daar heb ik van aangegeven dat ik blij was dat die gehouden is en dat die in ieder geval een beetje gevoel heeft gegeven. De Regiegroep, onder leiding van de heer Van der Vlist, die ook de voorbereiding van de belevingsvlucht met een aantal mensen heeft vormgegeven, zal nog voor het zomerreces aan mij rapporteren. Dat wacht ik af, want dan zullen al die aspecten – is het helemaal gegaan zoals we het afgesproken hadden, hoe zit het met een ander vliegtuig, piekbelasting enzovoort – terugkomen. Dus ik wacht het rapport van de Regiegroep af. Zodra ik dat heb, dan komt daar onze eigen appreciatie bij en dan stuur ik het naar uw Kamer toe. Dat is eigenlijk wat ik op dit moment over de belevingsvlucht kan melden.

De voorzitter:

Ik meen dat ik net met de woordvoerders had afgesproken dat we even aan het eind van het blokje de vragen allemaal doen en dat we op die manier proberen ook de vaart erin te houden. De Minister gaat verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Dan was er nog door de heer Van Raan gevraagd waarom het risico op vogelaanvaringen bij Lelystad Airport niet goed in het onderzoek is betrokken. Er is onderzoek gedaan naar de risico's op vogelaanvaringen tot 600 meter. In het kader van de MER-actualisatie is ook onderzoek gedaan naar de risico's tussen de 1.800 en 4.000 meter. Omdat de start- en naderingsprocedures afwijken van andere luchthavens, is in het aanvullende onderzoek specifiek ook gekeken naar de aanvaringsrisico's tijdens die start- en naderingsprocedures op het hoogtesegment tussen de 600 en 1.800 meter. De conclusie daarvan was dat er geen extra aandacht noodzakelijk is voor de vliegbewegingen van trekkende vogels in de luchtlagen boven 600 meter. Uitbreiding van het monitoringsprogramma dat de vogelsituatie tot 600 meter in beeld brengt

is, dan ook niet nodig. Het wordt ongewijzigd doorgezet. Ik heb u daar ook al eerder schriftelijk het een en ander over gemeld.

De voorzitter:

Ik zie dat u een vraag wilt stellen, mevrouw Van Kooten-Arissen, maar ik heb net met de commissie afgesproken dat we dat aan het eind van het blokje doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan is er nog gevraagd of ik kan schetsen wat het herindelingsproces nou precies voor Lelystad Airport betekent. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal dus eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal ook het eerste moment zijn waarop inzicht kan worden gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystadroutes. Het eerste logische moment om daarnaar te kijken is bij de evaluatie die ik aan de bewonersgroep heb toegezegd bij 7.000 vliegbewegingen. Volgens het ingroei-schema dat we nu hanteren, 4.000, 7.000, 10.000, zal dat in het jaar 2021 zijn. Op basis van het voorkeursbesluit zal vervolgens aan de uitwerking en de implementatie van deelprojecten worden begonnen, waaronder de routes voor Lelystad. Daarnaast zal voor Lelystad natuurlijk ook – dat heb ik daarstraks ook al even gememoreerd – worden gekeken naar tussentijdse mogelijkheden om tijdelijke aansluitroutes al te verhogen, waar mogelijk.

Dan had de heer Bruins ook nog gevraagd of ik meer kon melden over de knelpunten op de Lelystadroutes. Daarbij noemde hij in het bijzonder ook Wezep. Met de gemeenten rond Wezep is een proces gestart om op korte termijn tot verbetering van die route te komen. Dat proces is nog niet afgerond. We zijn daarover in gesprek. Zodra daar meer duidelijkheid over komt, zal ik u daar uiteraard ook over informeren. Dat doen we dus in goed overleg met betrokken gemeenten. Uiteraard kijken we dan behalve naar de korte termijn ook naar verbeteringen voor de lange termijn in het proces van die luchtruimherziening.

Voor Stadshagen weet u dat we een tijdelijke oplossing hebben gevonden; tot de 10.000 vliegbewegingen. Ik ga ervan uit dat bij de herziening van het luchtruim ook tot een passende oplossing kan worden gekomen voor het traject daarna, tot 45.000 vluchten, maar daar kan ik natuurlijk nu nog niet op vooruitlopen.

Voorzitter, dat waren de vragen in dit blokje.

De voorzitter:

Volgens mij was mevrouw Kröger als eerste. Of was mevrouw Van Brenk nou als eerste? Ja, volgens mij mevrouw Van Brenk inderdaad, hè? U krijgt het woord.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik vind het mooi dat wij een goede rapportage krijgen over de belevingsvlucht. Ik zou ook heel graag de Minister het volgende willen vragen. Er stond een groot ingezonden stuk in de Volkskrant van een gepensioneerd KLM-vlieger. Als de Minister daar prijs op stelt, wil ik die best naar haar toe mailen. Daar staat in dat er in werkelijkheid veel hoger gevlogen werd dan aangegeven is en dat daardoor de geluidsmetingen niet kloppen. Ik zou willen vragen of de Minister de moeite wil nemen om te kijken naar dat commentaar, want dat hebben veel mensen gelezen en dan wordt bij voorbaat al getwijfeld aan het rapport. Dus als de Minister het goed vindt, zorg ik dat ze dat krijgt. Als dat meegenomen kan worden in de reactie, zou dat een hoop twijfels wegnemen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Van Brenk hoeft mij dat niet te mailen, want wij lezen ook de Volkskrant op het ministerie. Dat is dus geen enkel probleem. Ik denk dat

het goed is dat ik aan de Regiegroep vraag of zij hierop willen reflecteren in hun rapport, en overigens ook over de andere zaken die daarover vermeld zijn.

De voorzitter:

Die toezegging hebben we genoteerd. Dan gaan we naar mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik beluister dat de Minister in de appreciatie die ze schrijft naar aanleiding van de belevingsvlucht, ook ingaat op het verschil in piekbelasting in de metingen en de MER. Maar mijn vraag ging eigenlijk nog even over het volgende blokje. Dat ging namelijk over de randvoorwaarden voor het proces van herindeling luchtruim. De Minister schetst dat voordat een startbesluit genomen wordt begin 2019, die randvoorwaarden duidelijk worden geschetst. Ze heeft zelf aangegeven dat laagvliegroutes een randvoorwaarde zijn en dat de laagvliegroutes verleden tijd zullen zijn. Hoe definieert de Minister laagvliegroutes?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat het niet verstandig is dat we nu in de techniek terecht gaan komen van hoe dat exact gedefinieerd moet worden. Wat ik heel duidelijk heb aangegeven, is dat we op willen houden met de laagvliegroutes waar zo veel tegen geprotesteerd is. Maar om daar nu precies meter x of y aan te koppelen; ik denk dat we dat goed met elkaar juist ook in die randvoorwaarden op schrift moeten zetten. Dat is dus onderdeel van het geheel waar we in 2018 alle puntjes mee op de i gaan zetten. Maar die keiharde randvoorwaarde staat buiten kijf.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is nogal makkelijk om een randvoorwaarde te geven als je die niet definieert. De mensen bij Klarenbeek willen gewoon weten: 9.000 voet, is dat na 2023 gegarandeerd van de baan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan niet anders dan herhalen wat ik net ook zei. We gaan proberen om het zo strak mogelijk te formuleren. Ik wil een einde maken aan het langdurig laag vliegen. Hoe je dat precies op moet schrijven, daar gaan we de komende tijd op studeren. U weet ook, ze moeten altijd ergens weer naar beneden en ergens omhoog. Hoe we dat precies met elkaar gaan afspreken, daar moet ik echt even de experts bij hebben. Daar kan ik niet zomaar in het wilde weg een definitie aan gaan vastknopen.

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

Dank voor de beantwoording over de vogelaanvaringen, maar de Minister zegt eigenlijk precies wat we in haar brief ook al konden lezen. Het lijkt alsof het onderzoek het risico op vogelaanvaringen en de gevolgen die ze kunnen hebben voor het vliegverkeer, gelijkstelt op verschillende hoogtes. Collega Van Raan had al gezegd: als je een goede risico-inschatting maakt, moet die altijd gebaseerd zijn op kans maal de ernst van het ongeval. Ons inziens is het risico van de vogelaanvaringen qua zwaarte van het ongeval op lagere hoogte groter dan op hogere hoogtes. Kan de Minister daar nog op reageren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Raan had gelijk dat risico altijd kans maal effect is. De mensen die deze onderzoeken hebben gedaan, hebben natuurlijk niet alleen gekeken naar de kans dat er een vogelaanvaring plaatsvindt, maar ook wel degelijk naar wat het effect zou kunnen zijn. Ze hebben ook gekeken hoe dat zich op verschillende hoogtes zou kunnen voordoen. Dan

komt er niet iets uit waar nog nader onderzoek naar nodig zou zijn. Dus ik kan niet anders dan herhalen dat er geen aanleiding is om opeens een ander monitoringsprogramma of iets dergelijks op te stellen.

