

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 514

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 juli 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 3 juli 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 brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,
Van Meenen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Van Brenk, Bruins, Remco Dijkstra, Graus, Kröger, Laçin, Paternotte en Van Raan,

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

Aanvang 21.04 uur.

De voorzitter:

Goedenavond. Hierbij heropen ik het algemeen overleg Luchtvaart voor de tweede termijn van de Tweede Kamer en de Minister. Vorige week zijn we begonnen met dit debat. Vanavond gaan we verder. We hopen rond de klok van tien af te ronden. We hebben net vanavond nog een brief binnengekregen. Dat was tijdens het vorige AO, dus het was wat lastig voor de leden om die nog te kunnen bestuderen en bij dit AO te betrekken. Het zou fijner zijn geweest als de brief vandaag voor de regeling van werkzaamheden was binnengekomen.

Maar goed, wij gaan toch over tot de tweede termijn. Ik geef de woordvoerders twee minuten voor hun tweede termijn. Ik geef op dit moment geen ruimte voor interrupties. Straks sta ik wel interrupties op de Minister toe. Ik geef de heer Laçin van de SP als eerste het woord.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter, ook voor de opmerking met betrekking tot het informeren van de Kamer. Ik hoop ook dat we de brieven voortaan wat eerder krijgen. Ik ga door op twee punten die ik vorige week tijdens de eerste termijn ook heb gemaakt. Beide gaan over Lelystad Airport. Het eerste punt is de verkeersverdelingsregel, de brief die we dus net hebben binnengekregen. We weten inmiddels dat het dwingende karakter van deze regel, waardoor luchtvaartmaatschappijen gedwongen konden worden om te verhuizen van Schiphol naar Lelystad, niet gaat lukken.

De Minister gaat nu dus proberen om luchtvaartmaatschappijen te verleiden, zonder enkele garantie dat het lukt. Er komt ook een proef met een secundaire slothandel. Dat staat ook in de brief. Conclusie: we gaan een vliegveld optuigen met laagvliegroutes en alle gevolgen van dien voor honderdduizenden omwonenden en voor milieu en klimaat, zonder garanties dat het doel wordt bereikt om vakantievluchten uit te plaatsen, zonder een stok achter de deur. Dat is toch krankzinnig? Ik wil de Minister vragen of zij het met ons eens is dat het bestaansrecht van Lelystad Airport gewaarborgd moet zijn, omdat we geen vliegveld moeten optuigen zonder dat we weten of het überhaupt gebruikt kan worden, ja of nee.

Dan vrachtluchten vanaf Lelystad. Ik vroeg de Minister om zwart-op-wit vast te leggen dat er geen vrachtluchten zullen plaatsvinden van en naar Lelystad Airport. Haar antwoord daarop was dat dat niet nodig is, omdat de baan het niet toelaat en dat er geen afhandelingscapaciteit zou zijn. Het eerste wil ik bestrijden. De baan is namelijk wel lang en zwaar genoeg om vrachtluchten aan te kunnen. Dat blijkt uit openbare informatie over de Boeing 747 en 777, en er is met dit type vliegtuigen gerekend tijdens de actualisatie van de MER. De baan is op 50 meter na even lang als de baan op Maastricht en op 5 december 2017 was het deze Minister die zelf toestemming gaf om vrachtluchten uit te voeren op dat vliegveld. Dat argument gaat dus wat ons betreft niet op.

De afhandelingscapaciteit kan er na drie jaar, als er een andere Minister zit, wel komen. Zolang nergens iets vastgelegd is en er niet gehandhaafd kan worden, is het niks anders dan een wassen neus. Daarom herhaal ik mijn verzoek aan de Minister om het besluit dat er geen vrachtluchten

van en naar Lelystad zullen plaatsvinden, vast te leggen in het luchthavenbesluit, zodat die garantie er voor altijd is en erop gehandhaafd kan worden. Mijn laatste zin: daarmee komt de Minister ook haar eigen woorden na dat zij het vertrouwen in het ministerie wil herstellen, waar tot op heden helemaal niks van terecht is gekomen.
Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

De heer Laçin (SP):

Sorry, ik wil hierbij ook het VAO bekrachtigen dat ik al heb aangekondigd.

De voorzitter:

Dat staat genoteerd. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Allereerst Lelystad Airport. Het zou het bestaansrecht van het vliegveld zijn dat van Schiphol verplaatste vakantievluchten naar Lelystad Airport gaan. Ik wil als Kamerlid kunnen beoordelen of die verkeersverdelingsregel die nu naar Brussel gaat, dat ook daadwerkelijk garandeert. Om mijn werk goed te kunnen doen, wil ik de Minister vragen om de concept-verkeersverdelingsregel voordat die naar Brussel gaat, met de Kamer te delen, zodat wij daar nog input op kunnen hebben. Is dit mogelijk voor het VAO of op welke termijn is het anders mogelijk? Anders is het wat ons betreft echt bizar dat we Brussel al ergens van notificeren wat niet met de Kamer is gedeeld.

Dan de laagvliegroutes. De Minister heeft duidelijk aangegeven de laagvliegroutes onwenselijk te vinden en als randvoorwaarde voor de herindeling van het luchtruim te stellen dat langdurig laagvliegen stopt. Ik vraag de Minister om helder te definiëren wat zij onder «langdurig laagvliegen» verstaat en deze definitie met de Kamer te delen. Hetzelfde geldt voor de onrust over vrachtverkeer wel of niet op Lelystad. De Minister weet het zeker, zegt ze. Leg dit dan vast in het luchthavenbesluit, want nu blijft de deur op een kier. Het vertrouwen in de overheid is aangetast door alle fouten die in het Lelystaddossier zijn gemaakt. Nog een loze belofte kunnen mensen er niet bij hebben. GroenLinks is blij met het eerste stapje op de vliegtaks, de vicepremier gaf in de persconferentie aan: doel is een gedragsverandering, minder vliegen. Daar sta ik natuurlijk helemaal achter, maar dat bereik je niet met € 3,85 toeslag. Dan moet de heffing hoger zijn, vooral ook op afstanden die goed met trein of bus bereikbaar zijn. Graag hoor ik van de Minister of zij de doelstelling van de vicepremier deelt en een toezegging dat er een beleidsmatige invulling van de vliegtaks komt, waar wij als commissie Infrastructuur en Waterstaat bij betrokken zijn.

Ten slotte. Als de vicepremier ons minder wil laten vliegen, waarom zouden we dan toch Lelystad Airport doorzetten voor 45.000 additionele vluchten? Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Perfect binnen de tijd. De heer Van Raan, Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Toch nog even over het staartje van het debat van hiervoor, ik zou toch graag willen dat de Minister samen met ons vaststelt dat sinds het verschijnen van het OVV-rapport Schiphol met 6% gegroeid is, en dan nemen we niet het general-aviation-verkeer mee. Het zou fijn zijn als ze dat zou willen doen, want dat zijn gewoon de feiten. Dat is één.

Twee. We hebben in eerste termijn de Minister een compliment gegeven dat zij een einde heeft gemaakt aan de dubbele-pettensituatie, want daar waren vragen over gerezen. Nogmaals, goed dat zij dat gedaan heeft. Dat bracht ons in eerste termijn ook tot de conclusie dat, wil zij de schijn van belangenverstrengeling met terugwerkende kracht opheffen en het vertrouwen terugwinnen, het goed zou zijn dat de rapporten onder de dubbele petten nog even tegen het licht worden gehouden. Dat wil helemaal niet zeggen dat er onder die dubbele petten belangenverstrengeling is opgetreden, maar als het een goede situatie zou zijn, zou je het ook niet hoeven scheiden. Dat is de vraag.

