

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 573

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 januari 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 5 december 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 juli 2018 inzake Eindhoven Airport na 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 513);**
- **de brief van de Minister van Justitie en Veiligheid d.d. 2 juli 2018 inzake evaluatie Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de burgerluchtvaart (Kamerstuk 24 804, nr. 97);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 september 2018 inzake reactie op verzoek commissie over het NRC-artikel «Ambtenaren hebben het laatste woord» en daarin genoemde ganzenregeling (Kamerstukken 28 286 en 29 665, nr. 990);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 oktober 2018 inzake reactie op het verzoek van het lid Kröger, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 21 september 2018, over de transparantie in onderzoeken rond luchtvaart n.a.v. de uitzending van EenVandaag inzake Eindhoven Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 517);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 oktober 2018 inzake Proefcasus Eindhoven Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 516);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 november 2018 inzake antwoorden op vragen commissie over de voortgang van het dronebeleid (Kamerstuk 30 806, nr. 48);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 november 2018 inzake antwoorden op vragen commissie over de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai (Kamerstuk 31 936, nr. 524);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2018 inzake reactie op het verzoek van het lid Van Raan, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van**

- 4 oktober 2018, over het actieplan Slim en Duurzaam van de luchtvaartsector (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 523);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 november 2018 inzake reactie op het verzoek van het lid Van Raan, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 18 oktober 2018, over de werkelijke prijs van vliegtickets (Kamerstuk 31 936, nr. 521);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 november 2018 inzake uitvoering moties Luchtvaartbeleid (Kamerstuk 31 936, nr. 520);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 november 2018 inzake diverse onderwerpen luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 526);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 november 2018 inzake reactie op verzoek commissie om tijdlijn van besluitvorming rond Lelystad Airport, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 527);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 november 2018 inzake reactie op de verzoeken van het lid Laçin gedaan tijdens de Regeling van Werkzaamheden van 1 en 6 november 2018, over sluiting van de basis van Ryanair op Eindhoven airport (Kamerstukken 29 544 en 31 936, nr. 852).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Koerselman

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

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

Aanvang 11.17 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen dames en heren. Hierbij open ik het algemeen overleg over luchtvaart van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet iedereen op deze tribune en de mensen thuis die het debat volgen, van harte welkom. Ik heet ook de leden en natuurlijk de Minister en haar mensen van harte welkom.

Het moet wel even gezegd worden dat we een aantal brieven van deze agenda hebben gehaald. Daar moeten we even volledige duidelijkheid over geven. Alle brieven over de luchtruimherziening, de belevingsvlucht en Lelystad Airport zullen worden betrokken bij het plenaire debat over de herziening van het Nederlandse luchtruim. Alle brieven over Schiphol, inclusief de gedoogsituatie rond de geluidsoverlast van Schiphol zullen worden betrokken bij het plenaire debat over de milieueffectrapportage Schiphol. We hebben vandaag dus een verkorte agenda. Het kan ook zomaar zijn dat we vroeger klaar zijn met elkaar. Omdat het lastig was om de inbrengen van de partijen op het laatste moment nog helemaal aan te passen, hebben we gewoon zes minuten spreektijd in eerste termijn. Elke fractie mag vier keer interrumperen, mag vier vragen stellen.

Ik geef het woord allereerst aan mevrouw Kröger voor haar inbreng in eerste termijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Deze week begint de klimaattop in Polen en alle zeilen moeten worden bijgezet om de 1,5°C opwarming binnen bereik te houden. Een nieuw vliegveld openen of pleiten voor een gematigde groei van 90.000 vluchten, zoals de heer Benschop dat doet, is wat ons betreft volstrekt onverantwoord. Ik wil een pas op de plaats, een ambitieus beleid om de klimaat- en gezondheidsschade van de luchtvaart in te dammen.

Geen groei maar grip! Dat wil GroenLinks.

Eerst moeten alle effecten van de verschillende vliegvelden goed in beeld zijn. Daarom zouden wij heel graag zien dat de Minister toezegt dat er een plan-MER komt voor de gehele Luchtvaartnota. Wil de Minister dit toezeggen? Het is wat ons betreft cruciaal dat klimaat goed in de milieueffectrapportage zit. Nu wordt alleen maar naar de uitstoot tot 900 meter hoogte gekeken. Wil de Minister ingaan op de oproep van milieuorganisaties en zes partijen in deze Kamer om vast te leggen dat alle klimaateffecten van de luchtvaart beschreven moeten worden in een MER?

De Minister geeft aan dat zij serieus werk wil maken van het meten van geluid. Daar zijn wij blij om. Wat is dan het tijdspad? Wat betekent dit voor de huidige berekeningen op basis waarvan nu besluiten voorliggen? Hoe gaat de Minister om met de WHO-normen op grond waarvan er veel strengere regels voor geluid moeten komen? Gaat zij die ook omzetten in gezondheidsindicatoren, zoals ook bij luchtkwaliteit gebeurt? Graag een reactie.

Wat GroenLinks betreft is naast klimaat en gezondheid veiligheid de derde harde randvoorwaarde voor de luchtvaart. De OVV schreef volgens mij al anderhalf jaar geleden een snoeihard rapport. De sector kwam met een

veiligheidsplan. Graag zien wij dat dit plan extern wordt gevalideerd. Ook willen we van de OVV zelf heel graag een indicatie of het plan tegemoetkomt aan hun zorgen, want daar hebben wij grote twijfels over. Er is een hoorzitting georganiseerd door de SP en D66. Ik was geschokt door het gestelde over de veiligheidsimplicaties van de race to the bottom op arbeidsvoorwaarden. Hoe zorgen we ervoor dat er ook echt wordt gehandhaafd op arbeidsomstandigheden en veiligheidscultuur van Europese AOC-houders? Want dat is op dit moment niet het geval.

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

Ik ken GroenLinks weer helemaal als links en heel groen, en daarmee ook antiluchtvaart. U refereerde aan de klimaatop. Klimaat, gezondheid en veiligheid zijn inderdaad belangrijke issues. Ik ben benieuwd hoe u zelf binnenkort naar de klimaatop in Polen gaat. Gaat u met het vliegtuig of gaat u zelf ook met de trein?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben woordvoerder Infrastructuur en Waterstaat. Helaas ben ik dit jaar niet bij de klimaatop.

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

Dat scheelt dan ook weer.

De **voorzitter**:

Dan vervolgt mevrouw Kröger haar betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nou, dan ga ik weer door met mijn groene en linkse verhaal. Wat ons betreft is voor die grip – het gaat echt om grip op de luchtvaart – de slotcoördinatie cruciaal. Hoeveel grip kunnen we krijgen op de wijze waarop slots worden ingezet? Het huidige systeem is gebaseerd op een situatie van groei waarbij continu extra slots te verdelen zijn. Maar die tijd is toch echt voorbij. We moeten nu naar een systeem om schaarste te verdelen. Wat is er dan binnen de Europese regels mogelijk? Ik wil heel graag dat de Minister dit in detail uiteenzet. Nederland moet slots op korte afstanden kunnen intrekken, want die hebben weinig meerwaarde voor Nederland. Dus niet meer vliegen op Brussel en wanneer snijden we in de slots op Londen? Wat zijn hier de mogelijkheden?

Dan Schiphol. Daar gaan we een groot plenair debat over voeren. We begrijpen dat Schiphol zichzelf rijk heeft gerekend en denkt te kunnen groeien tot 540.000 vluchten in 2023. Ondertussen is er fundamentele kritiek van experts over hoe het Europese rekenmodel Doc.29 wordt toegepast. Wat gaat de Minister met deze kritiek doen? Het is echt haar verantwoordelijkheid dat omwonenden en lokale bestuurders vertrouwen kunnen hebben in de feiten en cijfers waarop beleid wordt gebaseerd. Acht de Minister deze concept-MER goed genoeg om een LVB op vast te stellen? Wat GroenLinks betreft moet er snel een LVB komen – die oproep ondersteunen we – dat wordt vastgelegd op basis van een correcte MER, een gecorrigeerde MER, een cap van 500.000 vliegbewegingen en de nachtvluchten, zodat er snel gehandhaafd kan worden. Dat is echt eerlijk voor omwonenden van Schiphol. Deze aangepaste LVB kan dan gelden tot 2023 wanneer het luchtruim is heringedeeld. Intussen kunnen we dan als Kamer ook de discussie voeren over de toekomst van de luchtvaart binnen de grenzen van klimaat en gezondheid en met modellen die gevalideerd zijn met metingen. Ik wil de Minister echt vragen om die knip te maken: een LVB voor 500.000 tot 2023 en daarna de discussie over groei. Ik wil de Minister vragen om Alders te verzoeken om dit de focus van het advies te laten zijn.

Dan Lelystad. Het staat niet op de agenda voor het AO van vandaag, maar ik heb gezien de brief van gisteren toch een paar vragen. De Minister

onderhandelt nu over een derde versie van de VVR, de verkeersverdelingsregel.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, we hebben het er net over gehad in de procedurevergadering: omdat het niet op de agenda staat, hoeft de Minister de vraag in principe niet te beantwoorden. Ik snap dat u de vraag stelt, maar dan hebben we dat maar even vastgelegd.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zeker. Voor het zomerreces heb ik de Minister gevraagd om de verkeersverdelingsregel die nu is afgekeurd, te delen met de Kamer zodat wij erover mee konden praten. Dat heeft ze niet gedaan. Ze heeft hem naar Brussel gestuurd. Nu is die afgekeurd. Wij willen weten wat de inzet is van de onderhandelingen. Wij willen op dit punt meer transparantie naar de Kamer toe.

Voor het draagvlak van de luchtvaart is eerlijk belasting betalen van groot belang. Daarover is eerder een Kamermotie aangenomen, over accijns. Er zijn allerlei verdragen die dit verhinderen, maar toch geeft de Minister aan dat er mogelijkheden zijn voor een Europese accijns. Dat vinden wij zeer interessant. Wil de Minister in Europa peilen hoe men staat tegenover het idee om in Europees verband accijns op kerosine te heffen? Wij hebben één markt, dus dat maakt het economisch gezien binnenlands verkeer. Het is één markt, dus dan zou het mogelijk moeten zijn om accijns te heffen.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik heb een vraag voor GroenLinks. Zij heeft het over accijns heffen, over btw en over heffingen. Heeft u een totaalplaatje van waar GroenLinks wil uitkomen als al die heffingen worden gestapeld? Wat is uw doel? Wat is uw stip op de horizon? Is die onnodig hoog? Is het een reëel tarief? Of gaat het erom dat de luchtvaart de nek wordt omgedraaid? Als we weten wat de stip op de horizon is, kunnen we misschien met u meedenken. Maar nu hoor ik alleen maar: meer, meer, meer. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank voor deze vraag. Ik denk dat het een reële vraag is, die wij ook als Kamer met elkaar moeten beantwoorden. Hoe ziet de toekomst van de luchtvaart in Nederland eruit? Zoals ik al aangaf, gaat het om harde grenzen op het gebied van klimaat en de gezondheid van omwonenden. Die gezondheid en dat klimaat hebben ook een prijskaartje. Alleen al de milieuschade loopt in de miljarden. Ik denk dus dat we echt reëel moeten kijken naar wat de luchtvaart kost. Wat levert die ons op? Hoe zorgen we dat vliegtickets een eerlijke prijs krijgen? Op dit moment kun je toch nog voor heel weinig geld een verrassingsvlucht – wellicht vanavond, op pakjesavond – naar weet-ik-het welke bestemming krijgen. Dat is geen reële prijs. We hebben het dus over btw, accijns en over een vorm van CO₂-heffing. Ik denk dat de Kamer deze discussie echt moet voeren de komende tijd.

De heer Amhaouch (CDA):

Nu word ik getriggerd en denk ik terug aan mijn jeugd. Ik kreeg met Sinterklaas altijd een vliegtuigje van € 1, zo'n tempexdingetje, dat ik in elkaar moest zetten. Verder kwam ik niet. Zo'n ticket kreeg ik niet. Mijn vraag aan mevrouw Kröger is: bent u bereid om zo ver te gaan om uw doelen te halen dat de Nederlandse luchtvaart de nek wordt omgedraaid? Hoever wilt u gaan? Ik wil een beetje een reëel beeld. Ik weet dat u voor duurzaam staat. Daar staan we allemaal voor. Maar hoever bent u bereid om te gaan in dit dossier?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben bereid zo ver te gaan als de grenzen van klimaat en gezondheid van omwonenden ons noodzaken te gaan. Want daar hebben we het over. We hebben het over een zeer serieuze situatie. De WHO zegt dat de gezondheidsnormen veel strenger moeten, want het gaat over zeer serieuze gezondheidseffecten. Bovendien kunnen we, als we de luchtvaart laten groeien, die 1,5°C-temperatuurstijging op onze buik schrijven. Dat zijn dus de grenzen. Daarbinnen moet Schiphol, moet de Minister, de mogelijkheid hebben voor grip op de luchtvaart. Dat is ons pleidooi. Die grip hebben we nu niet. U heeft ook bij de hoorzitting met de slotcoördinator gezeten. Die gaf aan dat zij gewoon die slots moeten uitgeven als het plafond verruimd wordt. Dat kan toch niet? We kunnen toch niet nu groei toestaan als dit ertoe leidt dat die weer volgevlogen wordt door prijsvechters die niks bijdragen aan de Nederlandse economie? U vraagt mij: hoever gaat het? Ik denk dat we grip moeten krijgen. Dat moeten we allemaal willen. Dat debat moeten we goed voeren. Het is echt een illusie – wel een illusie die goed wordt gevoerd door bepaalde partijen – dat we Schiphol kwijt zijn als Schiphol niet kan groeien. Dat geeft het rapport van SEO, de studie naar de toekomst van de luchtvaart in Nederland, ook aan. We moeten af van het groeimantel. Laten we zorgen dat we weer grip hebben op de luchtvaart.

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

Ik zei eerst: dat is echt weer GroenLinks. Maar het is eigenlijk helemaal niet links. We moeten goed bekijken wat die stapeling van heffingen betekent voor banen, juist voor banen op Schiphol, bijvoorbeeld bij de bagageafdeling. Wat betekent dit voor een reiziger, iemand die hard gewerkt heeft? Wat betekent dit voor Jan Modaal met zijn gezin, die op een all-inclusivevakantie naar Turkije gaat? Wat gaat die zo meteen extra betalen? Hoe denkt GroenLinks daarover? Wil ze ook opkomen voor mensen met een kleine portemonnee, die na hard werken ook een keer op vakantie willen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De banen vind ik een heel interessant punt. Wij pleiten ervoor dat Schiphol een soort multimodale hub wordt, waarbij de groei met name onder de grond zit, in een netwerk van snelle treinen. Je moet veel makkelijker kunnen overstappen. Je komt bijvoorbeeld met de trein uit... Ik kan nu prompt geen naam verzinnen. Je komt bijvoorbeeld met de trein uit Lille en stapt op Schiphol over op een intercontinentale vlucht. Ik denk dus dat een cap op de luchtvaart absoluut niet betekent dat er minder arbeid in de bagageafhandeling komt.

Dan het andere punt van de heer Dijkstra. Laten we wel wezen: 40% van de vluchten wordt op dit moment uitgevoerd voor 8% van de mensen. Er is een disproportionele hoeveelheid veelvliegers. Ik denk dat we daar heel goed naar moeten kijken. GroenLinks pleit voor een reële prijs voor vliegen, maar ook voor een heel sterk en goed netwerk van internationaal treinverkeer binnen Europa. Voordat ik een vraag over die treinen krijg: dat kunnen natuurlijk ook elektrische bussen zijn. Het gaat er dus om dat je een alternatief biedt voor het op vakantie gaan en reizen binnen Europa.

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

Leuk, heel goed, maar Ibiza ga je natuurlijk niet redden met de trein. Voor Zuid-Europa is dat ook ingewikkeld. Dat weten we. U had het over 8% veelvliegers. Weet u wie dat zijn? Dat zijn nou bij uitstek de mensen in de grachtengordel. Het zijn de GroenLinkers die het meeste vliegen. Graag uw reactie op het statement van de heer Peeters, die dat onderzocht heeft. Hij heeft laten zien...

De **voorzitter**:

Mag ik even, meneer Dijkstra?

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

... dat juist de veel verdienende mensen in de stad die op GroenLinks stemmen, het meeste vliegen.

De **voorzitter**:

Misschien mag ik het publiek vragen om zich niet te bemoeien met de discussie hier. Ik snap dat u hier gevoelens bij heeft. We hebben overal gevoelens bij. Maar de mensen hier aan tafel mogen zeggen wat ze willen zeggen. Dat is de vrijheid die we met elkaar hebben.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ken het onderzoek naar het sociaaleconomisch profiel van de veelvlieters. Volgens mij is daarbij niet gekeken naar stemgedrag, maar goed, daar laat ik me graag door de heer Dijkstra over informeren. Laten we wel wezen: klimaatverandering is een heel serieus probleem en dat vraagt iets van ons allen, van een GroenLinksstemmer net zo goed als van een VVD-stemmer.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt mevrouw Kröger haar betoog. Zij heeft daar nog 28 seconden voor.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Goed, nog 28 seconden voor de regionale vliegvelden. De proefcasus Eindhoven is gestart. Het is positief dat krimp nadrukkelijk een onderdeel is van de opties, maar waarom zitten de waardedaling van de huizen en de gezondheidsschade niet in het economisch onderzoek?

Dan Maastricht. Klopt het dat per 31 december de gedoogsituatie voor gebruik van de verlengde startbaan is ingetrokken en er dus geen zwaar vrachtverkeer meer kan landen?

We maken ons zorgen over de situatie bij Eijsden-Margraten, waar men steeds meer hinder ondervindt van het Belgisch vrachtverkeer. Wat gaat de Minister nou echt voor die mensen doen?

Ten slotte Rotterdam The Hague Airport. Er moet echt een volwaardige MKBA gemaakt worden en de overheid moet ervoor zorgen dat die objectief is.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan is nu het woord aan de heer Laçin; hij is van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dat klopt helemaal, voorzitter. Dank u wel. Jarenlang was groei van de luchtvaart een automatisme en werden discussies over de gevolgen voor mens, milieu, klimaat en arbeid maar mondjesmaat gevoerd. Maar het tij is gekeerd, gelukkig maar. Gisteren kregen we nog een petitie aangeboden namens alles wat geen stem heeft, kinderen, dieren en de natuur, tegen laagvliegroutes van Lelystad Airport. Even later keerde ook Brussel zich tegen de plannen van de Minister. De verkeersverdelingsregel was kansloos en werd ingetrokken. Vorige week kwam Schiphol, na twee jaar rekenen en rekenen, met een MER waaruit blijkt dat ze mogen groeien. Logisch, want als ik mijn eigen rapport had mogen opstellen, had ik ook alleen maar tinnen gehad. Dat is ongeloofwaardig. Maar de aanhouder wint.

De **voorzitter**:

Sorry, meneer Laçin, ik wil u toch vragen – en ik vraag dat ook van het publiek – om de leden hier alle ruimte te geven om te zeggen wat ze

willen. Ik hecht daaraan. Dat is de vrijheid die we hebben; dat is onze democratie.

De heer **Laçin** (SP):

Ik voelde me alleen maar gesteund door het publiek, voorzitter.

De aanhouder wint, wat ons betreft. Geen uitbreiding van Lelystad, geen verdere groei op Schiphol: daar gaan wij voor. Op de regionale luchthavens kom ik zo. Over Schiphol en Lelystad hebben we nog plenaire debatten, dus ik ga nu over op andere belangrijke onderwerpen, zoals de regionale vliegvelden. Die andere wind waait bijvoorbeeld ook bij Eindhoven Airport. De omwonenden van die luchthaven hebben bij de verkenner afgedwongen dat er bij alle groeionderzoeken nu ook een krimponderzoek komt. Wat ontzettend goed dat zij dat voor elkaar hebben gekregen. Ik ben wel erg benieuwd naar wat dit gaat betekenen voor de opdracht van de verkenner om tot een zo breed mogelijk gedragen advies te komen.

Ook ben ik benieuwd naar de rol van het ministerie in dezen, want in de begroting wordt nog volop voorgesorteerd op groei bij Eindhoven. Mag ik aannemen dat er niet voorgesorteerd wordt en dat de stem van omwonenden serieus genomen wordt? Hebben omwonenden echt iets in te brengen, of is Van Geel de Alderstafel 2.0, als zoethoudertje om de mensen er zogenaamd bij te betrekken?

Ten slotte valt het me op dat in de opdracht aan de verkenner niks wordt geschreven over de impact van de toekomst van de luchthaven op het klimaat, terwijl deze discussie overal in de samenleving wordt gevoerd. Enerzijds de CO₂-uitstoot willen reduceren, maar aan de andere kant de luchtvaart laten groeien is onbestaanbaar. Daarom hebben wij samen met GroenLinks en vier andere partijen het voorstel gedaan om de MER uit te breiden en aan te scherpen.

Voorzitter. Ik blijf nog even bij Eindhoven: Ryanair. Vorige week voerden wij op initiatief van de SP en D66 een rondetafelgesprek over de veiligheidsaspecten van arbeidsomstandigheden in de luchtvaart. Daar kan ik heel veel over zeggen, maar waar ik echt van ben geschrokken, is de conclusie dat de ILT niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen nauwelijks controleert door afspraken in EASA-verband. Ryanair valt hier dus ook onder. Het is toch ondenkbaar dat een maatschappij die alle regels aan haar laars lapt, die de risico's voor de vliegveiligheid vergroot door werknemers uit te buiten en die andere maatschappijen zoals KLM meesleurt in de race naar beneden door concurrentie op arbeid gewoon niet wordt aangepakt? Ik vraag de Minister dan ook om samen met Sociale Zaken een plan van aanpak te maken om maatschappijen als Ryanair systematisch te controleren en waar nodig hard aan te pakken. Daarbij denken wij aan sociale vestigingseisen vooraf zoals: houd je aan de Nederlandse wet en regels en een verplichte ondernemingsraad in de onderneming. Kan de Minister daarop reageren?

Dan Maastricht Aachen Airport. Vandaag precies een jaar geleden besloot deze Minister dat er de volgende dag al vrachtluchten mochten plaatsvinden op Maastricht. Nog geen jaar later heeft de provincie de vergunningaanvraag ingetrokken. Hoe valideert deze Minister dat? Hoe kijkt zij terug op haar besluit van een jaar geleden? Wat betekent dit besluit nou voor de vrachtluchten die daar hebben plaatsgevonden en voor de werkgelegenheid? Nog geen dag of nog geen week nadat dit besluit werd genomen, vlogen in Maastricht de pannen van het dak. En nu dit besluit. Ik ben dus heel erg benieuwd hoe deze Minister terugkijkt op haar besluit van een jaar geleden.

De **voorzitter**:

Daarover is een vraag van de heer Amhaouch van het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De heer **Laçin** benoemt heel veel zaken rond Maastricht Aachen Airport. Daar kom ik straks ook op terug. Hij zegt dat de pannen van het dak vliegen; dat is ook gebeurd. Maar tussen neus en lippen door noemde hij ook de werkgelegenheid. Hoe belangrijk is Maastricht Aachen Airport voor u, met vrachtluchten, voor de werkgelegenheid, voor de mensen met de gele hesjes of met de oranje hesjes die de afhandeling moeten doen en het onderhoud aan de vliegtuigen plegen? Hoe belangrijk is dat voor de SP?

De heer **Laçin** (SP):

Werkgelegenheid is voor de SP ontzettend belangrijk. Ik heb dat volgens mij in heel veel debatten naar voren gebracht. Daarom maakte ik ook bezwaar tegen het besluit van deze Minister om vrachtluchten van Schiphol naar Maastricht uit te plaatsen omdat de local rule in Schiphol niet doorging, want ook daar ging het ten koste van werkgelegenheid. En nu krijgen we dit in Maastricht. Een besluit is genomen – het is er door deze Minister doorheen gejaast – en nu zitten zowel de bewoners als de mensen die daar werken met de gevolgen. Dat is voor ons ontzettend belangrijk. Daarom wil ik van deze Minister ook weten wat er nu met die mensen gaat gebeuren.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het is goed om te horen – dan zitten we denk ik toch op één lijn – dat we toch proberen ernaar te streven dat de werkgelegenheid voor Maastricht Aachen Airport inderdaad goed is geborgd, met veiligheid natuurlijk op nummer één. Daarop kom ik straks terug in mijn inbreng.

De **voorzitter**:

Er is nog een vraag van de heer Dijkstra.

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

Ja, voortbordurend hierop. Het standpunt van de SP is helder: geen groei op Schiphol, geen Lelystad en strenge eisen. Oké, dat is een standpunt. Ik wilde het even hebben over de cargo. Die betreft ongeveer 3,5% van het totale aantal vluchten op Schiphol. Wat we zien is dat, door het slot op Schiphol, juist cargo het eerst verdwijnt. Wat vindt de SP van het strategisch belang van cargo? Hoe gaan we daarvoor waken? En hoe bieden we perspectief aan al die mensen die nu bijvoorbeeld werken bij de bagageafhandeling?

De heer **Laçin** (SP):

Dank voor deze vraag van de VVD. Hoe zien wij cargo op Schiphol? Cargo betreft 3% van de vluchten, maar levert op Schiphol tot wel bijna 20% van de werkgelegenheid op. Strategisch, qua werkgelegenheid, is dat ontzettend belangrijk voor ons. Daarom zeggen wij ook dat wij, in combinatie met de cap die wij op Schiphol willen behouden, vooral moeten kijken naar de vluchten die geen enkele bijdrage leveren aan onze economie en onze werkgelegenheid. 60 vluchten per dag naar Londen en de prijsvechters die daarop vliegen: die dragen heel weinig bij aan onze economie. Tegelijkertijd moeten we wel bekijken hoe we die cargo kunnen gaan verduurzamen. Daar hebben we in vorige debatten vooral met D66 over gesproken. Het zijn vaak de oudere vliegtuigen die met cargo vliegen. Die moeten worden verduurzaamd. Tegelijkertijd moeten we binnen die 500.000 vliegbewegingen vooral kijken naar de toegevoegde waarde voor onze economie en onze werkgelegenheid. En die wordt niet geleverd door de prijsvechters, maar wel door de vrachtluchten.

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

Ik ben blij met de SP te constateren dat cargo een strategisch belang heeft, dat we ervoor moeten waken dat die niet verdwijnt en dat daar

banen mee gemoeid zijn. Maar ik vind het wel een beetje dubbel. Want je hebt een slot op Schiphol, en cargo vliegt niet frequent. Zij verliezen dus als eerste hun slots. Daar komen anderen voor in de plaats, maar op het moment dat er ontslagaanvragen zijn staat de SP wel weer vooraan op de barricade. Hoe moet ik dat nou duiden, meneer Laçin?

De heer **Laçin** (SP):

Als het nodig is, staat de SP altijd op de barricade. Daarom brengen wij vooraf ideeën en plannen in om het anders in te richten. Daarom heb ik hier volgens mij het meest aangedrongen op de local rule. Zorg er nou voor dat die vrachtluchten een vaste plek krijgen en niet afhankelijk zijn van bijvoorbeeld vluchten die uitvallen. Daar is een tijdelijke oplossing voor gevonden door vluchten die zijn uitgevallen ten goede te laten komen aan vrachtluchten. Dat is geen structurele oplossing. Daarom ga ik straks, aan het eind van mijn betoog, weer aan de Minister vragen hoe het staat met de local rule en met de plek van vrachtluchten op Schiphol.

De **voorzitter**:

U heeft voor de rest van uw betoog nog twee minuten.

De heer **Laçin** (SP):

Dan ga ik door met Rotterdam. Daarbij kan ik mij vooral aansluiten bij wat GroenLinks zei. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt compleet afgeschoten door experts, en ook bij de second opinion blijft er eigenlijk niks van over: wat gaat deze Minister doen? Gaat zij het voortouw nemen voor een nieuwe MKBA voor Rotterdam? Ook wachten de Kamer en de omwonenden op het onderzoeksrapport over de uitplaatsing van de helikopters. Kan de Minister al inschatten wanneer dit rapport beschikbaar is?

Voorzitter. Dan nog kort wat punten. Groningen Airport Eelde. Nu Nordica stopt met vliegen op Eelde hangt het voortbestaan ervan als internationale luchthaven aan een zijden draad. De aandeelhouders van Eelde zijn provincies en gemeenten. Wat doen zij met hun publieke middelen? Hebben wij daar als rijksoverheid ook iets over te zeggen? Er worden al decennialang miljoenen in gepompt, maar hij is verliesgevend. Wat is de bijdrage daaraan van de rijksoverheid? Wat gaat deze Minister doen om de verliesgevende luchthaven óf winstgevend te maken óf gewoon te sluiten?

Tot slot. De regionale vliegvelden en Eijsden. De mensen in Eijsden liggen wakker van de vluchten op Luik. De inwoners vrezen dat zij door de komst van Alibaba nog vaker wakker zullen liggen. Wat is de laatste stand van zaken in dit dossier? Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat de inwoners van Eijsden weer fatsoenlijk kunnen slapen? Hoe is de samenwerking met België hierbij en hoe kunnen wij hierop bijsturen?

Dan tot slot. De local rule voor Schiphol. Ik noemde het al richting de heer Dijkstra. Hoe zit het daarmee? De Minister geeft aan dat zij vreest dat er te veel slots uitgegeven worden, waardoor Schiphol over de 500.000 vluchten heen gaat. Nou, dat willen we allemaal niet. En dat hoeft wat ons betreft ook niet. Als er een pot met geannuleerde vluchten wordt gemaakt die daarna gebruikt wordt om vrachtluchten de ruimte te geven, is er nooit een risico op het overschrijden van het maximumaantal vluchten. Wat ons betreft is haast geboden bij het vinden van een oplossing. Ik vind dat de Minister daar nu eens vaart mee moet maken, zodat ook de vrachtmaatschappijen weten waar ze aan toe zijn.