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

Maar hoe is het dan mogelijk dat het risico voor verschillende hoogtes gelijk wordt gesteld in het onderzoek?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat moet u aan de experts vragen. Het is hun inschatting dat er geen verschil in zit. Ik neem aan dat het allemaal goed uitgezocht is, dus ik kan er niet meer van maken.

De **voorzitter**:

Zijn er nog verdere vragen van de leden naar aanleiding van dit blok? Zo niet, dan gaat de Minister verder met het blok Schiphol.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Even kijken, want ik heb hier verschillende mapjes liggen. Verschillende leden hebben gezegd: de MER Schiphol is vertraagd, terwijl we van de Minister net daarvoor hebben gehoord dat die in de afrondende fase is. Dat is niet strijdig met elkaar, want ik ga natuurlijk niet over de MER Schiphol. Daar gaat Schiphol zelf over. Ik heb begrepen dat het nog steeds in de afrondende fase is. Zij hebben daar zelf fouten in geconstateerd. Ik ben overigens blij dat zij dit serieus nemen en ervoor willen zorgen dat we een gezamenlijk gedeelde feitenbasis hebben, zodat we straks niet weer hoeven mee te maken dat een burger er gaten in kan schieten. Dus ik ben blij dat ze hun taak heel serieus opvatten en ook zorgvuldig te werk willen gaan. Ik heb er kennis van genomen dat het tijd gaat kosten om dit nog een keer na te rekenen en te zorgen dat het echt klopt. Ik kan u ook niet zeggen wanneer het precies af is. Daar moet u echt voor bij Schiphol zijn. Zij zijn degenen die dit uitvoeren en die in the lead zijn. Het enige wat ik u kan zeggen, is dat ik er zelf ook van overtuigd zou willen zijn dat het straks allemaal deugt en dat er geen fouten in zitten. Ik ben blij dat ze serieus hun werk doen, maar dat neemt niet weg dat ik natuurlijk ook hoop dat het niet al te veel vertraging gaat opleveren. Dat is eigenlijk wat ik over de MER Schiphol wilde zeggen.

Ik denk dat ik nu maar gelijk het hele blokje over Schiphol afmaak. Er was namelijk ook gevraagd... Of komen er toch een paar vragen tussendoor?

De **voorzitter**:

Ik zat even te kijken. Volgens mij was er nog een vraag van mevrouw Kröger over woningen en Schiphol.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, die wilde ik net doen.

De **voorzitter**:

O, die gaat u nu doen. Perfect.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daarom dacht ik: laat ik eerst het blok even afmaken en daarna de vragen inventariseren.

De **voorzitter**:

Helemaal goed.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die vraag ligt inderdaad als volgende op de stapel. Welk woningbestand wordt gebruikt bij de MER Schiphol? Het gaat om de meest actuele

situatie. Dat wil zeggen dat er gebruikgemaakt wordt van het woningbestand van 1 januari 2018.

Er zijn vragen gesteld over het meten versus berekenen van vliegtuiggeluid op Schiphol. Op dit moment ben ik aan het uitzoeken wat potentieel kansrijke toepassingen zijn voor het meten van vliegtuiggeluid. Ik heb het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum opdracht gegeven om een trendvalidatie uit te voeren van het u bekende systeem Doc 29. Die trendvalidatie geeft inzicht in het meten van vliegtuiggeluid. Daarnaast wordt er op dit moment een peerreview uitgevoerd op Doc 29 door een Britse deskundige. Daarbij wordt ook gevraagd om in te gaan op de relatie tussen het meten en berekenen van vliegtuiggeluid rond Schiphol. Als laatste – dat weet u ook – wordt er binnen de Omgevingsraad Schiphol gekeken naar mogelijke toepassingen voor het meten van vliegtuiggeluid. Wanneer komt het rapport? Als de besprekingen in de Omgevingsraad Schiphol en de peerreview allemaal zijn afgerond, zal ik de Kamer nader informeren over welke kansen wij zien inzake toepassingen voor het meten van vliegtuiggeluid. Ik zal u dan ook informeren over de conclusies die ik daaraan verbind. Ik zal daarbij aangeven wat de vervolgstappen zijn die ik ga nemen en welke partijen ik daar verder bij zal betrekken. Dus we zijn nog volop in de onderzoeksfase. We brengen in kaart wat er allemaal mogelijk is, maar ik heb u ook aangegeven dat ik het gevoel van de Kamer en van een groot deel van de Nederlandse samenleving deel. Het kan niet zo zijn dat meten en berekenen tot heel andere resultaten leiden. Je wilt dat gewoon kunnen controleren. Dat begrijp ik zeer goed.

Dan is er nog een vraag gesteld over de slots. Blijft de slotcoördinator volledig onafhankelijk bij de toewijzing en de capaciteitsdeclaraties? Het antwoord daarop is ja. De slotcoördinator is en blijft functioneel en financieel onafhankelijk. Dat zijn wij ook verplicht op basis van de Europese slotverordening. De capaciteitsdeclaratie wordt straks in een objectief en transparant proces door Schiphol vastgesteld. De slotcoördinator verdeelt de slots op basis daarvan op transparante en niet-discriminatoire wijze. We hebben daarin nog aangebracht dat ook Schiphol de verplichting heeft om dat onafhankelijk te laten checken. Indien er iets misgaat, heb ik de mogelijkheid om een aanwijzing te geven. Dat is het volledige plaatje over de slots.

Dan een ander heikel punt waar meerderen van u over hebben gesproken, namelijk de local rule. Ik heb die helaas moeten afkeuren. Ik zeg met enige nadruk «helaas». Het coördinatiecomité heeft mij zo'n lokaal richtsnoer ter goedkeuring voorgelegd. Ik sta er zeer welwillend tegenover om met een local rule binnen de geldige kaders bij te dragen aan het oplossen van knelpunten. Maar na een zorgvuldige toetsing en weging van alle belangen heb ik helaas moeten besluiten om die niet goed te keuren. Dat is met name ingegeven doordat het uitgaat van een In Season Slot Pool, waarbij slots moeten worden verdeeld op basis van een inschatting. Dat heb ik u ook al eerder gemeld. Dit zou mogelijk kunnen leiden tot een overschrijding van het afgesproken maximum van 500.000 vliegbewegingen op jaarbasis tot en met 2020. Dat risico wil ik niet lopen, want afspraak is afspraak. We hebben met elkaar vastgesteld dat die 500.000 het maximum is. Dan moet je er niet via een achterdeur toch weer een mogelijkheid in laten sluipen waardoor het weer meer zou kunnen worden. Maar dat was niet de enige reden, want ook de slotcoördinator en de Europese associatie van slotcoördinatoren hebben aangegeven hier bezwaren tegen te hebben. Ik heb bij die afwijzing wel aangegeven dat als ze een gewijzigde local rule ter goedkeuring willen voorleggen, ik die graag zie verschijnen. Ik ben dus afhankelijk van wanneer het coördinatiecomité mij iets voorlegt en of dat dan wel aan alle regels zal voldoen. Dus ik kan op die manier ook niet 1 september garanderen, want ik weet niet wanneer ik überhaupt iets voorgelegd zal krijgen.

Voorzitter, dat waren de onderwerpen die ik had rond het blokje Schiphol.

De **voorzitter**:

Zijn er leden die vragen hebben op dit punt? We zijn nu aan het eind van het blokje Schiphol. Ik zie de heer Graus en de heer Dijkstra. De heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb echt gevraagd om Schiphol van het slot af te halen voor die tijd. Ik blijf dat gewoon netjes doen. Mogelijk kan ik de Minister op andere gedachten brengen. Er zal toch iets moeten gebeuren, want Schiphol zit op slot, Lelystad zit op slot en ook KLM wordt zo om zeep geholpen. Er zal dus toch iets moeten gebeuren tot die tijd. We kunnen niet tot 2023 wachten, zoals de VVD voorstelt. Dus wat gaat de Minister doen om Schiphol op korte termijn te laten groeien?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De Minister kan niks doen om Schiphol op korte termijn te laten groeien boven de 500.000 vluchten. Er zijn natuurlijk nog allemaal mogelijkheden. Er kunnen meer passagiers in een vliegtuig. Het aantal passagiers kan groeien als er grotere vliegtuigen worden ingezet en de bezetting van vliegtuigen toeneemt. Maar er zijn afspraken gemaakt over het aantal vluchten tot en met 2020 en die respecteer ik. Dus tot en met 2020 zit daar op Schiphol geen groei in.

