

Vergaderjaar 2017–2018

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 421**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 6 oktober 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 28 september 2017 overleg gevoerd met mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de verzamelbrief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 mei 2017 over Schiphol en Alderstafel Lelystad (Kamerstukken 29 665 en 31 936, nr. 238);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 augustus 2017 over vliegveld Teuge (Kamerstuk 31 936, nr. 391);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 september 2017 over de voortgang met betrekking tot de aansluitroutes op het hogere luchtruim voor de luchthaven Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 394);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 juni 2017 over de voortgang routes luchthaven Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 390);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 september 2017 met de antwoorden op vragen van de commissie inzake voortgang routes Luchthaven Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 395);**
- **de verzamelbrief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 september 2017 over de stand van zaken rondom enkele luchtvaartonderwerpen in aanloop van het algemeen overleg Luchtvaart op 20 september 2017 (Kamerstuk 31 936, nr. 396);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 april 2017 over de stand van zaken van enkele luchtvaartonderwerpen (Kamerstuk 31 936, nr. 388);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 april 2017 over arbeidsvoorwaarden in de luchtvaart (Kamerstukken 31 936 en 25 883, nr. 389);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 mei 2017 over de handavingsrapportage Schiphol 2016–2 (Kamerstuk 29 665, nr. 237);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 juni 2017 over het advies van Actal over regeldruk rond mainport Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 239);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 juli 2017 ter aanbieding van het onderzoek Overheidsmaatregelen biokerosine (Kamerstukken 32 813 en 31 936, nr. 150);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 september 2017 over de BIT-toets civiel-militair Voice Communication System (Kamerstuk 31 936, nr. 393);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 8 september 2017 met het fiche: Mededeling – Luchtvaart: een open en geconnecteerd Europa (Kamerstuk 22 112, nr. 2386);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 8 september 2017 met het fiche: Verordening inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart (Kamerstuk 22 112, nr. 2387).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,  
Tjldink

**Voorzitter: Remco Dijkstra**  
**Griffier: Koerselman**

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Bisschop, Bruins, Remco Dijkstra, Graus, Van Helvert, Jetten, Kröger, Kuiken, Laçin, Van Raan en Visser,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 14.02 uur.

**De voorzitter:**

Goedemiddag, allemaal. Welkom bij de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu. Dat geldt voor het aanwezige publiek, de mensen die meekijken, de Staatssecretaris met de ambtelijke ondersteuning en de collega-Kamerleden, die het woord gaan voeren in de tweede termijn van het algemeen overleg Luchtvaart. We hebben vandaag tot 17.00 uur de tijd. Ik stel voor deze tweede termijn een spreektijd van vier minuten voor, met twee interrupties. Ik geef graag als eerste het woord aan mevrouw Kröger, die spreekt namens GroenLinks.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Dank u wel, voorzitter. Dinsdagavond was ik in Apeldoorn bij de voorlichtingsavond over Lelystad. De kloof tussen overheid en burger was voor mij niet eerder zo zichtbaar: honderden boze mensen die niet snappen hoe opeens een besluit met verstrekende gevolgen over hen wordt uitgestort. Sindsdien stroomt mijn mailbox, maar volgens mij ook die van al mijn collega's, vol met honderden e-mails met maar één oproep: duw ons niet vliegveld Lelystad met alle overlast door de strot. Die oproep wil ik nogmaals, met hen, doen.

Vorige week heb ik de Staatssecretaris gevraagd om een herziening van de MER, aangezien de impact van de sinds kort bekende laagvliegroutes op mens, milieu en natuur niet is meegenomen. Ik begrijp zowel uit de brief van de Staatssecretaris als uit de reactie van de bewonersgroep HoogOverijssel dat er aanleiding is tot verder onderzoek naar de geluidsimpact van de laagvliegroutes. Zo blijkt de piekbelasting rond Zwolle hoger dan verwacht en wordt de Lden-contour rond Biddinghuizen groter, aangezien er meer piekbelasting is door het laagvliegen. Een vliegtuig in een dalende glijvlucht maakt nu eenmaal minder kabaal dan een vliegtuig dat honderden kilometers horizontaal over ons landschap buldert. Ik ben blij dat het ministerie deze informatie serieus neemt en verdere gesprekken aangaat. De echte impact op mens en milieu moet goed onderzocht worden. Daar hebben de bewoners recht op. Wat GroenLinks betreft is er gezien de extra impact van de laagvliegroutes ruim voldoende aanleiding tot een onafhankelijke toets of de MER uit 2015 nog voldoet. Graag krijgen wij vandaag duidelijkheid of de Staatssecretaris bereid is om dit te doen.

Een volgend punt is veiligheid. We hebben vorige week onze zorgen geuit over de interferenties met Schiphol. Experts waarschuwen echter ook voor het verhoogde risico op bird strikes op de hoogte van de aansluitroutes. Deze hoogte wordt behalve door trekvogels vooral gebruikt door de militaire luchtvaart. De luchtmacht monitort dit sterk en heeft dan ook veel data hierover. GroenLinks wil een veiligheidsanalyse van het risico op bird strikes van deze vliegroutes, waarbij gebruik wordt gemaakt van de data van de luchtmacht.

In haar brief geeft de Staatssecretaris aan naar andere aansluitroutes te willen kijken als de openingsdatum van 1 april 2019 maar niet in gevaar komt. Dat is wat ons betreft de omgekeerde wereld. Eerst moet alles goed onderzocht zijn en moet er fatsoenlijke inspraak zijn geweest, en dan nemen we beslissingen. Dat bestuurders van gemeentes en provincies

tijdens een informatiebijeenkomst moeten horen dat de route verlegd is, is echt onacceptabel. Dit proces moet niet afgeraffeld worden. Dan worden er fouten gemaakt. Dat is in de afgelopen weken wel duidelijk geworden.

Ondertussen loopt Schiphol op de zaken vooruit door in de media al te anticiperen op verdere groei. Graag ontvangen wij een brief van de Staatssecretaris over de herziene MER waarop Schiphol zich baseert. Laten we helder zijn. Wat GroenLinks betreft is het echt waanzin om een nieuw vliegveld op te tuigen, terwijl we ons keihard moeten inzetten om de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen. GroenLinks wil dat er een plafond wordt gesteld aan geluidhinder en aan CO<sub>2</sub>- en ultrafijnstofuitstoot en dat dat geldt als basis voor de toewijzing van landingslots. Daarbinnen kunnen vliegmaatschappijen concurreren voor start- en landingsrechten. Schiphol blijft dan bereikbaar, maar krijgt wel de schoonste en stilste vliegtuigen. De slotcoördinator gaf tijdens de hoorzitting in de Tweede Kamer aan dat dit een mogelijkheid is. Ik vraag de Staatssecretaris nogmaals om dit te onderzoeken en de Kamer hierover te informeren.

Het wordt wat ons betreft hoog tijd dat we de klimaatimpact van vliegen echt serieus nemen en plannen maken voor Schiphol als mobiliteitshub van de toekomst. Graag zie ik dat de Staatssecretaris in opvolging van het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur hiervoor scenario's ontwikkelt, zodat deze de basis kunnen zijn voor verdere besluiten over de toekomst van de luchtvaart. De groei van Schiphol en Lelystad gaat niet om het verplaatsen van de route, maar om de vraag hoe we de toekomst van de luchtvaart zien als we klimaat, mens en milieu echt serieus nemen.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Laçin van de Socialistische Partij.

**De heer Laçin (SP):**

Dank je wel, voorzitter. We zijn weer een week verder en de onrust in het land rondom Lelystad is er niet minder op geworden. Dinsdag in Apeldoorn waren ruim 700 mensen aanwezig tijdens de informatiebijeenkomst van het ministerie en het beeld was niet anders dan in Zwolle en Dalfsen: veel verontwaardiging, woede en het gevoel er niet toe te doen. Mijn mailbox is, net als die van anderen, zo heb ik bijvoorbeeld gehoord van mijn collega van GroenLinks, de afgelopen dagen flink volgelopen met allemaal bezorgde verhalen. Bezorgde inwoners die straks vliegtuigen over hun hoofd zien gaan. Natuurbeschermers die vrezen dat het gedaan is met de rust in de stiltegebieden. Campinghouders die vrezen voor hun toekomst. Gebruikers van Paracentrum Teuge die maar moeten zien waar ze naartoe moeten met hun hobby.

Ik snap dat, want terugkijkend op vorige week is mij niet echt duidelijker geworden wat iedereen nu wil met Lelystad. De Staatssecretaris was ontwijkend in haar antwoorden en mij werd ook niet echt duidelijk of volgens de beoogde coalitiepartijen nu eerst het luchtruim opnieuw ingedeeld moet worden, waarna de ontwikkelingen rondom de luchthaven pas kunnen plaatsvinden, of dat we Lelystad ondanks alles gewoon van start laten gaan, met alle gevolgen van dien voor mens, milieu en natuur.

Voorzitter. Nogmaals ons standpunt. De asfaltstrip in de Flevopolder is niet eens een tussenoplossing, laat staan dé oplossing. Het past niet in het huidige luchtruim en het ontlast Schiphol nauwelijks. De SP wil houdbare, haalbare en vooral bindende afspraken met Schiphol. De SP wil dat er binnen de 500.000 vliegbewegingen ruimte ontstaat voor vluchten die een economisch toegevoegde waarde hebben, vluchten die ervoor zorgen dat er werkgelegenheid ontstaat. Het baart ons dan ook grote zorgen dat juist

die werkgelegenheid onder druk staat. Als Schiphol alleen nog maar volloopt met vakantievluchten en de cargo geen kant meer op kan, zijn we fout bezig.

Gisteren zagen we in de media dat Schiphol door zou kunnen groeien, omdat de normen voor ernstige hinder en geluidsoverlast voor mensen niet overschreden waren. Logisch dat Schiphol dit vertaalt naar mogelijke groei, maar wij zien dat toch anders. Het is tijd om de normen naar beneden bij te stellen, zodat we omwonenden en het milieu ontzien. We hebben het Parijsakkoord in de hand. De rechter heeft de Staat opgedragen om meer te doen voor schonere lucht en Schiphol heeft het over groei? Ongelooflijk! Groei betekent voor de SP: meer oog voor het klimaat en het milieu en meer rust voor omwonenden. Daarom ons pleidooi voor selectiviteit 2.0, groei van de economie en duurzame werkgelegenheid middels een local rule in plaats van alleen maar het domweg toevoegen van vluchten. Dan is Schiphol pas echt de mainport met respect voor milieu en omwonenden. Ik hoor graag of de Staatssecretaris dit plan kan omarmen, wat zij gaat doen om gehoor te geven aan de tienduizenden burgers die hun zorgen kenbaar hebben gemaakt via petities, mails en tijdens bijeenkomsten en wat zij gaat doen om Schiphol te dwingen zich aan afspraken te houden met betrekking tot selectiviteitsbeleid, wat zij de afgelopen jaren overduidelijk heeft nagelaten. Dank je wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Van Raan, die spreekt namens de Partij voor de Dieren.