Voorzitter, hiermee wil ik afsluiten. Nogmaals, wat ons betreft geen groei op Schiphol, geen uitbreiding van Lelystad en van regionale luchthavens. Wat betreft klimaat is het is twee voor twaalf. Het is dus onbestaanbaar dat we de luchtvaart nog verder laten groeien. Dat willen wij absoluut niet.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Dijkstra van de fractie van de VVD.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met iets leuks uit de oudheid: de DDA, Dutch Dakota Association. Kent u hem nog, de DC-3, waarmee je rondvluchten kunt maken? Van de zomer hebben we de Catalina gezien. Die is helaas vertrokken naar Amerika; dat was niet meer te redden. Er waren geen potten meer voor. Het was gewoon te laat. Maar de VVD zou de DDA graag in Nederland willen houden. Zij vraagt mij om een drietal wijzigingen in de Regeling historische luchtvaart uit 2004. Die ga ik de Minister doen toekomen. Mijn vraag is of ze daar eens goed naar wil kijken. Dit betekent namelijk dat zij gewoon commerciële vluchten kunnen blijven uitvoeren en daarmee hun eigen inkomsten kunnen verwerven. Dat zou toch wel fijn zijn. Dan voorkomen we dat zoiets moois en historisch uit Nederland verdwijnt. We zijn nu nog op tijd, hoop ik.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, ook dit staat niet op de agenda. Ik moet het even zeggen. Dus het kan zijn dat u vandaag geen antwoord krijgt. Maar misschien ook wel. Gaat u verder.

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

Ik begrijp het. Geen probleem. Ik heb het genoemd.

Dan Eindhoven, de hoofdmoot van wat we over hebben, omdat we al de rest – Schiphol, de MER en Lelystad – van de agenda hebben gehaald. Ik zie het liefst groei op Eindhoven. Laat dat duidelijk zijn. Het is een hele mooie luchthaven. Hij ligt er netjes bij. Zeker als die met het ov beter bereikbaar is vanuit Eindhoven zelf, dan hebben we daar kansen. Maar ik weet ook dat er een verkenners is aangesteld. Dit moet niet in alles 2.0 worden; geen paus die tien jaar lang de mensen voor de gek houdt. Nee, welke scenario's er zijn, moet gewoon duidelijk zijn. Wat ons betreft maken wij als politiek even pas op de plaats. Ik hoop dat we volgend jaar, op het moment dat alle feiten op tafel liggen, een nieuw luchthavenbesluit kunnen nemen waarbij een duurzame groei ook voor Eindhoven mogelijk moet worden.

Dan heb ik een vraag – dat onderwerp staat ook niet op de agenda – over Schiphol. Het is een korte vraag, voorzitter, als het mag. Ik zag vandaag iets over blije omwonenden van Schiphol die zich verenigen in de groep «Ik woon en werk bij Schiphol». Kunnen die mensen ook aan tafel bij de Minister, ja of nee? Of kan dat anders misschien op de lange termijn? Mijn tweede punt betreft de derde dagelijkse vlucht tussen Dubai en Schiphol. Er vliegen al twee van die hele grote airbussen en er komt nu een 777 bij. Wij hebben daar ook vragen over gesteld met meerdere partijen. Ik heb daarover toch wel wat zorgen, want Dubai is geen eindbestemming voor de meeste mensen; die vliegen gewoon door naar Taiwan, Singapore of Jakarta. We hebben daar natuurlijk wel te maken met een manier van concurrentie waarvan je kunt zeggen dat die niet helemaal eerlijk is, gesubsidieerd door de staat wellicht, met goedkopere olie, goedkopere medewerkers en minder regelgeving waaraan ze zich moeten houden. Ondertussen eten ze de homecarriers hier in Europa leeg, niet alleen KLM, maar ook Lufthansa, British Airways en andere. Ik hoop echt dat we een en ander in Europees verband, en anders in nationaal verband, blijven monitoren om te voorkomen dat we schade oplopen omdat die hub zich gewoon verplaatst naar het Midden-Oosten, vanwaar je ook met heel veel comfort en kwaliteit verder de wereld in kan vliegen. Hoe ziet de Minister dat, juist als het gaat om de lokale vervoersbehoefte? Want die staat in artikel 9.2 van die luchtvaartovereenkomst. Het zijn echt geen mensen die in het Midden-Oosten blijven; ja, misschien

voor een paar dagen shoppen, maar daarna gaan ze vaak verder of komen ze weer terug.

Mijn laatste onderwerp is het actieplan Slim en Duurzaam. Dat is gepresenteerd door al die partijen wier naam eronder staat. Ik vind het een prachtig plan. Het is ook lekker groot. Er staan een aantal maatregelen in die echt substantieel bijdragen aan de CO₂-reductie, die we met elkaar willen, zoals een alternatief als de multimodale hub, waar niet alleen GroenLinks, maar ook de VVD blij van wordt. Daarbij kan je bepaalde vluchten op korte termijn vervangen door treinen. Laat de trein ook wat leren van de luchtvaart, zou ik zeggen, als het gaat om tarieven, klanttevredenheid en efficiëntie. Ik ben positief over dat hele pakket. Er zitten quick wins in en er zitten langetermijnwins in. De Nederlandse luchtvaart loopt op het gebied van duurzaamheid echt voorop. Heel veel mensen vinden van niet, maar als je kijkt naar hoe onze airport, Schiphol, is ingericht en als je weet dat de KLM altijd in de Dow Jones Sustainability Index staat – volgens mij staan ze al twaalf jaar op plek 1 – dan lijkt mij dat de aanpak van Nederland steun verdient, zeker als we biokerosine gaan promoten.

De voorzitter:

De heer Paternotte heeft daarover een vraag, of misschien niet over dit specifieke punt, maar over iets wat u een paar zinnen geleden zei.

De heer Paternotte (D66):

De heer Dijkstra zei: laat de trein ook wat leren van de luchtvaart. Maar andersom kan dat natuurlijk ook, want over treintickets betalen mensen nu belasting en over benzine voor auto's accijnzen. Ik begrijp dat er net, toen ik er nog niet was, waarvoor diepe excuses – het was iets met een lekke band – een discussie was over Europese kerosineaccijns. De heer Dijkstra was er vorige maand geen voorstander van om wereldwijd het verbod op kerosineaccijns op te heffen, en dat begrijp ik, maar sindsdien heeft de VVD zich, samen met D66, wel geschaard achter het manifest van de Europese liberalen, die juist zeggen dat het echt tijd wordt om dat verbod op kerosineaccijns wereldwijd op te gaan heffen. Mijn vraag is dus of de heer Dijkstra daar inmiddels toch langzaam over na wil gaan denken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als we dat doen op luchtvaartgebied, dan moeten we proberen dat echt mondiaal te doen, omdat het een mondiale sector is. Ik haalde net Dubai aan, maar je hebt ook Amerika. Dat is onze inzet, dus via ICAO, via het VN-verband. De ambities daar zijn behoorlijke uitdagingen: een CO₂-reductie met 50% in 2050, neutrale groei, een brandstofefficiency van 1,5% per jaar. Laten we daarvoor gaan. Laten we dat ook aanscherpen en laten we voorkomen dat we Europees nog allerlei systemen in stand houden. Laten we ook voorkomen dat we in Nederland nog allerlei extra dingen gaan doen. Tegelijkertijd zijn er in het regeerakkoord heel duidelijk stappen genomen om de luchtvaart een reëlere prijs te laten gaan betalen.

De heer Paternotte (D66):

Dat klinkt bijna als een «ja» in antwoord op de vraag die ik stelde. De heer Dijkstra heeft het over het beprijzen van kerosine. Nou, kerosineaccijns is natuurlijk de beste manier om zuinigheid te belonen, want hoe zuiniger en lichter het toestel dat je vliegt, hoe efficiënter je bent en hoe minder belasting je hoeft te betalen. Bent u het dus met mij eens dat kerosineaccijns eigenlijk de beste manier is om de luchtvaart duurzamer te maken? Zegt u daarom ook dat u er inmiddels toch wel voorstander van bent om dat wereldwijd te gaan regelen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als je het doet, doe je het wereldwijd, maar de luchtvaart is bij uitstek een superefficiënte sector, omdat de kosten hoog en de marges laag zijn. Je hebt er dus sowieso baat bij om bijvoorbeeld je vloot te vervangen. Dat is een van de mooie voorstellen uit het actieplan Slim en Duurzaam. Je kan dan nog steeds vliegen, maar dat doe je met schonere vliegtuigen, tegen een beter rendement per reiziger en met minder brandstofverbruik. Daar moet het om gaan. Laten we de luchtvaart als mondiale sector zien. Laten we de luchtvaart gaan verduurzamen met innovaties, met allemaal nieuwe technieken. We kunnen niet de hele luchtvaart op slot zetten. Dat gaat ook niet gebeuren. Dat is een illusie. Kijk bijvoorbeeld naar de cijfers in Azië en India.

Laten we zorgen dat we een sterke homecarrier houden en dat we al die verbindingen met de rest van de wereld houden. Ik zeg altijd: de mensen komen niet naar Nederland voor de tulpenbollen; zij komen naar Nederland om hier hun Europese hoofdfiliaal te vestigen. Dat wil ik behouden. Wat we in 100 jaar hebben opgebouwd, kunnen we zo verliezen als we de verkeerde keuzes maken, dus laten we het alsjeblieft mondiaal bezien en het belang van banen en bereikbaarheid benadrukken en laten we de mensen daar ook wat in gunnen.

De voorzitter:

Ook de heer Paternotte heeft vier vragen in totaal. Dit is zijn derde vraag.

De heer Paternotte (D66):

De heer Dijkstra zegt dat, als we het regelen, het mondiaal moet. Maar is hij ervoor om het te regelen? Ik hoop dat het antwoord daarop «ja» is. Verder noemde u nog vlootvernieuwing, maar is dat niet juist het probleem van de luchtvaart? U heeft het als liefhebber van auto's ook vaak over auto's, maar de meeste auto's worden na tien, vijftien jaar toch een keertje opgevolgd door een nieuwe auto, terwijl vliegtuigen vaak na 30 jaar nog steeds rondvliegen. Daardoor heb je niet de schoonste nieuwe techniek in die vliegtuigen zitten. Is dat nou niet juist iets wat zou worden aangejaagd als we een kerosineaccijns hebben? Daardoor loont het veel meer om snel de schoonste, meest efficiënte techniek te hebben.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, maar dan moet je wel kijken naar het concurrentiespeelveld in Europa. Wat ik nu zie, is dat bijvoorbeeld door de heffingen die Schiphol heeft aangekondigd – heffingen op basis van lawaaiige en vervuilende toestellen – een TUI zijn modernste toestellen als eerste in Nederland gaat inzetten. Nou, dat is volgens mij wat we moeten willen, dat we de innovatie in Nederland voorop laten lopen en dat we dat belonen op het moment dat er schoner gedrag is. Maar laten we wel voorkomen dat we de luchtvaart weggagen uit Nederland. Dat heeft geen zin. Daarvoor is de sector gewoon te groot en hangen er te veel banen aan vast. En, by the way, u vliegt ook weleens graag, geloof ik.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Mijn collega geeft aan dat schoner beloond moet worden. Dan zouden we toch juist de trein, die elektrisch rijdt en dus heel weinig vervuult, veel goedkoper moeten maken? We zien juist dat dit kabinet het treinkaartje extra belast, alleen al door de btw-verhoging. Waarom is de VVD daar dan zo dubbel in?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, ik ben daarin niet dubbel. De trein is een heel mooi alternatief. Als je naar Parijs gaat, heb je echt een serieuze keuze. Ga je met de trein, dan ben je meteen midden in de stad, met comfort en alles. Ga je met het vliegtuig, dan moet je wat verder, maar tegenwoordig stopt de trein ook bij Charles de Gaulle, dus je kunt daarin echt kiezen. Zo zijn er nog vier

bestemmingen, zoals Düsseldorf meen ik. Londen wordt interessanter. De heer Paternotte kwam gisteren nog terug uit Londen met de trein en ging heen met het vliegtuig. Dus we moeten daar nog een stapje zetten. Maar zo zijn er meer. Berlijn is ingewikkelder, want heel veel van die treinen rijden buiten Nederland en zijn buiten onze reach. Treinen zijn fantastisch. Ik wijs er wel op dat zo'n snelle trein in Frankrijk 270 km/u kan en net zo veel energie verbruikt als een middelgrote stad. Dus, laten we wel even appels met appels vergelijken. Maar kan het interessanter worden? Absoluut. Laat de trein leren van de luchtvaart. Laten we de trein stimuleren voor de korte afstanden. Dat geeft inderdaad wellicht de ruimte om de vluchten richting Londen en Parijs te minderen. Dan krijgen we weer wat ruimte. Dus volgens mij werken we daaraan, alleen, het gaat wel stapsgewijs. Heel veel van die dingen hebben we ook niet in eigen hand. Plus je moet eerlijk zijn: een investering in treinen kost heel snel miljarden. En als die ook nog eens in het buitenland moet plaatsvinden, dan hebben we echt Europese samenwerking nodig om dat voor elkaar te krijgen.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk heeft een vervolgvraag. En natuurlijk mag de heer Paternotte straks nog even reageren.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik blijf toch worstelen met het uitgangspunt van de VVD. Als je wil concurreren op Europese hoofdsteden – en dat zouden we bij de trein moeten willen – dan zou dat toch ook goedkoper moeten? Dan is het toch niet logisch om juist nu dat treinkaartje duurder te maken?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als je de trein interessanter wil maken, dan moet je denk ik af van het monopolie van de NS. Dan moet je toestaan dat er nieuwe aanbieders komen en dan moet je ook bereid zijn om een flinke zak geld daarvoor uit te trekken, want je hebt echt vele miljarden nodig om het allemaal mogelijk te maken. En ondertussen werken we aan verduurzaming van de luchtvaart en gaan we de luchtvaarttickets ook een wat reëlere prijs geven. Dus ik denk dat het wel gaat komen, maar het blijft beperkt tot bepaalde afstanden, van 500 of van 700 kilometer. Er zijn inderdaad heel veel vluchten die je daarmee kan vervangen, maar je kunt daarmee absoluut niet alles vervangen. Het is overigens wel de reden waarom we van Schiphol een multimodale hub maken. Het maakt mij geen bal uit hoe je reist. Of je nu naar Zuid-Spanje reist met een snelle bus, een vliegtuig of zo meteen met die trein: het gaat erom dat mensen wat te kiezen hebben en dat ze goed kunnen vergelijken.

De heer Paternotte (D66):

De heer Dijkstra verwijst erg vaak naar vakantiefoto's van ongeveer de hele commissie. Daar zit een bepaalde lijn in. Wat daar natuurlijk achter zit, is dat hij eigenlijk zegt: als je pleit voor verduurzaming van de luchtvaart of, zoals ik, voor het bekrijzen van kerosine, dan mag je eigenlijk niet vliegen. Nu heeft de VVD natuurlijk samen met D66 en de Partij van de Arbeid het kwartje van Kok ingevoerd. We houden nog steeds enorme benzineaccijnzen aan. Dus mijn vraag is: als je daar voorstander van bent, mag je dan ook geen auto rijden? Vindt u dat dan ook?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee. Er zit bij mij misschien wat jaloezie omdat ik zelf genoeg neem met vakanties dicht bij huis, omdat ik Nederland zo prachtig vind. Je hebt mensen die de hele wereld hebben gezien, zoals mevrouw Kröger – nu we het toch over personen hebben –...

De **voorzitter**:

Laten we hier even mee ophouden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Punt van orde. Kan de heer Dijkstra stoppen met dit rare ad hominem? Ik ben daar echt klaar mee.

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

Oké. Ik heb het niet over mevrouw Kröger, maar je hebt mensen die de hele wereld hebben gezien. Ze hebben ook zo'n kraskaart. Ik heb die ook een keer met kerst gekregen. Dan kun je afvinken waar je allemaal bent geweest. Nou, bij mij is er weinig te krassen. Maar als je zegt dat je tegen vliegen bent vanwege het klimaat, het milieu en dat soort dingen, dan moet je zelf ook het goede voorbeeld geven. Er zijn mensen in deze Kamer – ik zal ze niet noemen – die de hele wereld rondvliegen en ondertussen het milieu propageren. Ik vind dat een beetje hypocriet.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt heer Dijkstra de rest van zijn betoog.

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

Voorzitter. Ik had het over verduurzaming. Ik deel met de leden, hoor, dat die belangrijk is en dat we daarbij dus echt stappen moeten zetten, maar we moeten daarin wel realistisch blijven. Ik zie dat er stappen gezet worden. Het is niet van vandaag op morgen geregeld, maar ik ben erg enthousiast over slim en duurzaam, want dat is echt concreet en betreft al die partijen uit de markt. Innovatie krijgt er een plek. De concurrentie met de trein krijgt daar een plek. Er is bereidheid van de sector om daarin mee te gaan en de noodzaak wordt ook erkend. Dus ik verwacht daar veel van. Ik hoop dat dit zo meteen ook een plekje kan krijgen in de nieuwe luchtvaartnota, want de toekomst is gewoon een schonere luchtvaart. Dat is de toekomst, niet ongebreidelde groei, niet vieze groei. Op een normale manier, met de oogkleppen af, kijken wat er in de rest van de wereld gebeurt, en wij zijn daarbij koploper: daar pleit ik voor.
Dank u wel.

De **voorzitter**:

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

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

Dank, voorzitter. Ik wil allereerst mijn collega's van GroenLinks en het CDA bedanken. Zij hebben een heel mooi, informatief en leerzaam rondetafelgesprek gevoerd over een toekomstperspectief voor verduurzaming van de luchtvaart. Ik vond dat heel erg mooi. Een citaat is mij bijgebleven: «We groeien harder dan we innoveren». Dat moet dan toch anders. Denk alleen al aan luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Daar kan deze overheid een stimulerende rol in spelen. Welke mogelijkheden ziet de Minister hiertoe? Voorzitter. 50PLUS ziet een stevige rol voor deze Minister in EU-verband. Zij is daar goed ingevoerd, maar op diverse terreinen moet er echt een tandje bij. Ik noem de Single European Sky: dat kan zeker meehelpen, want dat scheelt omvliegen en dat scheelt weer brandstof. RED II en CORSIA: ook die kunnen beter. Het is mooi als je bij RED II op de lijst staat met grondstoffen die duurzaam zijn, maar als niet naar de volledige keten wordt gekeken, dan is palmolie toch echt discutabel, alhoewel die wel op de lijst staat. Bij CORSIA zijn de randvoorwaarden – 10% reductie – toch ook wel discutabel. Kan dat niet beter? Kan de Minister op deze drie punten reflecteren? Gaat ze daarmee aan de slag? Graag een reactie. Na afloop van de bijeenkomst vroeg iemand: hoe kan het nou toch dat we jaren geleden in opdracht van het ministerie een onderzoek deden naar waterstof en alle kansen die dat bood, maar dat het prachtige rapport dat

dat heeft opgeleverd in de la ligt en dat daar nooit iets mee is gedaan? Komt dat ooit weer uit de la? Gaat de Minister daarmee nu vol aan de slag? Ziet zij ook daar kansen?

Ook nu liggen er grote kansen, namelijk op het terrein van brandstoffen. Vooral de e-fuels en de synthetische kerosine leveren grote CO₂-winst op, die we heel hard nodig hebben willen we onze klimaatdoelen halen. Het verschil: de CCU, Carbon Capture and Utilisation, kan 50% reductie opleveren, en CCA, een systeem inzake atmosferische CO₂, zelfs 100%. Dat is volledig circulair. En daarmee is dus ook het probleem van het ultrafijnstof opgelost, althans, voor dat deel van de vliegtuigen. Maar misschien is het zelfs toepasbaar bij andere vervoersmiddelen. Ik zou graag een reactie van de Minister willen. Wij beseffen dat dat veel meer gaat kosten dan de huidige kerosine. Maar dat kan alleen maar anders worden als de overheid ook een zetje geeft. We kunnen nu kansen grijpen. Meer onderzoek, leren ervan, een fabriek bouwen, de kansen van waterstof benutten: ik noemde het net al. We zouden koploper kunnen worden. Is de Minister bereid om zich hiervoor in te zetten? Begin 2019 verwachten we de beleidsbrief over het klimaatbeleid luchtvaart. Wanneer in 2019 ontvangen wij die brief en hoe gedetailleerd zal die brief zijn? Mag ik ervan uitgaan dat de punten die ik net genoemd heb daarin een plek krijgen?

Net al noemden mijn collega en ik het treinverkeer in Europa. Dat zouden we toch moeten verbeteren, zeker naar de hoofdsteden op relatief korte afstand? Gaan we nu inzetten op elektrisch vliegen op Europese trajecten, of gaan we inzetten op de trein? Dat is dan even mijn vraag. Ik zou daarop graag een reactie van Minister krijgen. Want als Ryanair tickets aanbiedt voor € 9,99, dan gaat het natuurlijk nooit iets worden met de trein. Gaan we nou geld stoppen in die internationale spoorverbindingen? Dat moet dan in ieder geval anders. Welke kansen ziet de Minister daarvoor?

50PLUS is kritisch, maar ik zeg het nog maar eens: wij zijn zeker niet tegen vliegen en ook niet principieel tegen Lelystad Airport. Maar we hebben wel voorwaarden gesteld: eerst de herindeling van het luchtruim en geen lage luchtvluchten, dus zorgen voor zo min mogelijk overlast. Bovendien willen we graag weten hoe het staat met de rapportage van het RIVM over het ultrafijnstof. Ik weet dat het niet mag, voorzitter, maar ik probeer het toch. Kan de Minister ingaan op de reactie vanuit de EU over de overloopfunctie van Lelystad Airport? Hoe gaan we nu verder?

We willen de stukken van het ministerie en deze Minister kunnen vertrouwen. Maar iedere keer lijkt het wel alsof er weer iets niet klopt aan de MER, aan de belevingsvlucht en aan normen. We willen dat dat prioriteit krijgt. Er moeten geen fouten meer gemaakt worden, want op deze manier ontstaat er wantrouwen naar de overheid en dat zouden we heel slecht vinden. Daarom hebben wij ook gevraagd om de volledige CO₂-uitstoot mee te nemen. Ik sluit me daarin aan bij het punt van GroenLinks.

Voorzitter. Nog een andere kwestie betreft Lelystad. Er is daar een beperkt ziekenhuis. We weten allemaal hoe dat verlopen is. We weten ook dat de meeste vliegtuigongelukken plaatsvinden bij start en landing.

De voorzitter:

En uw slotzin is...

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

Mijn slotzin is dat het onverantwoord is om het vliegveld te openen zonder volwaardig ziekenhuis in de buurt. Wat vindt de Minister hiervan? Is zij bereid om met de Minister voor Medische Zorg hierover te spreken? Kunnen we op 18 december, als we over Lelystad praten, een adequaat antwoord daarop krijgen?

De voorzitter:

U ook bedankt. Hier is een vraag over van de heer Dijkstra, VVD.

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

Ja, die gaat over het laatste punt van mevrouw Van Brenk. Mevrouw Van Brenk, u legt nu een relatie tussen het ziekenhuis en vliegveiligheid. Is dat wat u doet?

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

Als er wat gebeurt, zou ik inderdaad willen dat we een ziekenhuis dichtbij hebben waar problemen dan meteen opgelost kunnen worden.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, u bent door uw interrupties heen. Het spijt mij. We gaan door naar de heer Amhaouch, CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. We hadden een hele volle agenda, maar daar zijn een aantal punten vanaf gehaald, zoals de Schiphol-MER en het hele gebeuren rondom de herindeling van het luchtruim Lelystad, waar de Kamer gisteren nog een motie over heeft aangenomen. Dus daar zal ik zeer beperkt op ingaan, maar er blijven nog altijd een aantal punten over. Ten eerste wil ik aangeven dat het CDA blij is met het debat dat we in Nederland voeren over de luchtvaart. We horen mensen aan beide kanten van het spectrum zorgen hebben over milieu en duurzaamheid. Mevrouw Van Brenk had het daar net ook over. We hebben een rondetafel gehad over de veiligheid en ook over het behoud van werkgelegenheid. Kunnen we bovendien nog bouwen voor jongeren in diezelfde regio? Dat geeft natuurlijk een spanning in Nederland, maar ik denk wel dat het goed is dat we dat debat voeren. De vraag aan de Minister is of zij zicht heeft op hoe deze discussie of dit debat in de rest van Europa wordt gevoerd. Daar heb ik namelijk totaal geen zicht op.

Voordat ik inga op een aantal punten die ik voorbereid had, ga ik nog even in op een mail. De heer Dijkstra noemde net al de groep «Ik woon en werk bij Schiphol». De mail van die groep kwam vandaag binnen en voor mij was dat een ander geluid. Ik kom op verschillende plekken in het oosten van het land, bij Schiphol en ook bij Maastricht. Daar maken mensen zich natuurlijk zorgen over de hinder, het milieu en voornamelijk vaak over nachtvluchten. Dit was een ander geluid, want dit gaat ook over de werkgelegenheid. Daarom wil ik dit kort voorlezen. Dit is een mail van Jürgen N.; ik blijf in Telegraafstijl. «Geachte Kamerleden. Graag vraag ik uw aandacht voor de nieuwe bewonersgroep «Ik woon en werk bij Schiphol». We roepen de Nederlandse regering op om oog te hebben voor mensen die hun brood verdienen dankzij de luchtvaart. Wij hopen dat ook uw politieke partij ons initiatief steunt. We vragen aandacht voor de tienduizenden gezinnen die met plezier rond Schiphol wonen. Zij werken en leven van de luchtvaart. We horen veel van de mensen die kritisch zijn over luchtvaart en weinig van de mensen die er hun boterham mee verdienen. Deze bewonersgroep wil die mensen een stem geven. Onze website is... Wellicht kunt u tijdens het AO Luchtvaart vandaag aandacht vragen voor deze bewonersgroep.»

Ik vind het belangrijk dat ook dit signaal gehoord wordt. De realiteit ligt ergens in het midden. Ook het CDA is zich ervan bewust dat we op een soort kantelpunt in de maatschappelijke discussie zitten en dat er dingen moeten gaan veranderen. Maar we moeten ook zicht blijven houden op de werkgelegenheid voor de gewone man. Er moet ook brood op de plank. Dat hoeft niet strijdig met elkaar te zijn.

Voorzitter. Dan ga ik verder met mijn inbreng en dat wil ik staccato doen. Het eerste punt is Maastricht Aachen Airport. De Minister heeft daar een brief over gestuurd. De provincie en het vliegveld zijn tot andere inzichten gekomen, maar Maastricht Aachen Airport is ook een belangrijke

vrachtvlieghaven naast Schiphol. De Minister zegt: ik moet, want ik kan niet anders dan nu te gaan handhaven. Toch vragen wij de Minister met veiligheid op één zeer reëel te kijken en naar proportionaliteit te handelen, want het vliegveld vraagt om een bepaalde tijd, tot 1 maart, om goed in gesprek te komen met de vrachtvervoerders. Het zou zonde zijn als wij dadelijk drie maanden later alle vrachtvervoerders verliezen, want de ondernemers die daarachter zitten gaan het hard merken. Uit mijn informatie komt dat er nu drie tot vijf vluchten per week zijn die de lange baan van 2.750 meter gebruiken. We vragen dus aan de Minister om te kijken of ze het aantal vluchten kan beperken of met die tijd mee kan gaan. We hebben maar twee vrachtvliegvelden en het kan niet het doel zijn dat we echt in de problemen komen. Veiligheid op één!

Ik ga iets verder naar het zuiden. Alibaba is naar Luik gegaan, maar er waren al langer signalen vanuit het zuiden dat luchthaven Luik nachtvluchten heeft. Maar die nachtvluchten passeren ook de Belgische grens en dat kan niet waar zijn. Er zijn daarover afspraken gemaakt met België en daar maken wij ons grote zorgen over. De vraag aan de Minister is of zij er iets in ziet om een monitoringsprogramma op te stellen, zodat wij, samen met de Nederlandse luchtverkeersleiding en Defensie, zicht hebben op het niet handhaven of het niet nakomen van die afspraken over de nachtvluchten. Als dat gaat gebeuren, zijn we hier in Nederland gekke Henkie. Laten we daar dus zicht op houden.

Dan maak ik een stap naar de aangenomen motie – er staat vandaag een aantal moties op de agenda – van het CDA en een aantal andere fracties over meer regie op en samenwerking met de nationale vliegvelden in Nederland. Kan de Minister reflecteren op hoever we daarmee zijn? Nederland is een postzegel. We hebben een vijftal vliegvelden. Hoe kunnen we die effectief en goed gebruiken voor passagiers en voor vracht? De Minister heeft de vorige keer aangegeven om dat in de Luchtvaartnota mee te nemen, maar ik ga ervan uit dat er ook nu al gesprekken zijn.

Duurzaamheid is ook belangrijk voor ons in het kader van rentmeesterschap. We hebben de motie-Amhaouch/Paternotte aangenomen over biokerosine. Die motie riep op om voor het eind van het jaar met een plan te komen om biokerosine te kunnen gebruiken en te tanken op Schiphol. Nu tankt Schiphol nog vanuit Los Angeles. Je vliegt dan mooi met een KLM-toestel naar Amsterdam. Maar dat kunnen wij niet laten gebeuren. Wij willen daar dus echt voortvarend te werk gaan. En in diezelfde motie wordt er ook gesproken over de ontwikkelingen bij synthetische kerosine met waterstof als drager. Hoe staat het daarmee?