De heer **Graus** (PVV):

Volgens mij kan de Minister de boel overrulen als het nationaal belang in het geding is en dat is in dit geval zo. Het gaat om een nationaal belang van ons land en dan gelden er andere regels en wetten. Toen die afspraken werden gemaakt, wisten we nog niet... Lelystad was ook een onderdeel van de afspraken en dat gaat ook allemaal niet door. We kunnen niet selectief gaan shoppen in de gemaakte afspraken. Dat kan niet. Een nationaal belang gaat altijd voor alles.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben het met u eens dat het nationaal belang altijd voorgaat, maar dat nationaal belang wegen we hier met elkaar. Ik constateer dat de meerderheid hier het met mij eens is dat we de afspraken van de Alderstafel respecteren door het plafond van 500.000 vluchten tot en met 2020 te handhaven.

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

Mag je per blokje een vraag stellen? Begrijp ik dat goed?

De **voorzitter**:

U merkt dat ik flexibel ben, hè?

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

Ik dacht: ik heb er twee, maar ik had zeven onderwerpen. Ik heb er al één gedaan.

De **voorzitter**:

Tja, daar moet u zelf een afweging in maken. Stel dat we op tijd klaar zijn, dan kunnen we nog even kijken of er nog een paar restvragen gesteld kunnen worden.

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

Ik wil zo een vraag stellen over die politiehelikopters. Dat vind ik belangrijker dan die slots. Maar hier heb ik natuurlijk ook iets over te vragen.

De voorzitter:

Dat komt nog, begrijp ik van de Minister. U kunt dus beter nog even wachten. Op het moment dat dat goed beantwoord is, geef ik u in het blokje overig uw slotvraag over de slotten. Het is nu uw keus.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nu begin ik te twijfelen. Ik sla even over, maar ik heb nog veel te zeggen.

De voorzitter:

Dat geldt voor iedereen. Officieel hebben we nog twintig minuten. We lopen in ieder geval uit tot halfelf, hebben we afgesproken. We willen proberen om in deze eerste termijn zo veel mogelijk alle vragen beantwoord te krijgen. De Minister is heel hard op weg daarmee, volgens mij. We kunnen proberen of we nog een soort restronde kunnen doen, als we daar nog tijd voor hebben.

De heer Laçin (SP):

Ik koppel Lelystad en Schiphol even aan elkaar wat betreft de vracht. Daar heb ik ook een vraag over gesteld. De local rule is afgeschoten. Dat weten we. We hebben de redenering van de Minister kunnen lezen in de brief. Die herhaalt ze nu. Ik ben dus benieuwd wat er op korte termijn gaat gebeuren. Een gewijzigd voorstel vindt ze prima. Dan laten we dat aan hen. Mij gaat het vooral om het uitsluiten van vrachtverkeer op Lelystad. Daarover heb ik in mijn eerste termijn ook een vraag gesteld. Ik heb ook de tweet vanuit het Twitteraccount van het ministerie genoemd, waarmee toch eigenlijk ruimte wordt gecreëerd om vracht en post ook via Lelystad te doen. Mijn concrete vraag is dus: hoe gaat de Minister, naast die 10.000 vliegbewegingen tot 2023, ook keihard vastleggen dat vracht vanaf Lelystad gewoon niet mogelijk is? Waar wordt dat besloten? Waarop kunnen wij handhaven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat had ik eigenlijk in een volgend blokje zitten, maar ik haal hem even naar voren, want ik kan me heel goed voorstellen dat de heer Laçin had verwacht dat het hierbij zou zitten. Alle begrip daarvoor. Willen we vrachtluchten op Lelystad gaan toestaan? Dan kan ik alleen maar nog een keer onderstrepen dat Lelystad Airport voor passagiersvluchten is. De infrastructuur staat het ook niet toe dat er vrachtluchten komen. De baan is daar niet lang genoeg voor. Als je het hebt over de definitie voor groothandelsverkeer, is dat ook precies wat de bedoeling is. We willen de vakantievvluchten uitplaatsen naar Lelystad. Het volgende kwam net al even naar voren in de inbreng van de heer Paternotte. Als een passagiersvliegtuig een stukje in het ruim vrij heeft, zou daar ook vracht in meegenomen kunnen worden. Dat is een mogelijkheid. Ik denk dat u daar ook niet op tegen bent, maar misschien ben ik te voorbarig. Maar anders wordt het vliegtuig niet efficiënt gebruikt. Een beladen vliegtuig dat als doel heeft om vracht te vervoeren, is niet mogelijk. Die vliegtuigen zijn te zwaar. Op die landingsbaan gaat dat niet lukken. Dat is gewoon niet de bedoeling. De baanlengte maakt het onmogelijk.

En dan nog een ander punt waar u misschien geruststelling uit kunt halen, alhoewel, misschien wilt u juist wel weer vracht op Lelystad. Ik weet het niet. Er wordt ook geen afhandelingscapaciteit op Lelystad Airport geregeld. Dat gaan we nu niet doen en dat gaan we ook in de toekomst niet doen. Dus het kan gewoon niet afgehandeld worden. Om die reden kan het vervoeren van vracht of post, om het maar heel specifiek te noemen, in die passagiersvliegtuigen nu ook nog niet, ook al zou je een en ander wel mee kunnen nemen in het vliegtuig. Die afhandelingscapaciteit hebben we dus niet, juist om ook duidelijk te maken dat het niet voor vracht bedoeld is en dat we het daar ook niet voor gaan inzetten. Er zijn

ook geen plannen om over een jaar toch stiekem die baan te verlengen, of wat voor ideeën mensen er ook over hebben. Dat is niet aan de orde.

De heer **Laçin** (SP):

We zouden een heel apart debat kunnen hebben over de lengte en de zwaarte van de baan en de vraag of die het aankan, ja of nee. Volgens ons kan het namelijk wel. U zegt van niet. Dat is eigenlijk niet het debat dat ik nu wil voeren. Ik hoor nog steeds niet het antwoord op mijn vraag waar keihard, zwart-op-wit, komt te staan dat vracht wordt uitgesloten, en dat 10.000 vliegbewegingen de max is tot 2023. Ik ben heel blij dat er geen afhandelingscapaciteit is of wat dan ook, maar ik wil het gewoon zwart-op-wit in het Luchthavenbesluit hebben – ik doe een voorstel – dat 10.000 de max is en dat er geen vrachtluchten komen. Kan de Minister dat toezeggen, ja of nee? Zo nee, waar gaat ze dan regelen dat het ook gehandhaafd kan worden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het kan heel eenvoudig gehandhaafd worden, omdat die afhandelingscapaciteit er niet is. U hebt het dus nog beter dan zwart-op-wit. U kunt daar ter plekke gaan kijken en zien dat het niet mogelijk is.

De heer **Laçin** (SP):

Dit is geen antwoord op mijn vraag. Ik vraag waar het zwart-op-wit staat.

De **voorzitter**:

Dit is het antwoord dat u krijgt. U mag nu ook uw volgende interruptie gebruiken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik dacht dat ik toch wel een antwoord had gegeven.

De heer **Laçin** (SP):

Nee.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het hoeft niet opgeschreven te worden, omdat het niet mogelijk is.

De heer **Laçin** (SP):

Daar vragen wij dus wel om.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Maar dat is niet nodig. Dat is mijn antwoord.

De **voorzitter**:

Zijn er verder nog vragen op dit punt? Ik zie dat dit niet het geval is. Dan gaat de Minister door met haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter. Bijna iedereen heeft opmerkingen gemaakt en vragen gesteld over de verkeersverdelingsregel. U hebt allemaal het doel, selectiviteitsbeleid, onderstreept. U hebt allemaal onderstreept dat Lelystad Airport moet functioneren als overloophaven van Schiphol. U hebt ook allemaal nog een keer onderstreept – behalve de heer Graus, die ziet het überhaupt niet zitten – dat er geen autonome groei van handelsverkeer op Lelystad mag plaatsvinden. Dat is ook mijn inzet. We gaan proberen om dat op de volgende manier te regelen. Het oorspronkelijke idee dat je bepaalde vluchten gaat aanwijzen die verplicht naar Lelystad moeten, stuitte op bezwaren bij de Europese Commissie. Hoe zou je het dan wel kunnen doen? We hebben het andersom aangevlogen, door het nu zo in te steken dat op Lelystad alleen vluchten mogen komen die vanaf Schiphol komen.

Dan moet het dus gaan om de juiste categorie. In die zin wordt er niemand gedwongen om naar Lelystad te gaan, maar aan de andere kant doen we het ook zo dat er niemand op Lelystad terecht kan die niet van Schiphol afkomt.