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

Voorzitter, dank u wel. In dit dossier is de verantwoorde, zorgvuldige en dus de enige mogelijke stap: stoppen met de uitbreiding van Schiphol en Lelystad. Ik zal u uitleggen waarom aan de hand van een paar citaten. «Vliegen is emotie», zei de heer Bruins van de ChristenUnie eerder, en emoties zijn inderdaad volop aanwezig in dit dossier. En begrijpelijk, want wat nu rücksichtslos door de regering lijkt te worden doorgedrukt, de uitbreiding, heeft zeer grote gevolgen voor het klimaat, de veiligheid, de gezondheid en de leefomgeving voor de omwonenden. De luchtvaartsector stookt deze week de emoties verder op: een getimede hagelnieuwe MER waardoor er ineens wel kan worden uitgebreid, «hoge prijzen door extreme schaarste op Schiphol», «welvaart in gevaar», «aantrekkelijkheid voor Nederland als vestigingsland in gevaar». Een angstlobby gebaseerd op emotie. We overwegen met betrekking tot die nieuwe MER een motie. De Staatssecretaris zei: «de prijs van de lage prijs». Het streven om van Schiphol de goedkoopste te maken, stamt uit de tijd van de economische crisis. Inmiddels lijkt het echter alsof de internationale concurrentiepositie van Schiphol belangrijker is dan de gezondheid van de inwoners van Nederland. Echter, de crisis is voorbij en derhalve is het mandaat om te concurreren op kosten wat ons betreft verlopen. We kunnen nu inzetten op andere concurrentie, namelijk op duurzaamheid. We pleiten in dit kader onder andere voor invoering van een vliegtaks en een heffing van accijns op kerosine. We overwegen ook een motie op dit punt. «Zorgvuldigheid voor snelheid», zo opende de heer Jetten zijn betoog. Een punt waarover wij het in eerste termijn bijna allemaal eens leken te zijn, totdat de besluitvorming over uitbreiding in gevaar kwam. Toen pleitten hij en anderen ineens voor versnelling. «Onmogelijk», schrijft de Staatssecretaris in haar brief van gisteren. Sterker, ze gaat verder. Ze zegt: een heringericht luchtruim kan niet voor 2023. Daarmee gaan zowel de Staatssecretaris als drie van de vier beoogde coalitiepartijen regelrecht voorbij aan wat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid glashard vaststelde, namelijk dat verdere groei niet veilig kan worden opgevangen met marginale aanpassingen, waar we het hier nu over hebben, voordat de

negentien aanbevelingen zijn overgenomen. Dat laatste is niet gebeurd. Rücksichtslos doorgaan ondanks dat de veiligheid in het geding is, is reden één om het proces van uitbreiding te stoppen.

Naast veiligheid is de gezondheid in het geding: fijnstof, ultrafijnstof en geluid.

**De voorzitter:**

Ik zie een interruptie van de heer Jetten.

**De heer Jetten (D66):**

De heer Van Raan deed het ook al in de eerste termijn: shoppen uit het OVV-rapport, terwijl we als Kamer volgende maand een zeer uitgebreide reactie krijgen op de aanbevelingen die daarin zijn gedaan. Daarom interrompeer ik de heer Van Raan toch maar even. Zou het niet chic zijn van de Kamer om die reactie even af te wachten voordat we hier de indruk wekken dat er in Nederland sprake is van onveiligheid bij het vliegverkeer? De OVV heeft namelijk ook vastgesteld dat er op dit moment geen sprake is van onveiligheid en dat dit de komende jaren ook niet het geval zal zijn. Pas bij extreme groei van de luchtvaart moeten we die maatregelen nemen. Dat we die maatregelen moeten nemen, ben ik wel met u eens, maar we moeten denk ik ook voorkomen dat er een beeld ontstaat dat het onveilig is.

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

Dan raad ik de heer Jetten echt aan om dat rapport toch eens goed te lezen, want – ik citeer – «verdere groei kan niet veilig worden opgevangen met marginale aanpassingen». Dat staat gewoon in het rapport. Dan kunnen we wel gaan wachten tot er een reactie komt, maar dat lijkt me, juist als de heer Jetten zelf pleit voor zorgvuldigheid boven snelheid, een reden om de besluitvorming nu in de ijskast te zetten. Is hij dat met mij eens?

**De heer Jetten (D66):**

Inderdaad: zorgvuldigheid. Het kabinet heeft een halfjaar de tijd om te reageren op een OVV-rapport. Ik heb er ook al een debat over aangevraagd. Dat zal waarschijnlijk in oktober plaatsvinden. Als u spreekt over zorgvuldigheid, moet u ook zorgvuldig over vliegveiligheid praten. De aanbevelingen gaan niet alleen over het luchtruim, maar over een veelheid aan factoren die op Schiphol een rol spelen. Het zou denk ik goed zijn als we terughoudend zijn in het doen van uitspraken daarover. Dat we aan de slag moeten met de OVV-aanbevelingen, ja. Dat we ervoor moeten zorgen dat veiligheid altijd op één staat in de luchtvaart, ook ja. Maar we moeten hier niet de indruk wekken dat de opening van Lelystad opeens leidt tot grote onveiligheid.

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

Ik blijf bij mijn conclusie dat de heer Jetten het rapport niet goed gelezen heeft. Ik citeer daar alleen maar uit. Dat lijkt mij, nogmaals, een reden om te stoppen met de uitbreidingsplannen. Daar kunnen we het in het AO ook nog een keer over hebben, maar ik zie geen reden om nu andere woorden te kiezen.

**De voorzitter:**

U vervolgt uw betoog.

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

Voorzitter. Kortom, rücksichtslos doorgaan ondanks het feit dat de veiligheid in het geding is, is reden één om het proces van uitbreiding te stoppen. Naast veiligheid is de gezondheid in het geding: fijnstof, ultrafijnstof en geluid. Er zijn wel degelijk onderzoeksgegevens bekend

over de effecten van blootstelling aan ultrafijnstof. Die liegen er niet om. Dat weet de regering. Het onderzoek over de andere geluidscontouren is in de brief eigenlijk terzijde geschoven; mijn collega van GroenLinks zei er al het nodige over. Met andere woorden: rücksichtslos doorgaan ondanks dat de analyse uitwijst dat de gezondheid in het geding is, is reden twee om het proces van uitbreiding te stoppen.

Voorzitter. Dit brengt mij op het laatste punt: wie is de baas van Schiphol? De Nederlandse Staat is de grootste aandeelhouder van Schiphol. Tevens is de Staat verantwoordelijk voor de veiligheid en de gezondheid. De rechtbank heeft daar onlangs nog aan herinnerd. De directie van Schiphol voert met ijver rücksichtslos uit wat de regering opdraagt, namelijk uitbreiding. Mijn fractie vindt het de hoogste tijd om als grootaandeelhouder de koers van Schiphol te veranderen, even voorbij de emotie en de angstlobby van de luchtvaartindustrie. De enige verantwoorde en zorgvuldige stap is nu stoppen met de plannen voor Lelystad en de uitbreiding van Schiphol. We overwegen een motie op dit punt. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Jetten, die spreekt namens D66.

**De heer Jetten (D66):**

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de brief van gister, waarin op een aantal punten de lang gewenste duidelijkheid is verschaft. Voor D66 is groei van de luchtvaart geen doel op zich. Wij willen geluid, CO<sub>2</sub> en fijnstof beperken en binnen de bestaande milieuplafonds ruimte bieden voor een goede concurrentiepositie van Schiphol. Schiphol geldt daarbij als mainporthaven en Lelystad komt er voor de vakantievluchten. Dat is de afspraak. Voor D66 zou het dan ook onacceptabel zijn als Lelystad autonoom groeit of als vrijvallende slots op Schiphol weer voor pretvluchten worden ingezet. In de brief van de Staatssecretaris is toegelicht wat hiervoor nodig is: Schiphol en Lelystad verleiden vluchten naar de juiste locatie te brengen en I en M zorgt voor een verkeersverdelingsregel. De Staatssecretaris zegt er alles aan te doen om medio 2018 deze stok achter de deur gereed te hebben. Wat ons betreft zou dat ook topprioriteit moeten zijn.

Ik heb een paar vragen. In hoeverre schat de Staatssecretaris de marktstrategie van Schiphol en Lelystad in als kansrijk? Welke situatie ontstaat er als de verkeersverdelingsregel geen goedkeuring van Europa krijgt? Ik mis op dit punt ook nog iets over de slotallocatie. Voor zover ik het heb begrepen zou, om de strategie van marktbenadering te laten slagen, Lelystad geen slotgealloceerde luchthaven moeten worden. Kan de Staatssecretaris dit bevestigen?

Bij de Mainport Schiphol hoort ook voldoende ruimte voor cargo. Dat is belangrijk voor de export en voor onze banen. D66 roept de sector en de Staatssecretaris op om te komen tot een local rule. Daarnaast vraag ik de Staatssecretaris of zij bij de verbetering van het selectiviteitsbeleid wil onderzoeken of wij een klein percentage van het totaal aantal slots dedicated aan cargo kunnen toewijzen.

Voorzitter. Ik kom bij de herindeling van het luchtruim en de vliegroutes over Oost-Nederland. Daarover is er de afgelopen weken in Gelderland en Overijssel veel onduidelijkheid ontstaan. Veel mensen voelen zich overvallen en maken zich ongerust. Dat begrijp ik. D66 is altijd kritisch geweest over het achterblijven van de herindeling van het luchtruim. Het is belangrijk dat de Staatssecretaris in haar brief erkent dat wij op dat punt de afgelopen jaren onvoldoende hebben bereikt. De Staatssecretaris schetst ook de nog te zetten stappen, de complexiteit en de onderlinge afhankelijkheden. Dat verplicht ons en het nieuwe kabinet tot extra inspanningen om het nu wel voor elkaar te krijgen. Wat betekent die



vertraagde herindeling voor de vliegroutes van en naar Lelystad? Die zullen de eerste jaren niet optimaal zijn. Hoewel het aantal vluchten per dag de eerste jaren zeer beperkt is, zullen de lage routes voor veel mensen en natuurgebieden hinderlijk zijn. Ik stond afgelopen maandag in de verkeerstoren van Schiphol en heb daar gezien welke mogelijkheden de luchtverkeersleiders hebben om zo veel mogelijk vluchten hoger te laten vliegen dan de minimale hoogte. Maar dat is een inspanning die zij kunnen leveren en geen garantie. Daarmee zal ook de komende jaren de overlast niet volledig kunnen worden weggenomen. Het blijft suboptimaal en daarom wil D66 een aantal dingen:

1. geen groei van Lelystad boven de afgesproken 10.000 vluchten zolang het luchtruim niet is heringedeeld;
2. maximale inzet op die herindeling en waar mogelijk in deelstappen;
3. prioriteit voor aanpassing van de routes over Oost-Nederland zodra dat mogelijk is.

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

De heer Jetten spreekt over wachten op het heringerichte luchtruim. Hij ziet de knelpunten die er nu zijn en spreekt over de drukte die luchtverkeersleiders hebben. Zij hebben mogelijkheden om wat te schuiven. Hij spreekt over suboptimale routes. Kwalificeert hij dit als een structurele aanpassing in het luchtruim? Hoe kwalificeert hij de aanpassing in het luchtruim om de groei die D66 voorstelt mogelijk te maken? Gaat het om structurele aanpassingen of zijn het suboptimale, misschien wel marginale, aanpassingen?