Voorzitter. Als laatste punt in de eerste instantie kom ik op – daar is ie weer – de ganzen en de boeren. Daarover heeft ons het positieve nieuws bereikt – complimenten daarvoor aan de Minister – dat nu zo’n 98% van de agrariërs gebruikmaakt van de regeling om graanresten, ook voor de veiligheid, onder te ploegen. Dat gebeurt dan op een nette manier. Voorzitter, dit in eerste instantie. Ik kijk even of ik alles gehad heb.

De voorzitter:

U bent door uw tijd heen.

De heer Amhaouch (CDA):

Ben ik al door mijn tijd heen? Zo snel?

De voorzitter:

Maar mevrouw Kröger heeft nog wel een vraag voor u.

De heer Amhaouch (CDA):

Laat die vraag maar komen, voorzitter.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Daar komt-ie. Mijn vraag is ingegeven door het beeld dat wordt geschetst, namelijk dat om de werkgelegenheid in de luchtvaartsector – je moet eigenlijk «in de transportsector» zeggen – te borgen een kwantitatieve groei van vliegbewegingen noodzakelijk is. Dat beeld schetst de heer Amhaouch. Mijn vraag is dan eigenlijk: op basis waarvan suggereert de heer Amhaouch dat de werkgelegenheid in het geding is als het huidige plafond van 500.000 vluchten op Schiphol gehandhaafd wordt? Op basis waarvan brengt hij dit zo stellig?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb het niet specifiek over die 500.000. Het gaat mij om alle vijf de vliegvelden in Nederland. U zegt dat Maastricht Aachen Airport een klein vliegveldje is met een beperkt aantal vluchten, maar als u tijdens een werkbezoek zou kijken welke bedrijven er allemaal in een cirkel omheen zitten, zou u bijvoorbeeld Leeuwenborgh zien met zijn opleiding voor technisch personeel. Er zit daar een bedrijf dat bijna alle vliegtuigen repareert en spuit. U zou dan zien hoeveel werkgelegenheid in de regio daarvan afhankelijk is. Dat geldt voor elk vliegveld, want ze leveren allemaal heel veel werkgelegenheid op. En dat is ook niet direct gebonden aan een aantal vliegbewegingen. Of het er nou 500.000 of 520.000 zijn: je moet wel kijken naar wat daarachter zit.

De ontwikkelingen in de wereld staan niet stil. Er komen opkomende markten aan: India, Brazilië en China. Het is wel belangrijk dat wij die verbinding houden in het kader van die hubfunctie. Die relatie moeten we leggen, want Nederland is een klein land. We zijn de zeventiende economie in de wereld en die plaats moeten we wel behouden. Je kunt dan niet zeggen – en daar stoor ik me af en toe aan – dat je reëel moet kijken als je praat over het duurder maken. We hadden net de discussie over taksen, de vliegtaks, de kerosinetaks en weet ik wat voor heffingen, maar welk effect hebben die? De vliegtaksdiscussie loopt nu, maar wat voor effect heeft die op vracht? De eerste getallen geven misschien aan dat het minder impact kan hebben op vracht en vervoerders, maar er zitten bedrijven achter. Het gaat niet alleen over Schiphol en de KLM. Er zitten bedrijven achter die bloemen transporteren. Er zitten bedrijven achter die machines transporteren. En vaak is er voor luchtvracht geen alternatief, dus daar wil ik graag aandacht voor blijven houden. Ik denk dat we ook met GroenLinks en met deze Kamer een gespannen debat voeren, maar wel zo dat we een goede balans zoeken in de aspecten wonen, werkgelegenheid, duurzaamheid en veiligheid.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor een heleboel in het antwoord van de heer Amhaouch, maar ik hoor vooral dat hij niet een directe relatie legt tussen een kwantitatieve groei op Schiphol en het behoud van werkgelegenheid. Ik denk dat dat een heel belangrijk feit is om vast te houden. Als je zegt dat de toekomst van Schiphol als hub, een knooppunt van snel treinverkeer en overstappen op vliegverkeer, ook onder de grond zit, creëer je ook werkgelegenheid. Ik denk dus dat het heel belangrijk is om in de discussie toch die knip te maken. Ik ben er blij om dat ik dat van de heer Amhaouch hoor. Maar ik wil toch even checken of ik ook een pleidooi van hem hoor voor meer grip. Dat wil zeggen dat we ervoor zorgen dat we binnen de luchtvaart die we hebben, de vluchten krijgen met de meeste maatschappelijke meerwaarde. Die grip moeten we krijgen en daar is wel wat voor nodig vanuit het ministerie.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voordat GroenLinks mij woorden in de mond legt over die 500.000, wijs ik erop dat het ook andersom is. Het is ook naïef om te stellen dat we de banen die we vandaag de dag hebben, morgen ook hebben. Het gaat economisch goed, maar ondertussen horen we weer dat de banken

mensen op straat zetten. We horen dat KPN mensen op straat zet. Voor het CDA is het dus belangrijk – dat hebben we ook in het regeerakkoord gezet – dat er best duurzame groei mag zijn op Schiphol, maar dan wel volgens de 50/50-regel die we hebben afgesproken. Als we inderdaad met kwalitatief goede vluchten ook extra werkgelegenheid kunnen creëren, zijn wij daarvoor. Dan gaan we Schiphol niet op slot zetten. Dan kom ik bij het andere punt van mevrouw Kröger. Ze heeft een punt als ze zegt dat het nooit het doel kan zijn om Schiphol en The Hague alleen maar vol te duwen zonder dat we weten wat wij daar laten vliegen. Daar mag best wel een keer de kam door, maar dan is het wel even de vraag aan de Minister welke instrumenten we daarvoor hebben, zowel nationaal als Europees. Je moet namelijk wel een bepaald selectiviteitsbeleid kunnen toepassen.

De voorzitter:

Dan komen we bij de heer Bruins, ChristenUnie.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. De ChristenUnie wil een luchtvaart die dienstbaar is aan de samenleving en de economie. Nederlandse ondernemers moeten hun producten kunnen exporteren en het is fijn dat we ook verre bestemmingen kunnen bezoeken. De luchtvaart is ook een sector die zorgt voor werkgelegenheid voor zeker 10.000 gezinnen. De bewonersgroep «Ik woon en werk bij Schiphol» wijst daarop. Maar tegelijkertijd zien we dat de luchtvaart uit zijn jasje groeit. Door subsidiëring ten opzichte van ander vervoer vertrekken er ook talloze vliegtuigen waarvan je denkt: is dat nou nodig? Zeker, er is vraag naar en daarom is er aanbod, maar met de oneerlijke beprijzing van luchtvaart ten opzichte van spoor en ten opzichte van de auto creëren we ook een vraag die louter inspeelt op genot en die weinig meer te maken heeft met dienstbaarheid, laat staan met noodzaak. Voorzitter. De grenzen van wat leefbaar is, zijn in zicht. En de grenzen van wat vanuit milieuoogpunt verantwoord is, zijn we wellicht al gepasseerd. Ik lees in de brieven van de Minister dat voor Eindhoven in de komende jaren de keuze voorligt tussen wel of niet doorgroeien, er groeiplannen liggen voor Rotterdam The Hague Airport, Lelystad Airport nog open moet en dat Schiphol alweer klaarstaat voor de volgende groeispurt. Ik vraag me dan af: is dit nog dienstbaar aan samenleving en economie? Zijn er voor de Minister grenzen aan de groei of zegt haar liberale inborst: laat de marktwerking erop los, dan komt alles goed? Voorzitter. Ik zie uit naar de nieuwe Luchtvaartnota 2020/2040, maar zijn we met voorsorteren op groei op al die plekken in Nederland niet eigenlijk al een voldongen feit aan het creëren, nog voordat die Luchtvaartnota geschreven is? Zo vraag ik de Minister.

De voorzitter:

Er is ook een vraag aan u, van collega Van Raan

De heer Van Raan (PvdD):

Ik vond de inleiding van de heer Bruins goed en prettig om naar te luisteren. Als ik hem goed heb beluisterd – dat wil ik even checken – had hij het erover of die goedkope vluchten nodig zijn en of die bijdragen. Hij vraagt daarover een oordeel van de Minister, maar ik ben ook wel benieuwd naar het oordeel van de ChristenUnie zelf.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Wanneer de ChristenUnie spreekt over dienstbaar aan samenleving en economie, dan zijn we inderdaad op zoek naar een luchtvaart die een hoogwaardige bijdrage levert aan de manier waarop wij leven. Dat betekent dat we vinden dat die veelheid aan vakantievluchten, ook weleens «pretvluchten» genoemd, aan banden gelegd mag worden. We

vinden het wel heel belangrijk dat Nederlandse ondernemers hun producten kwijt kunnen in de wereld en wij vinden het ook helemaal niet erg als iemand eens een keer verder weg gaat om zijn familie te bezoeken, maar louter voor de lol in een vliegtuig stappen... Ik denk dat we naar een periode in de tijd gaan dat we op een gegeven moment zeggen: dat doe je niet zomaar onnadenkend. Dan hopen we natuurlijk met z'n allen dat die luchtvaart inderdaad gaat innoveren – daar kom ik nu op – omdat op de lange termijn de luchtvaart met zijn huidige uitstoot niet houdbaar is binnen de afspraken van Parijs.

De voorzitter:

Voordat u doorgaat met uw betoog, wil ik toch even checken of de heer Van Raan nog een vervolgvraag heeft.

De heer Van Raan (PvdD):

Jazeker, alhoewel ik het zeer eens ben met de laatste woorden van de heer Bruins. Het gaat over de pretvluchten. Ik stel min of meer vast dat dat inderdaad geen recht is. De ChristenUnie zegt: misschien komen we wel in een tijd waarin dat niet meer vanzelfsprekend is. Ik hoor de heer Dijkstra een warm pleidooi houden en zeggen: dat moet toch kunnen, met name voor de wel hardwerkende Nederlander. Ik begrijp dat de niet hardwerkende Nederlander dan misschien wat anders behandeld moet worden. Maar in ieder geval proef ik een verschil tussen hen. Ik vroeg me even af hoe de heer Bruins dat verschil zelf duidt.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Dan kom ik bij mijn zeer gewaardeerde collega mevrouw Van Brenk, die zei: we groeien harder dan dat we innoveren. Daar ligt het probleem. We zullen meer moeten innoveren dan groeien. Uiteindelijk zullen we vanaf 2020 gaan voor de 50/50-regel. Dat betekent dus dat je sneller moet innoveren dan groeien. Anders kun je dat niet doen.

De voorzitter:

Derde vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Derde vraag, voorzitter. Dat klopt. Dat zou mooi zijn: sneller innoveren dan groeien. Er is, niet door ons, bij de rondetafel vastgesteld: dat gaat niet gebeuren, zeker niet voor 2030. Ik denk dus dat de heer Bruins eigenlijk bedoelt dat er wat hem betreft een stop op zit. Dat wilde ik even controleren. Want de innovatie gaat niet sneller, zeker niet voor 2030, dan de groei.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Als het gaat om groei, zit het grote probleem in Azië en in de ontwikkeling van de economie daar. In een cirkel met een straal van 3.000 kilometer rondom Bangladesh woont de helft van de wereldbevolking. Die wordt ook rijker en die wil ook vliegen. Die vliegen ook met een stuk minder moderne vloot dan wat er landt op of opstijgt van Schiphol. Dit is een wereldwijde opgave. Daar moeten we mee dealen. Daarvoor is innovatie nodig. Maar de innovaties zullen ook naar Azië geëxporteerd moeten worden om uiteindelijk minder uitstoot te hebben. In 2070 is het hele CO₂-budget zoals in Parijs afgesproken even groot als de CO₂-uitstoot van de luchtvaart op dit moment. Dat kan zo niet doorgaan. Dus daar zullen we iets mee moeten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Uit het laatste antwoord proefde ik toch het krappe jasje van het regeerakkoord bij mijn collega Bruins. Ik hoor een heel helder pleidooi: we moeten weer grip krijgen op de luchtvaart, grip ten aanzien van duurzaamheid, ten

aanzien van veiligheid en ten aanzien van maatschappelijke meerwaarde van vluchten. Is het dan niet opportuun dat Kamer en Minister eerst die grip krijgen, wat dan zijn beslag krijgt in de Luchtvaartnota, voordat überhaupt de discussie over groei op welk vliegveld dan ook aan de orde is?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik vind dat een heel goed punt van mevrouw Kröger: grip krijgen op de luchtvaart. We hebben in 2018 in Nederland het werkwoord «geschiphold worden», «iemand schiphollen» gekregen. Ik vind dat eigenlijk heel treurig. Een markt werkt omdat er een marktmeester is. Dat geldt zeker voor de luchtvaartsector.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt de heer Bruins zijn betoog.

O, ik begrijp dat mevrouw Kröger ook haar vierde interruptie graag aan u wil besteden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zeker. Een markt heeft een marktmeester nodig, zeker. Die marktmeester heeft in de afgelopen jaren ontbroken. Zie hoe Schiphol is gevolgd met vluchten met weinig maatschappelijke meerwaarde. Maar mijn vraag aan de heer Bruins was of het niet opportuun is dat we eerst de instrumenten voor die grip hebben – dat betreft dan het type vluchten, het goed regelen van de slotcoördinatie, maar ook duurzaamheid en klimaat – en dat dat zijn beslag krijgt in de Luchtvaartnota, voordat een besluit over wel of niet groeien op welk vliegveld dan ook in Nederland aan de orde is.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Wij hebben gelukkig een Minister die vorig jaar december zei: zorgvuldigheid boven snelheid. Ik denk dat je de processen in de luchtvaart maar één keer goed kunt doen als je het vertrouwen van de omwonenden wil herwinnen. Dan moet je ook heel helder maken welke instrumenten je hebt. Dan hebben we het over allerlei vragen. Wat betekent selectiviteitsbeleid precies? Bestaat dat? Kan je dat op de een of andere manier afdwingen? Wat betekent een verkeersverdelingsregel precies? Die zaken wil je helder hebben, zodat je weet dat de verschillende vliegvelden in Nederland ook een functie kunnen krijgen, zoals ze bedoeld zijn, en zodat je dus aan al die mensen die zorgen hebben over de luchtvaart, duidelijk kunt maken dat we er inderdaad grip op hebben. Ik vind dat heel belangrijk.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Bruins had het over zorgvuldigheid en zei dat de Minister daar ook veel waarde aan hecht. Dat heeft zij ook uitgesproken in eerdere debatten. Ik ben wel benieuwd hoe de heer Bruins aankijkt tegen de recente ontwikkelingen, zoals de MER Schiphol die twee jaar lang is uitgesteld en waar nu toch een groeiscenario uit komt, en de laagvlieg-routes bij Lelystad. Er is sprake van onvolledige informatie. Vervolgens is de verkeersverdelingsregel al twee keer afgeketst. En nu moet die weer bijgestuurd worden. Vindt de heer Bruins dat de Minister inderdaad, naar haar woorden «de zorgvuldigheid vooropzet» of gaan we toch door met schiphollen?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Het vertragen van de MER Schiphol en het vertragen van de verkeersverdelingsregel tonen aan dat deze Minister zorgvuldigheid verkiest boven snelheid. Dan gaan processen niet altijd zo snel als je van tevoren hebt gepland. Je kan dit soort dingen maar één keer goed doen. Je kan geen bochten afsnijden. Je moet eerst je instrumentarium goed op orde

hebben en zeker weten dat de vliegvelden zoals je ze bedoeld hebt ook de functie kunnen krijgen die ze horen te krijgen. Het proces dat daarbij hoort, heeft een natuurlijke snelheid. Dat zien we. Naast hele ingewikkelde discussies levert dat soms ook vertraging op. Die MER Schiphol is nu een conceptrapport. De omwonenden gaan daar nu eerst over praten. Alle belangengroepen gaan daarover praten. Dat proces gaat zo snel als het gaat. Maar voor het draagvlak voor luchtvaart in ons zeer dichtbevolkte land is het nodig dat je die processen heel netjes, stap voor stap, doorloopt. Dat kan niet sneller dan het gaat.

De voorzitter:

Daarmee vervolgt de heer Bruins zijn betoog. Hij heeft nog ruim vier minuten.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Onlangs presenteerde de sector het actieplan Slim en Duurzaam, een actieplan waarmee de Nederlandse luchtvaart tot 2030 de uitstoot van CO₂ met 35% gaat verminderen. Zo kopte de krant. Maar de uitstoot gaat niet verminderen. De uitstoot neemt met dit actieplan ook gewoon toe. Hoe zit het wel? Met het actieplan zal er in 2030 35% minder uitstoot zijn dan er zou zijn geweest als het actieplan niet zou worden uitgevoerd. Kan de Minister dit bevestigen? Desondanks waardeer ik het actieplan wel. Dit plan wil ervoor zorgen dat onze Nederlandse luchtvaartsector de duurzaamste ter wereld wordt, en dat is een nobel streven. Maar laten we ons wel realiseren dat vliegen sowieso niet duurzaam is en dat er voor reizen op het continent veel duurzamere alternatieven zijn, of eigenlijk al lang hadden moeten zijn. Op welke wijze zal de nieuwe Luchtvaartnota aandacht besteden aan alternatieven voor luchtvaart, zoals de trein?

Een belangrijke stap is dat het ministerie in de Luchtvaartnota in ieder geval serieus aandacht zal besteden aan de externe kosten, infrastructuurkosten, belastingen, heffingen en subsidies, voor zover toe te delen aan het vliegtuig, de trein, de auto en de bus, zoals beschreven in de brief van de Minister. Is de Minister bereid om in de Luchtvaartnota expliciet aandacht te besteden aan het ongelijke speelveld tussen de modaliteiten dat door de overheid wordt gecreëerd, en aan wat daar nationaal en internationaal aan te doen is? Zullen de maatregelen die de Minister begin volgend jaar in de beleidsbrief over klimaatbeleid in de luchtvaart zal aankondigen voor een verdere verduurzaming zorgen? Of zitten de maatregelen die zij daarin zal beschrijven, al grotendeels verwerkt in het actieplan van de sector? Kortom, vinden wij in het actieplan en de komende beleidsbrief dezelfde ideeën voor verduurzaming, of gaan ze cumulatief werken?

Voorzitter. Ik dank de Minister voor haar brief over de uitvoering van de verschillende moties-Paternotte/Bruins en -Bruins/Paternotte, om vliegtuigen te weren met de meeste geluids- en milieuhinder. Zij verwijst naar de nieuwe tarieven op Schiphol per 31 oktober, waarin meer differentiatie is aangebracht. Ik lees ook dat in het kader van de vliegbelasting wordt gekeken naar opties om lawaaierige en vervuilende vliegtuigen zwaarder te belasten.

Mijn vragen aan de Minister. Ziet de Minister mogelijkheden om bij beprijzing ook korte vluchten zwaarder te belasten? Vindt in de komende jaren geleidelijk verdere differentiatie plaats, waarbij vervuiling steeds zwaarder belast wordt? Wat is het antwoord van de Minister op het signaal van easyJet, die zegt dat hij het eigenlijk nog niet ver genoeg vindt gaan?

Voorzitter, tot slot. We komen nog te spreken over de MER Schiphol, in afwachting van het advies van de Omgevingsraad. Er volgt nog een debat over luchtruimherziening, de belevingsvlucht en Lelystad Airport. Gisteren kwam het bericht dat de verkeersverdelingsregel is ingetrokken. Daar

komen we ook nog over te spreken. Maar het briefje van gisteren was wel erg kort. Daarom wil ik vragen wanneer de Minister verwacht hier meer over te kunnen melden.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Van Raan, Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Ik zeg op voorhand dat wat onderwerpen de revue zullen passeren die niet op de agenda staan. U hoeft mij dus niet te onderbreken met de mededeling dat de Minister daar geen antwoord op hoeft te geven. Dat is mij volledig bekend.

Voorzitter. De luchtvaartsector heeft in onze ogen een steeds groter wordend geloofwaardigheidsprobleem. Schiphol, Lelystad, Eindhoven, Maastricht, Eelde, Rotterdam: is er eigenlijk wel een luchthaven in Nederland waar een afspraak wel afspraak is, waar alles wel netjes volgens afspraken gaat, waar de omgangsnormen worden geregeld en waar burgers en masse zeggen «goh, wat gaat het geweldig goed met het overleg over luchthavens»?

Voorzitter. Ook in Europa is men niet bepaald gecharmeerd van de manier waarop wij in Nederland ons milieubeleid hebben ingericht. Het Europese Hof van Justitie veegde de vloer aan met het Nederlandse stikstofbeleid. Gisteren ontvingen we het bericht dat de Europese Commissie zich niet kan vinden in de plannen voor Lelystad Airport. Ik krijg graag de verzekering van de Minister dat Lelystad niet als plan B wordt ingericht als een vrachtluchthaven. Hier hoeft ze geen antwoord op te geven. Ons advies aan de Minister is: niet meer proberen, het is verspilde moeite en een verspilling van tijd en geld. De luchtvaart zal krimpen. Lelystad Airport kan gesloten blijven. De Veluwe kan stil blijven en de vogels kunnen veilig blijven. En laten the best and the brightest van het ministerie zich alsjeblieft met de vraagstukken van deze tijd bezighouden.

De voorzitter:

Dit levert ook een vraagstuk op bij de heer Paternotte.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik hoor het.

De heer Paternotte (D66):

Zeker. We hebben het hier over groei, maar er is hier één iemand aan tafel die zegt dat Schiphol moet krimpen, en dat bent u. U zegt dat Schiphol naar 300.000 vliegbewegingen moet. De heer Van Raan is dus verreweg het meest tegen luchtvaart van iedereen hier aan tafel. Dat is heel duidelijk. U schetst hier een toekomstbeeld, maar komt u dan ook een keer met een plan? Het is een enorme ambitie. Hoe gaan we die luchthavensluiting aanpakken? Hoe gaan we die slots onteigenen? Hoe gaan we dat doen, met die miljarden euro's die dat kost? U zegt overal: wij gaan de luchtvaart laten krimpen. Maar bij mij komt dan toch echt de vraag naar boven: hoe?

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor de vraag. Vandaar ook mijn verzoek om the best and the brightest zich hiermee bezig te laten houden. Er is één ding duidelijk: de luchtvaart als verkeersmodaliteit moet zich binnen drie zaken afspelen. Zij heeft zich altijd binnen die drie zaken afgespeeld, maar nu wordt het pregnant. Die drie zaken zijn het klimaat, de leefomgeving en de veiligheid. Op alle drie de aspecten zijn de grenzen overschreden. We zullen dus – daar heeft u gelijk in – naar andere verkeersmodaliteiten moeten. Wij pleiten altijd voor spoor, maar het is niet zo dat wij pleiten,

zeg ik ook even tegen de Minister, voor het afschaffen van vliegverkeer. Dat kan helemaal niet. Dat is ook helemaal geen streven.

De voorzitter:

U kijkt naar de heer Paternotte, maar hij is door zijn interrupties heen. Dus u mag gewoon verder met uw betoog, meneer Van Raan.

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

Ik vind dat op zich wel jammer.

De heer **Graus** (PVV):

Maar hoe dan, vraag ik namens de heer Paternotte. Maar hoe dan?

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

Dank voor deze vraag. Ik vroeg me al af wanneer die zou komen. Nogmaals, als we het erover eens zijn dat we op een eindige planeet leven, moeten we binnen die drie grensvoorwaarden kijken naar wat er mogelijk is. Dan zal blijken dat er een koolstofbudget is dat we kunnen besteden. Daar ga ik straks in mijn betoog nog verder op in. Dat koolstofbudget kunnen we eigenlijk maar één keer besteden. Daarin zullen we keuzes moeten maken: gaat dat naar vliegen, naar vlees eten of naar auto rijden? Naarmate we duurzamer worden, bijvoorbeeld door – dat kan heel makkelijk – te stoppen met vlees eten, houden we meer koolstofbudget over en kunnen we misschien meer vliegen. Dat zijn de keuzes waarvoor we staan. We kunnen niet doorgaan op dezelfde manier. Dat beseft dat we niet op deze manier kunnen blijven doorgaan, lijkt niet door te dringen tot een aantal partijen.

De heer **Graus** (PVV):

De heer Paternotte wil ook nog weten of u met een plan komt. Dat wil ik graag vragen.

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

Ik vind dat er een fantastische samenwerking is tussen de PVV en D66. Dat geeft ook aan dat de luchtvaart ons allen verbindt. Ik vind het wel jammer dat de heer Graus vraagt of er een plan komt. Dat plan is er allang. Dat noemen we plan B: dat is ons verkiezingsprogramma.

De voorzitter:

Ik vraag de heer Van Raan om door te gaan met zijn betoog. Hij heeft daar nog vierenvolfe minuut voor.

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

Maar de heer Paternotte was niet blij met het antwoord. Maar goed, dat doen we een ander keertje.

Voorzitter. Natuurgebieden rond vliegvelden raken letterlijk verstikt onder een deken van stikstof. Wat zijn volgens de Minister de gevolgen van die stikstofuitspraak van Europa voor het Nederlandse luchtvaartbeleid? Heeft de Minister contact met de Minister van Landbouw? Want er lijkt zich een felle concurrentiestrijd om dat CO₂-budget af te tekenen tussen twee van de meest vervuilende sectoren, landbouw en luchtvaart. In dat verband stel ik de vraag hoe de Minister omgaat met de aanstaande krimp van de luchtvaart. Zijn daar al scenario's op gemaakt?

Voorzitter. Dan de MER voor Schiphol. Als uit een milieueffectrapportage anno 2018 nog steeds de groei van een luchthaven kan komen, dan plaatst de Partij voor de Dieren grote vraagtekens bij de M van MER. Klimaat, milieu, natuur, mens en dier: alle delven het onderspit. Het instrument MER is klaarblijkelijk ongeschikt om een antwoord te geven op de vraagstukken van deze tijd. Graag een reactie van de Minister.

Voorzitter. Ik stel dezelfde vraag als de heer Amhaouch: wat is nou eigenlijk het doel met betrekking tot de luchtvaart? Dat moeten we toch wat breder trekken. Op dit moment wordt er op de klimaattop in Katowice geprobeerd om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°C. Daartoe moet de wereldwijde inspanning worden verviervoudigd. Dat is eigenlijk de boodschap. Het beperken van de opwarming van de aarde tot 1,5°C ter bescherming van natuur en omwonenden verdraagt eigenlijk geen vrijbrief voor de luchtvaartindustrie om haar eigen plannen te maken. Uit het sectorplan Slim en Duurzaam bleek eigenlijk nog eens heel goed waarom. Daarvoor moeten we even wat cijfers gaan noemen en wat gaan rekenen. Als het aan de sector ligt, wordt door overmatig gebruik van biobrandstoffen de uitstoot van de luchtvaart teruggebracht van 13 megaton CO₂ in 2020 naar circa 11 megaton in 2030. Vervolgens wordt dat, geheel in de traditie van de luchtvaartsector, gepresenteerd als een daling van 35%. Dat komt omdat vanaf 2020 eerst wordt doorgegroeid en er vervolgens wordt gezegd: vanaf 2030 is er een daling van 35%, als we waren doorgegroeid. Maar in de praktijk komt dat eigenlijk neer op een daling van 13 naar 11. Dat wordt vervolgens dus verkocht als een daling van 35%. Is de Minister het met ons eens dat de sector zijn inspanningen mooier probeert af te schilderen dan ze in werkelijkheid zijn? Want die uitstoot wil namelijk helemaal niemand meetellen.

Ik maak even een stap terug. We hebben het over een afname van 13 naar 11, maar daar komt nog een factor bij, de zogenaamde radiative forcing. Dat betekent dat CO₂ op grotere hoogte een groter effect heeft. Juist die uitstoot telt heel snel op. De geleerden zijn het er niet over eens, maar het betreft een factor anderhalf tot vijf. Als we nou eens conservatief uitgaan van factor twee, dan zit de luchtvaart eigenlijk niet aan een uitstoot van 13 maar van 26 megaton, en dan zeggen ze dat ze naar 22 megaton gaan. Dat is maar een daling van 15%. Als je vervolgens ook nog kijkt naar het koolstofbudget voor Nederland dat het IPCC berekend heeft – die cijfers moeten allemaal worden nagerekend en gecheckt – dan zit je op een totaal voor Nederland van rond de 8 megaton. Dat kan dus helemaal niet. Wat de sector slim en duurzaam noemt, kan dus helemaal niet. Daar is geen CO₂-ruimte voor.

Voorzitter. In Parijs hebben we afgesproken dat we 1,5°C in zicht houden. Hoe kijkt de Minister, in het licht van deze reductiedoelen, naar de voorstellen voor de sector mobiliteit in het kader van het klimaatakkoord? Als we vaststellen dat de luchtvaart in totaal maar 8 megaton ruimte heeft terwijl Slim en Duurzaam uitgaat van een reductie naar ongeveer 22 megaton, dan zit daar echt zo'n groot verschil tussen dat het eigenlijk heel raar is dat we het er hier over hebben. Ik hoop dat dit ook een antwoord is op de vraag die de heer Amhaouch stelde: waar moet het heen met de luchtvaart binnen de drie grenzen die ik net aangaf?

Voorzitter. Als laatste krijg ik graag nog een antwoord op de vraag hoe het staat met de uitvoering van de motie, die zegt dat hinder meer is dan geluidshinder alleen.

Voorzitter. Volgens mij heb ik mijn tijd ruimschoots overschreden. Ik dank u voor uw coulance.