Je vliegt het dus eigenlijk vanuit de tegenovergestelde richting aan. Als er op Lelystad alleen airlines terechtkunnen met vluchten die vanaf Schiphol komen, en er dus geen andere worden toegestaan, voorkom je autonome groei op Lelystad Airport. Deze manier lijkt kansrijk te zijn bij de Europese Commissie, omdat je dan niet hoeft te discrimineren. Je hoeft niet vluchten aan te wijzen, met: jij wel en jij niet. Je hoeft geen keiharde keuzes te maken over bestemmingen of iets dergelijks, maar je zorgt er wel voor dat er op Lelystad geen andere vluchten mogelijk zijn dan die van Schiphol komen in deze categorie. Daarnaast willen we ook vastleggen dat de ruimte op Schiphol niet weer wordt ingevuld door nieuwe vakantievluchten, want dan schieten we er ook niets mee op. Dan krijg je weer een autonome groei op die plek. Je wilt het juist reserveren voor het belangrijke mainportgebonden verkeer, dat ook weer zo belangrijk is voor ons vestigingsklimaat. U weet allemaal dat we als Nederland met onze 17 miljoen inwoners een te kleine basis hebben om zo veel directe bestemmingen vanuit Nederland te faciliteren als we niet die transferpassagiers ook erbij zouden hebben. Deze manier lijkt dus kansrijk.

Ik kan u op dit moment nog niet alle details geven. Ik wilde bijna zeggen dat we in de afrondende fase zitten, maar dat klinkt nu een beetje raar na de MER van Schiphol. We zijn wel bezig met de laatste besprekingen, met de laatste details. We hebben goed overleg hierover met de Europese Commissie. De opdracht van uw Kamer en van het regeerakkoord is glashelder. Op deze manier hopen we er met de Europese Commissie een goede afspraak over te kunnen maken. Op korte termijn probeer ik dus het dwingende publiekrechtelijke kader, waar we dan over spreken, te notificeren, zoals dat zo mooi heet, bij de Europese Commissie. Binnen dat dwingende kader blijft het natuurlijk toch eerst en vooral aan de Schiphol Group om luchtvaartmaatschappijen met een aantrekkelijk aanbod te verleiden om naar Lelystad te komen. Het begint ook met een marktbenadering. Het is niet alleen de verkeersverdelingsregel. Je begint met een marktbenadering. Dat is ook wat de Europese Commissie vereist. Die zegt ook dat je eerst moet proberen om die vluchten vanaf Schiphol met een aantrekkelijk aanbod te verleiden om naar Lelystad te gaan. Lukt dat niet, dan heb je deze regel als stok achter de deur, doordat je ervoor zorgt dat er geen andere vluchten op Lelystad terechtkunnen dan de vakantievluchten die vanaf Schiphol komen.

Daarnaast onderzoek ik – velen van u hebben daarnaar gevraagd – of een vorm van secundaire slothandel kan helpen om luchtvaartmaatschappijen de overstap naar Lelystad te laten maken. Daarin zoeken we naar een balans tussen dwingende regelgeving en marktwerking, die mogelijk de goedkeuring van de Commissie kan krijgen en ook werkbaar is voor de marktpartijen. Zoals u weet, moet de Europese Commissie die verkeersverdelingsregel goedkeuren, want anders kunnen we die überhaupt niet gebruiken. De Commissie kijkt daar heel erg kritisch naar, dus goedkeuring is geen vanzelfsprekendheid. Er zijn ook nog erg weinig voorbeelden van.

Hetzelfde geldt voor de secundaire slothandel. Die zie je eigenlijk alleen in het Verenigd Koninkrijk. Daar is ook niet echt een officieel kader voor waar je het even langs kunt leggen om de boel af te vinken. We zijn daarover in gesprek met de Europese Commissie: kan het een aanbeveling zijn en op welke manier zouden we het dan moeten doen? Dat is nog niet helemaal klaar, maar ik zeg u toe dat ik uw Kamer daar uiteraard direct over informeer zodra uitgekristalliseerd is wat we precies willen gaan uitvoeren. Ik hoop dat zeer binnenkort, in de komende weken, te doen. Dat

lukt misschien nog niet helemaal voor úw reces, maar ik hoop dat nog vóór het reces van het kabinet te doen.

Over de secundaire slothandel gaat ook het SEO-onderzoek dat ik u heb gestuurd. Dat geeft ook wel aan dat het niet eenvoudig is, want dat levert geen eenduidig beeld op. Sommigen van u pakken daar de positieve kanten uit en anderen de negatieve kanten. Het is niet appeltje-eitje om te zeggen: het is wenselijk of niet wenselijk voor Schiphol. Het kan een bijdrage leveren aan het selectiviteitsbeleid. Het zou ook de effectiviteit van die verkeersverdelingsregel kunnen versterken, maar dat moeten we dus nog wel even verder uitwerken. We moeten goed in beeld brengen wat de voor- en nadelen zijn. Nogmaals, ook overleg met de Europese Commissie, maar zeker ook met luchtvaartmaatschappijen, zoals KLM. Ik zal u daar uiteraard snel over informeren.

Even kijken. Dan is er nog gevraagd: hoe zit het nu precies met het juridische eigendom van slots? Dat is ook een genuanceerd verhaal. Dat hebben we ook geprobeerd toe te lichten in de beantwoording van de Kamervragen hierover van het lid Van Raan. Op hoofdlijnen komt het erop neer dat de Europese Commissie jaren geleden heeft aangegeven dat slots geen eigendomsrechten vormen, maar luchtvaartmaatschappijen enkel het recht geven om op bepaalde data en tijdstippen gebruik te maken van de luchthavenfaciliteiten. Een systeem van slottoewijzing moet volgens hen dus ook worden gezien als een systeem waarin de slots als collectieve goederen volgens bepaalde regels worden toegewezen aan de luchtvaartmaatschappij die daar het meest voor in aanmerking komt. Ik heb dat in de beantwoording aan het lid Van Raan verder geprobeerd te concretiseren, maar het is dus geen eigendomsrecht.

Dan is er nog gevraagd of ik met de Europese Unie in gesprek wil om die slotverordening aan te passen. Zoals ik in januari in het algemeen overleg over luchtvaart heb aangegeven, wil ik in het kader van de Luchtvaartnota graag in kaart brengen wat er wel en niet mogelijk is bij de verdeling van de slots. Ik blijf daar ook graag over in gesprek met de Europese Commissie. Ik kan u wel melden dat Eurocommissaris Bulc ook een willig oor bood toen ik haar vroeg om mee te denken over voorkeur kunnen geven aan stillere en schonere vliegtuigen en dergelijke. Dus ik weet niet hoever we gaan komen. De Eurocommissaris is er positief over, maar we zijn niet de enige lidstaat, dus ik ga daar ook graag nog met de andere lidstaten over in gesprek. Eens kijken wat we daar voor elkaar zouden kunnen krijgen.

Voorzitter. Dat waren de vragen in dit blokje, dacht ik.

De voorzitter:

Is er op dit moment iemand die daar een interruptie aan wil wijden? Ik zie dat de heer Paternotte van D66 dat wil.

De heer Paternotte (D66):

Allereerst over de slothandel. Ik begrijp dat die echt dé oplossing moet zijn voor het feit dat er dan een verkeersverdelingsregel wordt genotificeerd die níét de stok achter de deur is. De Minister zei namelijk: je moet eerst de marktbenadering proberen. Maar ik begrijp dat er na de marktbenadering eigenlijk niets komt, omdat je maatschappijen alleen maar kunt verleiden om naar Lelystad te gaan.