De heer **Jetten** (D66):

Dit is een beetje een onduidelijke samenvatting van mijn betoog, maar ik zal het proberen. Wat ik zeg is: het luchtruim is niet heringedeeld. De Staatssecretaris geeft aan dat dit niet voor 2023 zal zijn afgerond. Dat geldt ook op 1 april 2019. Dit betekent dat je de komende jaren suboptimale aanvliegroutes en vertrekroutes hebt in Lelystad. Ik hoop dat we de komende weken met de zienswijze en met een zorgvuldig proces rond de manier waarop de Staatssecretaris de zienswijze met alle betrokkenen bespreekt, kunnen komen tot verdere optimalisering van deze routes. Maar ook dan blijven het suboptimale routes. Dat moeten wij gewoon erkennen. Pas als het luchtruim volledig is heringedeeld, kunnen wij hopelijk naar een nog betere oplossing voor Oost-Nederland.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Raan, is dit voldoende zo?

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

Dan stel ik vast dat het AO Luchtveiligheid binnenkort zal gaan over de definitie van suboptimaal en marginaal. Dat is precies waar de discussie zich op toespitst.

De heer **Jetten** (D66):

Nu gaat de heer Van Raan weer veiligheid erbij betrekken. Er zijn twee totaal verschillende dingen. De OVV heeft aanbevelingen gedaan om ervoor te zorgen dat je in Nederland veilig kunt vliegen. Dat is één discussie. De discussie van vandaag gaat over de vraag in hoeverre vliegroutes hinder veroorzaken. Dan hebben wij het met name over geluidshinder en op de tweede plaats over hinder van bijvoorbeeld fijnstofuitstoot. De geluidshinder is de komende jaren aanwezig, door suboptimale vliegroutes. Dat verplicht ons om bij de herindeling van het luchtruim en het aanpassen van de vliegroutes er alles aan te doen om voor Oost-Nederland tot minder geluidsoverlast te komen.

De **voorzitter**:



Er is een interruptie van de heer Laçin. U kunt er nog even over nadenken.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor de woordvoerder van D66 allerlei knelpunten en uitdagingen bij de herindeling van het luchtruim noemen. Maar ik hoor ook dat D66 daaraan koppelt dat die 10.000 vliegbewegingen in de tussentijd wel kunnen plaatsvinden. Wat D66 betreft, gaat Lelystad dus op 1 april 2019 open, met 10.000 vliegbewegingen. Zegt D66 daarmee dat de zorgen en de woede van de mensen die nu zeggen dat dit niet kan, dat dit niet moet gebeuren, dat eerst het luchtruim heringedeeld moet worden en dat Lelystad vervolgens pas in gebruik genomen moet worden, ongegrond zijn?

De heer **Jetten** (D66):

Ik heb net ook aangegeven dat ik de zorgen en de onrust in Oost-Nederland heel goed begrijp. Mensen voelen zich overvallen door de routes die nu zijn vastgesteld. Ik heb in eerste termijn ook gezegd dat Lelystad bedoeld is als vakantieluchthaven en dat het voor ons belangrijk is dat voor de opening van Lelystad op 1 april 2019 de garantie is gegeven dat Lelystad ook daarvoor wordt ingezet. Daar heeft de Staatssecretaris in haar brief op gereageerd. We lezen in die brief dat het zal gaan gebeuren via de marktbenadering met als stok achter de deur de verkeersverdelingsregel. Dat was voor ons de voorwaarde om Lelystad op die datum open te laten gaan. Ik zeg daarbij meteen dat ik snap dat als we die keuze maken, we dan de eerste paar jaar met suboptimale vliegroutes zitten en dat die hinder gaan veroorzaken. Ik vraag de Staatssecretaris om een maximale inspanning om dat luchtruim tijdig opnieuw in te richten en daarbij te bekijken of nu bij de zienswijze de routes nog verder geoptimaliseerd kunnen worden. Ik vraag haar voorts om zodra de herindeling van het luchtruim dat mogelijk maakt, Oost-Nederland daarbij prioriteit te geven.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik verzoek u allen de antwoorden en vragen wat korter te houden. Het woord is aan de heer Laçin voor de tweede interruptie.

De heer **Laçin** (SP):

Dit was een lang antwoord van de heer Jetten. Dank daarvoor. De conclusie is dus dat Lelystad, ondanks de zorgen, op 1 april 2019 opengaat met 10.000 vliegbewegingen. Een ja of nee volstaat.

De heer **Jetten** (D66):

Wij hebben afgesproken, ook met de bewoners die rondom Schiphol wonen, dat we een tweede luchthaven gaan creëren, namelijk vakantie-luchthaven Lelystad, om ook de overlast bij Schiphol te verminderen. Dat is gewoon de afspraak die we hebben gemaakt. We moeten er nu voor zorgen dat dat leidt tot zo min mogelijk overlast op andere plekken. Vandaar mijn vraag aan de Staatssecretaris over de vliegroutes in Oost-Nederland.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij is de heer Jetten ervan op de hoogte dat het gaat om 45.000 additionele vluchten en dat dit dus geen verlichting biedt voor de bewoners rond Schiphol. Hij heeft het over een zorgvuldig proces. Er is in de afgelopen weken het nodige gebeurd. Vindt de heer Jetten dat er op dit moment sprake is van een zorgvuldig proces? Wat verstaat hij onder die zorgvuldigheid, wat wil hij zien voordat wij als Kamer een besluit kunnen nemen? Als dat betekent dat het langer duurt, gaat de heer Jetten dan akkoord met een uitstel met de opening van Lelystad?

De heer **Jetten** (D66):

Ik stond op het punt om in mijn spreektekst op de zorgvuldigheid te komen. Ik reageer even kort op de vraag of die 10.000 vliegbewegingen wel of niet additioneel zijn. Wij hebben de uitplaatsing naar Lelystad bedacht om op Schiphol binnen de huidige plafonds ruimte te creëren om de mainportfunctie van Schiphol te kunnen versterken. Daar staan we hier ook met z'n allen voor. We willen ook allemaal dat die banen daar behouden blijven, dat die cargovluchten op Schiphol kunnen blijven. Je hebt die uitplaatsing naar Lelystad nodig om op Schiphol ruimte te creëren voor dat mainportverkeer.

Mevrouw Kröger mag me dadelijk nog een vraag stellen als zij vindt dat mijn antwoord niet voldoende is, maar ik kom nu eerst te spreken over die zorgvuldigheid. Daar hebben we natuurlijk in de eerste termijn allemaal onze vragen over gesteld. Op verzoek van de Kamer heeft de Staatssecretaris vorige week toegezegd dat zij opnieuw naar de B++-variant zal laten kijken om te onderzoeken of die een oplossing biedt voor de onrust die er nu is. Volgens EUROCONTROL en LVNL is B++ helaas geen passende oplossing. Ik zie geen andere mogelijkheid dan op dit moment op die experts te vertrouwen. Maar ik wil er ook op kunnen vertrouwen dat het Ministerie van I en M na het indienen van alle zienswijzen die nu via de consultatie binnenkomen, blijft zoeken naar een verdere verbetering van de B+-routes. Mijn vraag aan de Staatssecretaris luidt: welk proces kunnen we organiseren na afloop van die consultatie om tot dat betere draagvlak te komen? Op de informatieavonden is er een ontzettend grote opkomst vanuit Oost-Nederland. Als je met 700 man in zo'n zaal in Apeldoorn zit, kom je niet tot het goede gesprek om echt goed uit te leggen wat er mogelijk is, welke mogelijkheden de bewoners zien, of I en M daar iets mee kan, et cetera. Als we echt tot een zorgvuldige afweging willen komen, moeten we die zienswijze op een goede manier doen en daar ook goed het gesprek met elkaar over voeren.

Die B++-variant betekent ook voor Teuge een pijnlijke boodschap, namelijk dat het paracentrum daar waarschijnlijk niet kan blijven. Ik vraag de Staatssecretaris om een inzet om te zoeken naar een goede oplossing voor het paracentrum en om ondersteuning van het vliegveld Teuge om te komen tot nieuwe economische kansen.

Voorzitter, ik rond nu af. De vertraging van de herindeling van het luchtruim, de stroeve informatievoorziening voor Oost-Nederland, het zwakke selectiviteitsbeleid tot nu toe en ook het OVV-rapport leiden tot één duidelijke conclusie: het Nederlandse luchtvaartbeleid schreeuwt om minder polderen aan de Alderstafel, meer transparantie en meer regie vanuit de rijksoverheid. De Staatssecretaris heeft de eerste stappen gezet om de sturing te versterken. Het is goed dat zij met voorstellen gaat komen voor beter overleg en een betere consultatie, maar dan zijn we er nog niet. We zullen in de komende jaren forse inspanningen moeten leveren om de regierol echt goed te pakken en om te sturen op de vergroening van de sector, het beperken van de hinder en de juiste inzet van Schiphol en Lelystad.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger voor haar tweede vraag.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ik heb toch nog een vraag over de zorgvuldigheid. In de eerste termijn heeft de Staatssecretaris aangegeven dat de opening op 1 april 2019 onmogelijk is als de Kamer niet op 1 november een besluit neemt over de routes. In de afgelopen tijd is er een onzorgvuldig proces geweest rondom de routes. De heer Jetten van D66 vraagt nu om een zorgvuldig proces. Is de heer Jetten het met ons, met GroenLinks, eens dat wij als Kamer eerst inzicht moeten krijgen in de wijze waarop de inspraak van bewoners en van alle getroffen wordt geborgd, dat we dan kijken naar die routes en

dat er dan een besluit komt? Als dat na 1 november is, dan is dat maar na 1 november.

De heer **Jetten** (D66):

De inspraak loopt nu. Er is nu een consultatie. Mensen kunnen zienswijzen indienen. Het proces dat nu loopt, is het proces dat we moeten doorlopen. Ik ben het met u eens dat we voor de zomer een informatiebijeenkomst hadden moeten houden en dat we daarmee een deel van de emotie hadden kunnen voorkomen, maar dat is niet gebeurd. Nu lopen die informatieavonden. Nu loopt de consultatie. Mijn aanvulling zou zijn: zorg er dan ook voor dat we na de consultatieronde het gesprek blijven voeren, niet alleen met bestuurders, maar ook met betrokken bewoners en bedrijven, zodat we komen tot voldoende draagvlak voor de suboptimale routes die we in de komende jaren zullen hebben.