De voorzitter:

Ja, dat klopt. Ik geef graag het woord aan de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga in sneltreinvaart op tournee door het land, van Schiphol via Eindhoven, Maastricht, Twente en Eelde naar Lelystad, maar ik begin met het allerbelangrijkste: duurzaamheid. Voor ons is helder dat de luchtvaart veel stiller, schoner en veiliger kan en ook moet. Daar kunnen we hier wat aan doen, maar we hebben ook vaak andere landen nodig. In ons land komt de sector met het plan Slim en Duurzaam. Dat is net besproken. Dat kun je wegzetten als te weinig of je kunt de aannames

als te optimistisch beschouwen. Ik denk ook dat het te weinig is en dat de aannames te optimistisch zijn, zoals CE Delft concludeert, maar CE Delft concludeert ook dat onze luchtvaartplannen verder gaan dan die van vrijwel alle andere Europese landen.

De Minister heeft duurzaam vliegen ook als prioriteit. Dat is mooi. Door de heer Bruins is al onze motie aangehaald om de grootse herriebakken en kerosineslurpers op Schiphol een hogere rekening te sturen. Die is al uitgevoerd. Dat is ook heel mooi, maar er is echt wel veel ruimte voor verbetering op veel fronten. Kijk naar de duurzameluchtvaarttafel van het klimaatakkoord. Daar zit de Minister met de sector. Daar wordt wat ons betreft echt te weinig peper gegeten. In het actieplan staan vooral mooie intenties, die er uiteindelijk op neerkomen dat anderen iets moeten doen. Er staat iets in over betere spoorverbindingen, herindeling van het luchtruim, maar bijna niets over vlootvernieuwing, innovaties, duurzame brandstof et cetera. Daarop verwacht ik van de Minister ook meer inzet. Volgend jaar komt er een Kamerbrief over klimaatbeleid. Wat ons betreft is dat een actieplan, en dan dus niet van de sector maar van de Minister mét de sector. Ziet de Minister dit zelf ook zo? En wat wil zij op het punt van klimaat bereiken als we hier over een jaar weer met elkaar in een AO Luchtvaart zitten?

Daarbij heb ik nog twee concrete vragen. In het vorige AO vroeg ik de Minister om te kijken of wij het elektrisch vliegtuig, de Pipistrel, waarmee zij op de foto is geweest, ook kunnen gaan inzetten voor functionele overheidsdoeleinden. Daar hebben wij nog niets over vernomen, dus hoe staat het daarmee?

Het Ministerie van IenW doet al een tijdje mee aan het Corporate BioFuel Programme. De Minister heeft eerder toegezegd dit programma rijksbreed te maken, dit dus ook door de ministerraad te laten gebruiken. Maar is dat al gelukt? Vliegen alle Ministers en ambtenaren in 2019 dan ook echt op de meest duurzame manier?

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

Ook ik ben in afwachting en heel benieuwd naar die brief. Maar we hebben een rondetafel over de luchtvaart gehad en daaruit kwam onder andere naar voren dat de Nederlandse luchtvaartsector behoefte heeft aan stabiele investeringen, zodat er ook echt duurzaam geïnvesteerd wordt en we zelfs koploper zouden kunnen zijn. Is het voor D66 acceptabel dat daarin dus ook extra geïnvesteerd wordt?

De heer **Paternotte** (D66):

Dat is voor ons acceptabel, maar we kijken wel als liberalen naar de markt, die kaders nodig heeft en dan het beste zelf zijn werk kan doen. Dat is ook waarom ik vaak terugkom op een eerlijke prijs voor vliegen. Want als je die creëert door middel van een impuls zoals een kerosineaccijns, dan heeft de markt alle reden om te bewegen naar wat we eigenlijk willen, namelijk dat vliegtuigen zuiniger en efficiënter worden en er een eerlijke prijs voor vliegen komt. Dat is ook waarom wij het heel goed vinden dat er een vliegtuigbelasting in het regeerakkoord staat. Aan de andere kant creëert het werken met subsidies afhankelijkheid, banen die afhankelijk worden van constante overheidssteun. Ik sluit het dus niet uit, zeker als het iets moois tot stand kan brengen – er wordt bijvoorbeeld veel gesproken over een biokerosinefabriek in Nederland – maar je moet iets alleen maar structureel aan het subsidie-infuus leggen als het een overheidstaak betreft die je constant moet uitvoeren.

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

Ik hoor in ieder geval dat er best wel goede intenties zijn, maar het punt is dat die synthetische fuel nog veel te duur is. Dus als we iets willen veranderen, zal de overheid daar een impuls aan moeten geven. Is D66 daartoe bereid?

De heer **Paternotte** (D66):

Wij hebben inderdaad samen met de heer Amhaouch een voorstel voor synthetische kerosine gedaan. Ik ben heel benieuwd naar de antwoorden van de Minister daarop. Dat is ook de reden dat ik het Corporate BioFuel Programme noem. Want je geeft als overheid het goede voorbeeld, en je kunt bedrijven proberen mee te nemen, als je het gat weet te dichten tussen de prijs van biokerosine – en nog liever straks van synthetische kerosine, want dan heb je ook veel minder biomassa-impact – en de prijs van gewone kerosine. Daarom is mijn oproep om daar als hele rijksoverheid zo snel mogelijk aan mee te doen. Want dat is een fantastisch mooie impuls voor biokerosine, zonder dat je de markt verstoort, maar waarbij je de markt juist aanjaagt.

Voorzitter. Ik kijk ook over de grens. Vorige maand is door de Kamer een motie van de heer Stoffer en mijzelf aangenomen om een buitengewone ICAO-conferentie te organiseren met als speciaal en enig onderwerp het opheffen van het verbod op accijns op in luchtvaartuigen aanwezige kerosine. Dat is de allerbeste manier om tot een eerlijkere prijs voor vliegen te komen en het is de meest effectieve prikkel voor maatschappijen om brandstof te besparen. De opbrengst is een lagere belasting voor iedereen.

Voor de conferentie is de Minister steun aan het zoeken bij 38 lidstaten. Ik denk dat landen als Tuvalu, Nauru, de Salomonseilanden en Fiji ongetwijfeld snel willen helpen omdat zij als eerste door klimaatverandering onder water komen te staan. West-Europa ligt ook voor de hand, maar er zijn meer landen nodig. Een belangrijke plek om die te werven, is de driejaarlijkse ICAO Assembly, die volgend jaar september in Montreal plaatsvindt. Kan de Minister hier haar deelname aan de ICAO Assembly toezeggen? Ik vraag dat ook omdat Nederland aan de beurt is om zich namens de ABIS-groep van acht West-Europese landen te kandideren voor de Council van ICAO, het dagelijks bestuur. Dat is een unieke kans waarmee de Minister wereldwijd een rol kan gaan spelen in schonere luchtvaart. Hoe gaan we deze kandidatuur aanpakken?

Dan ga ik naar de proefcasus Eindhoven. Dat is een goed initiatief. Die aanpak moet, indien succesvol bevonden, dé aanpak worden in de Luchtvaartnota om bewoners beter te betrekken bij besluitvorming over de luchtvaart. We gaan natuurlijk achteraf evalueren, maar we krijgen nu al alarmerende berichten. Twee van de zes maanden van de pilot zijn verstreken, maar het eerste overleg van de zogenaamde challenge group moet nog plaatsvinden. Gezien de tijd die nodig is voor het advies blijft er weinig tijd over voor inhoudelijke beraadslaging. Is de Minister dus bereid om wat meer tijd uit te trekken voor deze pilot?

Ik las dat de Minister schrijft dat kwaliteit de toekomst is van Eindhoven Airport. De betreffende bestuurders willen zich meer richten op een kwaliteitsgerichte ontwikkeling. Wat betekent dat voor Eindhoven?

Betekent dat meer vluchten waar de Brainport ook echt iets aan heeft? En welke middelen hebben we om dat voor elkaar te krijgen? Dat sluit ook aan bij mijn vraag over Ryanair, want de gemeenteraad en de bewoners zijn de bizarre opstelling van die luchtvaartmaatschappij zat, en dat begrijp ik. Gaat de Minister iets doen om ervoor te zorgen dat wij sociale eisen kunnen stellen aan de vestiging van een nieuwe basis op Eindhoven?

Dan ga ik naar Maastricht. Het is een goede stap van de gedeputeerden om de vergunningsaanvraag stop te zetten. De fouten in de MER moeten worden hersteld en het vertrouwen moet worden teruggewonnen. Heeft de Minister contact gehad met de gedeputeerden over de eventuele vergunning voor beperkt gebruik van de 2.750 meterbaan? Of gaat de boel nu helemaal op slot voor zware vrachtvliegtuigen tot de nieuwe vergunning is toegekend?

Voorzitter. Dan de laatste drie plekken. Ik ga naar de droneconferentie. Onze Rotterdamse Minister tekende woensdag de verklaring van

Amsterdam met EASA. Daarin zijn de belangrijkste uitdagingen op dronegebied voor het komende jaar benoemd. De EU gaat demonstratieprojecten financieren om te kijken hoe drones in de praktijk bijvoorbeeld pakketjes en pizza's kunnen afleveren. We moeten dat dus gaan testen in de praktijk in Nederland. Dat is een mooie kans. Ik kijk dan in het bijzonder naar de DroneHub Eelde of naar Twente, waar nu al heel veel dingen gebeuren met het testen van drones. Eelde heeft net een belangrijke maatschappij verloren, dus daar kunnen ze wel wat werk gebruiken. Welke kansen ziet de Minister, en nog belangrijker, waar?

Voorzitter. We weten natuurlijk allemaal wat na Schiphol, Rotterdam en Eindhoven de vierde luchthaven van Nederland is. Dat is namelijk Bonaire International Airport, ook wel Flamingo Airport. Daar gaat de Minister in januari naartoe. Dat is heel goed. Maar met die luchthaven gaat het iets minder. De Minister heeft daar als het goed is ook een brief over ontvangen van de twee handlers van de luchthaven. Er is veel kritiek op het bestuur, de infrastructuur is verouderd en er zijn zorgen over veiligheid. Nu is er in het regeerakkoord 5 miljoen euro vrijgemaakt voor infrastructuur in het Caribisch deel van Nederland. Kan de Minister daarbij ook naar dit vliegveld kijken? Het is tenslotte het vierde vliegveld van Nederland, en de luchthaven heeft aangegeven open te staan voor pps-constructies.

Voorzitter. Tot slot Lelystad. Het staat niet op de agenda. Ik weet dus niet of de Minister hierop gaat antwoorden. We kregen gisteren een korte brief met opmerkelijk nieuws dat in ieder geval niet aansluit bij de verwachting die we volgens mij allemaal hadden bij het laatste AO Luchtvaart. Het huiswerk is afgekeurd, zeiden collega's Amhaouch en Bruins. Mijn vraag is eigenlijk: we weten uit de brief nog niet veel, maar waar zijn de gesprekken die nu nog wel lopen precies op gericht? En wanneer denkt de Minister daar uitsluitsel over te kunnen geven?

De voorzitter:

Daarover is er een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Nou, niet daarover, maar het is wel mijn laatste interruptie. Ik vroeg mij even af hoe D66 staat ten opzichte van het verschijnsel pretvluchten. We hebben daar net een duidelijk betoog over gehoord van de ChristenUnie, en we hebben daar net over gehoord van de VVD. Daar zit veel licht tussen, om het maar zo uit te drukken. Waar staat D66 in dezen? Vindt D66 net als de VVD dat de groei ook ingevuld kan worden door die zogeheten pretvluchten? Of kiest het meer de kant van de ChristenUnie, die toch op een andere manier naar die vluchten kijkt? Heeft D66 daar een positie in?

De heer Paternotte (D66):

Ik zag net nog dat je volgende week dinsdag, de 11de, voor € 40 op en neer kan van Eindhoven naar Katowice, waar de klimaatop wordt gehouden. Dat soort prijzen vinden wij volslagen bizar. Volgens ons komt dat doordat er geen enkele belasting of accijns op die vluchten wordt geheven, maar ook doordat er maatschappijen zijn die, los van het feit dat ze al geen belasting betalen, ook proberen om op andere manieren alles te minimaliseren. Ierland wordt ook wel een prijsvechtersparadijs genoemd. Je hebt belastingparadijzen, maar je hebt ook zo iets als een prijsvechtersparadijs. Dat betekent: als je de minste last wilt hebben van inspecties en van Nederlands arbeidsrecht, dan kun je maar beter in een ander land gaan zitten. Ik denk dat we als overheid meer boven op al dat soort aspecten kunnen zitten en meer eisen kunnen stellen, het liefst zo veel mogelijk in Europees verband samen met andere landen, om te zorgen dat er echt een eerlijker prijs voor vliegen komt. Want een pretvlucht is inderdaad natuurlijk geen echte pret als het ten koste gaat van volgende generaties.

De **voorzitter**:

Dan komen we nu bij de heer Graus van de PVV.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Als ik het zo allemaal aanhoor, zou ik graag van de Minister willen weten waar ter wereld de luchtvaart met zo'n ambitieus plan is gekomen als in Nederland. Ik zou graag zien dat ze daar een reactie op geeft.

Ik wil ook beginnen met Maastricht Aachen Airport. Dat is natuurlijk een luchthaven waar ik zelf mee ben opgegroeid, omdat ik daar vroeger – toen heette het nog vliegveld Beek – nog gespeeld heb, bij Mestreech. Meneer Amhaouch weet dat wel. We noemen hem in Limburg «Ammehoes»; dat is de Limburgse versie van zijn naam. De Minister stemt in met het verzoek om de lopende aanvraagprocedure voor een nieuw luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport stop te zetten. Ze geeft aan dat de tijdelijke beleidsregel voor volledig baangebruik – het gaat inderdaad om 2.750 meter, waar ik nota bene zelf om gevraagd heb; dat was destijds een toezegging van Staatssecretaris Dijksma aan het lid Graus – zo spoedig mogelijk beëindigd wordt in het kader van vliegveiligheid. Ook bij de PVV is die vliegveiligheid natuurlijk superbelangrijk. Meneer Amhaouch zei dat ook al. Wij zijn alleen niet ter zake deskundig. Nogmaals, dat dat nu wordt stopgezet kunnen wij nog wel enigszins begrijpen als de vliegveiligheid daar in gevaar is, want het belang en de veiligheid van burgers gaat voor ons natuurlijk boven alles, zoals bij alle partijen. Wel dient de Minister naast die veiligheid ook financieel-economische belangen, sociaal-maatschappelijke belangen, maar ook zeker juridische aspecten en dergelijke in de gaten te houden. Ik had daar dus toch graag een korte reactie op gehad.

Ik heb ook een verzoek aan de Minister, namelijk om een overgangsregeling in te stellen om het gebruik en de contracten voorlopig af te kunnen bouwen. Dat is mede om schadeclaims te voorkomen. Die kunnen namelijk weleens onbetaalbaar worden, en wat zijn daar de gevolgen van? We verzoeken de Minister om de tijdelijke beleidsregel tot en met 31 maart 2019 overeind te houden. Daar had ik graag een reactie op. Ik wil dat desnoods in een motie gieten. Ik denk dat de heer Amhaouch die misschien wel mee wil ondertekenen – of hij dient die in en dan teken ik bij hem mee.

De provincie Limburg heeft overigens toegezegd een nieuwe aanvraag af te stemmen met de verschillende belanghebbenden. Dat is natuurlijk heel sympathiek. Dat wil ik hierbij ook gezegd hebben, als Limburgs Kamerlid en een soort tweede woordvoerder van de provincie.

Ik wil het ook hebben over de nachtvluchten. Daar kan ik kort over zijn. Twee Kamerleden zijn al begonnen over de nachtvluchten op Luik, onder andere door Alibaba, zoals dat dan heet, die mogelijk ernstig gaan toenemen en de overlast daarvan voor Eijsden. Ik sluit me gewoon aan bij de vragen die meneer Amhaouch daarover gesteld heeft, want dan kan ik wat sneller door mijn tekst heen gaan en hoef ik niet alles te gaan herhalen voor de bühne; dat schiet niet op.

Dan komt een voor mij heel belangrijk punt: KLM, de blauwe zwaan, onze nationale trots. Ik zet me al jarenlang in voor de belangen van KLM. Ik vind het nog steeds het mooiste Nederlandse bedrijf. Het is ook een van de grootste particuliere werkgevers, en onomstotelijk verbonden met Schiphol. Ze zijn financieel-economisch en sociaal-maatschappelijk een Siamese tweeling. We willen geen verdere centralisatie van KLM-activiteiten en -bedrijfsonderdelen naar de Air France-KLM-holding in Parijs. Wat ik nu allemaal ga vragen heb ik ook weleens in een motie gegoten, maar ik herhaal het nog maar een keer. We willen geen overheveling van banen van het KLM-hoofdkantoor in Amstelveen naar de hoofdvestiging van de Air France-KLM-holding in Parijs. We willen behoud van zelfstandig financieel beheer – ik noemde dat destijds «kasbeheer» – door

KLM. De Nederlandse stichtingen SAK I en SAK II en de in 2010 verlengde afspraken – lees: staatsgaranties – tussen de Nederlandse Staat en Air France-KLM moeten in stand blijven. Voor degenen die niet weten wat SAK I en SAK II zijn: google het even, want ik heb geen tijd om het allemaal uit te leggen. Voormalig Kamerlid Ton Elias zou dat nooit hebben goedgekeurd, maar gelukkig zit er nu een andere voorzitter. Wat ook heel belangrijk is, is dat die zetel in de raad van commissarissen natuurlijk nooit in handen mag komen van de nieuwe CEO, meneer Smith. Omdat ik zijn naam niet echt heel negatief noem, mag ik een naam noemen. Normaal noemen wij geen namen. Maar die mag natuurlijk nooit in handen komen van de nieuwe CEO van Air France-KLM, een Canadees. Dat kan natuurlijk niet, want dan heeft die man een driedubbele pet op, namelijk de holding, Air France en ook nog KLM. Dat kan natuurlijk niet. We zijn hier tegen dubbele petten, laat staan driedubbele petten. In de commissie-De Wit, waarvan ik deel heb uitgemaakt, bleek ook dat het heel slecht is als iemand veel petten op heeft; daar komt alleen maar ellende van.

We willen een duidelijke herbevestiging van alle voornoemde afspraken. Die willen we het liefst juridisch verankerd hebben. Dat heb ik destijds ook in een motie proberen te regelen, maar hopelijk is de Minister nu welwillender naar de Kamer toe. Want zo'n memorandum of understanding is gewoon een vodge papier; dat stelt niets voor. Ook dat bleek toen ik onderzoeker was bij de commissie-De Wit. Een MoU, een memorandum of understanding, stelt helemaal niets voor. Daar heb je niets aan. Dat bleek toen bij die hele ABN-deal. Dat zegt niks. Dat moeten we dus niet willen.

We eisen dat de regering... Ja, «eisen» is een naar woord, maar nu zeg ik het wel. Ik doe dat niet snel. Normaal verzoek of vraag ik altijd, maar nu eisen wij – de PVV eist – dat de regering actie onderneemt om ervoor te zorgen dat de positie van KLM niet verder wordt uitgehold. Er is natuurlijk al het een en ander gebeurd. We hebben KLM gewoon verkwanseld, maar laten we daar maar over ophouden. De Fransen zeggen iedere keer: KLM bestaat nog dankzij ons. Kom op jongens, want wie maakt daar de winst? KLM of Air France? Air France is niets dan doffe ellende. KLM maakt daar de winst. Zo is het altijd gegaan. Wij eisen dus dat de regering actie onderneemt om ervoor te zorgen dat de positie van KLM niet verder wordt uitgehold en om te voorkomen dat de nieuwe CEO van Air France-KLM met driedubbele pet toezicht gaat houden op de vennootschap en de directie van KLM. Daar had ik graag een toezegging op gehad.

Tot slot vind ik ook dat de regering zorg ervoor dient te dragen dat KLM-topman Elbers minimaal voor altijd de tweede man blijft binnen de holding. Dat kan ze, al moeten ze daar de Koning en de Koningin voor meenemen of onze premier of noem maar op. Maar ik zie dat de Minister daar sterk en charmant genoeg voor is. Ik hoop echt dat de heer Elbers blijft zolang als hij bestaat. Ik gun de man een lang leven en ook een lang leven binnen KLM, want ik vind dat hij het goed doet. Dat zijn mensen die hier ooit een standbeeld moeten krijgen. Die man is een straatvechter voor zijn maatschappij. Die mensen moeten we eens wat meer veren in de kont steken. Dat doe ik bij dezen.

Ik heb gesproken. Dank u wel. Amen. Tot later.

De voorzitter:

Graag gedaan. Daarmee komen we aan het eind van de eerste termijn van de Kamer.

De vergadering wordt van 12.53 uur tot 13.20 uur geschorst.

Voorzitter: Ziengs

De voorzitter:

Voor de mensen die via het digitale kanaal nu pas gaan kijken: we zijn aangekomen bij de beantwoording in eerste termijn van het algemeen overleg over de luchtvaart van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik stel voor dat iedereen twee interrupties in tweeën mag houden. Dat komt ongeveer op hetzelfde neer als de vier vragen die voorzitter Agnes Mulder tijdens de eerste termijn van de Kamer heeft toegestaan. Ik kijk even naar de Minister of ze haar beantwoording in blokjes heeft ingedeeld. Ik zie hele grote letters op de mapjes staan, dus ik mag aannemen dat dat het geval is. Ik geef het woord aan de Minister voor de beantwoording. Zij zal eerst even aangeven hoe de beantwoording zal verlopen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Het worden een paar hele grote blokken. Er is een blok over duurzaamheid, want daar heeft bijna iedereen wel vragen over gesteld. Dat is een heel belangrijk onderwerp. Daar begin ik ook graag mee. Dan maak ik een rondje langs de luchtvelden. Ik loop dan even alle regionale luchthavens langs. Dan heb ik een ontzettend dikke map «overig», want er zijn heel verschillende onderwerpen aangekaart. Het heeft niet zo heel veel zin om die ook weer allemaal in blokjes op te delen. In dat blokje komen dus een heleboel onderwerpen aan de orde.

Een paar dingen vooraf nog. Er zijn natuurlijk ook een aantal onderwerpen die niet op de agenda staan. Daarvoor zal ik dan toch verwijzen naar de debatten die daarover gevoerd zullen worden. Ik noem in dit verband de belevingsvlucht, de concept-MER Schiphol, de verkeersverdelingsregel – waar ik zo meteen overigens wel twee zinnen aan zal wijden – en de luchtruimherziening. Het zijn allemaal onderwerpen waarvan uw Kamer heeft gezegd dat zij die apart wil behandelen. Dan ga ik ze dus ook apart behandelen, maar ik wil wel toezeggen dat ik ervoor zal zorgen dat de beantwoording van de vragen die u daar nu over gesteld heeft, goed voorbereid zal zijn op de momenten dat we daarover spreken. Dan kunt u er dan een goed antwoord op krijgen.

Ten aanzien van de verkeersverdelingsregel en het nieuws dat daarover gisteren naar buiten is gekomen, wil ik het volgende zeggen. Ik ben daar natuurlijk ook teleurgesteld over. We hebben voor de zomer goed overleg met de Commissie gehad, dus ik had daar andere verwachtingen van. Mooier kan ik het ook niet maken. Verder kan ik er niet heel veel over zeggen, omdat we nu met de Europese Commissie in gesprek zijn. De Europese Commissie heeft het instrument van die verkeersverdelingsregel ook niet voor niets geblokkeerd. We zijn aan het bekijken wat we dan moeten doen zodat het wel aan de regels voldoet. Als we eruit zijn, zal ik u uiteraard zo snel mogelijk meer inhoudelijk daarover informeren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik weet dat de VVR nu niet op de agenda staat, maar er leeft bij mij in ieder geval toch wel een heel sterke behoefte aan meer transparantie over waar Europa de «njet» op heeft gegeven, dus wat er niet akkoord was. Ook wil ik weten hoe Nederland nu in die onderhandelingen zit. Ik heb voor het reces per motie gevraagd of de Kamer de VVR kon zien en behandelen voordat die naar Europa zou gaan. Dat is niet gebeurd. Maar nu blijft er toch een heel ontransparant proces rond die VVR. Ik vraag me af waar dat voor nodig is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Omdat we nog met de Europese Commissie in gesprek zijn over waar 'm nou precies de kneep zit, wil ik dat proces gewoon even keurig netjes

volgen. Zodra we eruit zijn, kom ik daar bij u op terug. Meer kan ik er op dit moment niet over zeggen.

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

Omdat er een ruim blokje «overig» is, doe ik even een poging om er nog iets aan toe te voegen waar ik in eerste instantie niet aan toegekomen ben. Misschien kan de Minister iets zeggen over de stand van zaken met betrekking tot de motie-Paternotte/Van Brenk over een vliegveld in zee?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Oké, dit is weer een nieuwe variant: er nu alsnog een nieuwe vraag aan toevoegen. Ik zal kijken wat ik daarover kan zeggen. Dat hoort natuurlijk eigenlijk ook bij de grote toekomst van de Luchtvaartnota. Misschien maar meteen: in het kader van de Luchtvaartnota is dat natuurlijk een van de zaken die afgewogen moeten worden. We hopen half januari een eerste resultaat van de quickscan te kunnen presenteren.

De **voorzitter**:

Dat was in ieder geval een vruchtbare interruptie. De heer Laçin heeft ook nog een vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil toch even doorgaan op de verkeersverdelingsregel voor Lelystad. De Minister zegt: we zijn nog in gesprek met Brussel, dus ik kan daar nu nog niet zo veel over zeggen. Het is nu eigenlijk de tweede keer dat Brussel de VVR afwijst. Althans, de VVR is nu ingetrokken, omdat hij geen kans maakte. Ik denk dat het voor het debat dat wij binnenkort zullen hebben over de toekomst van Lelystad, belangrijk is om te weten op welke punten die VVR wordt afgeschoten. Dat helpt ons ook bij het debat. Dan kunnen we ook duiden of de kant die de Minister op wil met haar vernieuwde VVR, een kans maakt. Ik denk dat dat essentieel is voor het debat. We hebben net vanochtend in de procedurevergadering in meerderheid besloten dat we een brief met uitleg over het intrekken van de VVR willen ontvangen. Ik hoop toch echt dat de Minister aan mijn verzoek tegemoet wil komen en ons daarover wil informeren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als u al heeft besloten dat ik daar een brief over moet schrijven, zal ik dat uiteraard graag doen. Dan is het misschien het verstandigst om daar dan ook alles in op te nemen. Ik wil nog wel even iets herstellen. De heer Laçin zegt dat de VVR twee keer is afgewezen. Dat is niet het geval. De afgelopen zomer is er voor het eerst een VVR genotificeerd. Daarvoor is dat ook bij mijn voorgangers nooit het geval geweest. Het is dus nu voor het eerst dat er we er één genotificeerd hebben, en die is weer ingetrokken. Dus helemaal naar de letter is er dus nog nooit één afgeschoten. Dat neemt niet weg dat ik hem natuurlijk niet voor niets heb ingetrokken. Zo is het dan ook wel weer. Hij zou het gewoon niet halen. We zijn nu aan het kijken hoe we dat op een andere manier kunnen doen, zodat de Commissie daar ook mee kan leven.

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

Ik heb een aanvullende vraag daarover. De VVR is inderdaad ingetrokken, die is dus niet afgewezen. Zou in die brief over de VVR dan ook kunnen worden meegenomen in hoeverre u Lelystad als vrachtluchthaven gaat zien? Daar hebben mensen zorgen over, en wij trouwens ook.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die vraag kan ik heel simpel beantwoorden. We hebben steeds gezegd: geen vracht en geen nacht. Daar is niks aan veranderd.

De voorzitter:

Ik stel voor dat de Minister doorgaat met de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nog een paar zinnen over de concept-MER van Schiphol. Daar gaan we met elkaar ook op een ander moment over in debat. Ik hecht er zeer aan om te onderstrepen dat het een concept-MER is. Tegenover mensen die denken dat er sprake is van enige vooringenomenheid van het ministerie, wil ik nog eens onderstrepen dat ik er bij Schiphol op heb aangedrongen om een technical challenge te doen en om alle gegevens daarvan openbaar te maken. Ik ben er heel blij mee dat dat ook is gebeurd, dat mensen, ook mensen die hier vandaag in de zaal zitten, hebben kunnen meekijken en meerekenen. Wat mij betreft is dat, net als bij Lelystad Airport, in tweede instantie gewoon maximale transparantie. Ik vind het ook belangrijk dat we het daar met elkaar over eens zijn. Het is waarschijnlijk niet zo dat we straks allemaal dezelfde keuzes maken, maar ik hecht er zeer aan dat we dat doen op basis van de juiste informatie. Daarom onderstreep ik nog maar eens dat ik erop heb aangedrongen dat andere mensen mee konden rekenen en ook dat nu alle rapporten meteen openbaar zijn. Ik ben blij dat Schiphol dat ook heeft gedaan. Nu is het inderdaad aan de Omgevingsraad Schiphol om te adviseren. Ik wacht dat af. Ik wijs daarbij op de veel gebruikte uitdrukking van de broedende kip. Ik distantieer mij van de vergelijking dat de heer Alders een paus is die langjarig mensen voor de gek heeft gehouden. Ik vind dat de heer Alders zich buitengewoon goed heeft ingezet in de afgelopen jaren en dat hij daar eerder complimenten voor verdient dan dat hij zo wordt afgeserveerd. Los van alles wat je verder kunt vinden van de Omgevingsraad Schiphol, zou ik dat in ieder geval niet voor mijn rekening willen nemen. Dus dat even over de concept-MER – ik onderstreep nog een keer het woord «concept» – en het vervolgproces. Dan kom ik bij het grote blok duurzaamheid waar terecht heel veel leden aandacht voor hebben gevraagd.