Dan hebben we een goed antwoord gekregen over wat slots precies zijn. We hebben met name gehoord wat zij niet zijn. Het zijn geen eigendomsrechten, heeft zij gezegd, of geen juridisch eigendom. Tegelijkertijd is het wel een belangrijk bedrijfsmiddel. De vraag is toch hoe die worden gewaardeerd. Zeker als je over een secundaire slothandel wil gaan spreken, dan komt er toch ergens een moment dat zij een waarde gaan krijgen. Daar ligt onduidelijkheid. Niet iedereen weet dat, dus het is goed als daarover een notitie verschijnt.

De voorzitter:

En daarmee komt u aan het eind van uw tweede termijn. Het woord is aan de heer Dijkstra.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel. Ik dank de Minister voor de eerste termijn. Dank ook voor de brief over de verkeersverdeelregeling, VVR, maar eigenlijk moeten we geen afkortingen gebruiken. Het is voor ons van belang dat we de eerste horde voor Lelystad Airport hebben genomen, namelijk een milieueffectrapportage die nu ook foutloos is, met alle aanloop, maar die hebben we genomen. De tweede horde is deze en we moeten er ook voor zorgen dat die standhoudt bij de Europese Commissie. Hoe meer eisen wij als Kamer opleggen, hoe ingewikkelder het wordt.

Ik heb er vertrouwen in dat de Minister zegt: als Europa zegt dat we op een beperkte schaal gaan experimenteren met slothandel, dan zie ik daar wel wat in, want dat kan inderdaad een financiële prikkel geven om die vluchten te verplaatsen. We willen geen autonome groei op Lelystad, dat hebben we met elkaar afgesproken, maar we willen er wel voor zorgen dat die vluchten naar Lelystad toe gaan.

Ik heb in eerste instantie heel veel vertrouwen in de marktbenadering, want er ligt een prachtig vliegveld. Dat is bijna klaar. Mensen die er nog niet geweest zijn, moeten er echt even gaan kijken. Dat kan gewoon zo gebruikt gaan worden. Het is zonde om dat niet te gaan gebruiken. Het is ook nodig als zevende baan van Schiphol, als overloopluchthaven, en dan refereer ik aan het Aldersakkoord, dat al in 2008 is overeengekomen, namelijk 580.000 bewegingen totaal op Lelystad, Eindhoven en Schiphol. Nu zitten we voor de keuze, waarin ook leiderschap gevraagd is: hoe gaan we daarmee verder en hoe zorgen we ervoor dat we de afspraken over die aantallen van toen ook gestand doen? Die hebben we nu nog niet, en Schiphol zit op slot, helaas. Ik refereer eraan dat in 2008 al is gezegd dat Schiphol die hubfunctie heeft en dat we die willen koesteren, vandaar Lelystad. Dat was toen al. Dat hele Aldersakkoord is een en ondeelbaar. Als een van de partijen daarin niet tevreden is, dan moet je met elkaar aan tafel, dat staat er ook in. Die aantallen staan er ook in. Het is dus een samenhangend pakket, gebaseerd op selectiviteit.

Ik heb hier nog wel een vraag bij, want het is tien jaar geleden bedacht en inmiddels uitgevoerd. In 2012 heeft de VVD ook gezegd: oké, dan gaan we

dus voor Lelystad. Is dat nog wel van deze tijd, want die markt verandert natuurlijk ook, met het model van de hub en de feeders?

De voorzitter:

En daarmee komt u aan het eind van uw betoog.

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

En ten slotte, voorzitter ...

De voorzitter:

Nee, dat ga ik niet toestaan, want dan moet dat bij anderen ook.

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

Ik wou nog een vraag stellen over hoe de definitie is.

De voorzitter:

Dat kan straks nog in een interruptie, het spijt mij. De heer Graus, PVV.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik heb gevraagd om een samenvattende conclusie inzake de tickettaks, vooral omdat al bleek dat die tienduizenden banen gaat kosten, dat die niet leidt tot minder vliegbewegingen of tot minder verkoop van tickets en dat het bnp verlaagd zal worden met 2,25 miljard. Dat is ook gebleken uit eerder SEO-onderzoek. Daar had ik dus graag een reactie op gehad. De Minister kan mij die samenvattende conclusie aanbieden. Ik heb daar de mensen en het geld niet voor. Dit moet echt van het ministerie vandaan komen. Dat had ik dus graag toegezegd gekregen en gehoord.

Ik heb gevraagd naar de motie-Graus om historisch verworven slots die niet gebruikt worden, opnieuw in de verdeelpot te stoppen. Daar heb ik nog geen reactie op gehad.

Ik heb ook gevraagd naar de disconnected handling. Daar is ook nog niet echt een reactie op gekomen, net als op de opfrisbeurt voor «Alders».

Daar wil ik dus ook graag een reactie op vragen.

Ik denk dat ik daarmee alles heb gezegd, mevrouw de voorzitter. Ik had ook gezegd dat de huidige president-directeur van de KLM de tweede CEO binnen de holding moet worden. Ik neem aan dat de Minister zich daarvoor gaat inzetten; dat heeft ze ook al gezegd. De motie daarover zal ik verder dus achterwege laten.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

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

Dank, voorzitter. We hebben een lang debat gehad over de luchtvaart. Ik stond stil bij het feit dat Noorwegen de ambitie uitspreekt om in 2040 alle kortereafstandsvluchten elektrisch te gaan uitvoeren. Dat vinden wij prachtig. Ook Onze Minister gaf aan dat ze bij de toppers wil gaan horen. Ze geeft ook aan dat we trots kunnen zijn op de ontwikkeling van Nederlandse precisieapparatuur die bijdraagt aan de ontwikkeling in de luchtvaart. 50PLUS kan dat natuurlijk alleen maar beamen.

Wij ontvangen deze zomer het rapport over de beleevingsvlucht, met de appreciatie van de Minister. U begrijpt dat wij daar zeer naar uitkijken. Ik verwacht dan ook een uitvoerig rapport.

Ik zou de Minister graag willen vragen wat de brief over de verkeersverdelingsregeling van Schiphol betekent. Als ik het goed lees, is het absoluut geen uitgemaakte zaak dat Europa hiermee akkoord gaat. Wat betekent dat dan? Kan de Minister mij dat uitleggen?

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Amhaouch, van het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Er is alweer veel gezegd. Dit is de tweede ronde van het AO van vorige week. Daar hebben wij als CDA belangrijke aandacht gevraagd voor luchtruimherziening, de herindeling. We praten over heel veel zaken, maar voor het CDA is uiteindelijk het belangrijkste dat we het luchtruim straks gaan herindelen en dat alle vliegvelden in Nederland daarvan profiteren, zeker ook de mensen in het oosten van het land met betrekking tot Lelystad Airport. De Minister heeft de toezegging gedaan om ons mee te nemen in een halfjaarlijkse voortgangsrapportage. Er mag gezegd worden dat er twee kabinetten zijn geweest die daar geen werk van gemaakt hebben. Ik heb telkens gezegd dat de Minister het vertrouwen krijgt dat zij dat deze kabinetsperiode wel doet.

Daarnaast vraagt het CDA nog steeds veel aandacht voor biokerosine. Op korte termijn moet dat de duurzame oplossing zijn. Het kan niet zo zijn dat er op Schiphol geen tankmogelijkheid is voor biokerosine. We roepen de Minister dus op om met de partijen aan tafel te gaan. We overwegen ook om daar misschien een motie over in te dienen, zodat die tankmogelijkheid zo snel mogelijk op Schiphol komt.

Dan het laatste puntje. Er is in de media en volgens mij ook in een brief al veel geschreven over de vliegtickettaks. Wij roepen de Minister ook hier weer op om samen met de collega van Financiën een goede afweging te maken tussen de tickettaks, de heffingen die eraan komen en in de toekomst mogelijk het gebruik van biokerosine, dat twee keer zo duur is. Ga dus niet stapelen, maar maak een goede afweging om daarin keuzes te maken.