De heer **Graus** (PVV):

Ik hoor de heer Jetten spreken over selectiviteitsbeleid, bewoners in het oosten, Teuge, de capaciteit van Schiphol, problemen met Lelystad, het nationaal belang. Over al die punten heb ik in de afgelopen zeven jaar moties ingediend, die niet zijn gesteund door D66. Mijn vraag is: waarom niet? Als Kamerlid heb ik hier zeven jaar lang aan de bel getrokken. Ik heb hier altijd voor gewaarschuwd. Ik heb zelfs ooit gewaarschuwd voor een parlementaire enquête, waarbij ook D66 met een natte bilnaad komt te zitten. Waarom wordt dit nu allemaal gedaan? Omdat we nu plotseling allemaal e-mails van bewoners krijgen? Ik kreeg de afgelopen nacht vijf e-mails per minuut. Mijn collega van de ChristenUnie kreeg er acht per minuut. Hij is wat populairder dan ik. Nu opeens komt iedereen in actie. Waarom? Daar had ik graag een antwoord op gehad. Eerst moeten mensen massaal aan de bel gaan trekken en dan pas komt D66, dat ook nog tegen het referendum is, in actie.

De heer **Jetten** (D66):

Ook D66 heeft in de afgelopen jaren continu gepleit voor een snellere herindeling van het luchtruim. Het verschil tussen het standpunt van D66 en dat van de PVV is dat u uiteindelijk wilt dat er op Schiphol 800.000 vluchten kunnen plaatsvinden. Daar kies ik niet voor. Ik kies voor een Schiphol met een sterke mainportfunctie. Het gaat dan niet om méér vluchten op Schiphol; het gaat er om dat je op Schiphol de juiste vluchten doet: intercontinentaal, zakelijk en cargo. We hebben afgesproken dat de mensen die dan nog willen vliegen naar vakantiebestemmingen, vliegen vanaf Lelystad en Eindhoven. We moeten er nu voor zorgen dat Lelystad zo goed mogelijk wordt ingepast.

De heer **Graus** (PVV):

Dat is niet reageren op al die punten die ik noemde. Ik noemde ook het selectiviteitsbeleid. Ik heb over van alles moties ingediend en u pakt er effe selectief shoppend een paar uit. Ik heb altijd gezegd dat de CEO, de directeur van Schiphol, Nijhuis heeft gezegd dat Schiphol tot 800.000 kan groeien. Ik heb inderdaad weleens gezegd: laat dat liever op Schiphol, want daar is toch al enige overlast. Die bestaat al, al jarenlang. Laat Schiphol tot 600.000 groeien en laat Lelystad achterwege. Dat is mijn verhaal geweest. Zoals ik al zei, is dit de buurmanbuurmanoplossing. Nu hebben nog veel meer mensen er last van. Het is een doffe ellende. Het nationaal belang komt in het gevaar. Alles komt in gevaar. Teuge en het paracentrum waar u het voor opneemt, lopen gevaar. Maar u heeft het wel mede mogelijk gemaakt. Ik vind wel dat de mensen dat behoren te weten, meneer de voorzitter. Het is heel gemakkelijk om altijd achteraf wat te zeggen, maar ik heb hier jarenlang voor gewaarschuwd, keer op keer.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Graus** (PVV):

Ik mag ook best een keer niet iets vragen, maar gewoon zeggen: luister toch eens een keer naar iemand als die misschien iets meer verstand van zaken heeft en wees niet altijd zo eigenwijs. Dat wilde ik gewoon meegeven.

De **voorzitter**:

Mijnheer Jetten, wilt u hierop reageren?

De heer **Graus** (PVV):

Mijn vraag is waarom hij al die moties niet gesteund heeft. Dan zegt hij natuurlijk «Toen was ik er nog niet», maar ik vroeg waarom D66 al die moties niet heeft gesteund. Selectief shoppend haalde hij er net één punt uit. Dat vind ik niet zo netjes, want ik noemde echt acht punten.

De **voorzitter**:

U krijgt zo nog de gelegenheid voor uw eigen bijdrage. Mijnheer Jetten, wilt u hierop reageren of bent u klaar? Ik zie dat het laatste het geval is. Dan geef ik het woord aan de heer Bruins. Hij spreekt namens de ChristenUnie.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden in eerste termijn en voor de uitgebreide brief van gisteren. Het is duidelijk dat er heel veel zorgen zijn bij mensen in Gelderland, Overijssel en Friesland. Ik heb veel contact met lokale wethouders. Ik krijg inderdaad zo'n 500 e-mails per uur. De heer Graus memoreerde daar al aan. Ik hoop dat de burgers het mij vergeven dat ik ze niet allemaal persoonlijk zal beantwoorden.

Ze zijn wel hard aangekomen. Daarom vind ik het goed om te zien dat de Staatssecretaris in haar brief van gisteren schrijft dat de communicatie met lokale bestuurders inderdaad niet goed is gegaan. Er is veel onrust ontstaan onder wethouders die in eerste lijn de zorg en de boosheid van burgers moesten opvangen, zonder dat ze zelf geïnformeerd waren over wat eraan komt. Ik ga er dan ook vanuit dat dat vanaf nu wel goed zal gaan en dat de Staatssecretaris direct of via provincies lokale bestuurders van woonkernen actief zal informeren, zeker de bestuurders van de grotere woonkernen die geconfronteerd worden met routes op flight level 90 of lager. Graag een bevestiging daarvan.

De ChristenUnie wil dat nieuwe zienswijzen nog echt ingebracht kunnen worden. Het is daarom goed om te zien dat er nu een consultatie zal plaatsvinden of al plaatsvindt. Wellicht heeft iemand nog het ei van Columbus. Mijn vraag is dan ook of slimme verbeteringen of alternatieven nog meegenomen en doorberekend kunnen worden. Is die mogelijkheid er daadwerkelijk nog?

De ChristenUnie wil dat de vliegtuigen zo vaak mogelijk hoger gaan vliegen dan de aangegeven minimale vlieghoogte, zeker in de, zoals de heer Jetten dat noemt, suboptimale situatie die bestaat zolang het luchtruim nog niet is heringedeeld. De Staatssecretaris heeft in eerste termijn gezegd – dat is ook verwacht – dat vliegtuigen vaak hoger zullen vliegen, maar ik neem aan dat de gepubliceerde route alsnog flight level 60 zal zijn wanneer dat het minimum is. Is er manier om te handhaven dat vliegtuigen daadwerkelijk gaan doorstijgen wanneer dat mogelijk is en hoe ziet de Staatssecretaris die handhaving voor zich?

De ChristenUnie wil dat de Staatssecretaris alles op alles zet om er met verleiding, met marktmechanismen of desnoods met een luchtverkeersregel voor te zorgen dat opening van Lelystad daadwerkelijk leidt tot een verschuiving van vluchten, zoals dat al tien jaar geleden is afgesproken,

en niet tot een ongebreidelde groei van vakantievluchten op Lelystad en een ongebreidelde groei van Schiphol. Dat kan niet de bedoeling zijn. Het is van belang dat dat hele idee van selectiviteit nu, tien jaar na dato, echt in de praktijk gaat werken en dat niet Schiphol, de luchtverkeersleiders of wie dan ook zich daar weer onderuit wiebelt.

Terugkijkend constateer ik dat er op verschillende fronten getreuzeld is. Het luchtruim had al heringedeeld moeten zijn en de routes hadden al bekend moeten zijn. Informatieavonden en nog liever inbrengavonden hadden allang gehouden moeten zijn. Ik maak me vooral zorgen over de monopoliepositie van de luchtverkeersleiders. We hebben maar een handvol mensen die echt begrijpen wat er qua routes mogelijk is, wat hanteerbaar is en wat veilig is. Die hegemonie moet echt doorbroken worden. De discussies over routes, luchtruim, voorwaarden en risico's moeten nu echt breder en transparanter gevoerd kunnen worden. Voorzitter, tot slot. Ik heb gelezen dat er een initiatief is van mensen om zelf een 737 of A319 te huren en de routes te laten vliegen om de simulatiedata van het NLR te ijken. Graag vraag ik de Staatssecretaris of dat mogelijk is. Is daar toestemming voor nodig en, zo ja, is zij bereid om die te geven?

Voorzitter, dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Bisschop, die spreekt namens de SGP.

**De heer Bisschop (SGP):**

Voorzitter, dank u wel. Ook ik wil graag de Staatssecretaris bedanken voor de beantwoording in eerste termijn en voor de brief die wij gisteren hebben ontvangen. Ik wil drie punten aanroeren. Het eerste is de herinrichting van het luchtruim, ook in relatie tot de opening van Lelystad. Ik lees in de brief van de Staatssecretaris van gisteren dat er geen versnelling mogelijk is, dat het niet mogelijk is om die herindeling van het luchtruim sneller te laten plaatsvinden. Dat is mogelijk. Ik heb geen inzicht in hoe groot de kansen op het slagen van een versnelling is, hoe groot de risico's zijn en of er vertraging te verwachten is. Wij weten niet of de buurlanden voldoende gaan meewerken en hoe groot het risico is dat ondanks de herindeling waaraan wordt gewerkt boven de Veluwe ondertussen toch laag gevlogen moet gaan worden. Ik wil wel voorkomen dat er nu knopen worden doorgemaakt op basis van veel te optimistische verwachtingen. Dat brengt mij tot de vraag waarom Lelystad per se in 2019 open moet. Daar is een keer een besluit over genomen. Dat weet ik. Maar er is in 2012 ook besluit genomen tot herinrichting van het luchtruim. Dat proces heeft jaren stilgelegen. Wat mij betreft gaan we die processen meer gelijktrekken.

Met maximaal 10.000 vluchten zijn de mogelijkheden voor verplaatsing van vluchten vanaf Schiphol beperkt. Waarom wachten wij niet op de herindeling van het luchtruim, zodat we het grondig en goed kunnen aanpakken en onnodig laagvliegen beperkt kan worden? Als bijvoorbeeld een tickettaks nodig is om Schiphol tijdelijk minder aantrekkelijk te maken voor goedkope vakantievluchten, dan zij dat zo. Ik zeg dat niet zo makkelijk en ik erken dat daar een maatschappelijke behoefte aan is, maar we hebben wel met deze hele complexe materie te maken.

Voorzitter. Dan de routes richting vliegveld Lelystad. De Staatssecretaris heeft vorige week aangegeven dat de route voor inkomend verkeer van vliegveld Lelystad vanuit sector 3 is opgeschoven naar het noorden en naar een hoger vliegniveau. Nu komt vanuit de gemeente Ede de kritiek dat zonder hun medeweten een tweede vliegroute over hun gemeente komt. Naar aanleiding van deze kritiek vanuit Ede, is mijn vraag: hoe worden nu de medeoverheden bij de planontwikkeling betrokken? Graag een reactie.

De Staatssecretaris schrijft dat de uitkomst van het overleg tussen EUROCONTROL en onze luchtverkeersleiding is dat de B++-variant in de praktijk leidt tot interferentie met het Schipholverkeer en dat dan extra coördinatieprocedures nodig zijn, maar daarmee is wat mij betreft nog niet alles gezegd. Zonder op voorhand de afgesproken kaders ter discussie te willen stellen, wil ik toch graag horen in welke mate er dan sprake is van interferentie en extra coördinatiecapaciteit. Het grondig bekijken van de B++-route lijkt me sowieso een hele goede zaak. Die variant wordt in de brief wat de SGP betreft wat al te gemakkelijk afgeserveerd. Ik vraag meer inzicht in de analyse van de voorgestelde route B++. Dan kan de uitkomst mogelijk uiteindelijk nog hetzelfde zijn, maar de winst is dat de betrokkenen in ieder geval zich recht gedaan voelen en zich serieus genomen voelen. Bovendien kan in de analyse ook meegenomen worden dat de B++-variant tot minder geluidsgehinderden zou leiden. Is dat zo'n sterk punt in die variant? Ik heb er behoefte aan om daar meer inzicht in te hebben.