De voorzitter:

Er is nog een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Minister onderstreept een aantal keer dat het een concept-MER is. Dat roept bij mij wel de vraag op: wat is dan de status hiervan? Kan op basis van deze concept-MER een LVB vastgesteld worden? Een vraag daaraan gekoppeld, is: moeten we niet streven naar een knip waarbij we een LVB hebben voor 500.000 vliegbewegingen met een goede MER en daarnaast een discussie over groei in het kader van de Luchtvaartnota?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger wil hier wel met hele grote stappen snel thuis zijn. Het is een concept-MER. Dat is dus meteen ook het antwoord op uw vraag. Daar kun je dus geen LVB op baseren, want daar heb je – zo hebben we het ook met elkaar afgesproken – een door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. goedgekeurde MER voor nodig, en die hebben we nog niet. Ik ben daarvan in afwachting.

De voorzitter:

Ik stel voor dat de Minister doorgaat met de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over de beleidsbrief klimaatbeleid voor de luchtvaart hebben meerdere leden vragen gesteld. Welke onderwerpen komen daarin te staan? Staat er meer in dan in het actieplan? Dat is zeker het geval, anders hadden we er überhaupt geen brief aan toe hoeven voegen. We hebben natuurlijk onder

de Mobiliteitstafel de tafel voor de duurzame luchtvaart. Afronding van het klimaatakkoord zal ook niet het einde betekenen van die duurzame-luchtvaarttafel, want volgens mij hebben we daar nog een hele weg te gaan. Het ging net over de vraag of dit reductie oplevert of niet. Nee, het levert een vermindering van de groei op. Dat zal ik meteen beamen, maar ik ben het eens met de heer Paternotte: als je het vergelijkt met de rest van de wereld, dan mag je toch ook wel je zegeningen tellen en blij zijn met de opstelling van de Nederlandse luchtvaartsector, die serieus met elkaar om tafel zit en serieuze stappen aan het nemen is.

Op 20 november jongstleden is de voorlopige balans opgemaakt en zijn er aan de duurzameluchtvaarttafel afspraken gemaakt over de verdere uitwerking van mogelijke maatregelen. Het is ook heel goed dat we dat samen met de sectorpartijen en, niet te vergeten, kennisinstellingen, brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties kijken hoe we het klimaatbeleid voor de luchtvaart kunnen intensiveren. Ik verwacht begin 2019 die beleidsbrief naar uw Kamer te kunnen sturen. Ik zal een aantal onderwerpen noemen waarvan u ook heeft gevraagd om die daarin aan de orde te laten komen. Natuurlijk zullen we daarin ingaan op duurzame brandstoffen, waaronder biokerosine en synthetische kerosine. Natuurlijk gaan we ook in op technologische innovaties, zoals elektrisch vliegen, en ook onderwerpen als de trein in relatie tot het vliegtuig. Al die onderwerpen zullen daarin aan de orde komen, dus wat mij betreft over de volle breedte van het klimaatbeleid. Voor hoe de planning precies uitpakt, zijn we natuurlijk ook wel afhankelijk van het klimaatakkoord. Ik zie een interruptie.

De voorzitter:

Dat heeft u goed gezien. De heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben blij dat we dat omarmen. Ik noemde het een groot plan, omdat het zo groot uitgeprint is ook, maar er staat ook veel in. Het waren echt zeven of acht punten, gelardeerd met mooie futuristische plaatjes. Een van de grootste quick wins was die Single European Sky; gewoon korter kunnen vliegen, direct die afstanden doen. Nu weet ik dat de brexit ook impact heeft, want er was een conflict met Gibraltar en Spanje. Volgens mij is dat nu opgelost. Kan de Minister ook kijken hoe we Single European Sky, dus gewoon dat je 12% of 20% kerosine en tijd kan besparen door rechtstreeks te vliegen, een plekje kunnen geven in de Europese debatten? Is er daadwerkelijk iets veranderd of zijn er nog andere hiccups? Ik zou het graag willen. Het is echt een quick win als we daar een stapje verder mee komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet hoe diep de heer Dijkstra in de brexitonderhandelingen zit, maar volgens mij is het nog niet opgelost, dus ook het Gibraltar-Spanje-conflict nog niet. U hebt gelijk. Dat is inderdaad een belangrijke rem op de Single European Sky. Het zou mooi zijn als het opgelost wordt, maar zo ver zijn we nog niet. Ik wil u wel meegeven dat ik afgelopen maandag de hele dag in Brussel heb mogen doorbrengen voor de onderhandelingen over het Mobility Package. Tijdens de lunch hebben we over luchtvaart gesproken. Ik heb daar wederom een pleidooi gehouden voor de Single European Sky, ook omdat die voor de duurzaamheid ontzettend belangrijk is. Maar ik wil u ook even meenemen in hoe de setting daar is. Ik heb volgens mij vorige keer ook al verteld dat op de Aviation Summit in Wenen ik de eerste was die het woord «duurzaamheid» in de hele discussie naar voren bracht, en ik was niet de eerste spreker, kan ik u melden. Dus dat was al redelijk bijzonder. Ik wil toch even vertellen waar maandag tijdens de lunch de andere transportministers op gefocust waren, opdat u weet onder wat voor omstandigheden ik werk. Waar ging

het daar over? Over de grote hoeveelheid vertragingen van vluchten, de grote zorgen over het feit dat één op de vijf vluchten in Europa vertraagd is. Dat komt ook door de ingewikkelde manieren van vliegen. Ik heb aangegeven: dat is reden temeer om de Single European Sky vanuit efficiencyoverwegingen op te pakken. Alles is daar gericht op de vertragingen. Overigens kan ik u melden – ik kijk maar even naar de heer Graus – dat KLM in de lijst grote home carriers er heel goed uitkwam qua aantallen vertragingen. Er waren maatschappijen die daar veel beroerder op scoorden. En dat ging allemaal om economische schade, want een gemiddelde vertraging in Europa van 49 minuten is nogal wat. Dat is dus een heel andere context.

De voorzitter:

Ik heb nog een interruptie van de heer Van Raan.

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

Het is niet zozeer een interruptie, maar ik wil de Minister hierin bijvallen. We hebben van een ngo, TNI, gehoord hoe we in Nederland bezig zijn. Dat verdient inderdaad complimenten, dus die wil ik ook echt geven. De Minister zegt dat al die discussies in het teken van vertragingen stonden, maar het gaat natuurlijk om vertragingen om luchtvaart duurzaam te maken, als u begrijpt wat ik bedoel. Het feit dat Nederland het doet, is top, maar dat het zo'n groot verschil is met andere landen geeft alleen maar aan hoe erg het gesteld is met de sector. Dat wou ik toch even melden.

De voorzitter:

Maar daar kan ik een vraag uit opmaken waar de Minister antwoord op kan geven.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

De heer Van Raan maakt, denk ik, heel duidelijk dat de discussie in Europa niet ging over de vertragingen in het duurzamer worden, maar in het daadwerkelijk vertraagd zijn van de vluchten. Als praktische Nederlander probeer ik die dingen dan maar bij elkaar te brengen, want als je efficiënter vliegt, verbruik je ook minder brandstof en dat is ook voor de kosten van de airlines interessant. Dus probeer dan een win-winsituatie ervan te maken. Die Single European Sky kan maken dat je efficiënter kunt vliegen. Dat is voor iedereen goedkoper, maar ook voor het milieu beter. Dus dat is dan weer een extra argument dat ik dan gebruik om het te stimuleren.

De voorzitter:

De Minister gaat door met de beantwoording. Neem me niet kwalijk. De Minister wacht nog even met de beantwoording. Er is een interruptie van de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik vind het als D66'er heel goed dat het even over Europa gaat, maar toch ga ik daar geen vraag over stellen. Ik wist niet dat we niet aan het einde van het blokje de interrupties deden. Ik heb een vraag over de luchtvaart-tafel van de klimaattafel. De Minister zegt: daar gaat een ambitie uitkomen en ik ben eerlijk, dat is niet reductie, maar dat is minder groei. Maar het actieplan Slim en Duurzaam van de sector zelf gaat wel degelijk uit van een reductie van de uitstoot. Ik kan me toch niet voorstellen dat, als we als overheid met de sector aan tafel gaan, daar minder ambitie uitkomt dan in het plan van de sector zelf. Ik zou juist méér ambitie willen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan heb ik mij bijzonder onhandig uitgedrukt, want mijn reactie sloeg net op het plan van de sector zelf. Daar zit onvoldoende ambitie in. Daar gaf ik

de mensen gelijk in. Als je hebt over van welk referentiejaar je uitgaat, heb ik onderschreven wat daar door verschillende woordvoerders over is gezegd. Het is een belangrijke stap en een goed begin, maar ik vind dat wij gezamenlijk meer ambitie moeten hebben om de doelen te halen. Dus in de brief van ons zal er echt een schep bovenop komen op allerlei onderwerpen.

De voorzitter:

Dat leidt toch weer tot een interruptie van de heer Van Raan, of niet? We doen er twee in tweeën, maar het kunnen ook vier vragen zijn. Als u nog een vervolgvraag wilt stellen, meneer Paternotte, dan kan dat. Ik nam u even in bescherming qua interrupties. Dan blijft er nog wat over. De heer Van Raan?

De heer Van Raan (PvdD):

Misschien is het ook verstandig dat ik even het einde van het blokje duurzaamheid afwacht.

De voorzitter:

Dat laat ik het streepje nog even achterwege. Dan stel ik nu voor dat de Minister doorgaat met de beantwoording. Akkoord. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Van Brenk had gevraagd of ik bereid ben om productie en afname van synthetische kerosine een extra zetje te geven. Het is natuurlijk een hele kansrijke optie voor CO₂-reductie, maar we moeten ons wel realiseren dat er nog heel veel stappen te nemen zijn voordat we van een eerste pilotfabriek naar commerciële grootschalige productie zouden kunnen gaan. Op dit moment zijn we, overigens met subsidie, een haalbaarheidsstudie aan het uitvoeren naar de technische en economische haalbaarheid van synthetische kerosine. Die studie moet dus ook gaan uitwijzen of hiermee een succesvolle businesscase te realiseren is. Naar verwachting zal die studie medio 2019 afgerond kunnen zijn.

Mevrouw Van Brenk vroeg ook of ik kan reflecteren op de toepassing van duurzaamheidscriteria van onder andere de biobrandstoffen in het kader van CORSIA. Van de inzet van duurzame alternatieve brandstof in plaats van de conventionele kerosine wordt veel verwacht. Dat betekent niet dat we iedere brandstof kunnen inzetten. Ook daar is het belangrijk wat er breed aan de klimaattafels gebeurt. Ik geloof dat de heer Van Raan zei: je moet maar kiezen of je vlees eet of dat je gaat vliegen. Zo zwart-wit bedoelt hij het ook niet, denk ik. Je hebt natuurlijk een heleboel belangen af te wegen. Ook biobrandstoffen kun je maar voor één doel tegelijk gebruiken. Ik vind het heel belangrijk om aan de klimaattafel het totaal-overzicht erbij te betrekken. Het reductie-effect van de inzet van biobrandstoffen in het kader van CORSIA is nog onderwerp van discussie in de ontwikkeling van het hele systeem, dus met alle wereldwijde partners van CORSIA. Nogmaals, aan de luchtvaartafel wordt er ook gesproken over de inzet en de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen.

Ik blijf nog even bij mevrouw Van Brenk. Zet de Minister voor de korte afstand in op de trein of op elektrisch vliegen? Ook hiervoor geldt: er is niet één simpele oplossing te bedenken, vandaar dat we inzetten op allebei. De ontwikkelingen in het elektrisch vliegen zitten overigens vooral op de kleinere luchtvaart, de general aviation. Daar willen we maximale ondersteuning bieden. Tegelijkertijd is de Staatssecretaris samen met mij hard bezig om te kijken wat we kunnen doen voor de kortere afstanden, waar de trein een goed alternatief kan zijn. Daar willen we maximale druk op zetten. Samen met de luchtvaartsector en kennisinstellingen werken we aan een nationaal actieprogramma elektrisch/hybride vliegen. Dat actieprogramma willen we deze zomer opgezet hebben. Dat zal ook

maatregelen bevatten om in de periode tot 2030 de luchthavens en de grote en de kleine luchtvaart te elektrificeren. Laat ik een voorbeeld geven waar de heer Paternotte een warm pleitbezorger van is: de Pipistrel. Dan moet je wel op alle luchthavens kunnen opladen. We zijn met alle luchthavens in gesprek over wat gedaan moet worden om bijvoorbeeld de laadinfrastructuur op orde te brengen. Het gebruik van waterstof wordt in dit kader ook bekeken en meegenomen. We hebben, zeg ik tegen mevrouw Van Brenk, die het woord «koploper» heeft genoemd, echt de ambitie dat Nederland in 2030 de koploper is op het gebied van elektrisch vliegen.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik snap de vraag van mevrouw Van Brenk. Enerzijds zegt ze: voor de korte afstand de trein. Aan de andere kant willen we de koploper op het gebied van elektrisch vliegen worden, wat ik heel goed vind. Maar elektrisch vliegen is eigenlijk ook voor de korte afstand. Zou het niet goed zijn om, als de duurzaamheidsbrief komt, te spreken over een heel duidelijke visie? In feite gaat elektrisch vliegen straks om de verbinding tussen bestemmingen op korte afstand van elkaar. Dat kan vanaf Schiphol zijn maar ook vanaf kleinere luchthavens naar plekken waar je waarschijnlijk geen groot spoorwegnet aanlegt, of het nu naar Schotland, Noorwegen, Denemarken of andere bestemmingen is waar nu al vanuit Amsterdam druk op gevlogen wordt. Als we dat bij elkaar pakken, wat zien we dan voor ons? Voor de grote luchthavens is dat de trein en voor kleine is dat het elektrische vliegtuig.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Paternotte zal begrijpen dat ik dit in de eerste brief van begin 2019 niet allemaal mee kan nemen en uitgezocht kan hebben. In het brede kader van de Luchtvaartnota hebt u natuurlijk een punt. In dat kader wil je goed bekijken wat je met general aviation doet en welk deel daarvan elektrisch kan worden en hoe zich dat verhoudt tot de trein. Die afweging zullen we ook in de Luchtvaartnota goed laten terugkomen. Ik stel voor dat we in dat proces uw vraag zeker meenemen. Het lukt gewoon niet om dat binnen een paar weken voor elkaar te krijgen.

Verschillende partijen – mevrouw Kröger, de heer Laçin en ook mevrouw Van Brenk – hebben gevraagd hoe we omgaan met klimaateffecten, CO₂, bij de keuze voor groei. Ik vind het erg belangrijk om bij de beslissingen over ontwikkelingen rond welke luchthaven dan ook alle relevante effecten in beeld te hebben, wat betreft zowel economie als milieu. Dat betekent wat mij betreft dat ook klimaateffecten op een goede manier in beeld gebracht moeten worden. Ik deel de wens van de Kamer om CO₂-effecten uitgebreider dan nu in beeld te brengen. In milieuonderzoeken worden nu de klimaateffecten die lokaal neerslaan, in beeld gebracht. Daarbij wordt gekeken naar emissies tot een hoogte van 3.000 voet, dus circa 900 meter. Dat volgt uit de richtlijnen van ICAO. Uiteraard zijn er ook emissies boven die 3.000 voet. Ik vind dat we daar ook naar moeten kijken. Daarom ga ik ook, zoals verzocht door uw Kamer, in het kader van de Luchtvaartnota bezien hoe we die emissies boven 3.000 voet in beeld kunnen brengen in milieuonderzoeken. Dat vraagt natuurlijk wel voorbereidingstijd. Daar hebben we niks voor. Maar in het kader van de Luchtvaartnota, waar we breed mensen bij betrekken, zoals u weet, zal ik kijken of we dat probleem kunnen tackelen.

Dan is er nog gevraagd of ik in Europa wil peilen of er draagvlak is voor een accijns op kerosine. U weet dat binnen de bestaande juridische kaders zo'n accijns niet mogelijk is. Dat zou alleen mogelijk zijn voor vluchten binnen de EU, als luchtvaartmaatschappijen uit derde landen zouden worden vrijgesteld en de richtlijn Energiebelastingen daarvoor zou worden gewijzigd dan wel als EU-landen daar bilaterale overeenkomsten voor sluiten. Het verdrag van Chicago staat op zich een accijns op nieuw

getankte kerosine niet in de weg. Met een vliegtuig waar al kerosine in zit, kun je uiteraard niks. Maar je kunt wel iets met wat op jouw eigen luchthaven getankt wordt. Zoals u weet, heb ik de bereidheid uitgesproken in de richting van de heer Paternotte en daarmee naar de hele Kamer, om tijdens een Europese conferentie dat punt eens te bespreken. Ik wil wel aan verwachtingenmanagement te doen. Nogmaals, ik verwacht niet meteen veel applaus van alle Europese lidstaten, maar ik ben wel graag bereid om als eerste te beginnen en te kijken in hoeverre je mensen hierin geïnteresseerd kunt krijgen. Ik wil dat graag met de Staatssecretaris doen, die natuurlijk aan de lat staat om de vliegbelasting te realiseren en die ook heeft toegezegd om samen met mij een conferentie te organiseren over een Europese belasting op luchtvaart. Daar zou dit natuurlijk goed in passen. In het kader van de invoering van een vliegbelasting zal collega Snel u uiteraard over alle details daarvan informeren.

De heer Paternotte heeft ook nog vragen gesteld over het KLM Corporate BioFuel Programme. Naar aanleiding van de aangenomen motie heb ik terstond de eerstvolgende ministerraad de collega's opgeroepen om zich daar zo spoedig mogelijk bij aan te sluiten. Geen van de collega's heeft daar bezwaren tegen ingebracht, dus ik ga er eerlijk gezegd van uit dat dit allemaal gerealiseerd wordt. Ik weet dat daar ambtelijk ook aan gewerkt wordt, dus ik ga ervan uit dat dat goed zal komen.

De heer Bruins heeft vragen gesteld over de Schipholtarieven: het onderscheid in tarieven voor meer lawaaiige en meer vervuilende vliegtuigen. De vaststelling van die tarieven is een verantwoordelijkheid van Schiphol zelf, in overleg met de luchtvaartsector. Die hebben daar allemaal hun eigen standpunten over. Schiphol heeft nu net de tarieven vastgesteld voor de periode 1 april 2019 tot en met 31 maart 2022, dus een periode van drie jaar. In die periode stijgen de tarieven voor de meest lawaaiige en vervuilende vliegtuigen gefaseerd. Voor de tarieven in de periode na 2022, dus de volgende drie jaar, is de ambitie in het actieplan Slim en Duurzaam – dat is het actieplan van de sector, zeg ik er nog maar even bij – om een nieuw systeem van heffingen in te voeren. Ik denk dat het goed is dat u daar allemaal bovenop blijft zitten om dat systeem de door u gewenste kant op te sturen.

Dat systeem wordt mede gebaseerd op het onderzoek van het NLR naar alternatieven om de duurzaamheidsprofielen van vluchten objectief vast te stellen, dus geluidsniveaus en CO₂-efficiency gemeten naar de afstand van de vlucht. Dit uiteraard binnen de mogelijkheden van het wettelijk kader. Op uw verzoek doe ik er zelf ook alles aan om lawaaiige vliegtuigen te weren en duurzaam gedrag te stimuleren. Zo leg ik, zoals u weet, vanaf juni 2020 een exploitatiebeperking op aan de meest lawaaiige vliegtuigen op Schiphol. Dat is de onderkant van hoofdstuk 3, voor de ingewijden.

De heren Dijkstra en Bruins en mevrouw Kröger vroegen op welke wijze de nieuwe Luchtvaartnota aandacht zal besteden aan de kosten en baten van de luchtvaart en de alternatieven. Wat is er te doen aan het ongelijke speelveld tussen de modaliteiten? Een aantal dingen heb ik net al benoemd, bijvoorbeeld met betrekking tot belasting. Maar we zullen ook breed kijken naar mogelijke alternatieven voor luchtvaart. Niet alleen de trein is belangrijk, maar ook de auto, de bus, de fiets; alles, het hele plaatje, alle modaliteiten zullen bekeken worden. Daarom heb ik aan het KiM gevraagd om het komende halfjaar een onderzoek uit te voeren naar de externe kosten, infrastructuurkosten, belastingheffingen en subsidies, voor al die verschillende modaliteiten, zodat we die een beetje in kaart brengen. De uitkomsten van die studie wil ik benutten bij de uitwerking van de Luchtvaartnota. Er zitten vandaag fans in de zaal van nieuwe vormen van modaliteit. Ik zeg ook tegen hen dat we voor de lange termijn ook kijken naar de kansrijkheid van nieuwe zaken zoals een mogelijke hyperloop. We proberen dus alles mee te nemen.

Hoe gaan we de kandidatuur voor de ICAO Council aanpakken? Ben ik van plan om naar de Assembly te gaan? Ik vind het van groot belang dat

Nederland vanaf komend jaar een plek gaat krijgen in die council. We gaan dus zeer enthousiast lobbyen om daar een Nederlander in te krijgen, om zo ons duurzame geluid een prominentere plek te geven op het internationale toneel. Samen met onze partners in ABIS, het samenwerkingsverband van kleinere landen in Europa, zijn we op dit moment al druk doende om invulling te geven aan die campagne. Daarbij maken we onder andere gebruik van de ambassadenetwerken in de verschillende landen, om zo alles op alles te zetten om er een Nederlander in te krijgen. Of ik zelf naar de Assembly kan gaan, weet ik nog niet. Daar moet ik even goed naar kijken. Ik zie nu leden heel teleurgesteld fronsen, maar er zijn nog andere goede doelen, waar het ook belangrijk is dat ik er naartoe ga. Er is in september 2019, wanneer die assembly in Montreal plaatsvindt, ook een klimaatadaptatiesessie van de Global Commission on Adaptation bij de VN. Aangezien ik zelf het initiatief genomen heb voor die Global Commission, zou het heel vreemd zijn als ik daar niet bij aanwezig was in New York. Maar als een en ander te combineren is, kan ik misschien de trein nemen van New York naar Montreal. We gaan het zien. Ik ga het proberen.
Dat was het.

De voorzitter:

Goed, dan stel ik vast dat het eerste blokje nu behandeld is. Ik geef alvast een vooraankondiging dat er straks stemmingen plaatsvinden. Ik neem aan dat de leden dat ook meegekregen hebben. Volgens mij gaan die over ongeveer twintig minuten plaatsvinden. Ik zeg dit ook tegen de Minister. Even ten aanzien van het eerste blokje. Ik zie meerdere vingers. Ik weet niet wie de eerste was, ik dacht de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik kom terug op de biokerosine. De Minister geeft aan, dat punt aan de klimaattafels mee te nemen naar begin 2019. Maar er ligt een door de Kamer aangenomen motie om voor het einde van dit jaar met de voortgang en plannen te komen. Nog veel belangrijker is het dat de Kamer een paal in de grond heeft geslagen om biokerosine uiterlijk 2022 beschikbaar te maken. Daar wil ik aan vasthouden. Want als we kijken naar de verduurzaming van de luchtvaart, is biokerosine een van de voor de hand liggende opties die een behoorlijke impact heeft op de korte termijn. Als de Minister vraagt om iets meer tijd voor de klimaattafels, begin 2019, is dat akkoord. Maar dan vraag ik de Minister of zij on track is voor 2022, want die datum willen we niet loslaten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vraag inderdaad om clementie en iets meer tijd. Het is namelijk vol aan die klimaattafel duurzame luchtvaart, die onder de hele Mobiliteitstafel hangt, die weer onder de totale klimaattafel hangt. Als mensen aan deeltafels nu al individuele projecten gaan noemen, verstoor je dat hele proces. Maar de heer Amhaouch kan ervan overtuigd zijn dat we er sowieso keihard aan werken en dat ik, zodra ik het kan, er in ieder geval meer informatie over zal geven. Dus als u zegt «on track», kan ik zeggen dat we er alles aan doen om 2022 te realiseren.

De voorzitter:

Ik zag nog meer interrupties. De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor de antwoorden binnen het kopje duurzaamheid. Zou de Minister bereid zijn om dat plan Slim en Duurzaam, waar een hoop van verwacht wordt, door te nemen op die concrete CO₂-uitstoot? Dus kijken naar wat er gepland is en wat er beloofd is? Ik ben nieuwsgierig of zij naar de cijfers wil kijken in de aannames die wij maken, de berekeningen die

wij hebben. Misschien hebben we fouten gemaakt; dat zou kunnen. Het zou mooi zijn als we daar een gemeenschappelijk front in hebben. Dus is zij bereid die cijfers van de CO₂-uitstoot te bekijken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan wil ik even terugpakken op wat we al doen aan die tafel duurzame luchtvaart. Daar zit namelijk niet alleen de sector aan tafel, maar ook de kennisinstellingen enzovoort. Dus daar brengen we dit in als een bouwsteen en proberen we natuurlijk het geheel te overzien.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat begrijp ik. We leiden deze cijfers juist af van die duurzame organisaties. Dat kunnen we nog een keer doen; dat is prima. Maar de vraag is nu echt of de Minister daar een appreciatie van kan geven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kijk liever naar het totaalplaatje van de duurzaameluchtvaarttafel waar we straks mee komen. Nogmaals, daar is dit akkoord van de sector zelf input voor. Uiteindelijk zullen we het totaalplaatje moeten overzien en volgt er dus indirect ook een appreciatie van het plan van de sector, want je zult moeten uitleggen hoe het past binnen het grotere geheel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik stel voor dat we naar het volgende... Nee, eerst mevrouw Van Brenk.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik had nog de vraag gesteld of de Minister er in Europa een tandje bij kan doen. Dat betrof drie punten. Op het ene punt is ze al ingegaan, omdat de heer Dijkstra daarop doorging. Dit betreft de Single European Sky. Maar ik had ook gevraagd naar RED II en CORSIA. In het geval van RED II moet er toch echt een stapje bij om naar de hele keten te kijken. In geval van CORSIA is een reductie van 10% wel heel erg weinig. Kan de Minister daar een tandje bij zetten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan er natuurlijk iedere dag weer een tandje bij zetten, maar ik ben er al volop mee bezig. Ik heb u geprobeerd te schetsen dat ik in alle gesprekken met de Europese collega's hier maximaal gebruik van maak. Ik zal uw punten zeker voortdurend aan de orde stellen. Ik ben ook bereid, als het allemaal past, om daarvoor naar Montreal te gaan, waar CORSIA natuurlijk in ICAO-verband besproken wordt. In Europa bespreek je de Europese mogelijkheden die er zijn. Dus u kunt ervan overtuigd zijn dat ik daar vol op in zal zetten. Maar ik zie niet wat ik nu... Als u het de Europese collega's zou vragen, denk ik dat Nederland er echt uitspringt door onze inzet op duurzaamheid. Dat wil ik graag op dezelfde manier blijven doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Iedere dag een tandje erbij: dat is inderdaad precies wat nodig is voor het klimaat. Dus het klinkt heel goed als de Minister dat zo zegt. Ik ben blij om te horen dat Nederland koploper wil zijn op duurzaamheid. Ik ben ook blij – ik ben met een hele hoop blij op deze 5 december – dat de Minister hier de toezegging doet om klimaat in den brede in de MER op te nemen. Dus niet die 900 meter die we nu hebben. Als we al die dingen nog moeten doen en nog in kaart moeten brengen, moeten we dan niet van die Luchtvaartnota een planMER maken, zodat dat het moment is waarop je echt in z'n geheel de effecten van de luchtvaart in beeld krijgt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik hoor mevrouw Kröger al heel lang over een planMER. Ik wil dat heel serieus overwogen. Ik kom er dan binnenkort bij u op terug in het kader van de Luchtvaartnota. Ik wil u wel meegeven dat ik er heel serieus naar kijk.

De voorzitter:

Dan stel ik voor dat de Minister doorgaat met de beantwoording. Ik zie tenminste geen interrupties meer. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij het rondje langs de luchtvelden. Dan begin ik maar bij Maastricht. De heer Laçin stelde mij de vraag hoe ik daarop terugkijk. Laat ik daar open over zijn: met gemengde gevoelens. Want op zich is het bijzonder dat een aanvraag voor een luchthavenbesluit zo kort nadat het ingediend is, alweer wordt ingetrokken. Ik heb dat besluit, dat vanuit de luchthaven en de provincie kwam, ondersteund. U weet dat we dat mede mogelijk hebben gemaakt. Het is bijzonder dat er binnen zo'n korte tijd een ander inzicht is in wat de ideale toekomst is voor Maastricht Aachen Airport. Ik neem er neutraal kennis van. Het is in eerste instantie aan de luchthaven en de aandeelhouder daarvan zelf wat zij als het meest geschikte businessmodel zien. Dat heeft wel de volgende consequentie. U weet dat je alleen anticiperend kunt handhaven als er ook zicht is op legalisatie. Nu de aanvraag is ingetrokken, is er geen zicht meer op legalisatie van deze situatie, met die 2.750 meterbaan voor die zware vrachtluchten. De Inspectie Leefomgeving en Transport, de ILT kan natuurlijk ook niet anders dan stoppen met dat anticiperend handhaven. Daar heeft de heer Amhaouch wel een belangrijke opmerking over gemaakt: je mag geen risico's nemen met de veiligheid. Dus dat is ook precies wat de ILT nu zal doen: in overleg gaan met de airport in Maastricht om te kijken hoe naar de oude situatie, van voor deze aanvraag, teruggedaan kan worden, zonder risico's te nemen voor de veiligheid. Dus dat gesprek zal gevoerd moeten worden. Dan wacht ik verder weer af. Ik vond het ook positief overigens – ik weet niet of de heer Graus of de heer Amhaouch dat zei – dat de airport en de provincie hebben aangegeven dat ze een nieuwe aanvraag voor een volgend luchthavenbesluit graag in goed overleg met omwonenden willen gaan doen. Dat vind ik positief. Dat is verder aan hen en dat wacht ik dan ook weer af.