Tot slot wil ik de Minister nog steeds complimenteren met de participatiebrief. Die vergeten we, maar die is ook uitgekomen. Daarin staan goede acties om mensen hierbij te betrekken, met name in de provincies.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Bruins van de ChristenUnie.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de Minister van harte voor haar antwoorden in eerste termijn. Het is mij duidelijk dat de Minister echt gecommitteerd is om er in Lelystad een mooi vliegveld van te maken. Ik had het in de eerste termijn vooral over de luchtruimherziening. De Minister is echt gecommitteerd om de laagvliegroutes echt te laten verdwijnen en ook op een zo vroeg mogelijk moment. Dat heb ik gezien. Mij is nog niet duidelijk welke randvoorwaarden precies zijn opgelegd aan die luchtruimherziening, maar ik heb uit de technische briefing begrepen dat een luchtruimherziening ook een belangenafweging is. Daar gaan we in oktober over debatteren.

Het zou goed zijn als definities helderder worden voordat we het debat daarover gaan hebben. Wat is laagvliegen nou? En wat betekent het als de Minister zegt dat die laagvliegroutes weg zullen zijn? Wat is er dan precies gebeurd? Welke randvoorwaarden legt de Minister op? Wanneer is het luchtruim nou precies herzien? Hoe kan de Minister dat duidelijker maken en op welke termijn? Is het mogelijk om die definities duidelijker te krijgen voor het debat, zodat we een beter beeld van het eindplaatje kunnen krijgen voordat we het besluit over opening definitief moeten nemen? De verkeersverdelingsregel die de Minister binnenkort wil notificeren, is inderdaad geen dwingende VVR. Dat zeiden de collega's ook al. Mijn vraag is of die een voldoende stok achter de deur is. Is die voldoende stevig om vliegtuigen te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad? Hoe en wanneer komen we daarachter?

Tot slot zijn voor mij de effecten van secundaire slothandel nog onduidelijk. We hebben echt meer informatie nodig voordat ik daar definitief een enthousiast geluid over kan laten horen.
Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Paternotte, D66.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Ik begin met de verduurzaming van het vliegen. Ik vind het hartstikke mooi dat de Minister heeft toegezegd te kijken of we de Pipistrel, het duurzame toestel dat nu nog van het NLR is, ook kunnen inzetten voor taken van het Rijk als voorbeeldfunctie. Ik zag de Minister eergisteren of gisteren geloof ik zelfs nog op een foto, bijna in een omhelzing met een elektrisch vliegtuig. Ik vond dat mooi om te zien. Het is ook goed om te horen dat we de meest lawaaiige vluchten kunnen uitfasen. Dat heeft de Minister gezegd op basis van de kennis die we inmiddels hebben over hoofdstuk 3-vliegtuigen. Daar is wel haast bij geboden, want Schiphol kan eens in de drie jaar de tarieven vaststellen. In de preconsultatie daarvan dient dan ook eventueel het uitfasen van bepaalde chapter 3-toestellen te worden meegenomen. Mijn vraag is of de Minister daartoe bereid is. Dat zou kunnen betekenen dat wij volgend jaar al van een deel van de 2.500 meest lawaaiige vliegbewegingen – dat zijn vaak vanzelf ook de meest vervuilende – kunnen zeggen: die hoeven we niet meer op Schiphol. Daarmee kunnen we een stukje bijdragen aan de vergroening van de luchtvaart.

Dan nog over slothandel. Ik denk dat we ons daar heel goed in moeten verdiepen. We kunnen heel veel effecten bedenken die daar mogelijk aan verbonden zijn, want je creëert waarde voor iets wat nu nog geen waarde heeft. Dat betekent dat de Midden Oostencarriers een voorsprong hebben ten opzichte van minder kapitaalkrachtige maatschappijen. Dat soort vragen zullen we moeten uitzoeken.

Kan de Minister duidelijk maken hoe de verkeersverdelingsregel voorkomt dat er op Lelystad andere vluchten kunnen komen dan vakantievluchten vanaf Schiphol? De heer Laçin impliceerde dat. Betekent dit dat als er niet genoeg vluchten zijn die je kunt verplaatsen vanaf Schiphol, er geen extra autonome groei op Lelystad kan komen, ook als de capaciteit van de luchthaven niet vol zit?

Ten slotte. Hoe zorgen we ervoor dat vrijgekomen slots op Schiphol alleen kunnen gaan naar bestemmingen die echt van belang zijn voor de Nederlandse economie?

Als ik nog tijd heb, voorzitter ...

De voorzitter:

Nee. Nou, vier seconden.

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan de leden. De Minister gaat direct antwoorden. Als er zo nog tijd is, komen de vraag van de heer Paternotte en die ene vraag van de VVD vast nog wel aan de orde. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de leden weer voor de inbreng, sowieso in de eerste termijn maar ook in deze tweede termijn.

Laat ik beginnen met de verkeersverdelingsregel. Daar hebben een aantal leden vragen over gesteld. Dat is geen dwingende variant waarbij je zegt: jij gaat nu met deze vlucht naar Lelystad verplaatsen. Dat zal de Europese

Commissie ook nooit goedkeuren, want dan is het niet helemaal open, niet non-discriminatoire zoals het hoort te zijn. De verkeersverdelingsregel waarmee we nu nog werken en die ik wil notificeren, zal er in ieder geval voor zorgen dat er op Lelystad geen andere vluchten kunnen komen dan de beoogde vluchten vanaf Schiphol. Daarmee borg je dat er geen autonome groei op Lelystad kan plaatsvinden. Dat is de ene helft van de verkeersverdelingsregel, van het selectiviteitsbeleid: dat we geen autonome groei krijgen zoals op Eindhoven en elders is gebeurd en dat Lelystad exclusief voor uitgeplaatste vluchten van Schiphol is. We gaan dus geen vluchten aanwijzen.

De andere poot van de verkeersverdelingsregel is op Schiphol. Vorige keer vroeg meneer ... mevrouw Kröger. O jee, hoe kom ik daar nou bij? Het komt omdat ik naar de heer Laçin kijk, maar uw naam wilde zeggen. Mevrouw Kröger vroeg daar aan het eind naar: ja, maar dan doet u op Schiphol niets. Nee, het is uitdrukkelijk de bedoeling – dat is de andere helft van de verkeersverdelingsregel – dat we het op Schiphol zo regelen dat de vrijgekomen vluchten, de slots die achtergelaten worden door de vluchten die naar Lelystad gaan, alleen ingezet kunnen worden voor mainportgebonden verkeer om de hubfunctie te ondersteunen. Dus op die manier borg je a dat niet de verkeerde vluchten op Lelystad terechtkomen en b dat Schiphol ook echt ondersteund wordt in een toename van de mogelijkheden voor mainportgebonden verkeer en er niet opnieuw een andere vakantievlucht komt, want dan schiet je er ook niks mee op. Dus dat is de basis van de verkeersverdelingsregel. Ik ben nu nog de laatste puntjes op de i aan het zetten, omdat je ook allerlei aspecten rondom staatssteun en dergelijke moet toetsen. Daar zijn we nog even mee bezig, maar ik hoop zeer binnenkort zover te zijn dat we kunnen notificeren. Er is door een aantal van u nog gesproken over de slothandel. U geeft aan: hoho, dat is eigenlijk wel heel erg kort door de bocht; dat kunnen we allemaal nog niet overzien. Ik kan in ieder geval de geruststellende woorden uitspreken dat wij dat zelf ook vinden. Het enige waar ik over zou willen nadenken, is om met de Europese Commissie in gesprek te gaan om te kijken wat voor vormen van slothandel mogelijk zouden kunnen zijn, ook omdat de Europese Commissie dat zelf interessant vindt. Ik vind dat we open moeten staan voor die mogelijkheden. Als je het niet hebt onderzocht, kun je er ook niet echt een oordeel over vellen. Ik zou dat gesprek willen aangaan met de Europese Commissie om te kijken wat het ons zou kunnen brengen. Als we dat met elkaar uitgezocht hebben, kunnen we een oordeel vellen over de vraag of we daar de toegevoegde waarde van inzien. Als wij met de Europese Commissie verder gaan spreken om te kijken of dit mogelijkheden biedt, dan bent u daar in een vroegtijdig stadium van op de hoogte en kunt u her en der uw licht opsteken. Wat is slothandel nou eigenlijk? Wat biedt het voor mogelijkheden enzovoorts? We gaan absoluut nog geen beslissing nemen bij de verkeersverdelingsregel. Dat is helemaal niet mijn intentie. Het is meer mijn intentie om het op de agenda te plaatsen en om daarover een gesprek aan te gaan met de Commissie.