Dus ik wil even een paar vragen over slothandel stellen, want dan is het erg belangrijk om te weten hoe dat precies in elkaar zit. Komen dan alle slots die ontstaan omdat maatschappijen vertrekken van Schiphol, in de slotpool? Worden die weer opnieuw verdeeld? Een belangrijk punt, dat vaak gemaakt is, is dat KLM slots van henzelf en van Transavia zou kunnen verplaatsen. Nou, die zouden ze waarschijnlijk meteen willen opvullen met eigen vluchten. Kan dat? Of moeten die dan weer verhandeld worden in de slotpool, via een objectief proces? Wordt slothandel alleen ingevoerd voor slots die ontstaan door verplaatsingen

naar Lelystad, of eigenlijk voor alle slots die op Schiphol vrijkomen? Want dan zou de impact ook daardoor natuurlijk alweer veel groter zijn. Ik denk dat het heel belangrijk is om over dat soort vragen duidelijkheid te hebben voordat we dit pad in slaan – en er zijn er nog veel meer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hier toont zich weer de creativiteit van de heer Paternotte die ik van hem gewend ben. Dat zijn precies de vragen waar wij nu zelf ook mee aan het stoeien zijn. Er zijn natuurlijk allerlei varianten mogelijk. Daar zijn we nu goed naar aan het kijken. Daar spreken we ook met de airlines en de Europese Commissie over. Maar ik wil toch even iets bestrijden. U zegt: na de marktbenadering is er eigenlijk niks en dan moet alleen de secundaire slothandel nog soelaas bieden. Ik denk dat het wel degelijk ontzettend belangrijk is dat wij in deze verkeersverdelingsregel – de potentiële, want we hebben er nog niet toe besloten – willen vastleggen dat er op Lelystad niet iets anders kan komen vliegen dan een vakantievlucht die vanaf Schiphol komt. Dus het is vanaf de andere kant wel degelijk ontzettend dwingend. Ik denk dat je op deze manier misschien wel effectiever voorkomt dat er autonome groei plaatsvindt dan langs de andere weg, omdat dat een soort cherrypicking was: bepaalde vluchten eruit pikken. Nu zeg je: het maakt mij niet uit welke vakantievlucht er nou precies vanaf Schiphol komt. Het staat bedrijven vrij: misschien gaat er één airline in z'n geheel of gaan er meerdere in plukjes. Als ze maar een slot achterlaten op Schiphol dat vervolgens voor mainportgebonden verkeer bruikbaar is.

De heer Paternotte (D66):

Los van Corendon, dat een tijdje enthousiast was, en Transavia, komen er bij ons alleen maar maatschappijen langs die zeggen: wij gaan never nooit naar Lelystad. Los daarvan vinden ze het allemaal wel een heel goed idee. Uit de vorige verkeersverdelingsregels bleek dat er nu zo'n 50.000 vluchten op Schiphol zijn, die we als vakantievlucht kwalificeren op basis van het aantal overstappers of bestemmingen. De maximumcapaciteit van Lelystad wordt volgens het luchthavenbesluit 45.000 vluchten. Dan begrijp ik dus dat 90% van de vliegbewegingen vanaf Schiphol vrijwillig naar Lelystad zou moeten verhuizen. De vraag is: hoe kunnen we dat garanderen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is aan de andere kant ook niet heel veel ruimte meer op Schiphol. Dat hebben we ook met elkaar vastgesteld. Dus als airlines iets willen, dan is het misschien toch aantrekkelijk om wél met je vakantievluchten naar Lelystad te gaan en de ruimte op Schiphol te gebruiken voor het mainportgebonden verkeer. Maar goed, ik denk dat niemand heeft gezegd dat er een eenvoudige blauwdruk is te geven, want die is er niet. We zitten met de Europese Commissie ook echt in een creatief proces om te kijken hoe we dit op een goede manier kunnen borgen, terwijl we tegelijkertijd voldoen aan de non-discriminatie- en transparantieregels van de Europese slotverordening. Die twee dingen proberen we bij elkaar te brengen. Nogmaals, als we daaruit zijn, dan zal ik u daar natuurlijk meteen over informeren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind het toch echt moeizaam, omdat dit de basis is van wat er ooit bedacht is als doelstelling van Lelystad Airport. Eén verhaal is nu: er gaat nog voor het zomerreces een verkeersverdelingsregel naar Brussel. Maar daarnaast moet de slothandel ook een rol spelen. Eigenlijk willen wij als Kamer natuurlijk dat pakket in z'n totaliteit zien en kunnen beoordelen. Als een vlucht van Schiphol naar Lelystad verhuist en een plekje achterlaat op Schiphol, is er dan gewoon een harde garantie dat dat plekje op Schiphol

niét wordt ingenomen door een andere vakantievlucht? Ik hoor geen harde garantie in het antwoord van de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die keiharde garantie kan ik pas geven op het moment dat wij een verkeersverdelingsregel hebben genotificeerd en daar dan ook nog eens positief antwoord van de Europese Commissie op is gekomen. Daar zetten we ons voor in, daar zijn we keihard voor aan het werk. Die disclaimer heb je natuurlijk altijd. Ook al zit de Commissie er nog zo positief in, ik moet natuurlijk toch afwachten of zij uiteindelijk groen licht geeft.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat wij als Kamer of in ieder geval ik als Kamerlid daar een oordeel over wil kunnen hebben voordat die notificatie plaatsvindt. Ik wil daarover kunnen spreken en er iets over kunnen meegeven. Als ik de Kamerbrief lees en de Minister goed beluister, zegt zij heel duidelijk dat de mogelijkheid om te voorkomen dat de slot die op Schiphol achterblijft, wordt ingenomen door een andere vakantievlucht, niet in de verkeersverdelingsregel zit die nu aan Brussel wordt genotificeerd.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Jawel, jawel. Dan heb ik mij niet goed uitgedrukt. Dat is daar zeker onderdeel van. Nee, anders hebben we nog niets bereikt. Natuurlijk is dat daar onderdeel van.

De voorzitter:

Dan is dat in ieder geval helder op dit moment. Ik vraag de Minister om over te gaan naar het blokje overig. Daarna kijk ik welke vragen er nog openstaan, zodat we vanavond nog zo veel mogelijk kunnen afronden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de heer Laçin. Het woord dat dan natuurlijk direct in mij opkomt is «schijnzelfstandigheid». Gelukkig slaat dat niet op de heer Laçin zelf, maar op de problematiek die hij aangekaart heeft. Voor luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland geldt wat voor Nederlands luchtvaartpersoneel geldt, en dat is in het algemeen dat de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden goed op orde zijn. We hebben vaker met elkaar gewisseld dat er bij de Inspectie SZW nog geen concrete aanwijzingen waren van regels die zijn overtreden. Zoals u weet, is er vorig jaar samen met Sociale Zaken en Werkgelegenheid naar aanleiding van de motie-Smaling c.s. (31 936, nr. 373) onderzoek naar schijnzelfstandigheid gedaan. Daar bent u toen op 19 april over geïnformeerd. Overigens, uit het voorbeeld uit Gelderland blijkt dat de Belastingdienst zijn werk goed doet, want er is geconstateerd dat er iets aan de hand was. Als dat vaker voorkomt, zal die daar ook ingrijpen. Als iemand ten onrechte als zelfstandige aangemerkt staat, blijkt dus dat de Belastingdienst daar de vinger achter weet te krijgen.

Waarom treedt Nederland niet op zoals België en Duitsland? Dat was ook een vraag van de heer Laçin. Morgen voert mijn collega-Minister Koolmees met de Kamer een debat over het arbeidsmarktbeleid en de Wet deregulering beoordeling arbeidsrelaties. Ik denk dat die vragen daar ook op hun plek zijn. Ik zou de heer Laçin de suggestie mee willen geven om de vraag waarom bedrijven niet beboet worden in de gevallen van schijnzelfstandigheid, ook in het debat met collega Koolmees mee te nemen, mocht hij dat niet al van plan zijn.

De heer Laçin verwees in zijn betoog ook nog naar de London School of Economics en legde daarbij een relatie tussen schijnzelfstandigheid, pay-to-fly en luchtvaartveiligheid. Vorig jaar heeft de Kamer verschillende vragen over die relatie gesteld. Ik kan niet anders dan herhalen wat we daar toen over hebben aangegeven: er is geen relatie aangetoond tussen

arbeidsconstructies zoals schijnzelfstandigheid en luchtvaartveiligheid. Ik heb daar op uw verzoek ook nog met collega Van Ark over gesproken. Zij heeft mij verzekerd dat zij serieuze zaken die bij de Inspectie SZW worden aangekaart, zal oppakken.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft een vraag.