De voorzitter:

Een interruptie van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan vraag je je wel af waarom de baan überhaupt verlengd is in Maastricht. Dat is één. Want als je hem niet mag gebruiken of ze willen hem niet meer gebruiken, wie heeft dan wat betaald en waarom is dat? En twee: als ze duidelijk kiezen voor even geen vracht, maar wel passagiers-toestellen, die wel op die kortere baan kunnen, dan zit daar een overgangstermijn bij. Het is nu 5 december. Je kunt niet meer anticiperend handhaven. Is het verzoek dat de provincie doet om tot 1 april zo door te gaan en daarna die kortere baan, reëel? Of is dat toch moeilijker?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar moet ik toch scherp in zijn. Op het moment dat die aanvraag werd ingetrokken, verviel ook de rechtsgrond voor het anticiperend handhaven. Het enige waar de ILT met de airport over in overleg gaat, is een 2.500-baan. Daarbij zijn andere veiligheidsnormen en moet je weer op een andere manier dingen aangeven. Dat zal aangepast moeten worden. Het teruggaan naar de situatie van voor de aanvraag die nu is ingetrokken, moet op een veilige manier gebeuren. Dus dat kan niet van de ene op de

andere dag, maar ik kan zeker niet garanderen dat dat zomaar drie maanden kan gaan duren. Dat weet ik niet. Dat zal echt moeten blijken.

De voorzitter:

Een interruptie van de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Bij mijn weten heeft die baan er altijd in die lengte gelegen. Het moest alleen nog allemaal gecertificeerd worden. Dat was toen het verhaal. Het moest worden vrijgegeven, maar de lengte was er al. Ik ben er destijds nog met de Russen naartoe gegaan, met AirBridgeCargo, en met Corendon, omdat anders het voortbestaan van Maastricht Aachen Airport in gevaar zou komen. De Russische toestellen hebben die baanlengte nodig om op te stijgen; niet voor het landen, maar bij het opstijgen. Dat betekent dus gewoon dat Maastricht Aachen Airport gevaar loopt, want ze kunnen niet zonder die vrachtluchten. Dat gaat niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die discussie zou je met de airport zelf moeten voeren, want zij zijn degene die dit hebben gevraagd. Wij hebben dat gefaciliteerd. Nu zeggen ze dat ze het niet meer willen. Veel meer kan ik er niet van maken. Ik weet niet op welk businessmodel ze nu gaan koersen. Ik zit niet op de stoel van de luchthaven. Het zijn hun eigen inschattingen wat voor businesscase Maastricht Aachen Airport nodig heeft om de toekomst aan te kunnen.

De heer Graus (PVV):

Ik heb me er erg mee bemoeid om de airlines daarnaartoe te krijgen. Ik heb mezelf daarvoor ingezet, ook bilateraal, voor Corendon en voor AirBridgeCargo. Ik ben daar echt nauw bij betrokken geweest, want ik ben een nationaal, Limburgs volksvertegenwoordiger. Ik bewaak natuurlijk ook de belangen van mijn eigen provincie. Ik vind wel dat de Minister dat ook moet doen, want het is een luchthaven van nationaal belang. Maastricht Aachen Airport is niet zomaar een regionale luchthaven. Die is erkend als een luchthaven van nationaal belang. Dus ik vind wel dat de Minister zich hiermee zal moeten gaan bemoeien, want ik vrees dat het voortbestaan van Maastricht Aachen Airport hierdoor gevaar gaat lopen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij zijn natuurlijk in goed contact met de provincie Limburg. Het enige wat ik aangeef, is dat ik niet een businessmodel voor Maastricht Aachen Airport ga maken. Die keuzes maken ze echt zelf, samen met de aandeelhouder. Overigens is het natuurlijk niet zo dat als ze weer terugvallen op de oude situatie, er ineens helemaal geen vrachtluchten meer kunnen landen. Het overgrote deel van de vrachtluchten zullen nog steeds op Maastricht Aachen Airport kunnen landen. U weet ook dat het gaat om de grotere, zwaardere vliegtuigen die inderdaad die lengte nodig hebben om te kunnen opstijgen. Maar in hoeverre Maastricht Aachen Airport denkt die niet meer nodig te hebben voor hun businessmodel, daar ga ik niet in treden. De aanvraag is ingetrokken. Dat betekent dat ik daar dus ook geen rekening meer mee kan houden. Dan vallen we terug op de situatie zoals die daarvoor was. Het belangrijkste daarbij is dat we zorgen dat er een veilige overgang plaatsvindt. Daar zal de ILT over in gesprek gaan en op toezien.

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij is de Minister duidelijk: als er geen zicht is op legalisering, dan is er ook geen ruimte om anticiperend te handhaven. Oftewel: als we dit in de toekomst niet alsnog gaan vrijgeven, kun je nu niet gedogen. Ik had begrepen dat de gedoogvergunning liep tot 1 april, maar als ik begrijp wat de Minister zegt en we direct in feite nu moeten gaan handhaven,

denk ik dat per direct de baan niet meer voor deze lengte gebruikt mag worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan niet anders dan zeggen dat de aanvraag vanaf het moment dat die is ingetrokken, niet meer bestaat. Dan kun je er niet anticiperend op handhaven. De ILT gaat met de airport in gesprek over de veiligheid en over welke omzettingen en tijd daarvoor nodig zijn. Dat gesprek zal gevoerd gaan worden met de airport om te kijken hoe je een goede, veilige overgang kunt realiseren.

De heer Amhaouch (CDA):

Natuurlijk begrijp ik dat de Minister moet handelen binnen de wet- en regelgeving. Maar stel dat dit niet was ingetrokken. Dan liep de huidige vrijstelling tot eind dit jaar en dan zou die nog automatisch worden verlengd. Dus in de praktijk zou er niets veranderd zijn als Maastricht Aachen Airport deze week de aanvraag niet in had getrokken. Er vliegen veel vliegtuigen op Maastricht Aachen Airport. Er zijn een aantal vliegtuigen, vrachtvliegtuigen die drie tot vijf keer in de week gebruikmaken van die 2.750-baan. De ILT móét blijven handhaven op veiligheid. Dat willen wij ook. Dat wil volgens mij iedereen hier. Maar kijk wel met een stukje pragmatisme, zoals u net ook zei over de conferenties waar u naartoe gaat binnen Europa, waar pragmatisme ook belangrijk is. Laten we reëel zijn. Handhaaf op veiligheid, maar geef de provincie en Maastricht Aachen Airport die twee, drie maanden tijd om dat goed om te zetten, zodat er geen werkgelegenheid verloren gaat voor die periode, maar zeker niet dat daar een aantal belangrijke vrachtvliegers weggaan die misschien wel over willen stappen naar andere vliegtuigen om de kortere baan te gebruiken. Dat is de enige boodschap, volgens mij, die ik vandaag hoor.

De voorzitter:

Dus geen vraag, maar wel een boodschap richting de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik neem kennis van de boodschap, maar ik wil toch nog even memoreren dat ik niet degene ben die deze aanvraag heeft ingetrokken. Degenen die dat wel hebben gedaan, weten natuurlijk ook dat daarmee de mogelijkheid van anticiperend handhaven vervalst. We gaan graag met hen in gesprek. Ik neem aan dat de ILT echt geen onredelijke eisen gaat stellen en zeker geen onnodige risico's wil nemen ten aanzien van de veiligheid.

De voorzitter:

Ik schors het algemeen overleg in verband met de stemming. We zijn er zo weer.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Mag ik u verzoeken weer plaats te nemen? Hartelijk dank voor uw geduld. U ziet het: de Kameragenda is altijd grillig. Daar kunnen ook stemmingen bij horen. We hadden er vandaag twee hoofdelijke stemmingen bij, dus dat kost altijd iets meer tijd.

Dit algemeen overleg heeft als onderwerp luchtvaart. Ik begreep van de heer Bruins van de ChristenUnie dat hij op dit moment eventjes niet aanschuift, omdat hij andere dingen te doen heeft. Hij was namelijk al net voor de stemmingen vertrokken, maar vroeg mij om dat te melden. Ik geef daarmee weer het woord aan de Minister voor de beantwoording van het blokje waar ze al mee begonnen was.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik was bezig met een rondje langs de regionale vliegvelden. Dan kom ik nu bij het punt dat eigenlijk niet ons eigen...

De **voorzitter**:

Ik zie een interruptie van de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik had nog een vraag over Maastricht. Ik had het idee dat de Minister nu niets meer ging zeggen over Maastricht. Dat klopt, zie ik. Namens de hele Tweede Kamer trouwens excuus dat we u hebben laten wachten. Ik constateer uit de woorden van de Minister dat de gedoogvergunning niet meer geldig is, omdat er op dit moment geen zicht meer is op legalisering. Daarmee kan de huidige situatie van vol gebruik van 2.750 meter dus niet, maar er vinden wel nog steeds vluchten plaats. Moet ik dus constateren dat vluchten die de hele baan gebruiken nu eigenlijk illegaal zijn?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als je het heel zwart-wit stelt, is dat zo, maar er is natuurlijk altijd een overgangssituatie qua veiligheid. Er moeten ook in de fysieke zin aanpassingen plaatsvinden om de regelgeving weer helemaal compatible te laten zijn. Die moet helemaal aansluiten bij wat daarbij hoort. De ILT gaat met de luchthaven het gesprek hierover aan, om dat zo snel mogelijk maar op een veilige manier voor elkaar te krijgen. Voor de precieze details daarvan moet ik het gesprek van de ILT met Maastricht Aachen Airport afwachten. Het is opeens allemaal heel snel gegaan, dus ik heb nog geen terugmelding gehad van de inspecteur-generaal over hoe die gesprekken verlopen.

De **voorzitter**:

Is er nog een vervolgvraag? O, nee. U bent er al doorheen.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik wilde alleen nog even vragen of de Minister ons kan informeren over de uitkomsten van die gesprekken.

De **voorzitter**:

Hu, dat ging heel snel. Dat was slim. Ik geef in ieder geval het woord weer aan de Minister voor de verdere beantwoording. Als ze vindt dat ze daar nog iets over moet zeggen, kan dat natuurlijk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Uiteraard zal ik, wanneer er relevante ontwikkelingen zijn, de Kamer daar graag over informeren. We gaan elkaar volgens mij nog bij heel wat debatten tegenkomen in de komende weken, dus dan komt dit vast wel weer ter sprake.

Dan kom ik bij het vliegverkeer boven Eijsden. Daar is door heel veel Kamerleden aandacht voor gevraagd. De afgelopen paar jaar zijn met de Belgische autoriteiten en de Belgische luchtverkeersleiding diverse afspraken gemaakt om de overlast boven Eijsden terug te dringen. Die hebben ook gezorgd voor een verbetering van de situatie, maar ik ben het direct eens met alle mensen die hier aandacht voor hebben gevraagd, want het resultaat is nog onvoldoende. Het is met name nog niet stabiel genoeg. Vooral in het begin van de nacht is er nog te vaak overlast. De meest recente monitor van het vliegverkeer boven Eijsden heb ik vorige week aangeboden aan de gemeente Eijsden en de provincie Limburg. Ook ik vind dat de hinder teruggebracht moet en kan worden. Vaak gaat het goed, maar nog te vaak niet. Daarom heb ik met de Belgische autoriteiten afgesproken om door een onafhankelijke derde partij een detailanalyse te

laten doen naar de afhandeling van het luchtverkeer op Luik. Ik denk dat het beter is dat een onafhankelijke expert daarnaar kijkt in plaats van dat wij met de Belgische autoriteiten tegenover elkaar staan. Die analyse moet concrete handvatten opleveren om tot aanpassingen van vliegroutes en -hoogtes te komen. De afronding van die analyse is voorzien over een aantal maanden. De resultaten daarvan zal ik uiteraard met de Belgische counterparts en met de regio Limburg bespreken. Uiteraard zal ik die ook graag delen met uw Kamer.

Dan het bevorderen van de samenwerking tussen luchthavens. Daar heeft de heer Amhaouch vragen over gesteld en in het verleden ook een motie over ingediend. Hij wil dat we aandacht besteden aan de overkoepelende, slimme en integrale regie tussen de luchthavens. Ik heb de Nederlandse Vereniging van Luchthavens – we hebben voor alles in Nederland een vereniging, dus ook voor luchthavens – uitgenodigd om haar visie daarop te geven. Die kunnen we als input gebruiken voor de Luchtvaartnota. Daar zijn we dus met hen over in gesprek. In de Luchtvaartnota zal ik dan ook mijn visie over de rol van de luchthavens schetsen, zowel individueel als gezamenlijk. U kunt er dus van verzekerd zijn dat daar volop aandacht voor is.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

De Minister lokt mij uit om een interruptie te doen. Het is goed dat die visie wordt meegenomen. We hebben die motie een tijdje geleden ingediend. De vraag was concreet of er bijvoorbeeld al een bijeenkomst is geweest met die mannen en dames van de vliegvelden om inderdaad goed uit te leggen wat het doel is. We moeten met de vijf vliegvelden ook de kansen en bedreigingen gaan bekijken. Welke kansen hebben die vliegvelden in den lande en welke bedreigingen hebben die? Dan kunnen we alle vliegvelden optimaal benutten en zijn we in control; ik zie mevrouw Kröger al kijken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik onderschrijf het belang dat de heer Amhaouch aangeeft. We hebben aan de Nederlandse Vereniging van Luchthavens advies gevraagd. Ik ben zelf ook bezig met een tour langs alle luchthavens om daar een beetje het gevoel op te halen. Dat gebruiken we allemaal als input voor de Luchtvaartnota.

De heer Bruins heeft gevraagd of met de plannen voor de regionale luchthavens de nieuwe Luchtvaartnota straks niet voor een voldongen feit geplaatst wordt. Ik verwacht in het komende jaar vanuit meerdere regionale luchthavens en sinds kort dus ook weer vanuit Maastricht Aachen Airport weer nieuwe aanvragen voor een luchthavenbesluit. Ze zullen daarbij ook de benodigde informatie moeten aanleveren. Ik heb bij alle luchthavens erop aangedrongen om dat in een zorgvuldig proces tot stand te brengen met brede betrokkenheid van belanghebbenden. Mijn reactie op die aanvragen zal in het toekomstige beeld moeten passen dat we in de Luchtvaartnota met elkaar ontwikkelen. De heer Bruins is bang dat we eerst al de individuele aanvragen van de luchthavens even gaan afhandelen en dat er daarna, als mosterd na de maaltijd, een Luchtvaartnota komt. Maar dat is uitdrukkelijk niet de bedoeling.

Wat zijn de consequenties van de uitspraken over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), vroeg de heer Van Raan. Bent u in contact met de Minister van LNV? Uiteraard ben ik daarover in contact met de Minister van LNV. De uitspraak van het Europese Hof heeft vooralsnog geen rechtstreekse gevolgen, want de systematiek als zodanig is in stand gebleven. Er moet alleen een nadere wetenschappelijke onderbouwing volgen. We zijn nu ook in afwachting van de uitspraak van de Raad van

State over wat dit precies voor consequenties zou kunnen hebben, maar voor luchtvaartprojecten, voor de effecten op stikstofdepositie, kan vooralsnog een beroep gedaan worden op de PAS. We volgen dat uiteraard nauwlettend.

De voorzitter:

U bent door uw interrupties heen, meneer Van Raan. De Minister gaat door met de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ga ik verder met de proefcasus Eindhoven. Wat zit er in die opdracht? Wordt er voorgesorteerd op groei, was een vraag van GroenLinks en de SP. Er wordt nergens op voorgesorteerd. De heer Van Geel, de verkenner, heeft in de proefcasus juist een hele ruime opdracht gekregen. Tegen mevrouw Kröger zeg ik dan ook maar – dan hoeft ze geen interruptie te plegen – dat de opdracht van de heer Van Geel ook inclusief het kijken naar klimaateffecten is. Dat zit daar wel degelijk in. Ook gaat hij kijken naar de gezondheidseffecten, onder andere via een onderzoek van de GGD. Ik wacht ook daar gewoon zijn advies af en neem daar geen voorschot op. Want ik herhaal het nog maar eens: zorgvuldigheid en betrokkenheid van heel veel partijen zijn voor mij ontzettend belangrijk. Misschien nog even op hetzelfde punt, zodat de heer Laçin zuinig kan zijn met zijn interrupties. Is de Minister bereid om meer tijd te geven aan de proefcasus Eindhoven? Dat was een vraag van de heer Paternotte. Ik heb de heer Van Geel meegegeven om zich te richten op 1 april 2019, maar uiteraard, als de kwaliteit van zijn advies erbij gebaat is om iets meer tijd te hebben, dan ga ik daarover graag het gesprek aan. Vooralsnog heeft hij zich niet bij mij gemeld. Ik ga ook daar kiezen voor kwaliteit. Dan komt het niet op een paar weken of een maand aan.

Wat betekent meer sturen op kwaliteit voor Eindhoven en welke sturingsmiddelen zijn daarvoor? Dat is precies de vraag die centraal staat in de proefcasus. Daarom is het ook een proefcasus: ik hoop dat we ervan kunnen leren voor de rest van het land, voor andere luchthavens. Dus ik ben heel benieuwd naar de oogst die er komt. Het is daarom ook goed dat er ook klimaateffecten in de opdracht worden meegenomen. Dat geldt dan ook zowel voor de korte als de lange termijn.

De voorzitter:

Een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

De vraag of er niet voorgesorteerd wordt op groei in Eindhoven komt natuurlijk niet uit het niets. Ik vind het heel goed dat we ook krimp als serieuze optie gaan onderzoeken, maar in de begrotingsstukken staat tot drie maal toe dat het Rijk verantwoordelijk is voor het creëren van capaciteit op luchthaven Eindhoven, de ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad met in totaal 70.000 vliegtuigbewegingen. Ga zo maar door. Voor Eindhoven Airport wordt een keuze voorbereid over de wenselijkheid van beperkte groei in 2019. Dat zijn drie uitspraken die heel duidelijk wijzen richting groei. Vandaar mijn vraag of er niet voorgesorteerd wordt, of de omwonenden die nu ook aan tafel zitten, serieus worden genomen en of géén groei of krimp in het onderzoek net zo goed een optie kan zijn als groei.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een beetje semantiek. Als je het hebt over de wenselijkheid van groei, dan leg je die vraag ook open neer. Wat mij betreft, onderstreep ik nog een keer de vraag of het «voorsorteren op groei» is als je je afvraagt of groei wenselijk is. U vat het zo op, maar ik herhaal dat geen enkel

scenario is uitgesloten en het is gewoon aan alle partijen. Die kunnen ervan vinden wat ze vinden.

De voorzitter:

De Minister gaat door met de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hoe kijkt de Minister aan tegen de zorgen die de mensen hebben over de ontwikkeling van Rotterdam The Hague Airport? Ik heb de Kamer regelmatig aangegeven en doe dat ook nu weer dat ik groot belang hecht aan draagvlak in de regio, ook voor wat betreft de toekomst van Rotterdam The Hague Airport. Daartoe heb ik ook eerder dit jaar advies vanuit de regio gekregen. Ik wacht nu de aanvraag voor een luchthavenbesluit af, maar ik verwacht die niet eerder dan halverwege 2019 te zullen krijgen. Die aanvraag zal vergezeld moeten gaan van een definitieve MER, een definitieve economische onderbouwing en een volwaardige MKBA, inclusief contra-expertise, zeg ik daar ook maar weer even bij. In het kader van de aanvraag zullen alle gebruikte berekeningen, bronnen en methodes gewoon keurig openbaar moeten worden en eenieder krijgt daarmee ook de mogelijkheid om op die stukken te reageren. Uiteraard is dan de vervolgstap dat we op basis van al die informatie, die ook deugdelijk moet zijn, pas een inhoudelijke afweging kunnen maken. Maar we verwachten dus niet eerder dan medio 2019 een aanvraag van het luchthavenbesluit.

De voorzitter:

Ik heb een interruptie van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is prima om af te wachten tot die aanvraag er ligt, medio 2019. Op Rotterdam The Hague Airport specifiek, maar ook op Schiphol, staan politiehelikopters en traumahelikopters geparkeerd die maatschappelijk belangrijk werk doen. Die zitten nu bij Rotterdam The Hague in die aantallen. De VVD wil ze eruit hebben vanwege het maatschappelijk belang. Ik vind ook niet dat we moeten wachten tot de luchthavennota om dat te doen. Daar moeten we eerder een besluit over nemen, want er wordt gezocht naar een alternatieve locatie, maar het is in deze tijd best wel kansloos om die te vinden. Ik wil de Minister vragen of zij de Kamer wil meenemen daarin, dat we bijvoorbeeld een technische briefing organiseren, juist over dat politieverkeer, dat traumaverkeer. Die helikopters zijn daar niet voor niks. Die moeten heel snel in de Randstad kunnen zijn en ik heb ze graag op de huidige plek, maar dan moet er wel een oplossing komen. Dan moeten we die aantallen niet meer meetellen en er een uitzonderingspositie voor maken. Is de Minister dat met mij eens en kan zij hierover een technische briefing organiseren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Een technische briefing kan de Kamer heel goed zelf organiseren. Ik kan u dat overigens wel van harte aanraden, want ik heb zelf zowel op Groningen Eelde als bij Rotterdam The Hague Airport met de mensen gesproken die de traumahelikopters en de politiehelikopters bemannen. Ik heb daar wel inzichten opgedaan die zeker de moeite waard zijn. Ik denk dat uw Kamer ook nuttige informatie zou kunnen verkrijgen. Het is bepaald niet zo dat de politie zomaar met die helikopters rondvliegt. Door de inzet van die traumahelikopters worden daadwerkelijk meer mensenlevens gered en er zijn strakke protocollen voor wanneer dat wel gebeurt en wanneer niet. Ik kan dat op zich ondersteunen, maar volgens mij kan uw Kamer dat zelf organiseren. Mocht het ministerie nodig zijn om het te faciliteren, dan zullen we daar uiteraard graag bij helpen.

De discussie rondom Rotterdam The Hague Airport over het accommoderen van het maatschappelijk verkeer: ik zie zelf erg het belang van dat maatschappelijk verkeer. In opdracht van de regio – het klopt wat de heer Dijkstra zegt – vindt er een onderzoek plaats naar een mogelijk alternatieve locatie voor de politie- en/of traumahelikopters. Tegelijkertijd geven politie en het Erasmus Medisch Centrum mij aan, ook voorstander te zijn van het blijven op de huidige locatie. Ik heb er nog geen helderheid over gekregen van de regio of zij kans zien om een alternatieve locatie te vinden, dus ik wacht dat af en als ik daar meer van weet, zal ik uw Kamer daar graag over informeren.

Moeten we niet stoppen met de grote luchtvaart op Eelde? Dat heeft de heer Laçin nog gevraagd. In 2016 hebben de aandeelhouders van Eelde, te weten de provincies Groningen en Drenthe, de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo een verkenning laten doen naar toekomstalternatieven voor de luchthaven. Daarbij is ook het alternatief verkend waarin de grote luchtvaart op Eelde zou verdwijnen. De aandeelhouders hebben er toen voor gekozen, te investeren in de ontwikkeling van Eelde als toegangspoort voor het Noorden, met een belangrijke rol daarin juist ook voor het grote vliegverkeer. Ik heb begrepen, maar de discussie is daar natuurlijk ook nog bezig, dat de aandeelhouders ook na het vertrek van Nordica willen vasthouden aan die strategie. Ze hebben binnenkort een aandeelhoudersvergadering, waar ze die zorgen ook zullen bespreken. Ik wacht de uitkomsten daarvan af.

Dan kom ik weer terug op waar de heer Amhaouch nadrukkelijk naar heeft gevraagd: hoe verhouden al die regionale luchthavens zich nou precies tot elkaar in het toekomstperspectief? Ik wil in de Luchtvaartnota natuurlijk ook meenemen wat voor Eelde de beste rol zou kunnen zijn.

De voorzitter:

De Minister gaat door met de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik aan het dikke blok overig. De heer Van Raan heeft gevraagd hoe het nou zit met de motie over het breder definiëren van «hinder». Dat nemen we mee – en dat heb ik al vaker gezegd, dus hij krijgt weer hetzelfde antwoord – in de Luchtvaartnota. Daar wordt aan gewerkt. Er is gevraagd hoe we zorgen voor meer grip op het proces van de slotallocatie. Kunnen we slots voor vluchten op korte afstanden, bijvoorbeeld Londen, niet gewoon intrekken? Het antwoord daarop is nee. We kunnen bepalen hoeveel slots er worden uitgegeven, maar voor de verdeling van slots gelden internationale regels waar we aan moeten voldoen. Dat zijn de IATA-slotrichtlijnen en de EU-slotverordening. Zoals ik de Kamer ook eerder heb gemeld, kan ik de allocatie van slots niet koppelen aan afstand of luchtvaartmaatschappij of soort vliegtuig.

De SP vroeg hoe het nu staat met die local rule op vracht.

De voorzitter:

Neem me niet kwalijk, ik zag u even niet. Een interruptie van mevrouw Kröger. Ik kijk het hele rijtje langs en sloeg u bijna over. Excuus daarvoor.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Kan gebeuren. Een interruptie, en daarvoor misschien een punt van orde. Ik merk dat er een aantal leden zijn die nog iets hadden willen vragen, maar nu al aan hun taks zitten. Is er niet toch ietwat flexibiliteit mogelijk in de omgang met verdere interrupties, voorzitter?

De voorzitter:

Ik denk dat we een tweede termijn hebben en ik zie dat slechts een paar van de leden hun interrupties volgemaakt hebben. Het merendeel heeft nog ruimschoots ruimte voor interrupties, dus ik stel aan de leden voor –

en ik kijk even hoe de leden daarover denken – om eerst maar gewoon de interrupties vol te laten maken door de overige leden. Dan kunnen we daarna besluiten om extra interrupties toe te staan. Ik maak even een rondje. De heer Laçin?

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben van mening dat als een lid van deze commissie nog één prangende vraag heeft, die vooral gesteld moet kunnen worden.

De **voorzitter**:

Dat zal, maar dat betekent automatisch dat dan ook aan de andere leden een extra prangende vraag toegekend wordt. Ik kijk even naar de overige leden. Iedereen is het ermee eens dat één prangende vraag kan. Dan voegen we één extra prangende vraag toe aan het lijstje van toegestane interrupties. Mevrouw Kröger, uw prangende vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En dat die dan maar prangend moge zijn! De Minister sprak over de slotallocatie. Dat is volgens mij toch de essentie van het verhaal over grip. Hoe krijgen we weer grip op de slotgealloceerde luchthavens? Het speelt met name bij Schiphol, of je nu voor of tegen groei bent. Wij zeggen: handhaaf die cap, maar sowieso wil je grip hebben op de luchtvaartontwikkeling daar. De Minister zegt dat er eigenlijk weinig mogelijk is, want je hebt de IATA-slotrichtlijn en de EU-slotverordening. Dan wil ik de Minister toch uitdagen om met de juristen eens richting Europa op zoek te gaan naar welke ruimte er is, welke mogelijkheden er zijn, en om de Kamer daarvan op de hoogte te stellen, zodat we dat in het kader van de Luchtvaartnota mee kunnen nemen, om grip te krijgen op de luchtvaart.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar ben ik voortdurend mee bezig. Ik ben, zoals u weet, met Europa in onderhandeling over een verkeersverdelingsregel, wat natuurlijk ook hiermee te maken heeft. Sterker nog, wij zijn er ook voortdurend op aan het aandringen bij de Europese Commissie om de slotverordening te herzien. Ik hoop dat ze dat ook zullen gaan doen, maar nogmaals, dat kan ik niet in mijn eentje afdwingen. Daar heb ik ook weer de Europese collega's voor nodig. Ik weet ook niet of we dat nog bij de huidige Commissie voor elkaar krijgen. U weet dat er verkiezingen aankomen. Dus ik bepleit nog van alles, maar je moet ook wel realistisch zijn. De kans dat de huidige Commissie dat allemaal nog gaat oppakken, wetende dat er weer een nieuwe Commissie aankomt, wordt niet heel veel groter. Maar u kunt ervan overtuigd zijn dat ik mijn best blijf doen om dat open te breken en daar een herijking van te krijgen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De Minister gaat door met de beantwoording.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Laçin over de local rule vracht. Ik heb de herziene aanvraag bekeken en ik zie daar geen juridische bezwaren in. Dus ik ben nu in afwachting van de uitvoeringstoets van de slotcoördinator en ik verwacht die op korte termijn. Ik heb ook daar aangedrongen op spoed. Zodra die uitvoeringstoets binnen is, kan ik een besluit nemen en dan informeer ik u ook gelijk.

Wat is de stand van zaken, vroeg mevrouw Van Brenk, met betrekking tot het ultrafijnstofonderzoek. U weet dat wij aan het RIVM hebben gevraagd om daar onderzoek naar te doen. Dat programma kent meerdere onderdelen. Kort geleden is het meetprogramma dat een heel jaar heeft geduurd, afgerond. De verzamelde meetdata worden nu geanalyseerd. De onderzoeken naar acute effecten zijn daarnaast afgerond. Een jaar lang

zijn kinderen op enkele scholen nabij Schiphol gevolgd en ook is er een vrijwilligersstudie uitgevoerd, waarbij vrijwilligers zijn gevolgd die voortdurend lucht rond Schiphol hebben ingeademd. Er is ook een toxicologisch onderzoek uitgevoerd. Dat wil zeggen dat in een laboratorium longcellen zijn blootgesteld aan lucht uit vliegtuigmotoren. Het RIVM is nu bezig om al die verzamelde gegevens te analyseren en te beoordelen. Wij verwachten de eerste tussenrapportage kort voor het zomerreces van 2019 aan de Kamer aan te kunnen bieden en de eindrapportage, zo laat het RIVM weten, staat gepland voor 2021. De heer Dijkstra vraagt...