De voorzitter:

Er hebben zich in ieder geval vier mensen gemeld voor een interruptie. De eerste is mevrouw Kröger.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan er nog iets meer over zeggen.

De voorzitter:

Als u eerst dit hele blok afmaakt, dan kunnen de leden daarna vragen stellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat het meeste al in de brief heeft gestaan, oorspronkelijk of nu. U weet natuurlijk dat de Commissie graag van ons ziet dat wij eerst de markt zijn werk laten doen. De marktbenadering is dus hiermee niet van tafel. Schiphol en Lelystad staan uitdrukkelijk zelf aan de lat om de goede doelen met de marktbenadering te bereiken. U weet dat de Commissie de VVR moet goedkeuren en dat ze daar een periode van zes maanden voor nodig heeft. Degenen onder u die denken «nou, misschien werken ze deze keer wel sneller en is het in vier maanden klaar», moet ik teleurstellen, want het is een heel formeel proces, waarin zo'n VVR ook nog geconsulteerd moet worden bij alle andere lidstaten. Daar zijn allemaal formele termijnen voor. Dus het gaat echt zes maanden duren. Dat hebben ze ons ook verzekerd. Ik heb openlijk aangegeven dat ik geen garantie heb dat de Europese Commissie dit gaat goedkeuren, maar we gaan natuurlijk niet iets indienen waarvan we zelf niet verwachten dat het goed af zou kunnen lopen.

Wat gebeurt er na de goedkeuring door de Commissie? Zeg dat we nog in juli kunnen notificeren. Dan moet je ervan uitgaan dat we daar ergens in januari de uitkomst van krijgen. Daarna moeten we een en ander in werking gaan zetten en wordt zo'n VVR uiteraard nog formeel voorgehangen bij uw Kamer. Er volgt dus nog een heel Kamertraject over die VVR. U kunt dus twee keer over de VVR spreken voordat die definitief wordt vastgesteld. Volgens mij heb ik daarmee het meeste behandeld over de VVR.

De **voorzitter**:

Oké. Ik zie dat vijf mensen een interruptie willen plaatsen. Als eerste is mevrouw Kröger aan de beurt, daarna de heer Laçin, de heer Van Raan, de heer Bruins en de heer Paternotte. Mevrouw Kröger, ik geef u graag het woord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een procesvraag en een inhoudelijke vraag. De procesvraag is of wij als Kamer de VRR kunnen zien voordat die naar Brussel gaat. Dat was mijn vraag en die is niet beantwoord. Wij willen kunnen toetsen of die voldoet aan de doelstellingen. De inhoudelijke vraag is als volgt. Ik hoor de Minister niks zeggen over het feit dat het doel zou zijn om vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen. Dan is de vraag: hoe wordt er dan gekeken? Gaat het dan om bestemmingen? Worden vluchten naar bepaalde bestemmingen verplaatst? Of gaat het om maatschappijen? Dat zijn inhoudelijke vragen die we willen kunnen beoordelen. Daarom willen we de maatregel graag zien.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Over het proces kan ik in ieder geval zeggen: zodra ik die VVR notificeer, zal die ook ter informatie naar uw Kamer gaan. Dat is een legal stuk en het is niet gebruikelijk om dat hier ... Kijk, u geeft mij een mandaat en ik stuur die VVR in. Dan wachten we de Europese Commissie af. En dan is de normale procedure dat als wij hier iets hebben wat kans van slagen heeft, namelijk goedkeuring van de Europese Commissie, dat u dan de hele formele procedure ingaat van de voorhang bij de Kamer. Dan is de Kamer dus aan zet en dan kunt u er nog alles van vinden.

Het doel is natuurlijk helemaal om de vakantievluchten van Schiphol te halen, dus dat zal ook gewoon opgenomen worden in die VVR. En naar de manier waarop we dat precies op moeten schrijven, zijn we natuurlijk nu goed aan het kijken en daar zijn we met de Europese Commissie mee bezig. Straks, als we daar het resultaat van hebben, krijgt u dat uiteraard ook te zien.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind dit toch een hele moeizame gang van zaken. Nu gaat een verkeersverdelingsregel, die aan de basis ligt van het bestaansrecht van een vliegveld dat ongelofelijk veel maatschappelijke onrust veroorzaakt, genotificeerd worden in Brussel. Dan gaan we een traject van een halfjaar in. En daarna pas gaat de Kamer die officiële procedure in. Terwijl de allereerste vraag natuurlijk is: voldoet die verkeersverdelingsregel aan de doelstelling die we ermee hadden, wat vastgelegd is in een Kamermotie, namelijk de motie-Van Helvert? Dus ik snap eigenlijk niet waarom wij als Kamer niet de verkeersverdelingsregel kunnen zien voordat die naar Brussel gaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, ik denk dat het ook niet zo veel zin heeft om uitgebreid met de Kamer... Het is namelijk niet een stuk dat in de Kamer onderhandelbaar is. Je moet een goed voorstel bij de Europese Commissie indienen. Daar krijgen we dan «ja» of «nee» op. Dan is de Kamer aan zet om te kijken of u dat goed vindt of niet. Dan kunt u zeggen: nou nee, deze VVR zie ik helemaal niet zitten en hier ben ik op tegen. Dat staat u uiteraard vrij. Er is daar een volledige voorhangprocedure bij de Kamer voor, waarbij u al uw vragen kunt stellen. Maar we moeten natuurlijk wel gewoon met een goed verhaal naar de Europese Commissie gaan. Zodra we dat notificeren, zullen we die VVR ook aan u doen toekomen.

De heer Laçin (SP):

Ik denk dat het juist ook een goed verhaal is als wij van tevoren die inspraak hebben. Maar goed, daar gaat mijn vraag niet over. Mijn vraag gaat over die VVR. In de brief staat dat er geen dwingend karakter is. En dat bevestigt de Minister nu. Zo ver zijn we al. Maar vervolgens zegt de Minister eigenlijk dat ze twee voorwaardes gaat stellen. De ene is: vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad. Lelystad is dus alleen maar bedoeld voor die vluchten. En vervolgens: de slots die overblijven en achterblijven op Schiphol, moeten ingezet worden voor de hubfunctie. Dat zijn in mijn beleving ook twee criteria die andere vluchten uitsluiten. Dus hoe kan het eerste niet, maar kunnen die andere twee voorwaarden wél door bijvoorbeeld de Europese Commissie geaccordeerd worden? Want ook dan sluit je andere vluchten uit en discrimineer je eigenlijk.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het gaat erom dat je het langs de andere kant aanvliegt. Wij zeggen nu niet tegen bepaalde airlines: jij moet wel met je vakantievlucht daarnaartoe en jij niet, omdat je bijvoorbeeld bij die eerste 4.000 al vol zit. Wij wijzen dus niet bepaalde vluchten of slots aan die moeten worden opgegeven, want dat mag niet en dat is discriminatie. Want je zult maar net de eerste zijn die dan moet. Allemaal van dat soort dingen kunnen dan een rol spelen. Dus we zeggen het nu andersom, en we denken dus dat de Europese Commissie dat wel kan accepteren. We zeggen dat je alleen op Lelystad terecht mag als je een dergelijk slot op Schiphol achterlaat. En dat is ook dwingend natuurlijk, want zo voorkom je in ieder geval dat er autonome groei op Lelystad ontstaat, want een andere vlucht zal daar simpelweg niet terechtkunnen.