Voorzitter. Het derde punt betreft de vrachtluchten. De positie van de vrachtluchten van en naar Schiphol is in het geding. Meer dan 15% van de huidige slots dreigt ingetrokken te worden. De Staatssecretaris geeft aan dat de luchtvaartmaatschappijen samen met een soort local rule moeten komen. Ik schat in dat dat niet zomaar zal gebeuren, omdat andere maatschappijen daar geen belang bij hebben. Wat kan de Staatssecretaris doen om druk op het proces te zetten? Welke stok staat er achter de deur? Is de veronderstelling juist dat de EU-verordening de Staatssecretaris de ruimte geeft om het coördinatiecomité te overrulen? En zo ja, wil zij gebruikmaken van de bevoegdheden die zij heeft? Is dat misschien de stok achter de deur?

**De voorzitter:**

Komt u tot een afronding?

**De heer Bisschop (SGP):**

Ik kom tot een afronding, voorzitter. Een local rule zou voor het winterseizoen te laat zijn. De vrachtsector pleit daarom voor een noodmaatregel: 1.500 extra slots voor vrachtluchten, met inachtneming van het plafond van 500.000 vluchten. Graag een reactie van de Staatssecretaris. Voorzitter, ik wilde het hier even bij laten, dank u zeer.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Visser. Zij spreekt namens de VVD.

**Mevrouw Visser (VVD):**

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in de eerste termijn maar ook vooral in haar brief, waarin ze volgens mij ook zelf erkent dat een aantal dingen naar haar mening ook sneller en beter hadden gekund. Ze doet daarin volgens mij ook een aantal handreikingen, zowel naar HoogOverijssel wat betreft inzicht geven in de getallen voor de MER-berekening als naar vliegveld Teuge ten aanzien van wat de alternatieve route nou betekent. Ik denk dat dat ook goed is, want of je nou in Lansingerland, Aalsmeer of Apeldoorn woont, als je hoort dat er vliegtuigen boven je huis zullen gaan komen, dan is het terecht dat je aan de bel trekt. Als je dan eind juni, begin juli vliegroutes gepresenteerd krijgt en vervolgens is het stil, gaat er van alles broeien en leven en krijg je niet direct een helder antwoord, dan is het terecht dat het wantrouwen groeit. Als dan vervolgens allerlei vliegroutes toch kunnen worden aangepast, zoals gisteren bijvoorbeeld werd gemeld dat er toch een alternatieve route over Ede zal komen, dan is het terecht dat je denkt: wat gebeurt er nu allemaal, wat is nu eigenlijk het eindplaatje en waar gaat dit eigenlijk over?



Laten we daar dan ook maar mee beginnen; dat is eigenlijk het proces. Er zal overlast zijn, of het nou bij Schiphol, Rotterdam, Eindhoven of Lelystad zal zijn, of er nou een luchtruimherindeling zal komen ja ofte nee. Hoe gaat het proces eruitzien? Dat is de eerste vraag. Is de Staatssecretaris ook bereid om nu samen met de betrokken bestuurders van de gemeenten en de provincies om tafel te gaan zitten om te voorkomen dat er irritatie en wantrouwen ontstaan? Dit is namelijk een proces dat we al heel lang geleden in werking hebben gezet met de Alderstafel. In 2006 hebben we hier al afspraken over gemaakt. Het is heel erg jammer dat dit proces zo is gegaan en dat er zo veel wantrouwen is ontstaan. De vraag is dan ook hoe de Staatssecretaris de consultatie en de opbrengst van die consultatie voor zich ziet, op welke manier dat naar de Kamer terug zal komen en welke ruimte daarin zit. In hoeverre kunnen de vliegroutes nog worden geoptimaliseerd en in hoeverre kunnen mensen daar nog op inspreken? Welke randvoorwaarden gelden dan en wat betekent dat dan voor de afspraken rondom Schiphol en Lelystad?

De luchtruimherindeling. Ik zei de vorige keer in eerste termijn dat die er al had moeten zijn. Als we een toverstokje hadden gehad, dan hadden we die herindeling hier al tevoorschijn getoverd. Maar zij is er niet en we moeten ook constateren dat er het afgelopen jaar onvoldoende is gebeurd. Dat betekent dus dat we nu vooruit moeten gaan kijken en moeten gaan kijken hoe we het zo snel als mogelijk wel van de grond kunnen krijgen. De Staatssecretaris geeft in haar brief zelf aan wat daarvoor nodig is, maar zij geeft er ook een heel cruciale randvoorwaarde bij. Ik citeer: «Cruciaal hierbij is de noodzakelijke afstemming met de buurlanden en de aangrenzende luchtverkeersleidingsorganisaties.» De Staatssecretaris geeft aan dat zij de Kamer hierover gaat informeren. Ze gaf de vorige keer ook al aan dat het een groot project is. Ik denk dat we dat zouden moeten doen. Ik zou de Staatssecretaris en mijn collega's willen oproepen om het te doen zoals we dat ook bij het ERTMS doen. Daarvoor heeft ze een risicoparagraaf gemaakt waarin ze afhankelijkheden in kaart heeft gebracht. Is zij bereid om dat ten behoeve van de Kamer ook voor dit project te doen? Dan weten wij wat de afhankelijkheden zijn. Zij geeft ook aan dat alles in volgorde moet gebeuren, maar het is een grote black box. Ik had het net over wantrouwen. Ik denk ook, juist vanwege deze discussie, dat het heel erg belangrijk is om inzicht te geven in hoe het proces eruitziet en om inzicht te geven in de risico's en de afhankelijkheden.

In dat kader hebben we het al vaak over de Alderstafel gehad en de heer Graus en mijn voorganger, de heer Elias, waren niet zulke grote voorstanders van die Alderstafel. Volgens mij moeten we concluderen dat we, als we met die luchtruimindeling gaan starten, opnieuw moeten gaan kijken hoe we die participatie gaan regelen. Rijkswaterstaat heeft ongeveer het omgevingsmanagement uitgevonden in Nederland als het gaat om grote waterprojecten en als het gaat om grote infrastructurele projecten. Ik zou de Staatssecretaris eigenlijk willen oproepen om juist die kennis en kunde bij Rijkswaterstaat op deze manier aan te gaan pakken. We moeten zowel Lelystad als die luchtruimherindeling op die manier gaan aanpakken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Terechte vragen van mevrouw Visser over het inspraakproces. Hoe wordt dat nu echt goed geregeld? Er is al een aantal keer «zorgvuldigheid boven snelheid» gezegd. Is mijn collega van de VVD het dan ook met mij eens dat we als Kamer moeten kijken hoe we ervoor zorgen dat het inspraakproces zorgvuldig geborgd is, voordat we besluiten nemen? Zo ja, kan dat dan ook betekenen dat 1 november en dus 1 april 2019 niet gehaald worden?

Mevrouw **Visser** (VVD):



Er komt nu een consultatieproces. Ik heb de Staatssecretaris ook gevraagd om aan te geven op welke manier zij met het consultatieproces wil omgaan en hoe zij daarin de inspraakreacties gaat verwerken. Ik snap ook de vragen van mevrouw Kröger, maar ik denk alleen dat zij een ander belang nastreeft met die vraag. Zij wil graag de groei van de luchtvaart stoppen. Dat mag en dat kan, maar de VVD zit, zoals zij weet, anders in dat dossier. Wij hebben met elkaar afspraken gemaakt over hoe om te gaan met de luchtvaart. Ik vind dat we in Nederland altijd naar die balans tussen economie en leefbaarheid hebben gezocht. Het gaat om 300.000 banen en dan heb ik het nog niet eens over de bloemenveiling in Aalsmeer en de mensen die elders werken, bijvoorbeeld bij ASML. Het is van belang dat de luchtvaart op een duurzame manier een plek krijgt in onze economie. We hebben dat altijd gedaan en ik ben ervan overtuigd dat we dat ook blijven doen. Daarvoor geldt dat je het altijd met je omgeving moet doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De bereikbaarheid van Nederland en de economische rol van de bereikbaarheid van Nederland zijn ook voor GroenLinks cruciaal. We hebben alleen andere ideeën over hoe dat in te richten. De Staatssecretaris geeft in haar brief aan dat zij eventueel wil kijken naar andere routes op basis van de zienswijze, maar dat het een randvoorwaarde is dat die 1 april 2019 niet in gevaar komt. Mijn vraag is nu: kunnen wij als Kamer zeggen, ook in de richting van de gemeente Ede, de provincies en al die mensen die bezorgd zijn, dat wij willen dat het proces nu echt netjes gaat? Willen wij als Kamer een net inspraakproces regelen en gaat de VVD daarvoor akkoord met een mogelijke verschuiving van de datum van 1 april als dat daarvan een gevolg is? Is dat dan maar zo? Dat is de vraag.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb geen reden om aan te nemen dat 1 april niet gehaald zal worden. We gaan nu een consultatieproces in en ik zou iedereen willen oproepen om de meest briljante ideeën in te brengen tijdens het consultatieproces. Zo min mogelijk overlast voor woonkernen, zo min mogelijk overlast voor de natuur, geen interferentie met Schiphol en geen interferentie met het militaire luchtruim: dat zijn de randvoorwaarden waaraan moet worden voldaan. Daarmee heeft GroenLinks ooit ook ingestemd toen het ging om het vaststellen van de randvoorwaarden, en iedereen die er goede voorstellen voor kan doen om dat goed te regelen, wil ik oproepen om gebruik te maken van het consultatieproces. Aan het einde van de rit gaan we kijken of het kan en op welke wijze het kan, maar ik heb geen reden om te twijfelen aan de datum van 1 april 2019.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog. U hebt nog een halve minuut.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dan wil ik nog heel snel drie onderwerpen aanraken. Ten aanzien van Teuge geeft de Staatssecretaris, naar ik vind vrij helder, aan waarom de B++-variant niet zou kunnen, maar daarmee zijn de problemen voor Teuge niet opgelost. In hoeverre kunnen de activiteiten die daar nu plaatsvinden, op een andere manier plaatsvinden? Kan Teuge gedurende de overgangstermijn worden gefaciliteerd, zodat ze niet kopje onder gaan omdat ze net in die tussenfase zitten? Ten aanzien van Cargo is de vraag of de Staatssecretaris bereid is om voor de komende winterperiode de capaciteitsdeclaratie eventueel te corrigeren. Ze heeft daar bepaalde bevoegdheden in. Is dat mogelijk?

Mijn laatste punt is iets geheel anders. Ryanair heeft heel veel vluchten gecancelled en heel veel reizigers gedupeerd. In een aantal andere landen worden er stappen ondernomen door de handhavende instanties en de

vraag is wat Nederland tot op heden heeft gedaan. Zijn er veel klachten binnengekomen en is Nederland dan ook bereid om stappen te zetten?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik zie nog een interruptie van de heer Van Raan.