De heer Laçin (SP):

Zeker, voorzitter, want de Minister zegt dat de Belastingdienst in het geval in Gelderland zijn werk goed heeft gedaan. Daarover zijn we het eens. De Belastingdienst heeft iemand inderdaad aangemerkt als werknemer en gezegd: hé, dit is jouw status. Prima. Tot daar zijn we het met elkaar eens. Het vervolg hierop is alleen dat de Belastingdienst de werknemer aanslaat, terecht, maar dat de Inspectie SZW niets doet richting de werkgever, die dit van piloten afdwingt. Daar gaat het mij om. En daarin verschillen we, zo blijkt al sinds een aantal debatten, heel erg van inzicht. Ik ben ontzettend blij met de toezegging dat de Inspectiedienst SZW op pad gaat als er misstanden zijn. En ik heb een compleet dossier met allemaal misstanden, ook bekend bij uw ministerie, maar er is niets gedaan in de anderhalf jaar dat er gesprekken over dit onderwerp zijn geweest. Ik ga er nu dus gewoon persoonlijk voor zorgen dat dit wel gaat gebeuren bij de Inspectiedienst SZW. De misstanden in Duitsland en België tonen gewoon aan dat die misstanden hier ook zijn. De Belastingdienst zegt ook dat er contracten van Ryanair voorliggen. Toch weigert deze Minister iets te doen omdat het om arbeidsvoorwaarden zou gaan. Nee, dit raakt de veiligheid! Dan komt het wel op het bordje van deze Minister. Daarom vind ik het echt ongehoord dat er al zo veel debatten zo makkelijk over wordt gedaan. Ik vraag de Minister om zich toch in te zetten voor het waarborgen van die vliegveiligheid, waarover we volgende week weer een debat hebben. Laat zij haar borst maar nat maken, zou ik zeggen. Ik ga daar zelf ook achteraan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik maak mijn borst voor ieder debat dat ik met uw Kamer heb nat, zou ik tegen de heer Laçin willen zeggen. Ik wil totaal niets bagatelliseren en ik waardeer uw inzet zeer. Ik geef alleen aan dat het nu eenmaal zo is dat het Ministerie van SZW het eerst aangewezen ministerie is als het gaat om arbeidsomstandigheden, om schijnzelfstandigheidsconstructies. En voor het aankaarten van misstanden is dat de Inspectie SZW. U zegt dat het wel effect op de vliegveiligheid heeft, maar daarop heb ik gezegd dat daarmee geen verband is aangetoond. Eigenlijk wil ik u voorstellen om met collega Van Ark van de Inspectie SZW in gesprek te gaan over het hele pakket misstanden dat u heeft. Ik heb met haar gesproken. Zij gaf aan dat zij uiteraard serieus kijkt naar echt onderbouwde zaken. Ik zou niet weten waarom dat in uw geval niet zo zou zijn.

De voorzitter:

Prima. Vervolg u uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ga ik verder met het onderwerp drones. De inzet van het kabinet is om op een veilige manier ruimte te geven aan professionele operaties en innovaties met drones. Het is een complex onderwerp, waarbij maar liefst vier bewindspersonen bij betrokken zijn: het Ministerie van JenV, de Staatssecretaris van EZK vanwege het innovatiebelang en de Staatssecretaris van Defensie. Drones kunnen namelijk ook voor militaire doeleinden worden ingezet. Zoals het gaat met iedere technologie: je kunt er goede en minder goede dingen mee doen. Ook bij terrorismebestrijding

enzovoorts moet er tegenwoordig dus met drones rekening worden gehouden.

Voor ons staat luchtvaartveiligheid en veiligheid op de grond voorop, ook als het gaat om drones. Om die reden is het bijvoorbeeld ook voor recreatieve dronevliegers verboden om in de buurt van een luchthaven te vliegen. Die no-flyzones kunt u zien op de droneskaart. Voor de geïnteresseerden: Ik geloof dat de heer Paternotte en de heer Dijkstra daar specifiek naar vroegen. We moeten privacy- en veiligheidsissues heel goed afwegen, in Europees verband. Het goede nieuws is dat Eurocommissaris Bulc dat ook echt van plan is en in haar periode tot een goede afronding wil brengen. Ik kan u melden dat waar er nog een beetje een dispuut was tussen de ILT, LVNL en Defensie over hoe we nu precies in de CTR-gebieden rondom de luchthaven met drones moeten omgaan, we er vanochtend in zijn geslaagd om samen met de sector een werkproces af te hechten. Het is natuurlijk hartstikke fijn dat iedereen het erover eens is dat we goed weten hoe we daar nu voortaan mee om moeten gaan. Ik vond dat dus mooi nieuws vanochtend. Verder is er ook nog afgesproken om in goed overleg met de ooster- en zuiderburen samen met Eurocommissaris Bulc de klokken gelijk te zetten waar het gaat om drones in het luchtruim. Als we op dat vlak gezamenlijk optrekken met onze buurlanden, denk ik dat we de Eurocommissaris ook kunnen helpen om voor drones een gelijk speelveld in heel Europa te creëren. Dat was wat ik over ... O nee, nog iets anders over drones. De ROC-lighthouse en recreatieve vliegers vallen straks in de open categorie. Ik zie de heer Paternotte al knikken. Dat betekent geen certificaten meer voor de recreatieve vlieger. Wat vinden wij daarvan? Ik gaf net al aan dat ik blij ben met de aanstaande EU-regelgeving. De sector is dat gelukkig ook en dit geldt ook voor de handhavers zoals de politie. Het onderscheid tussen recreanten en professionele vliegers verdwijnt inderdaad. De EU-regelgeving is risk based en operation centric. De operatie met de drone, en dan gaat het om zowel de vlieghoogte als de locatie, bepaalt dus de eisen aan de piloot, aan de drone en aan de organisatie die de operatie uitvoert. EASA onderschrijft de noodzaak dat dronepiloten in de open categorie, dus de categorie met de lage risico's, ook aan bepaalde competenties en bepaalde kenniseisen moeten voldoen. Daarmee is verzekerd dat alle dronevliegers die met een drone zwaarder dan 250 gram vliegen, kennis hebben van de regels en de risico's. Ik denk dat wij daar allemaal blij mee mogen zijn, want nu zie je dat een recreatieve vlieger vaak onvoldoende op de hoogte is van die regels. De competentie-eisen aan die vlieger staan in de uitvoeringsverordening die eind 2018 zal worden gepresenteerd. Deze eisen worden dan in onderliggende documenten nader uitgewerkt. Wij zijn er dus nog niet, maar we zijn wel degelijk op de goede weg. Het CDA heeft gevraagd of de Minister gesprekken over de brexit kan opstarten. Dat kan de Minister niet, in die zin dat wij met z'n allen hebben afgesproken dat de heer Barnier die onderhandelingen voert namens de 27 lidstaten. Wij moeten zeker voorkomen dat wij uit elkaar worden gespeeld. Het is belangrijk om met elkaar samen op te trekken, maar we wachten natuurlijk niet helemaal lijdzaam af wat er uit die onderhandelingen komt. Wij kijken, samen met het Nederlandse bedrijfsleven, wel degelijk naar de vraag: wat als er helemaal geen deal komt, het bekende cliff-edgescenario, en wat betekent het voor de diverse sectoren als er helemaal geen deal komt. Dat geldt voor Schiphol, voor de Rotterdamse haven en voor het wegtransport. Wij zijn natuurlijk met de sector in gesprek over de vraag wat dat zou kunnen betekenen. Wij zitten er niet op te wachten dat er dan ineens hele lange wachtrijen ontstaan, noch op Schiphol, noch in de haven, noch op de weg. Wij voeren dus geen onderhandelingen, maar wij houden wel rekening met alle mogelijke scenario's. Dan is nog de specifieke vraag gesteld waarom is bezuinigd op de onderwerkregeling voor de graanresten in de Haarlemmermeer nu blijkt

dat een aantal agrariërs niet wil meedoen. Ik kan zeggen dat er niet meer is bezuinigd op de onderwerkregeling voor graanresten. Dat is in het verleden gebeurd, maar gebeurt nu niet. Deze vergoeding is tot stand gekomen op basis van een onderzoek van de Wageningen Economic Researchafdeling in afstemming met LTO. Het vergoedingsbedrag is inderdaad lager dan het bedrag in de vorige regeling, maar het is nog steeds marktconform, heb ik me laten verzekeren, en het is in overleg afgesproken.

De voorzitter:

Hierover is een vraag van het CDA, maar misschien moeten wij eerst dit blokje afmaken. Er zijn nog veel mensen heel scherp. Heel goed!

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan gaan we verder. Er is gevraagd of ik in de Luchtvaartnota verschillende scenario's wil opnemen, waaronder een Parijsklimaatscenario. Ik heb gezegd dat ik dit hele proces voor het kerstrees zal schetsen en dat ik daar verschillende scenario's in meeneem. Het lijkt mij voor de hand te liggen om daarbij een Parijsscenario in ogenschouw te nemen.

Kan de Minister een update maken van de eerder toegestuurde MKBA's? In het kader van de Luchtvaartnota gaan wij onderzoeken waar een en ander geactualiseerd moet worden. Als het nodig is, zullen wij dat dan ook zeker in dit kader doen.