De heer Laçin (SP):

Ik vraag me heel erg af of dat gaat lukken, omdat het in mijn beleving ook gewoon andere vluchten uitsluit. Maar dat hoor ik graag. Ik heb nog een vervolgvraag op dit punt. Op deze manier is het eigenlijk afwachten, proberen, secundaire slothandel, een andere route bewandelen. En uiteindelijk hebben we in mijn beleving geen stok achter de deur. En toch gaan we door. Toch gaan we Lelystad optuigen. Daar zijn we al mee bezig en er wordt daar gebouwd. Dat doen we terwijl we eigenlijk nog steeds niet weten of het allemaal gaat lukken. Is dit niet de wereld op z'n kop?

Moeten we niet gewoon eerst weten of het allemaal lukt voordat we die hele airport bouwen, wat we nu al doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Bij bijna geen enkel project werkt het zo dat je bij alles op voorhand al weet dat het gaat lukken. Wij hebben én een marktbenadering én een stok achter de deur én de wortel. Je kunt zorgen dat er geen autonome groei plaatsvindt. Alle vluchten die op Lelystad komen, zullen vluchten zijn met een dergelijk karakter, afkomstig van Schiphol. We kunnen zorgen dat op Schiphol de vluchten van het juiste kaliber komen. Als ik u zo hoor, kan ik me best voorstellen dat u misschien stiekem hoopt dat die verkeersverdelingsregel niet geaccepteerd zal worden in Brussel. Ik heb er vertrouwen in dat we hiermee een goed voorstel kunnen doen. Dat zullen we dan moeten afwachten. Als we het terugkrijgen, hopelijk met groen licht van de Europese Commissie, bent u aan zet om er ook nog iets van te vinden.

De heer Van Raan (PvdD):

De basis daarvan zijn natuurlijk de slots. U heeft in uw beantwoording aangegeven, dank daarvoor, dat het geen eigendomsrecht is. U beschrijft dat slots als collectieve goederen volgens bepaalde regels worden toegewezen. Het zijn geen echte collectieve goederen; u heeft het over «als collectieve goederen». Dat zijn ze echter niet, want het gebruik door de een gaat ten koste van het gebruik door de ander. Het is dus geen collectief goed. De slotdefinitie is gebaseerd op internationale luchtvaartregels, die vervolgens vertaald worden naar Europese regels. Niemand weet eigenlijk wat een slot is. Wordt het niet eens tijd dat we gaan bekijken of de slotdefinitie, zoals bepaald door ICAO, nog wel past bij de manier waarop wij luchtvaart bedrijven? Zou dit daarvoor geen goed moment zijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Of wij meteen bij ICAO met een definitie aan de slag moeten, vraag ik me af. Het is interessant om hier eens met de Europese Commissie naar te kijken. Binnen de Europese Unie vindt nu slothandel plaats, in het Verenigd Koninkrijk. Het verlaat straks de EU, maar er zijn slots verkocht voor hele forse bedragen. Om nu te zeggen dat eigenlijk niemand weet wat het is, is iets te kort door de bocht. Ik weet ook niet of het uiteindelijk iets voor ons kan zijn. Ik vind het wel interessant genoeg om het verder te onderzoeken. Om a priori te zeggen dat we in Nederland never nooit slothandel zullen bedrijven, gaat mij te ver. Als de Europese Commissie voorstelt om daar eens naar te kijken, wil ik daaraan wel meewerken. De interesse van de Europese Commissie komt ook omdat er aan een evaluatie en herziening van de slotverordening wordt gewerkt, die waarschijnlijk in 2020 wordt uitgevoerd. Niet om ons op de borst te kloppen, maar Schiphol is toch een heel belangrijke hub-luchthaven, waardoor de Europese Commissie graag met ons het gesprek aangaat, ook in de aanloop naar zo'n herziening van een slotverordening. Wat zou het misschien kunnen betekenen? Natuurlijk gaan we op voorhand geen enkel commitment aan, anders dan dat we daarover een serieus gesprek willen voeren.

De voorzitter:

Korte vervolgvraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Mag ik ons verzoek dan zo formuleren dat u, in het uitzoeken hoe zo'n slotverordening in elkaar zit en hoe die handel zou kunnen werken, de vraag meeneemt op grond waarvan slots tot stand zijn gekomen? Het zijn uiteindelijk internationale luchtvaartwetten. Wij denken dat het tijd wordt om eens te toetsen of die nog wel passen bij de manier waarop nu

luchtvaart wordt bedreven, want die wordt nu gedictieerd door een sector waarover wij niet de baas zijn.

De voorzitter:

Dank u wel.

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

Het is heel gezond om dat te doen. Zou u dat kunnen toezeggen?

De voorzitter:

Het woord is aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Als wij ooit zo ver komen dat wij serieus zelf aan slothandel willen gaan doen, zullen we er zeker van zijn dat we van tevoren allemaal weten waar we het precies over hebben. Dat kan ik u toezeggen.

De heer **Paternotte** (D66):

De Minister geeft aan dat slothandel verder onderzocht moet worden. Mijn vraag aan de Minister is op welke punten dat dan zou zijn. Het kan gaan om het effect van slothandel: hoe krijgen we vluchten naar Lelystad? Het kan ook gaan om de vraag aan wie die nu gediensig is. Als we het over het mainportverkeer hebben, heeft als grote maatschappij alleen KLM een hub op Schiphol en Easyjet een klein beetje. Dat zijn de partijen die overstappers hebben en dus aan het netwerk bijdragen. En dan heb je nog de vraag of er eventueel andere effecten zijn die wij niet kunnen overzien van slothandel. Welke punten wil de Minister verder onderzoeken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik denk dat we daar het gesprek met de Europese Commissie goed over aan moeten gaan. We zullen natuurlijk nooit voor varianten van slothandel zijn, waarbij onze eigen positie achteruitgaat of waarbij onze home-carrier in een heel lastige positie terechtkomt. Je wilt natuurlijk niet dat het tot grootschalige marktverstoring of wat dies meer zij gaat leiden. Ik denk dat het goed is om alle mogelijke varianten van slothandel tegen het licht te houden, te kijken of dat iets zou kunnen betekenen en of we als Nederland daar iets aan zouden kunnen hebben. Misschien kunnen we er eventueel ooit een pilot of een experiment mee doen, maar dat weet ik nu nog helemaal niet. Ik vind het interessant genoeg, ook in het licht van de herziening van de Slotverordening, waar de Europese Commissie toch mee gaat komen, een van de landen te zijn die mee aan tafel zitten, die meekijken, die zo'n dossier besturen, en die zien wat er mogelijk is. Dan heb je misschien net iets meer invloed later. Je kunt beter aan tafel zitten dan dat er over je wordt besloten. Ik vind het belangrijk om wat dit betreft een van de landen te zijn die hier vanaf het begin bij betrokken is.