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

Ik heb inderdaad een vraag aan mevrouw Visser, en wel over het volgende. Het toegenomen aantal vluchten en de geluidscontouren brengen wij als Partij voor de Dieren in verband met de veiligheid en het OVV-rapport. D66 noemde dat net «een geheel andere discussie» en koppelt daarmee eigenlijk geluid, veiligheid en het toegenomen aantal vluchten helemaal los van elkaar. Doet de VVD dat ook?

**Mevrouw Visser (VVD):**

Ik snap de vraag niet.

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

Ik zal hem herhalen. Het OVV-rapport zegt: je moet eigenlijk eerst structureel het luchtruim anders indelen voordat je kunt spreken over uitbreiding. Marginale uitbreiding kan niet, anders staat de veiligheid ter discussie. Nu was er net in het kader van de MER en Lelystad sprake van dat het toegenomen aantal vluchten in verband werd gebracht met de geluidsoverlast. Daar zou de discussie over gaan en niet zozeer over veiligheid. De heer Jetten zei net: dat is een geheel andere discussie. Ik zie dat de heer Jetten dat niet met mij eens schijnt te zijn.

**De voorzitter:**

Kunt u de vraag stellen...

**De heer Jetten (D66):**

Voorzitter, als de heer Van Raan continu terugkomt op mijn betoog, dan moet hij me wel goed samenvatten. Dit is de derde keer dat hij mijn woorden verkeerd gebruikt voor een interruptie van mevrouw Visser en dat vind ik niet oké.

**De voorzitter:**

Ik heb het genoteerd. De heer Van Raan rondt zijn vraag af aan mevrouw Visser.

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

Dus in die zin koppelt D66 geluidshinder door het toegenomen aantal vluchten los van de veiligheid. De vraag is: doet de VVD dat ook, volgt de VVD daarin D66, die het niet met mij eens is?

**Mevrouw Visser (VVD):**

Voorzitter, ik begrijp nog steeds de vraag van de heer Van Raan niet, maar dat komt er misschien door dat hij D66 probeert te citeren op een manier die ik niet helemaal kan volgen. Ik heb dat ook niet gehoord uit het betoog van de heer Jetten. Maar laat één ding heel helder zijn: het OVV-rapport levert heel veel waardevolle informatie op. Het zegt namelijk dat we in Nederland, als het gaat om de luchtvaart, altijd de economie en de leefbaarheid als uitgangspunt hebben genomen, dat het hele stelsel rondom de luchtvaart is gebaseerd op overlastbeperking, juist dat geluidsaspect, en dat dát de reden is waarom de veiligheid in de afgelopen periode misschien op een andere manier is beoordeeld. De OVV roept in haar rapport op om het niet langer alleen maar over de economie te hebben en niet alleen maar over het milieu, waar de heer Van Raan op wijst, maar om ook het veiligheidsaspect integraal af te wegen in eventuele uitbreidingsplannen. Dat is waartoe er wordt opgeroepen en ik

vind dat een zeer waardevolle toevoeging aan dit debat. Ik weet niet of dat een antwoord is op de vraag van de heer Van Raan die ik niet helemaal begreep, maar ik kan hem in ieder geval mijn afweging meegeven.

**De voorzitter:**

De heer Van Raan mag daarop reageren. Ik wijs er wel op dat er op verzoek van de heer Jetten een apart debat is geagendeerd over het onderwerp OVV en veiligheid. U krijgt nog even de kans om een korte vraag te stellen, mijnheer Van Raan.

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

Ik acht mij niet in staat om binnen 10 seconden wel duidelijk te maken wat ik bedoelde, dus dat komt in het debat over de veiligheid wel aan de orde. Ik zie ze in ieder geval als hetzelfde. Dezelfde munt, twee kanten.

**De voorzitter:**

Prima, wij komen hier dan nog over te spreken.

**Mevrouw Visser (VVD):**

Voorzitter, misschien dan toch... De heer Van Raan doet alsof er een tegenstelling is. Laat ik het zo zeggen, ik heb geprobeerd om te begrijpen wat hij zei. Hij had het over veiligheid. Laten we dan ook eens een concreet voorbeeld nemen, bijvoorbeeld de Oostvaardersplassen. Daar mag niet overheen gevlogen worden. Mijnheer Van Raan, zou u het in het kader van veiligheid accepteren als daar wel overheen wordt gevlogen? Nu moet men er namelijk omheen. Dat betekent qua milieu meer uitstoot en in het kader van de veiligheid kun je daar ook wat vragen bij stellen. Is de Partij van de Dieren bereid om te zeggen dat in het kader van het veiligheidsaspect ook de natuur en natuurbescherming aan de orde worden gesteld?

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

Het is: de Partij vóór de Dieren. Mevrouw Visser tekent hier een vals dilemma: de Oostvaardersplassen en veiligheid. Daar wil ik dus niet op ingaan. Wat daar namelijk onder ligt, is de vraag: is het nu überhaupt veilig om te spreken over uitbreiding? Daar is het OVV-rapport glashelder over, dat is het namelijk niet. Dat moet je dus eerst regelen. Voordat je aan de Oostvaardersplassendiscussie toekomt, heb je het eerst over de vraag of je wel meer moet gaan vliegen. Wij vinden duidelijk van niet. Dus ik waardeer de poging van mevrouw Visser bijzonder, maar het is een vals dilemma dat niet aan de orde is en daaronder ligt een veel belangrijkere vraag, namelijk het rapport van de OVV dat bij deze discussie betrokken dient te worden.

**De voorzitter:**

Mevrouw Visser, u wilt een aanvullende vraag stellen aan de heer Van Raan?

**Mevrouw Visser (VVD):**

De heer Van Raan heeft het steeds over het OVV-rapport. Laat hij het dan even heel goed citeren. Het OVV-rapport zegt namelijk dat veiligheid veel integraler moet worden meegewogen. Mijn vraag is heel concreet, heel simpel. U hebt het over veiligheid, mijnheer Van Raan. Bent u dan ook bereid om iets te vinden van bescherming van natuurwaarden? Laat ik de vraag gewoon stellen. Stel dat blijkt dat het in het kader van veiligheid beter is om over de Oostvaardersplassen te vliegen, bent u dan bereid om dat mee te wegen? U hebt het zo nadrukkelijk over veiligheid, u vindt dat zo belangrijk. Hartstikke goed, maar dan moet u daar ook consequenties

aan verbinden, maar dat doet u niet. Dus citeer dan goed uit het OVV-rapport. Wellicht kunnen we dan tot een gezamenlijke oplossing komen.

**De voorzitter:**

Gaat uw gang.

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

Om daarmee te beginnen: «De Onderzoeksraad acht een besluit over verdere groei, voor of na 2021, pas mogelijk nadat de in dit rapport aanbevolen maatregelen zijn genomen en de risico's nu en in de toekomst structureel zijn verminderd.» Met betrekking tot het dilemma Oostvaardersplassen en hetzelfde aantal vluchten behouden, en wel op een veilige manier, dankzij de Oostvaardersplassen: dat is echt een vals dilemma. Wat zeggen wij namelijk? Als je minder gaat vliegen, hoef je ook niet over de Oostvaardersplassen te vliegen. Dat is ons antwoord. De of-ofvraag is voor ons niet aan de orde.

**De voorzitter:**

Dank u wel.

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

De en- envraag is voor ons niet aan de orde.

**De voorzitter:**

Ik denk dat we verdergaan met het rondje bijdragen. Ik geef het woord aan de heer Van Helvert.

**De heer Van Helvert (CDA):**

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording en het debat in de eerste termijn en ook voor de verhelderende brief die we gisteren mochten ontvangen. Ook dank aan alle instanties, stichtingen, comités, inwoners, lokale bestuurders en collega-volksvertegenwoordigers in de regio voor de betrokkenheid en het aandragen van kennis en informatie over de situatie. Ik wil hen oproepen om dat te blijven doen.

In eerste instantie hebben we pittig en fel gediscussieerd. We hebben vorige week pittig en fel gediscussieerd over de vraag hoe het zover heeft kunnen komen. Hoe heeft het zover kunnen komen dat we in tijdnood komen met de herindeling van het luchtruim, terwijl we eigenlijk al zo lang weten dat we willen starten met Lelystad Airport en terwijl we ook al zo lang weten dat de datum van 1 april 2019 gewoon staat?

In eerste instantie heb ik aangegeven dat het CDA vindt dat we eerlijk moeten zijn over waar het is misgegaan. Willen we samen met actiecomités, inwoners en lokale bestuurders aan de slag om dit probleem op te lossen, dan moeten we daar open over zijn. Doordat zaken zijn misgelopen, is er boosheid, argwaan en tegenstand ontstaan. In het debat en in de vele mails, telefoontjes en ontmoetingen met actiecomités, burgers en lokale bestuurders lopen de emoties dan ook hoog op. Ik kende die emotie in eerste instantie eigenlijk ook, vorige week in het debat. De emoties lopen op omdat de betrokkenheid van ons allemaal zo groot is, en dat is eigenlijk meteen ook weer heel mooi. Echter, daar waar de emoties oplopen, kan het zo zijn dat af en toe de feiten vervagen.

Daarom is het goed dat de Staatssecretaris in de brief van gisteren heel duidelijk erkent dat er onnodig tijd is verloren in een eerder stadium. Ze schrijft: «Ik betreur het feit, dat de eerste jaren na de Luchtruimvisie hierin minder voortgang is geboekt dan gewenst». Met betrekking tot de informatievoorziening aan Gelderland rondom de routewijziging heeft de Staatssecretaris excuses aangeboden voor het te laat informeren van de provincie en de betrokken gemeenten. Dat laat ze weten in de brief. Dat

waarden we. Overigens vernamen we onder ander in de rondetafel maar ook in eerdere brieven van de Staatssecretaris en in andere informatie die ons is aangereikt dat het ministerie niet de enige is die debet is aan de vertraging en dat er ook andere oorzaken zijn. Dat mag ook gezegd worden. We hebben gezegd: dat is eigenlijk nodig om vooruit te kunnen kijken. We moeten eerlijk zijn over wat is misgegaan en dan kunnen we vooruitkijken. Als we dan kijken, zien we dat er door de situatie waar we in zitten, tot 2023 een suboptimale situatie ontstaat. Dat is eigenlijk de naam voor een tijdelijke situatie die we allemaal niet ideaal vinden. Wat het CDA betreft gaat de vergadering van vandaag dan ook over de volgende vragen. Hoe laten we deze situatie zo kort mogelijk duren? Hoe laten we deze situatie zo weinig mogelijk overlast geven? En hoe controleren we die overlast in de komende jaren?

Ten aanzien van vraag één heeft de Staatssecretaris in haar brief haar wens en ook die van ons eigenlijk heel duidelijk verwoord: we willen allemaal zo snel mogelijk het luchtruim herindelen. Ook heeft de Staatssecretaris daar een stukje realiteit aan verbonden. Ze zegt: voor zover nu bekend kan dat niet sneller dan in 2023. Onze vraag daarover aan de Staatssecretaris is dan nog: wil dit dan wel zeggen dat het kabinet bij voortdurend kan blijven zoeken naar mogelijkheden om dat alsnog te versnellen? En welke inspanningen zullen daarvoor gedaan worden tot 2023?