Dan heeft de heer Dijkstra gevraagd om de helikopters op Rotterdam The Hague Airport uit de geluidsruimte te halen. Ik denk dat wij het met z'n allen erover eens zijn dat politiehelikopters en traumahelikopters een belangrijk maatschappelijk doel dienen en dat die niet gehinderd moeten worden. Het zou natuurlijk van de gekke zijn als die niet zouden kunnen vliegen doordat de geluidsruimte door andere vluchten is opgesoupeerd. De nationale politie en het Erasmus MC hebben brieven gestuurd over de plaatsing van hun helikopters op Rotterdam The Hague Airport. Ik ben ook bekend met hun voorkeur om vanaf daar te blijven vliegen. Ik ben er ook van op de hoogte dat nu in opdracht van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam een onderzoek plaatsvindt naar een mogelijke alternatieve locatie voor de politie- en/of traumahelikopters. Ik heb daarvan kennisgenomen en ik wacht de bevindingen van het onderzoek naar die alternatieve locatie af. Als daar iets uitkomt, zal ik contact opnemen met de Ministeries van VWS en JenV, die natuurlijk ook een grote betrokkenheid hebben bij zowel de politie- als de traumahelikopters, en zal ik de Kamer daarover informeren. Wij nemen daar zelf op dit moment geen initiatieven voor. Tenzij ik van de regiegroep iets anders te horen krijg, blijft men dus vanaf Rotterdam The Hague Airport vliegen.

De heer Graus luistert op afstand mee, heb ik me laten vertellen. Hij heeft een vraag gesteld over Air France-KLM. Wij hebben volgens mij nog vorige week of in ieder geval op 14 juni een debat gehad over de ontwikkelingen bij Air France-KLM. Wij hebben uit de kranten weer nieuwe ontwikkelingen kunnen vernemen, maar nog niets definitiefs waar wij iets mee kunnen. Minister Hoekstra en ik houden de vinger aan de pols. Hij doet dit natuurlijk vooral vanuit het belang als aandeelhouder. Zeker waar het over de governance gaat, kunt u ervan verzekerd zijn dat wij er alles aan doen om die publieke belangen die met KLM zijn gemoeid, te borgen. U hebt hierover een motie aangenomen waar dit mijn terrein aangaat. Ik zal die motie uiteraard volgen. Meer kan ik er nu niet over zeggen. Als er meer nieuws is, zal collega Hoekstra, denk ik, de eerste zijn die u daarover zal informeren.

Dit waren mijn antwoorden.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Amhaouch heeft nog vragen over de punten die hij heeft ingebracht.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Wij hebben de gans nog niet gewassen. We moeten nog even verder over de overlast door ganzen. De Minister geeft aan dat er een advies ligt van het LTO of dat er afstemming is met LTO. Zij geeft ook aan dat de vergoeding lager is. Onder de streep komt daar echter uit dat een behoorlijk aantal boeren afhaakt, althans dat horen wij. Dat kan toch niet waar zijn? Wij kunnen toch niet met deze situatie akkoord gaan terwijl de veiligheid in het geding is? De vraag aan de Minister is om in overleg met LTO – misschien kan LTO hier een bemiddelende rol spelen – tot een akkoord te komen tussen het ministerie en de boeren zodat dit werk wordt doorgezet. Volgens mij kan niemand zeggen: oké, als de boeren niet meegaan, dan laten wij het zoals het is. Tenzij de Minister een stok achter de deur heeft om zaken wel voor elkaar te krijgen. De vraag aan de Minister is dus of zij samen met LTO nog een poging wil wagen om de boeren overstag te krijgen om daar gezamenlijk uit te komen in het kader van de veiligheid.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er is niet alleen met LTO gesproken, maar hier is ook een onderzoek aan voorafgegaan door Wageningen Economic Research omdat het wel marktconform moet zijn. Op het moment dat wij vergoedingen gaan geven die boven marktconform zijn, komen wij in het gevaarlijke vaarwater van staatssteun terecht. Dat moet ook niet. Daarom is juist aan Wageningen Economic Research gevraagd om met ons te kijken wat die marktconforme prijs is. Ik denk dat zij daar ook heel goed op toegerust zijn. Daarover is met LTO gesproken. Het enige wat ik zou kunnen doen, is nog eens bij LTO navragen waar dit toe leidt en of inderdaad het hele beleid onderuitgaat. Dan zal ik u daarover informeren, maar die indicatie hebben wij op dit moment niet.

De **voorzitter**:

Eerst mijnheer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De Minister vliegt het behoorlijk theoretisch en technisch aan, zeg ik even, maar zij kan op basis van de adviezen aangeven of het marktconform is. Ik ga niet zeggen of het meer of minder moet zijn. Wij dringen er wel op aan dat er een akkoord komt in het kader van de veiligheid. Dat is de oproep die wij aan de Minister doen. Zij moet kritisch kijken naar een oplossing.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat akkoord ligt er. Ik wil best nog eens navragen bij LTO of dat er inmiddels toe leidt dat er niemand meer aan mee wil doen, maar dat is onze verwachting op dit moment niet, want LTO heeft zelf aan tafel gezeten. Nogmaals, het is geen kwestie van onderhandelen en dan komt er een prijs uit. Het moet ook echt een marktconforme prijs zijn omdat we anders in die staatssteunperikelen terechtkomen.

De **voorzitter**:

Ik begrijp dat mevrouw Van Kooten-Arissen op hetzelfde punt een interruptie heeft. Ik stel de collega's voor die nu direct te behandelen.

Mevrouw **Van Kooten-Arissen** (PvdD):

Ik sloeg even aan op de vermeende overlast van ganzen. Wil de Minister daar dan ook de alternatieven in meenemen? Die worden namelijk nog veel te weinig toegepast. Ik denk aan lasers, het planten van olifantsgras, het omploegen van oogstresten, en misschien het plaatsen van zonnepanelen. Wil de Minister de diervriendelijke scenario's en alternatieven meenemen bij de overlast van de ganzen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan mevrouw Van Kooten-Arissen op dat punt echt geruststellen. Wij kijken naar alle mogelijkheden. Wij kijken bijvoorbeeld ook naar dat olifantsgras. Er wordt echt naar het totale pakket van mogelijkheden gekeken. Het onderploegen van die graanresten, waar de heer Amhaouch naar vraagt, is er ook een belangrijk onderdeel van, om te zorgen dat je niet juist in de omgeving van een luchthaven een heel aantrekkelijk foerageerplekje voor de ganzen creëert. Ik heb de heer Amhaouch toegezegd te kijken of er wat dit betreft sprake van is dat het hele beleid onderuitgaat. Mocht dat zo zijn, dan kom ik daar bij de Kamer op terug.

De voorzitter:

Nog een vervolgvraag.

Mevrouw Van Kooten-Arissen (PvdD):

Er worden dit jaar ruim 50.000 ganzen vergast rondom Schiphol. Ik zou het heel fijn vinden als de Minister de alternatieven voorop gaat stellen, want dit is heel gruwelijk en zo onnodig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal goed kijken of dit bondje tussen de Partij voor de Dieren en het CDA om het onderploegen van graanresten voor elkaar te krijgen in de praktijk goed is uit te werken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vond het goed te horen dat de Minister aan de slag wil met de 3,5 miljard aan ongedekte milieuschade die het PBL net heeft aangetoond, in het licht van de Luchtvaartnota 2020–2040. Daar ben ik blij mee. Mijn vraag ging vooral over de MKBA Schiphol, die de Kamer drie maanden geleden heeft gekregen. Daarin worden de maatschappelijke kosten en baten in kaart gebracht. Daar hoort die 3,5 miljard natuurlijk in thuis. Kan de Minister daar ook naar kijken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger had het over de Luchtvaartnota 2020–2040, maar op aanraden van haar buurman is dat gewijzigd in 2050, juist om ook bij de doelstellingen die overal in het kader van het klimaat worden gesteld een beetje in de pas te lopen en niet weer een ander moment te hebben wat dat betreft. Ik zeg haar opnieuw toe dat wanneer wij naar aanleiding van de Luchtvaartnota reden zien om te komen tot actualisaties, dan bekijken wij waar dat nodig is. Op al die plekken waar dat nodig is, zullen wij het doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar dan blijft mijn vraag: wat is de status van de MKBA Schiphol die naar de Kamer is gestuurd? Deze MKBA geeft eigenlijk een onvolledig beeld, gelet op die 3,5 miljard van het PBL die in de studie terecht is gekomen. Wat hebben wij nog aan die MKBA Schiphol?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die is nog gewoon functioneel, want daar zijn in principe alle effecten in meegewogen. Iedere maand zijn er nieuwe berekeningen. Deze MKBA is gemaakt met de laatste stand van zaken. Nogmaals, als er in de verdere toekomst nieuwe actualisaties nodig zijn, dan zullen wij dat zeker doen.

De voorzitter:

Dan heeft de heer Dijkstra nog een aantal openstaande vragen.