De heer **Paternotte** (D66):

If you're not at the table, you are on the menu, zeggen ze dan in Brussel, geloof ik. Mijn vraag is of de Minister een keer met de Europese Commissie wil praten, maar wil zij ook nog zelf nader onderzoek doen naar wat slothandel of een experiment kan behelzen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dat vind ik nu nog een beetje vroeg. Ik denk dat wij eerst dat gesprek moeten aangaan en dan kijken of er iets uitkomt, of er een vervolg uitkomt. Voordat je een vervolgstap zet, zou je mogelijk eerst nader onderzoek moeten doen, maar vooralsnog wil ik eerst het gesprek aangaan over waar de Europese Commissie aan denkt en wat er voor varianten mogelijk zijn. Laten wij dat eerst maar eens inventariseren.

De voorzitter:

Een vraag van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, het gaat over de VVR. Ik heb er net iets over gezegd, maar de marktbenadering heeft onze grootste voorkeur. We denken dat het heel aantrekkelijk is om vanaf Lelystad te vliegen, vanwege lage tarieven, goed personeel, turnaround time snel, en makkelijk parkeren. Zijn er nog meer dingen die de overheid zou kunnen doen om Lelystad Airport aantrekkelijker te maken? Ik doel dan vooral op datgene waar de luchtvaartmaatschappijen tegen aanlopen, namelijk de openingstijden. Die maatschappijen willen natuurlijk zo veel mogelijk vliegen en soms ook wat vroeger vertrekken, zodat je meer vluchten kan doen. Speelt dat ook een rol, of zeggen wij: dat hebben we nu eenmaal bepaald op bepaalde tijden, 17 uur per dag en dat is het dan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij zijn we heel duidelijk geweest: geen vracht en geen nacht. Ik denk dat wij het daarbij moeten laten. Je moet vooral inzetten op de kwaliteit van de service, inderdaad het makkelijk parkeren en lagere tarieven dan elders. Dat zijn de dingen die Schiphol en Lelystad Airport allemaal uit de kast kunnen trekken om hun airport aantrekkelijk te maken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Hoe zorgen we er dan voor dat Schiphol, want die moet het met name doen – dat is natuurlijk de exploitant – dat ook doet? Hoe kunnen wij daarover worden geïnformeerd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij is Schiphol zelf er ook op gebrand om te zorgen dat Lelystad Airport tijdig open kan en een goede bezetting en clientèle krijgt. Ik denk dat men zelf een heel belangrijke sleutel in handen heeft om ervoor te zorgen dat het gaat werken.

De voorzitter:

Ik verzoek de Minister om de nog niet beantwoorde vragen eerst te beantwoorden, vóór de volgende ronde, want ik snap dat er nog vragen zijn. Dan hebben wij even een beeld qua tijd hoe we uitkomen. We gaan tot 22.00 uur door, hebben we gezegd. Ik geef nu eerst het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik proberen om er een beetje staccato doorheen te gaan.

De vliegtaks en de vraag of ik de opvatting van collega Snel deel. Wanneer wordt de Commissie erbij betrokken? Ik denk dat het heel goed is dat collega Snel nu meerdere voorstellen in consultatie heeft gebracht, want dat is het eerste waar wij behoefte aan hebben vanuit de sector. Wat ziet de sector als voor- en nadelen van de verschillende varianten? Het lijkt mij goed dat wij dat eerst heel helder op het netvlies krijgen. Ondertussen loopt de Europese inspanning om juist ook op Europees niveau tot afspraken te komen ook onverminderd door. Dat is ook goed. Het is belangrijk om een goed impactassessment te hebben, zodat je weet wat de voor- en nadelen van de verschillende varianten zijn. Dat deel ik met hem. Het is uiteraard logisch dat u kennis kunt nemen van de onderzoeken wanneer die bekend worden.

De heer Graus wil een samenvattend rapport, een conclusie over de vliegtaks. Daar zijn we nog lang niet uit, want allerlei varianten worden nog onderzocht, maar ik ga ervan uit dat collega Snel uiteindelijk een samenhangend, afgewogen oordeel uw kant op zal laten komen.

Over de dubbele petten heeft de heer Van Raan nog iets gezegd. De MER van Schiphol wordt door Schiphol zelf opgesteld. Alle berekeningen worden onafhankelijk gecontroleerd. Daarnaast gebeurt er ook nog een peer review door een Engelse deskundige. Daarna krijgen we nog de beoordeling van de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. De rol van het bevoegd gezag borg ik intern onafhankelijk. Deze MER komt in plaats van de MER'en uit het verleden. Dus we concentreren ons nu op deze ene MER. U vraagt: moeten we niet alles wat er ooit is gebeurd nog een keer natrekken? Daar zie ik niet zo veel noodzaak voor.

Dan een belangrijke vraag, die door meerderen is gesteld: is er nou vrachtverkeer op Lelystad Airport mogelijk? Ik heb de Kamer al eerder geïnformeerd dat ik geen beperkingen kan stellen aan het type vliegtuig of het soort vluchten. Dat is nou eenmaal wettelijk niet mogelijk. Ik heb aangegeven dat het feitelijk gebruik van de luchthaven door de combinatie van de lengte van start- en landingsbaan en luchthaveninfrastructuur is beperkt tot een bepaald type vliegtuigen, waardoor groot vrachtverkeer op Lelystad niet mogelijk is. Gezien de lengte van de baan kunnen grote vliegtuigen als de 747 technisch gezien starten en landen vanaf de luchthaven, maar de baan is te kort om grote vliegtuigen met een vol gewicht, en vracht en kerosine, te kunnen laten vertrekken. Dat geeft substantiële beperkingen aan de businesscase voor vrachtverkeer. Dat was bijvoorbeeld ook de reden om een goede businesscase op Maastricht voor vracht mogelijk te maken. Daar is de operationele baanlengte voor startend verkeer verlengd tot die 2.750 meter. Op Lelystad is de lengte van de startbaan 2.400 meter, dus daar zit echt nog wel een gat tussen.

Wat betreft de luchthaveninfrastructuur, het businessplan waarop het LHB is gebaseerd, richt zich op passagiersvliegtuigen voor vakantiebestemmingen, naast de general aviation business enzovoorts, niet op vrachtverkeer. Er wordt daarom ook geen afhandelingscapaciteit voor vracht op de airport gerealiseerd. Dat betekent geen laadfaciliteiten, geen vrachtopstelplaatsen, geen inklaringsmogelijkheden, geen douane, geen loodsen, niks. Ik denk dat ik het daarmee duidelijk heb uitgelegd.

De heer Graus heeft nog gevraagd of de ongebruikte slots terug kunnen in de pot. Voor slots gelden EU-regels. Er is een EU-slotverordening. Slots die niet worden gebruikt komen terug in de slotpool. Daarna worden ze onafhankelijk herverdeeld door de slotcoördinator.

Er is nog gevraagd naar een opfrisbeurt voor de Alderstafel. Na advisering door de ORS, gaan we natuurlijk ook de ORS zelf evalueren. Die afspraak hebben we ook al gemaakt. Als u dat verstaat onder een opfrisbeurt van Alders, dan staat dat ook in de steigers. Dat past ook in het nieuwe participatiebeleid.

Dan de biokerosine. Ik wil me graag inzetten voor productiecapaciteit in Nederland. Wij zijn daar al met een aantal partijen over in gesprek in het kader van BioPort Holland. Dat doen we sinds kort ook aan de deeltafel duurzame luchtvaart. Overigens vond ik het opvallend om gisteren op de vliegbasis Leeuwarden te zien dat de militaire toestellen wel degelijk op kerosine vliegen. Waar we soms nog wat sombertjes daarover zijn, vond ik het heel bemoedigend om te zien dat je legergroen ook echt als groen kunt invullen. Legergroen 2.0 maken we daar maar van.

Hoe hoog moeten de routes en wordt dat vastgelegd? De opdracht voor de herziening van het luchtruim zal zijn, zoals ik u heb gezegd, dat Lelystadverkeer zo veel mogelijk ongehinderd door ander verkeer door kan stijgen en bij de daling zo veel mogelijk in een glijvlucht zal vliegen. Op die manier kunnen we ook hogere routes realiseren.