De voorzitter:

Een prangende vraag van de heer Van Raan.

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

Ja. Mijn prangende vraag betreft het voorzorgsbeginsel. We hebben het er eerder over gehad. Diverse partijen hebben het er over gehad. Dat voorzorgsbeginsel zegt: als je aanwijzingen hebt dat..., maak dan geen plannen, doe het niet of ga het niet doen. Dan zou hier toch moeten gelden, omdat er volgens andere onderzoeken wel degelijk effecten zijn: schort nou even de beslissingen op die te maken hebben met groei. Niet met krimp, de beslissingen aangaande krimp of de voorbereidingen voor krimp kun je best al gaan nemen, maar de groei moet je eigenlijk gaan opschorten. Ik vraag toch nog maar eens aan de Minister waarom ze dat niet doet, vanuit het voorzorgsbeginsel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, om op grond van het voorzorgsbeginsel alles helemaal te stoppen... Er is ook nog zo iets als proportionaliteit. Ik denk dat wij het goede voorbeeld geven door het RIVM daar juist heel serieus onderzoek naar te laten doen. Ik ben van mening dat wij daar voldoende rekening mee houden.

De voorzitter:

De Minister gaat door met de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Dijkstra heeft aandacht gevraagd voor de historische luchtvaart. Ons ministerie is op dit moment bezig om de nieuwe Europese basisverordening luchtvaartveiligheid in Nederland te implementeren. Er is ruimte om binnen de nationale regelgeving wat meer mogelijkheden voor historische luchtvaart te creëren. Daarbij wordt ook gekeken naar een mogelijke aanpassing van de regeling historische luchtvaart en de regeling vluchttuitvoering. U hebt daar een aantal voorstellen voor gestuurd. Dat kan ik zo niet een-twee-drie overzien. Ik heb ze zelf nog überhaupt niet gezien, maar ik stel voor dat we daar later een keer op terugkomen.

De heer Amhaouch heeft gevraagd hoe de luchtvaartdiscussie in Europa verloopt. Ik heb daar al iets over gezegd. Het is een item dat vaak op de agenda staat. Er is veel aandacht voor. De basis daarvan is de in 2015 gepubliceerde Aviation Strategy en de in 2017 gepubliceerde mededeling over een «open and connected Europe». Daar zijn verschillende ambities in opgenomen over connectiviteit, veiligheid, efficiënt luchtruim en eerlijke concurrentie. We hebben het al gehad over Single European Sky, maar ook bijvoorbeeld over passagiersrechten is het een en ander gewisseld in het Europese. Van de modernisering, die Single European Sky bijvoorbeeld, heb ik al gezegd dat ik die zeer bepleit, dus daar gaan we voortvarend mee door.

De voorzitter:

Ik heb een interruptie van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als de Minister kijkt naar het Europees speelveld, welke landen zijn dan meer onze bondgenoten, in die zin dat ze ook zo actief het debat voeren, nationaal, over de balans tussen groei en duurzaamheid? Zijn er landen die u wat dat aangaat specifiek eruit kunt pikken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, dat hangt ervan af. Ik wil andere landen niet afvallen, maar ik heb al aangegeven dat ik wel de eerste was die het woord «duurzaamheid» liet vallen. Dus ik vrees dat de kopgroep om ons heen niet heel erg groot is. Ik kan niet anders dan dat vaststellen. Het hangt een beetje van het dossier af. Ik kijk even naar de heer Laçin, die regelmatig vragen heeft gesteld over de sociale kant van de zaak, over hoe de low cost carriers met de arbeidsvoorwaarden omgaan. Op dat vlak hebben we een aantal landen echt als medestanders: Frankrijk, Luxemburg, België, Denemarken. Daar hebben we echt medestanders, maar op het vlak van duurzaamheid is dat nog niet heel erg veel. Daar ben ik voortdurend over in gesprek met collega's en zoek ik ook een beetje de praktische weg. De Single European Sky is bijvoorbeeld ook gewoon voor de airlines een stimulans. Als je in rechte lijnen kunt vliegen en minder om hoeft te vliegen, is dat ook gewoon een kostenfactor. Richt je dan daarop. Dat het tegelijkertijd ook beter voor het milieu is, is dan in ieder geval mooie bijvangst. Zo probeer ik pragmatisch om toch collega's in ons kamp te krijgen. De discussie over de vliegbelasting: er zijn een aantal landen die al een vliegbelasting hebben. Dat kan ook een aanknopingspunt zijn. Trek dan wat meer met die landen op. Dat doet collega Snel natuurlijk vooral, omdat hij zich ook inzet om een Europese vliegbelasting voor elkaar te krijgen. Dus afhankelijk van welk onderdeel van de portefeuille je bekijkt, heb je wisselende kopgroepen.

De **voorzitter**:

Helder. De Minister gaat door met de beantwoording.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan is er nog gevraagd door de heer Dijkstra of ik wel in de gaten houd wat er allemaal gebeurt op de vervoersmarkt, bijvoorbeeld tussen Dubai en Amsterdam. In mijn antwoordbrief aan de Kamer bij het schriftelijk overleg heb ik aangegeven dat er twee keer, zowel in 2015 als in 2017, een monitor is uitgevoerd. Daaruit is niet gebleken dat de bepalingen uit het luchtvaartverdrag worden overtreden. Ik ben van plan om na dit jaar wederom een monitor te laten uitvoeren om te kijken of er sprake is van onredelijke schade aan de Nederlandse vervoersmaatschappijen. Dus wanneer er aanwijzingen zijn dat dit het geval is, zal ik uiteraard ook gebruikmaken van de mogelijkheden die het luchtvaartverdrag biedt.

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

Volgens mij is er discussie onder juristen – ik ben er geen – over artikel 9.2. In dat verdrag tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten staat dat het moet gaan om een lokale vervoersbehoefte. Maar op het moment dat ze met zulke grote vliegtuigen komen, Schiphol leegroven en alles naar Dubai brengen, vraag ik me af of het een lokale vervoersbehoefte is. Mensen gaan daar niet naartoe voor de winkels en alleen een zandbak. Vaak blijven ze een uurtje of twee uurtjes op dat vliegveld en stappen ze over richting Bangkok, Jakarta, Sidney en dergelijke. Of is het, als je overstapt in Dubai naar andere bestemmingen in de rest van de wereld, dan gewoon een hub? Zo ja, dan is het daarmee oneerlijke concurrentie voor onze carriers.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We blijven dat nauwgezet volgen, maar als Emirates geen passagiers zou mogen vervoeren naar bestemmingen voorbij Dubai, zou KLM weer geen passagiers mogen halen uit de VS om die naar Dubai te brengen, om het maar even huiselijk te omschrijven. Uit de zeer hoge bezettingsgraad bij zowel KLM als Emirates op de route tussen beide landen blijkt dat er gewoon grote behoefte is aan dit vervoer. Maar ik begrijp uw zorg.

Daarom heb ik besloten om ook komend jaar weer zo'n monitoractie te doen om te kijken of dat niet de verkeerde kant op gaat.

De heer Graus heeft, zoals we van hem ook wel gewend zijn, een warm pleidooi voor de KLM gehouden en het blauwe gevoel naar voren gebracht. Hij heeft daarbij vooral gesproken over elementen van de governance die erop zien wie er wel of niet en met hoeveel petten op in de board van KLM mag zitten. Dat onderdeel governance valt toe aan de aandeelhouder: de Minister van Financiën. Bij de vragen op dat vlak wil ik echt verwijzen naar de Minister van Financiën. Ik kan de heer Graus alleen maar toezeggen dat wij natuurlijk allemaal vanuit ons nationale gevoel er alles aan zullen doen dat er niet bij wijze van spreken op een vervelende manier met KLM wordt omgegaan. Wij zien daar gewoon met z'n allen op toe om daar maximaal voor te staan.

De heer Graus (PVV):

Ik ben blij met dit antwoord. Er zijn altijd van die kantoorkneuzen die op Twitter zetten dat ik niet weet dat de KLM niet meer helemaal in Nederlandse handen is. Dat zijn dan de mensen met wie we de eer moeten redden. Het gaat erom dat de Staat aandeelhouder is en dat deze Minister ook namens de regering spreekt. Ik heb het gehad over SAK I en SAK II, maar ook over het volgende punt. Daar zou ik echt vandaag graag een garantie willen hebben, want anders wil ik bij dezen een VAO aanvragen. Is het kabinet nog steeds van mening dat de nieuwe CEO van Air France-KLM geen zitting mag krijgen in de raad van commissarissen van KLM? Dat was namelijk zo. Ik wil dat wel toegezegd hebben. Dat kan deze Minister ook doen. Bovendien heb ik ook best wel andere vragen gesteld waar de Minister mogelijk ook op kan reageren.

De voorzitter:

De Minister is nog niet helemaal klaar met de beantwoording. Wat betreft het aanvragen van een VAO: dat doen we in deze commissie in tweede termijn, dus dat kan nu nog niet. Ik geef nu het woord aan de Minister.

De heer Graus (PVV):

Met alle respect, meneer de voorzitter, maar ik draai hier al dertien jaar mee en heb bijna altijd in de eerste termijn al gewoon een VAO aangevraagd, hoor. Met alle respect...

De voorzitter:

Dan wordt het plenair wel erg druk natuurlijk.

De heer Graus (PVV):

Kijk, ik respecteer het, want u bent de voorzitter. Maar het hoeft niet. Je mag een VAO aanvragen. Er is net ook in de eerste termijn in de plenaire zaal een motie ingediend. Dat mag ook officieel niet, maar het kan wel. We klonen schapen, we landen op de maan, alles kan, hè? Het is maar net wat je allemaal wil. U bent een strenge voorzitter.

De voorzitter:

Ik heb nog wel een paar voorbeelden, meneer Graus, maar ik geef eerst het woord aan de Minister voor de beantwoording. Dan kijk ik onder-tussen even wat het Reglement erover zegt en wat er afgesproken is

binnen de commissie. Maar dit was in ieder geval wat bij mij bekend was. Ik geef eerst het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan het het kortst samenvatten voor de heer Graus, denk ik. We hebben een maand of vier geleden een plenair debat gehad over Air France-KLM. Ik kan kortheidshalve zeggen dat het standpunt van het kabinet noch van Minister Hoekstra noch van Minister Wiebes noch van mij gewijzigd is. Over uw suggestie voor een standbeeld voor de heer Elbers laat ik me niet uit, maar je kunt tegenwoordig al voor een paar tientjes een 3D-printje maken van iemand. Wellicht kunt u dat ooit nog eens doen.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar de heer Graus, want hij heeft nog een vervolginterruptie.

De heer Graus (PVV):

Ik wilde hier even netjes voor bedanken, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Dan noteer ik deze niet als interruptie. Dan geef ik het woord weer aan de Minister voor de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de Europese handhaving op arbeidsomstandigheden, waar zowel de heer Laçin als mevrouw Kröger aandacht voor heeft gevraagd. Europese maatschappijen vallen onder het toezicht van nationale toezichthouders, die regelmatig door EASA worden geaudit. Ik mag er daarom vertrouwen in hebben dat het toezicht in andere Europese landen ook in orde is, want ze worden allemaal door dezelfde organisatie geaudit. Binnen de EU bestaan sinds 2016 geharmoniseerde regels voor arbeids- en rusttijden in de luchtvaart. Op basis daarvan voert de ILT regulier toezicht uit op de naleving van de bepalingen uit de verordening bij de Nederlandse operators. Bij vliegtuigen van buitenlandse operators op Nederlandse bodem houdt de ILT platforminspecties. Daarin ligt de nadruk op niet-EU-toestellen.

Er is gevraagd of er een plan van aanpak kan worden opgesteld. De ILT heeft regulier contact met de Inspectie SZW en zal daarbij ook de problematiek van buitenlandse vliegmaatschappijen die de randen van het arbeidsrecht opzoeken aan de orde stellen en bezien hoe er op dit punt nog beter kan worden samengewerkt. Daarnaast zet ik mij samen met de Staatssecretaris van SZW in om binnen de EU fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden op de agenda te houden. U weet dat we daar bij de vorige Aviation Summit samen al iets over hebben ingediend.

Is de Minister bereid om sociale vestigingseisen te stellen aan luchtvaartmaatschappijen die in Nederland een basis willen hebben? Uiteraard vinden we dat luchtvaartmaatschappijen die zich in Nederland vestigen en personeel hebben dat vanuit Nederland werkt, aan de Nederlandse arbeidswetgeving moeten voldoen. Samen met de Minister en een aantal collega-lidstaten in de EU worden de mogelijkheden onderzocht om nadere afspraken te maken over de toepasselijke arbeidswetgeving. Dat lijkt de meest effectieve oplossing daarvoor. De mogelijkheden om vestigingseisen te stellen zijn vanwege de EU-wetgeving marginaal. Samen met België, Denemarken, Zweden, Luxemburg en Duitsland hebben we bij de Aviation Summit benadrukt dat we het naar behoren toepassen van de communautaire en nationale sociale wetgeving op de agenda willen houden. De Commissie heeft afgelopen maandag benadrukt, ook bij het punt van any other business, dat zij, helemaal na het afronden van het mobiliteitspakket, in juni 2019 komt met het rapport dat ik u al eerder heb aangekondigd over de voortgang van de sociale

agenda. Zij heeft ook aangegeven dat de focus daarbij ligt op de situatie van het luchtvaartpersoneel, inclusief de toepasselijke wetgeving. In dat rapport zal de Commissie enkele concrete maatregelen voorstellen om de sociale agenda verder te versterken. Ik denk dat we daar met de Europese Commissie op het goede pad zitten. Ze zal deze zomer met concrete voorstellen komen. Dan heeft mevrouw Van Brenk...

De voorzitter:

Ik heb een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Het is prima om op voorhand te stellen dat we dat wat de Minister in Europa doet, onderstrepen en dat ze vooral moet doorgaan met het vergroten van het aantal landen waarmee ze samenwerkt, zodat het draagvlak ook wat groter wordt. Ik heb wel erg veel moeite met het eerste deel van het antwoord, ook omdat uit de rondetafel die we vorige week hebben gehad is gebleken dat bijvoorbeeld Ryanair – dat is het concrete voorbeeld in Nederland – tussen wal en schip valt. De ILT controleert de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, maar dat is Ryanair niet. De ILT concentreert zich daarbuiten vooral op niet-EU-luchtvaartmaatschappijen. Wat blijft er dan nog over? Bijvoorbeeld Ryanair. Die wordt niet gecontroleerd. Dit is een iets langere vraag, voorzitter, omdat het antwoord ook vrij lang was.

De voorzitter:

Gaat u rustig door.

De heer Laçin (SP):

Ik heb er moeite mee, omdat we zo veel signalen krijgen dat Ryanair zich hier niet aan de wetten en regels houdt. Via de vakbonden zijn er meldingen gedaan. De ILT zegt gewoon dat zij er niks aan doet. De Inspectie SZW handelt ook niet, ondanks dat er heel veel meldingen zijn geweest. Dan vraag ik me echt af wanneer het punt komt dat zowel deze Minister als haar collega's van SZW een goed plan van aanpak gaan formuleren. In Europa pleiten voor een gelijk speelveld is niet voldoende. We moeten dit soort bedrijven nationaal aanpakken, zodat ook de KLM's van deze wereld...

De voorzitter:

En dan nu de vraag.

De heer Laçin (SP):

Ja. Zodat de KLM's van deze wereld, van ons land, geen last krijgen van de race naar beneden. Dus de vraag is: wat is deze Minister bereid om te doen om dit nationaal op de agenda te zetten en echt stappen te zetten? Ryanair heeft net 150 mensen ontslagen. Laten wij hen in de kou staan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb al meerdere sporen geschetst. Alle landen hebben nationaal toezicht. De ILT doet dat voor de Nederlandse poot. Ierland staat natuurlijk onder hetzelfde EASA-toezicht en zal ook aan de wet- en regelgeving moeten voldoen. Daar moet je binnen de Europese Unie van op aan kunnen. Daarnaast heb ik u aangegeven dat er een onderzoek in gang is gezet naar de sociale omstandigheden van het personeel in de luchtvaart, mede op Nederlandse instigatie. De Commissie komt daar over een halfjaar mee. Daar zullen concrete maatregelen in staan. Als het specifiek om de arbeidsomstandigheden gaat, moet ik toch echt verwijzen naar de collega's van SZW, naar de Minister als het over het overkoepelende beleid gaat en naar de Staatssecretaris als het gaat over de Inspectie SZW. Ik denk dat wij maximaal inzetten op het terrein van de luchtvaart.

De heer **Laçin** (SP):

De afspraken rondom EASA zijn gewoon een papieren tijger. Om te stellen dat we ervan uit moeten gaan dat iedereen zich daaraan houdt... Niet voor niks trekken heel veel bedrijven nu naar Ierland. Die beweging ziet de Minister hopelijk ook. Dat is niet voor niks. Daar moeten we dus niet op leunen. We moeten zelf nationaal stappen nemen en daarmee onze arbeidsmarkt, onze werknemers, ook die van maatschappijen die hier hun home base hebben of, in dit geval, hadden, beschermen. Dan is het echt niet voldoende dat de Minister zegt dat ik voor arbeidsvoorwaarden naar SZW moet kijken, want we hebben vorige week als commissie nog te horen gekregen dat een en ander invloed heeft op de vliegveiligheid. En dat ligt echt bij deze Minister. Daarom vraag ik om een aanpak van beide ministeries samen. Mocht ik die toezegging niet krijgen, dan ga ik tijdens het VAO een harde motie indienen om dat af te dwingen. Want we moeten echt stappen ondernemen om dit aan te pakken. Als we dat niet doen, is de race naar beneden nog lang niet afgerond en gaan we nog verder de put in. De SP wil dat in ieder geval niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat ik me hiervoor maximaal inspan. We doen het op alle mogelijke manieren. We hebben het Europees aangekaart. Er is actie ondernomen. Er is onderzoek gedaan, ook binnen EASA. Dat is niet alleen maar een papieren tijger. Er worden audits uitgevoerd. De Europese Commissie neemt dat natuurlijk allemaal mee in haar onderzoek. Ze heeft ook niet voor niks aangekondigd dat ze met concrete maatregelen zal komen. Ik wacht dat af. Je kunt geen ijzer met handen breken. Ik onderstreep nogmaals dat de arbeidsomstandigheden... Uiteraard sta ik voor de veiligheid. Die kant bewaken we ook. Maar ik kan me natuurlijk niet begeven op het terrein van de collega. Dat zult u toch echt daar moeten aankaarten.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van de heer Paternotte. Nee, het is zelfs een prangende vraag.

De heer **Paternotte** (D66):

Ja, dit is de prangende vraag. Ik wil de heer Laçin even bijvallen op het punt van de veiligheid. We zien echt die beweging naar Ierland. Scandinavian Airlines is nota bene naar Ierland verhuisd. Denk daar even over na: dat is dus een legacy carrier die daarvoor kiest. Het was al een prijsvechtersparadijs. Er is dus blijkbaar iets, of in de handhaving of in ieder geval in de opzet in Ierland, waardoor het extra aantrekkelijk is om je daar te vestigen als luchtvaartmaatschappij. De ILT vertelde ons dat zij wel onaangekondigde controles uitvoert bij vliegtuigen van Nederlandse maatschappijen en van maatschappijen van buiten Europa, maar bijna niet bij vliegtuigen van maatschappijen met een Europese registratie, dus niet bij Ryanair. Maar Ryanair vliegt niet van hier naar Ierland – ja, dat doet het ook – maar het vliegt vooral tussen hier en Spanje, Italië en Engeland. Aan die andere kant hebben ze dus hetzelfde probleem. Ook daar zijn bijna nooit controles, terwijl we weten dat Ryanair laatst in Malaga een crew gewoon op de grond liet slapen, of in ieder geval op stoeltjes liet zitten, en de volgende dag gewoon weer liet vliegen.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik voel me dan niet heel veilig. Als er hier zo'n gat zit, is de Minister dan misschien bereid om in ieder geval te verkennen of wij in overleg met de

lerse handhaver en desnoods in opdracht van de Ierse handhaver hier controles kunnen uitvoeren, vaker en onaangekondigd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vind het opvallend dat D66 nu om een nationale oplossing vraagt, terwijl er juist in Europees verband heel hard aan getrokken wordt. Dit is ook echt EASA-problematiek. Het verbaast me dus dat u hiermee wilt verwijzen naar een bilateraal contact met Ierland, want dit probleem speelt zich niet alleen in Nederland af. Ik heb net het rijtje landen opgenoemd waarmee we samen optrekken. De Europese Commissie is er ook hard mee aan het werk. Ik wil het graag voortdurend onder de aandacht brengen. Dat hebben we afgelopen maandag ook weer gedaan. Maar ik heb wel verwachtingen van het Europese traject en de aanbevelingen die uit het onderzoek zullen komen.

De voorzitter:

Dank u wel. De Minister gaat door met de... O, mevrouw Kröger heeft nog ruimte voor een prangende vraag. Dat is ook zo. Wij hebben het bij de administratie zo genoteerd dat er nog ruimte blijkt te zijn voor een écht prangende vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Echt prangend. Toch even door op dit punt. Ik denk dat een heleboel Kamerleden geschrokken zijn van de hoorzitting die we over dit onderwerp hebben gehad, met name van het feit dat de ILT zo weinig in handen heeft om te kunnen handhaven. Ik hoor wat de Minister zegt over hetgeen allemaal in Europa geregeld moet worden. Maar het gaat over veiligheid. Er ligt een rapport van de OVV. Er is een plan van de sector. Het gaat over het veiligheidsbeleid van deze Minister, waar zij verantwoordelijk voor is. Daarom vraag ik haar om de arbeidsomstandigheden en het kunnen handhaven daarop daarin mee te nemen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kijk ik ook nadrukkelijk naar, maar niet alles wat betrekking heeft op die arbeidsomstandigheden, vertaalt zich in veiligheid. Het hoofdpunt van die arbeidsomstandigheden is niet een-op-een gekoppeld aan veiligheid. De collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is daar gewoon verantwoordelijk voor. Daar ben ik regelmatig mee in overleg, of het nu over de cruiseschepen gaat of over de Ryanairs van deze wereld. We hebben natuurlijk heel regelmatig contact over al die onderwerpen. Maar over die aspecten moet u toch echt de collega's bevragen. Ik was positief verrast dat de Commissie aangaf dat er niet alleen een onderzoek wordt gepresenteerd, maar dat ze ook voornemens is om met concrete maatregelen te komen.

De heer Amhaouch (CDA):

Zoals gewoonlijk is er ook altijd de nuance in het midden. Het rondetafelgesprek was een hele goede bijeenkomst. Volgens mij hebben de verschillende experts daar ook uitgesproken dat het niet altijd om een low cost carrier gaat. Die problemen kunnen zich in verschillende situaties voordoen. Het volgende kwam wel naar voren. Dat is in lijn met wat de heer Paternotte zei. We kregen de indruk dat een aantal vliegmaatschappijen eigenlijk nooit in contact komen met een ILT, of dat nu de Nederlandse ILT is of eenzelfde organisatie in het buitenland. Ze kunnen dat dus altijd ontwijken. Los van of we nu direct in paniek raken en allerlei bilaterale afspraken gaan maken, zou het volgens mij wel op zijn plaats zijn om in ieder geval een analyse te maken of zo'n gap er is. Laten we eerst even naar de feiten en de situatie kijken. Is er een gap? Als we dat hebben, kunnen we vooruitkijken, voordat we met iedereen ruzie gaan

maken en om ons heen gaan slaan, terwijl we de feiten niet op tafel hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is altijd verstandig om te zorgen dat je de feiten op tafel hebt, dus ik wil graag toezeggen om nog een keer voor u op een rijtje te zetten hoe dit precies in elkaar zit. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat je ergens geregistreerd bent in een land waar je vervolgens nooit vliegt, zodat je nooit gecontroleerd kunt worden. Zo zit het volgens mij ook niet in elkaar, maar we zullen dat nog een keer voor u op papier gaan zetten.

De voorzitter:

De Minister gaat door met de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Van Brenk heeft gevraagd of ik het wel verantwoord vind om Lelystad Airport in de toekomst te openen als er geen voldoende uitgerust ziekenhuis is. Collega Bruins heeft bij brief van 15 november jongstleden laten weten dat bij de afwikkeling van een en ander de toegankelijkheid tot acute zorg wel geborgd blijft. Dat lijkt mij voldoende.

Dan kom ik op een vraag van mevrouw Kröger. Op 10 oktober 2018 heeft de WHO een rapport Environmental Noise Guidelines gepresenteerd.

Mevrouw Kröger vroeg: neemt u die aanbevelingen over? Dit strekt zich niet alleen uit tot de luchtvaart. Ik ben daarover in contact met de collega's. Wij zullen gezamenlijk de Kamer binnenkort informeren over hoe wij precies zullen omgaan met die WHO-aanbevelingen. Daarbij zal uiteraard ook de modaliteit luchtvaart aan de orde komen.

Ik was eigenlijk wel blij met de inbreng van de heer Paternotte, want tot mijn verdriet was hij de enige die het over de Drone Week had. Het was nog wel zo'n fantastisch evenement in de RAI, waar de schijnwerper toch een beetje op de Nederlandse innovatie was gericht. Ik was er eerlijk gezegd wel trots op dat ik daar samen met de Eurocommissaris mocht staan. Dan gaat het voorlopig dus helemaal niet om transport van mensen per drone, zeg ik maar uitdrukkelijk, alhoewel er op dat gebied ook allerlei interessante ontwikkelingen zijn. Maar dat zal niet iets zijn voor de korte termijn. Zelfs het bezorgen van de pizza's zal nog wel even duren.

Maar ik verwacht wel heel veel van drones als het gaat om bijvoorbeeld een defibrillator die ergens naartoe gebracht moet worden, of medicijnen of bloedmonsters. Ik noem ook onderhoud en inspecties van onze bruggen, bijvoorbeeld, op hoge, ingewikkelde plekken. Het is natuurlijk fantastisch als je dat regelmatig met een drone kunt doen. Iemand kan op afstand de camerabeelden uitlezen. Je kunt het veel regelmatig doen. Je hoeft het verkeer niet te hinderen doordat je allerlei stellages moet opbouwen. Ik noem de industrie. Kijk naar de grote complexen met ingewikkelde installaties, of het nu in Pernis is of waar dan ook. Het is natuurlijk fantastisch als je die ook met een drone zou kunnen inspecteren. Dan hoeft je niemand in gevaar te brengen. Als er ergens een ongeval is en er twijfel is of er een of ander gas is ontsnapt, dan is het natuurlijk fantastisch als je daar een drone op kunt afsturen met sensoren die het monstertje nemen, wat terug kan naar het lab, waar gekeken kan worden of er gevaarlijke stoffen in zitten, en zo ja, welke.

Ik zie er dus ontzettend veel goede mogelijkheden voor, waar we maatschappelijk heel veel aan kunnen hebben. Ik ben dus heel blij dat de heer Paternotte daar nog even de aandacht op heeft gevestigd. Ik heb denk ik ook al antwoord gegeven op de vraag waar ik kansen zie. Ik zie er nog veel meer, maar dan moeten we maar naar het verslag van de Drone Week kijken. Ik vind het heel mooi dat er in Nederland op meerdere plekken interesse is om hier verder in te investeren. Rijkswaterstaat is als launching customer bezig om hier meer ruimte aan te geven, bijvoorbeeld voor het inspecteren van al onze eigen bruggen, dijken en andere

kunstwerken. Het past ook in de brede missie van het kabinet om dit soort innovaties te stimuleren.

Dan nog een hele andere vraag: wat gaat we doen aan de problematiek op de luchthaven van Bonaire, Flamingo Airport? Het gaat bij de luchthaven van Bonaire vooral ook om het verbeteren van het bestuur. Zoals u weet, waren er een aantal vacatures. In januari starten we met de eerste stuurgroep Bonaire International Airport, wanneer ik daar inderdaad voor het eerst op het eiland zal zijn. Die stuurgroep heeft als hoofddoel een veilige en toekomstbestendige luchthaven. Dat begint wel met dat goede bestuur. Je kunt daar niet in een hele grote vijver vissen, dus het is best ingewikkeld. In januari moet ook het formuleren van de onderzoeksopdracht zijn afgerond. In juni moet dan vervolgens het onderzoek zijn afgerond. Er is ook specifiek gevraagd naar de 5 miljoen die daarvoor in het regeerakkoord staat. Dat zijn de structurele middelen, die voor alle eilanden beschikbaar zijn. Voor Bonaire is er 2,75 miljoen beschikbaar. Dat wordt nu eerst besteed aan de wegen, want op dat gebied ligt er ook een grote opdracht voor 2019. Dat betreft vooral onderhoud aan de wegen. De investeringen in Bonaire Airport staan voor latere jaren op de begroting, want we willen er eerst voor zorgen dat het bestuur op orde is. Anders ga je misschien investeringen doen die niet de juiste zijn of die weer teniet worden gedaan, enzovoort. Maar het heeft volop aandacht. Dan ben ik er volgens mij doorheen, voorzitter.

De voorzitter:

Dat leek mij ook. Ik stel voor dat we dan nu overgaan tot de tweede termijn, van een minuut. Dat moet toch kunnen. Het woord is aan mevrouw Kröger... Maar eerst de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

We hadden in de eerste termijn zes minuten. Ik vind één minuut echt te weinig, dus ik zou willen pleiten voor twee minuten. Wie één minuut nodig heeft, gebruikt één minuut, maar ik zou wel de ruimte willen hebben om twee minuten te praten.