Een tweede vraag waar we het vandaag over zouden moeten hebben, is: hoe verkleinen we de overlast zo veel mogelijk tot 2023? Allereerst is het dan van belang dat de inspraak goed verloopt. Daar is het in het verleden dan ook misgegaan. Het moeten goede bijeenkomsten met een verslag en terugkoppeling naar insprekers zijn, de verantwoordelijke mensen moeten aanwezig zijn en regionale en lokale bestuurders moeten tijdig worden geïnformeerd. Dat geldt ook voor de Alderstafel. Ik snap heel goed dat er af en toe besloten discussies moeten zijn zodat iedereen in alle openheid kan spreken, maar ergens moet er wel iets van verslaglegging of verslaglegging van de besluitvorming plaatsvinden en iedere bestuurder moet zich dan ook kunnen herkennen in wat er staat. Alleen op deze wijze kan er gezamenlijk gewerkt worden aan een oplossing. Alleen op deze eerlijke manier en met open vizier kan de regio gevraagd worden om bij te dragen aan een ontwikkeling in de Randstad.

Het CDA heeft over die vraag de volgende vragen. Wat kan de Staatssecretaris nog voor Teuge betekenen? Er zal tot 2023 één vliegtuig op 3 kilometer hoogte vliegen per uur. Hoe vaak kan dat dan hoger? Kan daar iets over gezegd worden? Welke inspanningen kan het kabinet blijven doen tot 2023 om de overlast te laten verminderen? En welke acties gaat de Staatssecretaris ondernemen om de inspraak goed te laten verlopen? De laatste vraag waar we het over zouden moeten hebben, is: hoe controleren we die overlast? Dat is mijn laatste opmerking. Hoe controleren we de overlast? Dat vinden wij heel erg belangrijk, juist omdat de lokale bestuurders, de actiecomités en de inwoners daar ook recht op hebben. Worden het geluid en de uitstoot gemeten tot 2023? Kunnen burgers, actiecomités en regionale bestuurders deze informatie altijd krijgen? En is de Staatssecretaris bereid om dit jaarlijks te evalueren? We hebben dus vorige week een pittig debat gehad en vandaag kijken we vooruit. In die zin kijk ik ook uit naar de antwoorden van de Staatssecretaris. Als zij de vrachtproblematiek rondom het selectiviteitsbeleid en welke rol regionale luchthavens daarin kunnen spelen nog wil meenemen, dan zijn wij zeer tevreden.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Vorige week had de heer Van Helvert inderdaad een heel emotioneel, sterk betoog, vond ik. Hij schetste duidelijk een tijdlijn waarin heel veel is misgegaan in het proces en met de betrokkenheid. Het CDA roept nu ook de bewoners, alle comités en groepen op om actief en betrokken te blijven om uiteindelijk tot conclusies te komen. Maar ik wil de heer Van Helvert één vraag stellen. De betrokkenheid, alle bezorgde, boze e-mails, alle zorgen die er zijn, zeggen: eerst het luchtruim indelen en vervolgens op Lelystad gaan vliegen. Dat stond in heel veel van die mails. Dat weet de heer Van Helvert ook. Is de heer Van Helvert het daarmee eens? Of zegt het CDA nu: we gaan toch door met 1 april 2019, met die 10.000 vliegbevingen en met suboptimale routes? Dat is het populairste woord hier vandaag, volgens mij. Of trekken we een streep en zeggen we: eerst luchtruim indelen en dan pas Lelystad? Wat zegt het CDA?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Daarom heb ik het vorige week ook duidelijk gezegd: wij kunnen ons die boosheid heel goed voorstellen. Want het heeft heel lang geduurd eer heel veel vragen beantwoord werden. Dat gold eigenlijk ook voor de Tweede Kamer. Dat de Tweede Kamer lang op antwoorden moet wachten, dat is nog tot daaraan toe, maar dat burgers, actiecomités en lokale en regionale bestuurders daar zo lang op moeten wachten, dat is eigenlijk nog veel erger. Juist doordat er lang gewacht is en ook zelfs te laat is geïnformeerd, zie je dat er boosheid, argwaan en tegenstand ontstaan, met veel emoties. Dat begrijpen wij maar al te goed, want wij waren ook boos over die late beantwoording, over vragen die soms nog openstonden en over het ontbreken van verslagen van Alderstafels en inspraakavonden die zijn gehouden. Die boosheid begrijpen wij dus maar al te goed. Daarom was het vorige week zo'n emotioneel debat. Wij vroegen de Staatssecretaris om dat eerst te erkennen voordat zij aan de regio zou vragen om bij te dragen aan een ontwikkeling in de Randstad. Daarom zijn wij blij dat de Staatssecretaris dat gedaan heeft. Als de Staatssecretaris erkent dat er fouten zijn gemaakt en ook nog handreikingen doet als «ik wil met actiecomités dingen wel blijven controleren en dingen samen gaan doen», zullen we ook die stap vooruit moeten maken. De boosheid was terecht, ook bij ons, omdat we wisten dat de datum vaststond. Daarom was de boosheid zo groot.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb van de heer Van Helvert geen antwoord gekregen op mijn vraag, maar ik zou daar toch graag antwoord op willen.

De **voorzitter**:

Dat gaat hij hier nu doen. Meneer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dus jazekeer, we kunnen ons voorstellen dat zij superboos zijn. Ik pak de woorden van de heer Laçin van vorige week en van zojuist erbij. Als we zeggen dat er geen vluchten bij mogen komen – want dat zegt de SP – omdat we dan niet hoeven uit te breiden, alsof Lelystad een uitbreiding moet zijn van Schiphol, dan zeg ik dat dit de foute benadering is. Het is geen uitbreiding van Schiphol, maar het is de mogelijkheid bieden aan Schiphol dat het hubnetwerk zich kan uitbreiden. Dat is absoluut wat anders. De heer Laçin nam vorige week – het is toch goed om die vraag even aan de heer Laçin te stellen, want die vraagt ligt nu wel voor – nog handtekeningen in ontvangst van mensen die op de vrachtafdeling bij Schiphol werken en die bang zijn om hun baan te verliezen omdat de vracht onder de druk staat. Hij stond daarbij overigens mooi op de foto. Daarom vroeg ik ook naar de vracht. Die handtekeningen neemt hij hier groots in ontvangst om vervolgens hierbinnen ervoor te pleiten dat er geen vlucht bij mag komen, terwijl hij weet dat de voorzitter van Schiphol

hier in een rondetafelgesprek heeft gezegd: als ik hier geen ruimte heb, kan ik niet selecteren; als ik niet kan selecteren, dan gaat de vracht naar de knoppen op Schiphol. Buiten de zaal zegt u «beste mensen, wat vind ik het erg dat u uw baan verliest; kom maar hier met die handtekening», maar hier zegt u «nee, wij willen geen vluchten erbij», waardoor de vracht kapot gaat. Díe keuze ligt voor. Juist om díe banen te behouden en misschien zelfs om het aantal te vergroten – we hebben nog meer banen in Nederland nodig – is selectiviteit nodig. Als wij selectiviteit willen en de hubfunctie willen versterken, zullen we een aantal vluchten op Lelystad toe moeten staan. Daarom kunnen we daar niet mee wachten.

**De voorzitter:**

Dat is een antwoord en tegelijkertijd een vraag aan de heer Laçin. Ik noteer een interruptie voor u, meneer Van Helvert. Meneer Laçin, aan u is nu een vraag gesteld.

**De heer Laçin (SP):**

Eerst even de conclusie. Het CDA zegt dus dat 1 april 2019 doorgaat. Dat is conclusie één. Als ik dat verkeerd heb begrepen, hoor ik het graag. Dan het antwoord op de vraag die mij gesteld wordt, dat ik daar leuk en aardig handtekeningen in ontvangst neem en hier wat anders zeg. Dan heeft de heer Van Helvert mij volledig verkeerd begrepen, zoals ik vorige week ook tegen hem heb gezegd. De SP zegt dat we moeten vasthouden aan 500.000 vliegbewegingen en aan selectiviteit, local rule, zodat vracht de ruimte krijgt. De SP zegt daarnaast dat de vluchten die economisch niks toevoegen aan onze economie en aan onze werkgelegenheid, eruit moeten. De twaalfde vlucht per dag naar Barcelona, de veertiende naar Londen, daar hebben we niks aan.

Ik hoor mevrouw Visser iets roepen buiten de microfoon. Wat zegt zij?

**De voorzitter:**

We spreken via de voorzitter, mevrouw Visser.

**De heer Laçin (SP):**

Ik heb vorige week ook duidelijk gemaakt aan de Staatssecretaris dat de vracht vluchten toegewezen moet krijgen. Daarop heeft de Staatssecretaris gezegd daar naar te gaan kijken. Dat heeft zij zelf gezegd. Hier nu pretenderen dat wij zeggen dat vracht geen ruimte moet krijgen, is wel heel zwak. Het zijn ook niet de feiten. Dat wil ik duidelijk gemaakt hebben. Vracht moet ruimte krijgen om te groeien binnen de huidige vliegbewegingen.

**De voorzitter:**

De heer Van Helvert, kort in tweede termijn richting de heer Laçin.

**De heer Van Helvert (CDA):**

Ja, maar toch heeft u dat gezegd. Op het moment dat u zegt dat er geen vlucht bij mag komen, gaat het vrachtgedeelte kapot.

**De heer Laçin (SP):**

Nee, dat zei ik niet!

**De heer Van Helvert (CDA):**

Zeker heeft de Staatssecretaris gezegd daarnaar te gaan kijken, maar de heer Laçin weet ook uit de rondetafel dat dat niet van vandaag op morgen gebeurd is en dat het heel wat tijd kost om dat met Europa samen te regelen, zoals we dat ook samen met Europa hebben afgesproken. Als wij in de komende jaren niets doen en Schiphol geen ruimte geven om een selectie te maken, dan gaat het gewoon kapot. En u weet dat. Op het moment dat u zegt dat u geen vluchten erbij wilt, zegt u dus: wij kiezen



ervoor om minder vracht op Schiphol te doen. Dat vind ik wel dubbel op het moment dat u aan de buitendeur handtekeningen van mensen in ontvangst neemt met een groot gebaar omdat u het zo erg vindt dat zij hun baan verliezen, terwijl u hier zegt geen vracht te willen. Dat kan niet samen. Dat is nou eenmaal kiezen in de politiek. Dan zeggen wij: voor de vier jaar dat het is – en daar zijn wij niet blij mee – willen wij wel dat die banen behouden blijven op Schiphol.

De heer **Laçin** (SP):

Nogmaals, helder. Ik neem de handtekeningen van die FNV-leden met trots in ontvangst, want ik sta achter hen. De heer Van Helvert stelt dat geen extra vluchten betekent dat de vracht op Schiphol kapot gaat. Dat is zijn manier van redeneren, niet mijn manier. Wij zeggen: meer ruimte voor cargo, meer ruimte voor vracht binnen de huidige afspraken die er liggen, en geen vluchten die in economisch opzicht niets toevoegen. Dat selectiviteitsbeleid heeft Schiphol dus jarenlang links laten liggen. Daar moeten eens aan werken. Wij willen selectiviteitsbeleid met ruimte voor groei, voor cargo en voor de hubfunctie van Schiphol, en dus niet allerlei vakantievluchten die nu wel binnengehaald zijn.