Het is verder de bedoeling om via een open en transparant proces tot de uitgangspunten te komen. Dat doen we in goede afstemming met alle partijen, zowel militair als civiel, LVNL, CLSK, om dat samen goed te verwoorden. De heer Bruins zegt dat we er in het najaar over gaan debatteren. Ik stel me voor dat we dan ook wat meer de diepte in gaan

hoe dat er precies uit ziet. De fasering geeft ook alle ruimte om er met de Kamer uitgebreid over te spreken. Ik stel voor om dat dan verder te doen. Volgens mij ben ik dan door de vragen heen. O, er is nog een vraag over het uitfaseren van hoofdstuk 3 op Schiphol. Dat gaat dus over de meest vervuilende vliegtuigen. Zoals ik heb aangegeven, ga ik serieus kijken naar dat uitfaseren van die hoofdstuk-3-toestellen. Ik wil ook zeker de ruimte binnen de Europese kaders benutten en ik kan dat ook zelf, zonder Schiphol opleggen, gelukkig. In die zin hoeft er niet direct een relatie te liggen met de besprekingen van Schiphol over de tarieven. Ik kan zelf opleggen dat we gaan stoppen met die hoofdstuk-3-toestellen. Ik neem aan dat u ondersteunt dat ik dat dan ook zo snel mogelijk ga doen. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Mevrouw Kröger, de heer Paternotte, de heer Graus, maar die heeft net de vergadering verlaten, de heer Laçin en de heer Amhaouch hadden nog vragen voor u. Als eerste geef ik het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het beeld is dat aan de ene kant de verkeersverdelingsregel bijna af is en zo snel mogelijk naar de Europese Commissie moet, terwijl de Minister niet kan aangeven hoe vluchten als vakantievluchten worden gedefinieerd, op basis van de maatschappij of op basis van de bestemming. Dat lijkt mij toch een vraag die al helder zou moeten zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat u toch nog even geduld moet hebben tot u die VVR onder ogen krijgt. We zijn nog naar de laatste formuleringen aan het kijken, dus ik vind het niet verstandig om daarop vooruit te lopen. Er zijn ook nog verschillende aspecten rondom staatssteun. Iedereen die weleens met juristen van doen heeft gehad, weet dat ieder woordje wat je opschrijft, op een goudschaaltje kan worden gewogen, dus ik wil toch graag even de puntjes op de i zetten. Als het af is, krijgt u het meteen toegestuurd.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar de Minister kan toch wel aangeven of vakantievluchten vluchten zijn naar bepaalde bestemmingen of vluchten van bepaalde airlines?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan wel aangeven dat het allebei niet zo is, want dat is nou precies waarom de VVR in het verleden geen kans maakte. Je mag niet specifieke bestemmingen aanwijzen en je mag ook niet specifieke airlines aanwijzen. Dus we gaan het algemeen formuleren.

De voorzitter:

Dank u wel, Minister. Het woord is aan de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Nog even over de slothandel. Mag ik concluderen dat de Minister pas besluit tot een experiment over slothandel als we alle effecten goed in beeld hebben?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, natuurlijk. Ik zal er zelf ook niet eerder toe willen besluiten dan nadat ik alle effecten in beeld heb, dus we gaan niet zomaar over één nacht ijs een wild card aan de Europese Commissie geven, van doet u ons maar iets met slothandel. Nee, we zitten op een serieuze manier aan tafel om alle ins en outs eerst ook zelf goed te kunnen afwegen.

De voorzitter:

Ik zie geknik. Dan gaan we door naar de heer Laçin over vracht.

De heer Laçin (SP):

Jazeker, voorzitter. Ik hoor de Minister zeggen dat vrachtluchten niet kunnen, omdat de baan niet lang genoeg zou zijn en er geen afhandelingscapaciteit is. Dat antwoord kreeg ik vorige week ook. Daarom voerde ik dus ook op dat dit antwoord in mijn beleving niet klopt. In fase 1 van de groei van de luchthaven staat heel duidelijk: bij fase 1 hoort de verlenging van de start- en landingsbaan tot 2.700 meter, inclusief verharde veiligheidsstrook, dus dat is 2.700 meter en geen 2.400 meter. We weten dat Maastricht 2.750 meter is en dat daar wel vrachtluchten worden uitgevoerd. Mijn vraag is heel simpel. Ik begrijp best dat de Minister zegt: dat gaan we niet doen, maar in het slechtste geval is Minister Cora van Nieuwenhuizen er over drie jaar niet meer en zit er een andere Minister en die kan hele andere dingen besluiten. Waarom is het zo moeilijk om gewoon zwart-op-wit in het Luchthavenbesluit op te nemen dat we nooit vrachtluchten van en naar Lelystad gaan doen? Dan is deze discussie klaar en kan iedereen gerust gaan slapen, in Overijssel en in Gelderland, onder andere. Waarom is dat zo moeilijk?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb al in eerste en in tweede termijn aangegeven dat je die voorschriften niet op basis van toestellen kunt aangeven. Maar ik wil u wel in herinnering roepen dat, als een volgende Minister na mij dat ooit zou willen doen, diezelfde Minister dan wel weer eerst een heel nieuw luchthavenbesluit daarvoor zou moeten nemen. Dan spreek je immers wel weer over een heel andere omstandigheid. Nou, dat kan natuurlijk altijd. Je kunt voor iedere luchthaven iets doen met een nieuw luchthavenbesluit, als daar dan een politieke meerderheid voor is, maar dat zou nu niet zomaar kunnen. Dus daar bent u dan na mij in de toekomst met z'n allen bij, als u dat ooit zou willen. Of niet, zeker. Maar met dit luchthavenbesluit kan het in ieder geval niet.

De heer Laçin (SP):

Hier valt m'n mond echt van open, echt waar. Omdat hier gewoon naar voren wordt geschoven «over drie jaar, als er een nieuwe zit, dan kijken jullie dan maar». Jawel, dat wordt letterlijk gezegd! We hebben nu de discussie over Lelystad. De zorgen spelen nú. Het hele voortraject van Lelystad weten we. Heel veel mensen hebben geen vertrouwen in het ministerie. U begon, de Minister begon met «ik ga het vertrouwen herstellen», maar dat doet u niet. Als dit gewoon zwart-op-wit ...

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer Laçin (SP):

Als dit zwart-op-wit wordt vastgelegd, zijn we af van de discussie. Dan maken we het ook in de toekomst niet mogelijk en hebben we gewoon vastgelegd wat we hebben afgesproken. Waarom doen we dat niet gewoon?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik geef u aan dat er geen juridische mogelijkheid is om het op te schrijven zoals u dat wilt. Het is feitelijk niet mogelijk. Er wordt op geen enkele manier naartoe gewerkt. Als in de toekomst een ander kabinet dat ooit wel zou willen, dan zal het daar een heel nieuw traject met een heel nieuw luchthavenbesluit voor moeten gaan volgen. Dan zou daar weer een hele politieke afweging voor moeten worden gemaakt. Dat kun je voor geen enkele luchthaven ooit uitsluiten. Dat hebben we bijvoorbeeld voor

Maastricht gedaan. Dat is hier nu niet aan de orde en het gaat in deze kabinetsperiode ook niet gebeuren.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Amhaouch van het CDA, ik denk over biokerosine.