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

Ik heb één belangrijk punt: de politie en die traumaheli's. De Minister zei in een belangrijke bijzin: ... tenzij die bestuurlijke regiegroep met een ander advies komt, blijft men gewoon daar op een locatie op Zestienhoven. Dat is belangrijk, maar kun je ze uit de geluidsruimte halen door een verbijzondering, zoals wij dat ook op Schiphol hebben, juist vanwege de fysieke eisen die wij stellen aan de locatie, beveiliging, brandstof, luchtverkeersleiding, brandweer enzovoorts. Het is vreselijk ingewikkeld om een locatie elders te vinden. Als je dat doet, gaan ze ook meer vliegen omdat ze nu ook dingen met auto's doen. Dan krijg je weer een nieuwe luchthaven. Ik denk niet dat je dat moet willen. De aanvliegtijden moeten ook kort zijn. Kortom, kunnen ze daar gewoon blijven? Kan de Minister dat toezeggen? Of blijft zij wachten totdat de bestuurlijke adviesgroep met iets komt? Dan kunnen wij wachten tot sint-juttemis, want het is een praat-circus, terwijl we iets hebben wat we volgens mij even duidelijkheid moeten geven wat dit betreft.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is niet zo dat ze er op Schiphol zijn uit gehaald. Ze zitten daar ook gewoon in de geluidsruimte. Er staat ze niets in de weg om te blijven waar ze zitten. Het enige is dat, als de bestuurlijke regiegroep zelf op zoek gaat naar een andere locatie en die mogelijk vindt, we dan opnieuw met elkaar om de tafel zitten, maar ik ga daar niet in eerste instantie over. De regio is nu aan zet om te kijken of er een andere locatie kan worden gevonden. Men is aan het zoeken. Dat is mij verzekerd. Als er iets uit komt, dan praten wij verder, maar op dit moment hebben wij geen eigen initiatieven daarin te ondernemen.

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

Ik vind dat een beetje jammer, want de hinder – dat hebben we ook gezien bij Rotterdam – is heel beperkt, 2% tot 6% slechts. Mensen begrijpen ook dat een helikopter uitvliegt om iets te gaan doen, om levens te redden. Het zou gewoon jammer zijn als je partijen dan in onzekerheid laat, want dan wordt er over je gesproken, maar niet met je. Volgens mij erkennen wij het maatschappelijk belang hiervan allemaal. Daarom moet er een oplossing voor komen. Het zou mooi zijn als je dan kunt zeggen: u heeft helderheid, u kunt blijven waar u zit en u kunt daar eventueel uitbreiden. Hetzelfde geldt voor Schiphol, want daar zit men ook goed. Dat zijn ook locaties waar je dit soort dingen verwacht en niet op nieuwe plekken in het land. Dat lijkt mij erg ingewikkeld en heel kostbaar.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat de heer Dijkstra gelijk heeft dat het niet eenvoudig zal zijn om een andere plek te vinden. We stellen ook met elkaar vast dat we allemaal willen blijven faciliteren dat de politie de helikopter waar nodig kan inzetten, of het nu gaat om het voorbeeld van de heer Dijkstra, of voor andere doeleinden. Kijk naar wat er in de Rotterdamse haven met de olie-ellende aan de hand is. Dan ben je ook blij dat dit vanuit de lucht goed in de gaten kan worden gehouden. Hetzelfde geldt voor de traumahelikopters, want die wil je ook op elk moment kunnen inzetten, als dat nodig is. Hoe dan ook, we zullen daar altijd ruimte voor moeten houden. Nogmaals, ik denk dat het voor de hand ligt dat het op dezelfde plek blijft, maar als de regio er onverhoopt in slaagt – dat klinkt overigens een beetje raar, want het is aan de regio – als de regio een alternatief zou vinden, dan gaan wij daarnaar kijken, maar ik zie dat op dit moment nog niet direct gebeuren.

De **voorzitter**:

Heeft de heer Dijkstra nog een andere vraag?

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

Ik heb enorm zitten sparen, maar het ging meer in het algemeen over Schiphol. Toen was de heer Graus er, maar dat is nu niet meer zo relevant, denk ik. Ik wil nog wel een zorg uitspreken. Door het slot op Schiphol zie ik de komende jaren wel een verslechtering. Daar wil ik alle collega's voor waarschuwen. Als er banen verdwijnen, dan hebben wij dat aan onszelf te wijten omdat we de afspraken uit het Aldersakkoord selectief nakomen en andere weer niet die in hetzelfde akkoord staan.

De **voorzitter**:

Er komt ook nog een tweede termijn volgende week. Mevrouw Van Brenk heeft ook nog enkele vragen.

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

Het was vanochtend heel vroeg – 5.15 uur – dus ik ben misschien niet meer al te scherp, maar ik heb het antwoord op in ieder geval twee vragen gemist. De ene ging over de EASA-verordening. Waarom kunnen we geen nationale maatregelen nemen? De andere vraag was of wij na de zomer een update kunnen krijgen van de quick scan over het vliegveld in zee.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ten aanzien van dat laatste, het vliegveld in zee: ja, zodra we daarmee een stapje verder zijn, ben ik graag bereid om de Kamer daarover te informeren. Ik ben mij bewust van de bijzondere belangstelling van meerdere partijen voor dit onderwerp. Dat zal ik graag doen wanneer wij een stap verder zijn. Waarom kunnen we geen nationale ... Dat moet even uitgezocht worden, waarom we geen nationale ... Als u dat goedvindt, gaan we dat even na.

De **voorzitter**:

Ik weet dat mevrouw Kröger ook nog een openstaande vraag had. Ik kijk even rond of er nog andere openstaande vragen zijn, want dan collecteren we die nu. We zouden rond 22.30 uur afronden en ik wil wel tot een afronding overgaan, zeker ook vanwege hetgeen mevrouw Van Brenk net heeft gezegd. We verwachten ook veel van ons personeel hier in de Tweede Kamer. Als we zeggen dat we op een gegeven moment ophouden, moeten we dat ook doen. Dan geef ik mevrouw Kröger tot slot in deze eerste termijn het woord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik had nog een vraag gesteld over de studies naar de CO₂-uitstoot van vliegtuigen. Dat zijn de verbruiksstudies, waar eigenlijk alle normen en alle berekeningen op gebaseerd zijn. Die zijn niet openbaar. Europa wil ze niet openbaar maken en Nederland wil ze niet openbaar maken. Wij zouden ze heel graag openbaar hebben. Dat zijn de gebruiksprofielen van Boeing en Airbus, om het even heel scherp te hebben.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het gaat me nu even iets boven de pet wat daar precies de redenen voor waren. Ik stel voor dat we daar ook in de tweede termijn even bij u op terugkomen. Dan kunnen we dat even heel precies uitzoeken, want anders ga ik er nu dingen over zeggen die misschien niet kloppen en dat moeten we niet willen.

De **voorzitter**:

De heer Paternotte nog.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik begrijp net dat we waarschijnlijk geen tweede termijn meer gaan doen vandaag.

De **voorzitter**:

Dat klopt. Dat hebben afgesproken. Die hebben we naar volgende week verzet.

De heer **Paternotte** (D66):

Oké. Ik dacht dat alleen de tweede termijn van de Minister naar volgende week ging, maar we hebben dus geen tweede termijn vandaag. Dan heb ik nog één vraag. De Minister zei dat ze volgende week wil notificeren bij de Europese Commissie. De vraag die ik haar zou willen stellen, is of er formele bezwaren zijn om die verkeersverdelingsregel, althans het voorstel voor de Europese Commissie, voor die tijd naar de Tweede Kamer te sturen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgende week heb ik niet gezegd. Ik hoop het wel op heel korte termijn te doen. Ik weet niet of we dat volgende week redden. We zullen voor de tweede termijn even navragen wat er wel of niet mogelijk is ten aanzien van transparantie over die notificatie enzovoort. Is dat wat u bedoelde te vragen?

De heer **Paternotte** (D66):

Het zou het mooiste zijn als we die voor de tweede termijn als Kamer kunnen ontvangen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan sowieso zeggen dat we dat niet gaan redden, want we hebben dat debat volgende week dinsdag al. Ik weet al dat we dan nog niet klaar zijn.

De **voorzitter**:

Volgende week wordt in ieder geval duidelijk hoe het wel gaat en dan kunt u besluiten wat u wel of niet zou willen van de Minister.

Dan komen we hiermee aan het eind van de eerste termijn van het AO Luchtvaart. Ik wil de Minister en al haar mensen heel hartelijk danken voor de beantwoording van de vele vragen die zijn gesteld door leden. Ik wil hierbij bevestigen dat we volgende week dinsdagavond van 21.00 uur tot 22.00 uur de tweede termijn zullen hebben van dit algemeen overleg. Ik wil iedereen hartelijk danken voor zijn of haar input. Ik wil iedereen een veilige reis terug naar huis wensen en een gezegende avond. Dank u wel.

Sluiting 22.35 uur.