De voorzitter:

Alle leden knikken, dus u merkt het: u heeft daar onmiddellijk in meervoud steun voor. Na een minuut vraag ik of u wilt afronden, dan weet u dat u nog een tweede minuut heeft. Laten we het zo doen, dan zien we hoe het loopt.

Mevrouw Kröger, aan u het woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Minister voor de antwoorden. Het beeld dat wij echt grip nodig hebben voordat überhaupt een discussie over de toekomst mogelijk is, is voor mij wel versterkt. Daarom zeg ik nogmaals dat ik echt hoop dat de Minister bereid is om een planMER te laten uitvoeren voor de hele luchtvaartnota. Het is belangrijk dat klimaat in volledigheid in de MER terechtkomt. Ik zie uit naar hoe dat gaat en wanneer de Minister ermee komt.

Dan specifiek over Schiphol, over de draft MER. De Minister zegt: het is een draft MER. Goed, duidelijk. Er is een technical challenge. In die technical challenge zitten een aantal dingen die toch echt gaan over hoe Doc.29, het Europese rekenmodel, in Nederland wordt geïmplementeerd. In persreacties zegt Schiphol: dat moest zo van het ministerie. Ik zou toch heel graag willen dat het ministerie ook reageert op dat aspect van de technical challenge, de implementatie van Doc.29. Want dat is toch het mandaat van deze Minister.

De voorzitter:

Wilt u afronden?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan het plan van de luchtvaartsector. De Minister zegt dat het niet ambitieus genoeg is. Dan is mijn vraag: welk doel heeft de Minister met het terugdringen van de CO₂-uitstoot door de luchtvaart? Wat de VVR betreft krijgen we een brief, maar ik wil echt nogmaals de oproep doen tot transparantie over dit proces. Veel rond luchtvaart hangt op transparantie. Het vertrouwen van mensen is in het verleden beschaamd, ook door fouten in dat transparantieproces. Ik denk dat wij als Kamer betrokken moeten zijn bij de VVR.

Tot slot. Ik ben heel blij dat de Minister een muizengaatje ziet, namelijk het aanpassen van de slotverordening, als mogelijkheid om toch te gaan sturen en grip te krijgen. Dan is mijn vraag: kan de Minister met ons haar inzet delen op dat aanpassen? Is dat alleen maar mainportverkeer op Schiphol, of zit er ook «schoon, stil en maatschappelijke meerwaarde» bij? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik ben blij met de antwoorden van de Minister over de regionale luchthavens. Bij Eindhoven wordt niet voorgesorteerd op groei, maar worden alle opties goed meegenomen. Voor Rotterdam komt er een nieuwe MKBA, althans, medio 2019 komt er een nieuwe aanvraag. Ik hoop dat daarin ook de omwonenden goed worden meegenomen, en ook het onderzoek naar ultrafijnstof, dat door het vliegveld zelf is gedaan. Dat toont toch aan dat fijnstof rondom vliegvelden ontzettend schadelijk is. In Rotterdam bijvoorbeeld, is het 15% van de uitstoot. Neem dat vooral mee, zou ik de Minister willen meegeven.

Wat Maastricht betreft: als de Minister vorig jaar naar ons had geluisterd, zou ze dat besluit misschien nooit hebben genomen. Dan zouden de mensen ook geen vliegende dakpannen hebben gehad.

Ik heb nog wel een vraag over Eelde. Ik wil graag van de Minister weten of wij als rijksoverheid ook structureel bijdragen aan wat daar gebeurt. Of is dat incidenteel gebeurd in het verleden? Het is voor mij van belang om dat goed te kunnen beoordelen. «Local rule» komt op korte termijn naar de Kamer. Daar ben ik blij mee.

De voorzitter:

Wilt u afronden?

De heer **Laçin** (SP):

Tot slot ga ik toch een punt maken van Ryanair en handhaving. Er zijn zorgen binnen de Kamer, mede naar aanleiding van de hoorzitting die we hebben gehouden. De Minister is op dit moment Europees goed bezig en dat moet zij vooral ook blijven, maar ik blijf echt van mening dat er, zoals ze zelf ook zei met betrekking tot EASA, gehandhaafd moet worden. Dat moet nationaal gebeuren en wat mij betreft gebeurt dat echt onvoldoende vanuit de ILT maar ook vanuit de Inspectie SZW. Daarom wil ik formeel een VAO aanvragen. In eerste termijn heeft de heer Graus dat al gedaan. Ik doe het bij dezen omdat we toch gewoon zijn om het in tweede termijn te doen. De beoordeling laat ik dan aan de voorzitter. Maar ik wil de Minister op dit punt nog echt wel wat steuntjes meegeven in het VAO. Mijn laatste opmerking gaat over de MER. Mevrouw Kröger heeft voorgesteld om de MER uit te breiden. Daar ben ik echt hartstikke voor. Daarom zullen we in het VAO ook een voorstel doen om dat te gaan doen.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Dijkstra.

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

Dank u wel. Ik dank de Minister voor de uitvoerige beantwoording. De stukken van de Dutch Dakota Association heb ik de Minister toegemailed. Ik hoop dat we daar binnen drie maanden iets van kunnen vinden. Het gaat om de manier van kostentoerekening, zodat die jongens kunnen blijven vliegen en hun eigen inkomsten kunnen vergaren.

Eindhoven wachten we rustig af. De monitoring met betrekking tot Dubai idem dito. Dat zijn volgens mij alleen maar transfarmensen. Ik ben blij dat we die nieuwe groep «Ik woon en werk bij Schiphol» – dat zijn blijde mensen; dat is ook weleens leuk, blijde mensen in de luchtvaart – ook aan tafel krijgen, want de anderen weten ons goed te vinden.

Slim en Duurzaam is natuurlijk voor iedereen van belang.

Ten slotte Maastricht Aachen Airport. De heer Graus of de heer Amhaouch heeft dat punt ook aangehaald. We hebben die gedoogbeschikking gegeven, maar als we die afpakken of als Limburg die niet meer wil, dan moet er wel een overgangperiode komen. 31 maart vind ik eigenlijk prima, dus ik wacht even af wat daar gaat gebeuren.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Brenk.

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

Voorzitter. Ik wil de Minister bedanken, maar ik ben het niet eens met haar antwoord op mijn laatste vraag. In Lelystad is geen volwaardige spoedeisende eerste hulp. Als je een calamiteit hebt met een vliegtuig, dan moet die er zijn en dan moet ook de achterwacht goed geregeld zijn. Ik zou dus willen vragen of de Minister toch bij haar collega te rade wil gaan en er op de 18de, als we het over Lelystad hebben, op wil terugkomen om te kijken of dit antwoord correct is, want ik heb daar m'n twijfels over.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording. Het is goed om te horen dat zij een onafhankelijke partij in de arm heeft genomen om de overlast bij Eijsden te monitoren, zeker de nachtvluchten, want als die nu al overlast geven, wat gaan die dan dadelijk geven? Ik las net dat Alibaba 75 miljoen investeert in Luik, dus laten we dat goed monitoren.

Verduurzaming moeten we niet alleen in woorden, maar ook in daden doen. Daarom zeg ik nogmaals dat het goed is om te horen dat 2020 nog steeds in het vizier is voor de biokerosine. Dat is de eerste stap, met een grote impact, namelijk tot 30% à 40% CO₂-reductie. Daarin moeten we dus doorzetten.

We vragen de Minister nogmaals oog te hebben voor de regionale belangen. Dan heb ik het met name over Maastricht Aachen Airport. Wil zij goed bekijken wat er binnen haar handelingsperspectief mogelijk is? Eén ding hebben we vandaag niet besproken. In het luchtvaartdebat gaat het over verduurzaming, veiligheid en economische belangen, maar er is ook een component «wonen». We horen namelijk steeds meer dat gemeentes rondom vliegvelden zeggen: we begrijpen dat je hier geen grote woningbouw gaat doen in bepaalde trajecten, maar beperkte woningbouw voor onze eigen jongeren stellen we wel op prijs, zodat we niet alleen de lasten, maar ook een stukje lusten hebben. Daar willen we als CDA graag op een ander moment op terugkomen.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. De heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Ik merk aan de Minister dat zij alles op alles zet om het proces zorgvuldig te laten verlopen. Dat merkte ik aan de antwoorden over Eindhoven, Rotterdam The Hague en Lelystad. Het is ook belangrijk dat we het vertrouwen herwinnen. Ik denk dat de uitgebreide en open manier waarop de Minister de onderwerpen vandaag weer heeft behandeld, daar zeker aan bijdraagt. Daar gaan we binnenkort mee door, bij de debatten over de herziening van het luchtruim en de belevingsvlucht. Ik ondersteun de oproep van mevrouw Kröger om de Tweede Kamer inderdaad in alles goed mee te nemen. Transparantie is belangrijk om het vertrouwen te herwinnen.

Ik moet zeggen dat ik een deel van de beantwoording helaas heb moeten missen, maar mijn beleidsmedewerker heeft meegekeken. Dat betekent dat ik niet weet, nog niet, welke vragen uit mijn eerste termijn niet beantwoord zijn. Dat kan ik pas na dit debat navragen bij mijn beleidsmedewerker. Ik zal het u dus niet aandoen om in tweede termijn toch nog wat vragen te stellen. Bij dezen zeg ik u dus gewoon dank voor de ongetwijfeld hele goede antwoorden, die ik zo meteen van mijn beleidsmedewerker ga horen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Raan.

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

Voorzitter, dank. Dank voor de antwoorden. Luchtvaart speelt zich af binnen de driehoek van klimaat, leefomgeving en veiligheid. De grenzen zijn overschreden; dat moge duidelijk zijn. Het is heel goed dat de Minister al toegezegd heeft dat in de MER-beoordeling de klimaatimpact wordt meegenomen. Dat is een fijne toezegging. Ik hoop dat de Minister die nog een keer wil bevestigen.

Het is ook heel fijn – fijn dat zij dat ook met ons heeft gedeeld – dat de Minister, als zij in Europa met andere Ministers of de sector spreekt, zich realiseert hoezeer zij vooroploopt en het verschil ervaart. Mijn conclusie is dat daaruit de grofheid en botheid – ik durf die termen wel in de mond te nemen – blijken waarmee de sector opereert, want die meent nog steeds te kunnen dicteren dat er, zoals de luchtvaart nu is ingericht, gegroeid kan worden. Het is heel goed dat de Minister zich dat realiseert en daar een stap in neemt.

Ik ben overigens ook heel blij – ik moet de uitspraak even goed parafraseren – dat de ChristenUnie en D66...

De **voorzitter**:

Wilt u afronden?

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

... de pretvluchten in ieder geval anders waarderen dan CDA en VVD. Daar zit in ieder geval een verschil tussen. Ik begrijp dat de CO₂-uitstoot die wordt beschreven in het plan Slim en Duurzaam wordt meegenomen in de totale appreciatie. Daar krijgen we geen aparte appreciatie van. Die zullen we dan zelf moeten geven.

Het is ook heel fijn dat er blijde mensen zijn in de luchtvaart, dat die groep bestaat. Inmiddels weten we dat de oprichters van die groep voornamelijk leden van het cabinepersoneel zijn. Het is dus heel logisch dat die mensen blij zijn, want zij hebben werk. Tegelijkertijd zijn er natuurlijk ook weer allerlei gezondheidseffecten van de dampen in de cabine, dus hoelang ze blij blijven is de vraag, maar het is goed dat die groep bestaat.

De **voorzitter**:

En uw laatste regel is?

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

Wat eruit gaat komen in Katowice zal nog een keer bevestigen dat de luchtvaart echt moet krimpen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Wat de heer Van Raan net deed door eventjes ChristenUnie en D66 tegenover CDA en VVD te zetten is wel de minst subtiële manier van stoken in een goed huwelijk die ik de laatste tijd heb meegemaakt. Ik hoop dat u dat niet ook in uw persoonlijke omgeving doet. Dat lijkt me niet goed voor het welzijn. Dat wou ik even gezegd hebben.

Voorzitter. Als je alle onderwerpen die vandaag zijn langs gekomen even bij elkaar pakt, merk je wel dat er echt veel visie nodig zal zijn in de Luchtvaartnota, bijvoorbeeld ten aanzien van elektrisch, trein, op de korte afstand en waar we nou precies op gaan inzetten. Ik denk ook aan die local rule. We hebben nu in feite een cap op Schiphol. We vinden de mainport het allerbelangrijkste. Daarbij gaat het om passagiersverkeer. Je ziet ook dat vracht nu wat verschuift vanaf Schiphol. We hebben allerlei instrumenten, zoals de hogere luchthavengelden en de vliegbelasting, er ook een beetje op gericht dat vracht iets minder belangrijk wordt. De KLM beweegt daarvandaan. Aan de andere kant hebben we de local rule, die juist meer ruimte voor vracht wil, wat niet direct bijdraagt aan de mainportfunctie. Hoe verhoudt zich dat nu tot elkaar? Welke visie zit daarachter?

Datzelfde geldt een beetje voor andere luchthavens. Ik vond het voorstel van de heer Amhaouch heel goed. We hebben nu meer visie op de vijf luchthavens van nationale betekenis en hoe die zich tot elkaar verhouden...

De **voorzitter**:

Wilt u afronden?

De heer **Paternotte** (D66):

... maar zouden we niet eigenlijk ook over de grens moeten kijken, naar de Belgen en de Duitsers? Daar is gewoon iets meer ruimte, omdat dit toch wel het dichtstbevolkte land van Europa is, met luchthavens die allemaal tegen hun taks aan zitten.

Ik heb nog twee concrete vragen. Over het Corporate BioFuel Programme heeft de Minister gezegd dat zij ervan uitgaat dat het allemaal goed loopt. Kan u ons een brief sturen met de stand van zaken? Wij zouden namelijk graag zien dat uw collega's zich ook zo snel mogelijk houden aan hun afspraken of in ieder geval aan de belofte die ze u gedaan hebben. Ten slotte de ICAO Assembly in Montreal. Die duurt een week.

De **voorzitter**:

Nog één zin.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik denk echt dat het heel belangrijk is dat de Minister daarnaartoe gaat. Ik hoop dat dat lukt. Misschien kan er, als zij in New York zit, een combinatie gemaakt worden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik wil ook bedanken voor de antwoording. Ik vind dat de Minister dat altijd op een fijne manier doet,

want sommige Ministers en Staatssecretarissen zijn vaak gewoon niet om aan te horen. Dan val je in slaap of ben je met andere dingen bezig. Deze Minister is niet alleen een verademing om naar te kijken, maar ook om naar te luisteren.

Meneer de voorzitter. Ik wil de Minister danken voor de toezeggingen die zijn gedaan, vooral als het gaat om de zetel in de raad van commissarissen. Die mag niet naar de CEO van Air France-KLM gaan. Daar houd ik de regering ook aan. Alle andere zaken zullen we te zijner tijd weer bij Minister Hoekstra neerleggen. Dat heb ik al een paar keer gedaan en dat zullen we ook blijven doen. Voorts wil ik tijdens het VAO dat gaat plaatsvinden een motie indienen, hopelijk met steun van het CDA en de VVD – die is eigenlijk al min of meer toegezegd – over de zaken die rondom Maastricht Aachen Airport spelen, over die overgangsperiode waar ik om heb gevraagd.

De voorzitter:
Wilt u afronden?

De heer **Graus** (PVV):

Tot slot de vervuiling van de longen, waar meneer Van Raan het net over had. Ik zou graag willen dat doctor Van der Goot, Frank van der Goot, erbij betrokken wordt. Hij heeft vroeger voor het NFI gewerkt en werkt nu voor het Veterinair Forensisch Team. Hij heeft namelijk autopsie gedaan bij mensen die mogelijk vervuiling hebben opgelopen door vliegtuigen. Die man wordt eigenlijk door niemand gehoord. Ik wil hier graag een hoorzitting organiseren met die man, en het rare is dat dat iedereen frustreert. Op de een of andere manier heeft men angst voor die man of voor zijn bevindingen, denk ik. Ik zou graag willen dat hij erbij betrokken wordt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar de Minister. De Minister gaat direct over tot beantwoording in tweede termijn. Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik loop gemakshalve maar even het rijtje af. Naar aanleiding van de vraag over Eindhoven heb ik gezegd dat «klimaat» daar inderdaad in zit; daar was mevrouw Kröger blij mee. Het geldt ook breder, maar bij Eindhoven hebben we «klimaat» voor het eerst meegegeven in de opdracht. U hebt nog specifiek gevraagd naar de concept-MER, ondanks het feit dat die nu niet ter bespreking op de agenda staat. U vroeg of het ministerie, ondanks die technical challenge, nog iets gaat vinden van de concept-MER. Dat is zeker het geval. We hebben ook een peerreview gevraagd van een Britse deskundige. We gaan daar dus zeker ook zelf nog iets van vinden, maar dan moeten we wel eerst die peerreview binnen hebben. Als we alle adviezen bij elkaar hebben, krijgt u uiteraard te horen welke afweging wij daarin maken.

Dan het muizengaatje van de Europese slotverordening. Ik ben het wel van mevrouw Kröger gewend, maar zij gaat nu wel weer meteen drie stappen verder en vraagt wat ik dan allemaal ga regelen in de wijziging van de slotverordening. Ook daar moet ik dan wel even aan verwachtingenmanagement doen. Ik wil me ervoor inzetten om het zover te krijgen dat we die slotverordening überhaupt ter discussie kunnen gaan stellen. Ik zie daar wel kansen voor, maar ik kan niet meteen al gaan voorsorteren op wat dan precies mijn inzet daarbinnen zal zijn. Ik kan nu niet aangeven wat het doel zal zijn als we de Commissie zover krijgen dat ze die slotverordening gaat herzien, maar ik wil wel aangeven dat dat natuurlijk in lijn zal zijn met de brede inzet die we in Nederland hebben, dus dan gaat het ook over de mogelijkheden voor schoon en stil vliegen enzovoort. Maar ik kan

dat nu niet verder preciseren. Laten we eerst maar eens kijken of we inderdaad zover kunnen komen dat we dat op de rit krijgen. Dan de vraag over Eelde van de heer Laçin: doet de rijksoverheid daar nog iets in? Het antwoord is «nee»; dat is alleen in het verleden zo geweest. Wij hebben daar verder geen betrokkenheid bij. Over EASA en de ILT blijven we van mening verschillen, vrees ik, dus het heeft geen zin om daar verder op door te gaan.

De heer Dijkstra sprak over de Dutch Dakota Association en vroeg of we binnen drie maanden op de voorstellen kunnen reageren. Dat moet te doen zijn. Dan de blijde mensen, zoals ze gepresenteerd zijn, namelijk de groep «Ik woon en werk bij Schiphol». Wat mij betreft geldt in dit hele participatieproces: hoe meer zielen, hoe meer vreugd. Als het dan nog blijde mensen zijn ook, is dat helemaal prima, dus ik zal ook met hen graag het gesprek aangaan.

Mevrouw Van Brenk vroeg naar het ziekenhuis en Lelystad. Ik denk dat het überhaupt belangrijk is voor de inwoners van Lelystad dat daar voldoende zorg, ook spoedeisende zorg, geborgd wordt. Het vliegveld geeft daar in de toekomst niet de doorslag in. Ik denk dat de inwoners van Lelystad die goede zorg überhaupt willen hebben. Ik ben ervan overtuigd dat de collega van VWS daar alles aan doet.

De heer Amhaouch van het CDA heeft gezegd dat hij blij is dat onafhankelijke deskundigen gaan kijken naar het verhaal van Eijdsden en de investeringen van Alibaba in Luik, die mogelijk boven ons hangen. Ik bevestig nog een keer dat we in 2020 echt stappen willen kunnen zetten in het gebruik van biokerosine. Er is gevraagd of ik oog zal hebben voor de regionale belangen. Dat zal ik zeker hebben. Dat nemen we ook breed mee in de Luchtvaartnota straks. Met «wonen» snijdt u een nieuw, maar zeker belangrijk punt aan. Dat is natuurlijk ook een van de adviezen die ik van de Omgevingsraad Schiphol verwacht. Een van de adviesaanvragen gaat namelijk juist over wonen en vliegen. Ik hoop zeer dat ze met een helder, werkbaar advies zullen komen.

Dan kom ik bij de heer Bruins. Volgens mij heb ik al uw vragen helemaal beantwoord, maar als dat achteraf toch niet het geval zou zijn geweest, horen we dat later wel.

Van de heer Van Raan heb ik niet meer echt vragen gehoord.

De heer Paternotte sprak over de ICAO Assembly. Hij zei: het is een hele week. Nogmaals, ik ben best bereid om daarheen te gaan en m'n best te doen, dus als het te combineren is, zal ik dat graag doen. Hoe ver staan we met het Corporate BioFuel Programme? Laten we maar even een rondje maken langs de velden bij de collega-ministeries en u daarover dan informeren; dat is geen enkel probleem.

De heer Graus sprak over Air France-KLM. Ik kan inderdaad bevestigen dat sinds het vorige debat het standpunt van het kabinet niet is gewijzigd.

Over de heer Van der Goot hebt u het vorige keer ook gehad. Het ministerie heeft contact gehad met de heer Van der Goot. Voor zover wij weten, is er inmiddels een afspraak gemaakt of zit er een afspraak in de planning tussen de heer Van der Goot en de Nationale Adviesgroep Cabelucht. Die twee moeten dan toch bij elkaar kunnen komen.

Volgens mij, voorzitter, heb ik dan de vragen in tweede termijn beantwoord.

De voorzitter:

Ik maak even een rondje om te zien of dat inderdaad het geval is. Ik zag mevrouw Kröger net al even naar mij wenken en ik zie ook een vinger van de heer Van Raan. Ik begin met mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch even over de Doc.29-implementatie en de concept-MER die er nu ligt. De Minister zegt dat ze nog wacht op een peerreview, maar volgens mij is er een peerreview meegestuurd met de stukken. Is dat dan weer een

andere peerreview? Als het gaat om puur de implementatie van Doc.29, even los van specifiek de concept-MER, hoe doen we dat als Nederland met de Europese richtlijn? Komt de Minister daarop terug en zo ja, wanneer?

De voorzitter:

Ik kijk even naar de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er komt nog een appreciatie van het Ministerie van het geheel, van de concept-MER zoals die is aangeleverd en de technical challenge. Wij komen dus nog met een eigen appreciatie van het totaalplaatje.

De voorzitter:

Er komt een appreciatie en er wordt nu even overlegd wanneer die kan komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat gaan we dit jaar niet meer redden, begrijp ik van mijn ambtenaren. In januari zal de appreciatie uw kant op kunnen komen.

De voorzitter:

Dan is dat bij dezen beantwoord door de Minister. We hebben straks, in een later stadium, nog een VAO, dus daar kan nog van alles gebeuren. Meneer Van Raan, was er een vraagje blijven liggen?

De heer Van Raan (PvdD):

O, ik zie net het bericht binnenkomen op de NOS-app dat Nederland de CO₂-doelstelling bij lange na niet gaat halen.

De Minister zei: ik heb eigenlijk geen vraag gehoord van de heer Van Raan. Dan heb ik een fout gemaakt. Laat ik het zo vragen. We hadden het over de achterstand die andere landen hebben op ons. De Minister zei: ik moet er echt voor pleiten. Ik koppel dat aan de bijna rauwe macht van de sector, die nog steeds denkt te kunnen dicteren hoe het moet gaan en nog steeds denkt te kunnen groeien. Laat ik het dan zo formuleren. Herkent de Minister daar iets van, of zegt ze: dat is zo niet waar, u zit er zo naast? Dat zou ik kunnen begrijpen, dus dat zou dan de vraag zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik spreek natuurlijk vooral mijn Europese collega-Transportministers. Als ik die aanspreek, zijn ze allemaal bereid om met mij over ieder onderwerp te discussiëren, maar ik proef wel dat de onderwerpen die zij naar voren brengen van een beetje een andere orde zijn dan de onderwerpen die ik agendeer. Afgelopen maandag, tijdens onze lunchmeeting, ging het vooral, zo zeg ik nogmaals, over de vertragingen en de economische schade. Dat is gewoon wel een andere setting, maar het is niet zo dat de Europese collega's zeggen: «nou, Van Nieuwenhuizen» of «nou, Nederland», «wij luisteren helemaal niet naar jullie» of «wij zijn niet bereid hierover te spreken». Zo is het gelukkig ook niet, anders zou het wel een hele treurige missie worden. Dat gevoel heb ik niet.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan stel ik vast dat we aan het einde van dit algemeen overleg zijn gekomen. Alvorens ik dat afsluit, kan ik vaststellen dat er in ieder geval een VAO aangevraagd is, in eerste termijn door de heer Graus en in tweede termijn door de heer Laçin. Het is in deze commissie kennelijk te doen gebruikelijk dat de aanvrager die in de tweede termijn het VAO het eerst aanvraagt, het eerst aan de beurt is als spreker, maar ik ben ervan overtuigd dat de heer Laçin en de heer Graus eruit komen als het gaat om de sprekersvolgorde bij het VAO. Ik zie het sportieve gebaar

van de heer Graus. Dan is dat bij dezen in ieder geval geregeld en dan heb ik ook voldaan aan hetgeen in de commissie afgesproken is.

Dan de toegezegde brieven.

- Zodra de Minister gesprekken heeft gehad met de Europese Commissie en er meer duidelijkheid is over de verkeersverdelingsregel, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. Dat is de eerste toezegging.
- De tweede toezegging: de Kamer zal half januari worden geïnformeerd over de quickscan over de optie van een luchthaven op zee.
- De derde toegezegde brief: in het kader van de Luchtvaartnota zal de Kamer worden geïnformeerd over de vraag of er een plan-MER kan worden gemaakt voor de hele luchtvaart.
- De vierde toezegging: medio 2019 krijgt de Kamer de haalbaarheidsstudie naar de businesscase voor synthetische kerosine toegezonden.
- Dan de vijfde: komende zomer wordt de Kamer geïnformeerd over het nationale actieprogramma voor elektrisch en hybride vliegen.
- Dan de zesde: in het kader van de Luchtvaartnota wordt meegenomen hoe emissies boven 3.000 voet, oftewel 900 meter, kunnen worden meegenomen in milieueffectrapportages.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er werd net gesproken over de businesscase voor synthetische kerosine. Ik zag de heer Amhaouch ook al even fronsen. We hadden natuurlijk biokerosine gezegd. Laten we het dan helemaal precies doen.

De **voorzitter**:

Ja, dat heb ik ook als zodanig gehoord. Hier stond het iets anders. Wij maken daar nu «biokerosine» van.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik kijk even naar meneer Amhaouch. Mijn indruk was dat hij niet zozeer of-of bedoelde, als wel en-en: biokerosine en synthetische kerosine. Maar ik weet het niet zeker. Hij verwees namelijk terug naar onze gezamenlijke motie; daarom vraag ik het even.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij staat in de motie dat wij de introductie van biokerosine in 2022 als doel hebben. In die motie staat ook dat in de Luchtvaartnota moet worden opgenomen hoe synthetische kerosine gaat uitwerken. Het is dus en-en, maar wel zoals ik net uiteenzette.

De **voorzitter**:

En de businesscase sloeg op biokerosine, mag ik vaststellen. Dan verwijst ik verder naar het verslag voor de duidelijke appreciatie van deze toezegging.

- De zevende: de Kamer zal worden geïnformeerd over de gesprekken van de ILT met de betrokkenen bij Maastricht Aachen Airport.
- De achtste: over een aantal maanden komt de detailanalyse van de afhandeling van luchtverkeer uit Luik naar de Kamer.
- De negende: zodra er meer bekend is over mogelijke alternatieve locaties voor politie- en traumaverkeer op Rotterdam The Hague Airport wordt de Kamer geïnformeerd.
- Tien. Zodra de uitvoeringstoets in het kader van slotcoördinatie is afgerond, zal de Minister het besluit over de local rule aan de Kamer doen toekomen. Local rule is een plaatselijke regel.
- Dan de elfde toezegging: de tussenrapportage van het RIVM-onderzoek naar ultrafijnstof komt kort voor het zomerreces naar de Kamer en het eindrapport in 2021.
- De twaalfde toezegging: de Kamer wordt geïnformeerd over de vraag hoe het zit met de handhaving op niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

- De dertiende: de Kamer wordt geïnformeerd over de wijze waarop het kabinet zal omgaan met de WHO-aanbevelingen.
- De veertiende: de Kamer wordt geïnformeerd over de stand van zaken van het Corporate BioFuel Programme.
- De laatste toezegging: in januari komt de appreciatie van de concept-MER Schiphol, inclusief de implementatie van Doc.29, naar de Kamer. Nu kijk ik even naar de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De appreciatie gaat niet over de hele concept-MER, maar over de technische aspecten, de technical challenge. Het gaat dus niet om het geheel, maar om het stuk dat gaat over geluid en Doc.29.

De voorzitter:

Dan heb ik daarmee de toezeggingen volgens mij herhaald. Voor de rest verwijs ik naar het verslag. Mevrouw Kröger wil er nog iets over zeggen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wanneer kunnen we de brief over de WHO-normen verwachten?

De voorzitter:

Dat betreft de volgende toezegging: de Kamer wordt geïnformeerd over de wijze waarop het kabinet zal omgaan met de WHO-aanbevelingen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat doen we samen met de collega's, maar ik denk dat de kans heel erg groot is – laat ik het voorzichtig formuleren – dat die brief nog voor de kerst komt.

De voorzitter:

Ik neem aan dat dat voor de kerst van 2018 is; ik vraag het maar even. Daarmee stel ik vast dat we nu echt aan het einde van dit algemeen overleg zijn gekomen. Ik wens allen die naar huis gaan voor de viering van sinterklaas een genoeglijke avond. Tot ziens.

Sluiting 16.09 uur.