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, biokerosine in combinatie met die taksen en die heffing. Mijn vraag was: Snel komt dadelijk met de tickettaks, Europees of nationaal. Maar wat gaat er gebeuren als wij inderdaad zo dadelijk zeggen: dan willen wij dat vliegtuigmaatschappijen biokerosine gaan stimuleren, maar die biokerosine is twee of drie keer zo duur? Gaan we dan stapelen? Waar wordt dat afgewogen, zodat we ook een gelijk speelveld gaan krijgen? We hebben de vorige keer gehoord: KLM zegt dat wel te willen. Die tanken volgens mij nu al in Amerika. Zij willen graag die kant op. Gaan we dadelijk zeggen: én tickettaks, én biokerosine? Ik zou graag willen weten waar die afweging wordt gemaakt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat die afwegingen aan verschillende tafels moeten worden gemaakt, niet in de laatste plaats ook aan de Klimaattafel, onderdeel mobiliteitstafel. De Staatssecretaris is natuurlijk ook voortdurend bezig met de energietransitie en de verduurzaming, met alle verschillende varianten van brandstoffen. Daar zullen we heel goed naar moeten kijken en met elkaar een goede afweging in moeten maken. Ik ben het met u eens, maar dat geldt niet alleen voor de luchtvaart, maar ook bijvoorbeeld voor de binnenvaart. Je kunt niet maar blijven stapelen met eisen. Dat geldt ook voor het wegtransport. Daar gaat een groot deel van de vrachttaks terug naar verduurzaming voor de sector. Ik denk dat we in iedere sector ook steeds het totaalplaatje moeten maken. We moeten zorgen dat we niet in een bepaalde richting doorslaan en dat er een goede balans in zit.

De voorzitter:

Ik zie een knikkend, bevestigend gebaar van de heer Amhaouch. Dan ga ik ten slotte in deze ronde naar de heer Remco Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Even kijken of ik de Minister goed heb begrepen. We hebben een driesporenbeleid als het gaat om de vliegtaks. Eerst Europees, dan aanpak lawaaierige en vervuilende toestellen en ten slotte de nationale tickettaks, als het niet anders kan. Kan de Minister bevestigen dat de sector, de reissector, de luchtvaartsector, de airlines ook betrokken worden en kunnen meedenken bij de inrichting van de stappen die nodig zijn om te komen tot wat we hebben afgesproken? Is dat ook de invulling van uw consultatie zoals we die voor ogen hebben? En hoe wordt die sector dan betrokken bij de invulling ervan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is natuurlijk heel belangrijk dat de sector ook zo uitgebreid mogelijk reageert op die consultatie. Ik denk dat ze dat ook zeker zullen doen. Ze zijn er allemaal buitengewoon op gebrand om goed mee te denken over het onderwerp. De afgelopen maanden heeft het Ministerie van Financiën ook al een aantal bijeenkomsten georganiseerd, waarbij de sector breed vertegenwoordigd was. Aanstaaende donderdag start de internetconsultatie. Ik ben ervan overtuigd dat Financiën ook heel serieus zal omgaan met alle reacties op die internetconsultatie. Dat wordt ook gewoon openbaar. Daar kunnen we met z'n allen dus ook iets van vinden.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank voor uw beantwoording in tweede termijn, Minister, en ook aan de Kamer voor de souplesse vanavond, waardoor we om 22.00 uur de toezeggingenlijst kunnen doorlopen. De toezeggingen luiden als volgt.

- De Kamer zal in het najaar worden geïnformeerd over de stand van zaken inzake duurzame luchtvaart.
- Op korte termijn zal de Kamer het rapport van CE Delft over de klimaateffecten van een vliegtaks inclusief kabinetsreactie ontvangen.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor het ministerie om elektrisch vliegen in te zetten voor functionele doeleinden. Dat komt in de brief over verduurzaming.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitfasering van de meest vervuilende vliegtuigen.
- De Kamer zal in de zomer het rapport van de regiegroep van de belevingsvlucht inclusief kabinetsreactie ontvangen, en reactie op het Volkskrantcommentaar daarop.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik voel me niet geroepen om nou speciaal te reageren op het Volkskrantcommentaar. Maar ik zal wel reageren op alle relevante inhoud. Ik ga niet op individuele krantenberichten reageren, maar we gaan een gedegen rapport met alle ...

De voorzitter:

Dat was een toezegging in reactie op mevrouw Van Brenk. Ik kijk dus even naar mevrouw Van Brenk.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Het ging over een oud KLM-vlieger die opmerkingen gemaakt had ten aanzien van die belevingsvlucht. U gaf aan dat u ook de Volkskrant leest. Het gaat mij erom dat dat bij dat rapport over die belevingsvlucht in ieder geval ergens herkenbaar geadresseerd wordt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is precies wat ik bedoel. Ik ga geen commentaar zitten geven op een artikel in een krant, maar we gaan de inhoudelijke punten gewoon adresseren.

De voorzitter:

Dan denken we daar nu in ieder geval hetzelfde over met betrekking tot deze toezegging. De volgende toezeggingen.

- Zodra er meer bekend is over de situatie bij Wezep zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.
- Als een en ander inzake de secundaire slothandel is uitgekristalliseerd, zal de Kamer hierover deze zomer worden geïnformeerd.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Deze zomer zal niet lukken. We gaan deze zomer wel de VVR notificeren. Zodra er iets ter besluitvorming voor zou liggen, ga ik uiteraard zorgen dat de Kamer dan alle relevante informatie heeft. Maar misschien komt dat moment wel nooit; dat weten we nog niet.

De voorzitter:

Met die aantekening.

- Zodra er naar aanleiding van gesprekken in Brussel meer bekend is over aanpassing van de slotverordening zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.
- De Kamer ontvangt een update als er weer een stap is gezet inzake de mogelijkheid van een luchthaven in zee.

- Na goedkeuring van de verkeersverdelingsregel door de Europese Commissie wordt deze bij de Kamer voorgehangen. Tot slot is er een VAO aangevraagd door de heer Laçin. Dan zijn er nog twee opmerkingen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik mis het antwoord op de vraag naar een definitie van wat de Minister verstaat onder «langdurig laagvliegen». Die vraag had ik gesteld.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb in de richting van de heer Bruins eigenlijk ook al aangegeven dat we over alle specificaties in het kader van luchtruimherindeling beter met elkaar van gedachten kunnen wisselen bij het debat dat in het najaar, of in ieder geval na de zomer, daarover gaat komen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De vraag was of we voor dat debat die definitie konden krijgen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee. Dat heb ik in de richting van de heer Bruins ook aangegeven. Je wilt natuurlijk ook recht doen aan dat hele proces rond die herindeling, en met alle relevante partijen een open proces starten waarin je kijkt hoe je dat het beste kunt doen en hoe je het beste die randvoorwaarden kunt meegeven. Als ik die nu op voorhand al zelf in mijn eentje ga zitten definiëren, dan doe ik dat proces geen recht. Om het optimale resultaat te bereiken wil je LVNL en CLSK hier juist ook goed in mee laten denken.

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

Ik had nog gevraagd of de Minister expliciet kan bevestigen dat sinds het OVV-rapport verschenen is, Schiphol met 6% gegroeid is.

De **voorzitter**:

Dat is eigenlijk onderdeel van het vorige debat. Maar goed, als de Minister daar nu nog een antwoord op wil geven, dan mag zij dat.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou ja, binnen de toegestane geluidsruimte en binnen het maximum-plafond wat is vastgesteld met elkaar van 500.000 vluchten is er inderdaad die toename geweest, ja.

De **voorzitter**:

Dank voor deze verheldering. Daarmee komen we aan het eind van deze termijn. Er zal nog een VAO volgen. Dat VAO staat, begrijp ik nu, al voor morgen op de agenda. Oké, prima. Ik moet namelijk als voorzitter bij ieder VAO vragen of het ook echt deze week moet. Helder. Nee, maar ik check het even, want stel dat een meerderheid vindt dat het nog wel uitgesteld kan worden. Ik dank u allen voor de inbreng, ook de Minister. Ik wens iedereen een gezegende reis naar huis.

Sluiting 22.05 uur.