De **voorzitter**:

Nee, nee.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het was mijn betoog!

De **voorzitter**:

Maar u hebt een tweede termijn gehad en u hebt een antwoord gehad. Ik ga verder met mevrouw Kuiken die spreekt namens de Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik dacht: er komen nog een paar vragen en antwoorden.

Dit is inderdaad een tweede termijn. Ik dank de Staatssecretaris voor de brief die zij heeft gestuurd. Ik merk ook hier in de zaal dat daarmee een aantal vragen die nog open stonden, beantwoord is, maar ik heb toch nog wel een aantal aanvullende vragen. Voor een deel zullen die overlappen met de vragen die al zijn gesteld. Dat is nu eenmaal zo als je achteraan zit. Ik wil beginnen met het aansluiten bij de vraag van mevrouw Kröger over de vragen die er nog leven, onder andere bij de actiegroep HoogOverijssel. Deze groep heeft op 27 september nog een brief gestuurd over met name de geluidscontouren. De Staatssecretaris heeft daar in de brief iets over gezegd, maar ik zou het fijn vinden als zij daar nogmaals op in zou willen gaan.

Voorzitter. We zitten nu in het consultatieproces. Er zijn al de nodige opmerkingen gemaakt over de manier waarop dat consultatieproces qua zorgvuldigheid moet worden ingericht. Ik pleit voor maximale transparantie, omdat dat belangrijk is. Ik kan me ook niet voorstellen dat de Staatssecretaris dat anders zou willen. Hoe vindt die consultatie dan precies plaats en hoe vindt ook reflectie plaats, zowel naar actiegroepen als naar bewoners? Hoe kunnen zij controleren hoe dat consultatieproces is verlopen? Dat vind ik belangrijk, omdat dat iets is wat ons natuurlijk ook weer ter ore komt. Het is ook terecht dat we daarover worden benaderd. Ik wil een specifieke vraag stellen over de kleine luchtvaart. Er is aandacht gevraagd voor Teuge en hoe nu verder, maar ook voor het vervolg van het proces inzake de luchtruimherziening. De kleine luchtvaart zegt terecht: we zijn wel aangesloten, maar vaak wat meer aan de achterkant van een proces. Zo voelen zij dat. Ik wil ervoor pleiten dat ook de kleine luchtvaart nadrukkelijk wordt betrokken aan de voorkant van het proces inzake de

herziening van het luchtruim. Ik denk dat dat helpt en dat dat noodzakelijk is, omdat zij nu eenmaal een heel groot deel van de luchtvaart in Nederland vertegenwoordigen.

Voorzitter. Ik sluit me korthedshalve ook graag aan bij de vragen die zijn gesteld over de luchtvrachtproblematiek. Het gaat niet alleen om de banen die daarmee gemoeid zijn, maar ook om het belang van Nederland. Voorzitter. Ik heb nog een tweetal afwijkende vragen die niet zo zeer direct met Lelystad van doen hebben, maar die wel belangrijk zijn. Gedeputeerde Tekin vroeg ons in het rondetafelgesprek om ook te bezien of er ruimte is voor een afschaling van de nachtvluchten. Het gaat met name om een haalbaarheidsonderzoek en het gaat dan om een gedeeltelijke nachtsluiting. Die vraag komt ook naar voren omdat er nu op Heathrow en Frankfurt wordt gekeken of dat haalbaar is. Is de Staatssecretaris eventueel bereid om zo'n onderzoek te doen? Het is een nadrukkelijk verzoek vanuit de Staten van Noord-Holland. Kan zij daarop reageren? Ik sluit me tot slot ook graag aan bij de vragen van mevrouw Visser over Ryanair. Er worden nu veel mensen door dat bedrijf gedupeerd. Ik zei bijna gedeputeerd, maar kon dat nog net herstellen. Alle gekheid op een stokje, Ryanair staat hier en daar negatief te boek, omdat het slecht omgaat met de arbeidsvoorwaarden. Het schrappen van al die vluchten is daar weer een teken van. Dat kunnen ze niet compenseren door allerlei vluchten voor een tientje weg te doen. Het is een serieus probleem. Andere landen kijken ernaar. Ik sluit me daarom ook graag aan bij de vragen die daarover zijn gesteld.

Voorzitter. Volgens mij ben ik net binnen de tijd gebleven.

**De voorzitter:**

Ja. Dan geef ik het woord aan de heer Graus, die spreekt namens de PVV.

**De heer Graus (PVV):**

Voorzitter. Ik zit helaas, net als vorige week, ook plenair, dus ik moet weer op en neer rennen. Ik moet dadelijk ook weer spreken in de plenaire zaal. Mijn excuses daarvoor. Uiteraard word ik waargenomen, ook hier. Het beginnen een beetje herhalingen te worden. Wij hebben inderdaad gezegd – het werd ook al door een collega aangehaald, dat Schiphol een maximumcapaciteit heeft van 800.000 – ga nou eens kijken wat er mogelijk is als je tot 600.000 groeit. We zagen de ellende gewoon aankomen, namelijk dat je nu nog meer omwonenden gaat belasten. Dat blijkt ook wel uit het aantal mailtjes dat wij gekregen hebben. Met alle respect: iedere vorm van overlast wegnemen kan niemand van ons, niemand. Er is ook altijd zoiets als een nationaal belang. Je kunt het nooit voor iedereen goed doen. Maar je moet wel kijken hoe je ervoor kunt zorgen – houd die opties nu allemaal open – dat zo min mogelijk omwonenden belast worden en overlast hebben.

Naar mijn bescheiden mening zou je Schiphol iets kunnen laten uitbreiden door het simultaan gebruik van landings- en startbanen te verhogen – ik heb dat al vaker gezegd – desnoods naar twee plus twee. Twee plus een gebeurt al gedeeltelijk, heb ik al begrepen. Daar heb ik een aantal moties over ingediend. Je kunt er ook meer tegelijk doen. Dan zal de overlast altijd wat kleiner zijn dan als je ze allemaal achter elkaar laat komen. Dat zou ik toch graag opnieuw onderzocht willen zien. Mogelijk kan de Staatssecretaris er iets over zeggen.

Ik wil ook vragen – dat heb ik vorige keer ook gedaan – om de vakantievluchten, het leisureverkeer zoals dat ook wel heet, eerder in de ochtend te laten vertrekken. Onderzoek nu eens wat met vervroeging met een uur de overlast voor de omwonenden is. Ik weet namelijk wel dat bijvoorbeeld onze laatste 100% Nederlandse airline, die ons toch echt dierbaar is, Corendon, in de problemen komt. Met alle respect, maar waarom kan dat dan niet een uur eerder? Kan dat onderzocht worden? Dat heb ik vorige week ook gevraagd. Dit, los van de goedkope vakantievluchten die ze

mogelijk maken voor mensen die minder geld hebben, in het kader van werkgelegenheid en het nationaal belang. Er komt een local rule voor cargo. Ik sluit me aan bij alles wat daarover gezegd is. Ik heb er ook een paar jaar geleden al een keer een verzoek over gedaan, omdat ik het fout zag gaan. Ik sluit me aan bij de rest. Ik zie nog wel een andere mogelijkheid. Dat is ook een vraag aan de Staatssecretaris: wanneer vernemen we van het kabinet het besluit inzake de benodigde grotere baanlengte voor Maastricht Aachen Airport, vliegveld Beek zoals ik het nog graag noem? Ik heb daar vroeger al de Antonovs zien landen met mijn vader, toen hij nog leefde. Die baan moet verlengd worden van 2.500 meter naar 2.750 meter. Ik heb begrepen dat de langstzittende cargo en de grootste cargo die nu op Schiphol zitten mogelijk interesse hebben om naar Maastricht Aachen Airport uit te wijken. Als Limburgs Kamerlid zie ik dat als een optie. Ik ben ook bereid – ik word waargenomen als de Staatssecretaris gaat antwoorden, want dan zit ik in de plenaire zaal – om daar zelfs een motie voor in te dienen. Ik neem aan dat mijnheer Van Helvert die graag zal willen steunen, als mede-Limburger. Kan de Staatssecretaris daarop reageren? Teuge is door veel mensen aangehaald. Dat was ook volstrekt niet nodig geweest. Volgens de plannen die de PVV had, hadden die omwonenden in het oosten helemaal die stress, die spanning en die ellende niet gekregen nu. Bovendien was Teuge dan helemaal vrij gebleven van ellende. Ik heb dit vorige week ook gevraagd. Ik zou desnoods ook een motie willen indienen om het voortbestaan van Teuge wel te borgen. Hoe gaat de Staatssecretaris dat doen, een soort reddingsplan en ook een noodscenario? Die noodscenario's moeten ook mogelijk zijn voor grote cargobedrijven die we dadelijk aan Brussel gaan verliezen. Mijnheer Van Helvert heeft echt wel een punt hoor. We zijn echt een paar grote jongens aan het verliezen aan Brussel. Dat is al ingezet. Mijnheer Van Helvert had net echt een punt. Dat moeten we niet ontkennen. Maar ook voor KLM, Transavia en «Cor en Don», zoals ze bij het publiek bekend zijn, moeten wij waken als Nederlandse Kamerleden. Ik wens jullie veel succes, want ik ga terug naar de plenaire zaal. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik schors de vergadering voor tien minuten en dan gaan wij verder.

De vergadering wordt van 15.18 uur tot 15.30 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Ik heropen de vergadering en geef het woord aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Ik wil de Kamerleden verzoeken om een beetje terughoudend te zijn met interrupties. Ik geef u alleen gelegenheid tot maximaal twee interrupties, maar wees terughoudend en interrumpeer op een onderwerp dat u echt belangrijk vindt. Ik geef graag het woord aan de Staatssecretaris.

**Staatssecretaris Dijkema:**

Voorzitter, hartelijk dank. Dank ook aan de Kamerleden voor hun inbreng in tweede termijn. Ik wil zo meteen een paar algemene opmerkingen maken, ook naar aanleiding van hetgeen de heer Bisschop zei: waarom doen we dit nou? Ik denk dat het toch belangrijk is om dat hier neer te zetten. Vervolgens hebben velen van u gevraagd naar het proces en naar wat we kunnen doen om dat zo goed en zo transparant mogelijk vorm te geven. De herziening van het luchtruim komt aan de orde, evenals Lelystad en de aansluitroutes, de MER, selectiviteit en ten slotte een aantal kwesties rondom Schiphol, waaronder ook de cargo.

Gisteren – mevrouw Kröger begon daarmee en een aantal andere leden ook – heeft Schiphol bekendgemaakt dat ze hebben uitgerekend dat er groei mogelijk is binnen de normen van de geluidsruijnte voor Schiphol. Men heeft daarbij gekeken naar de geluidseffecten bij 500.000 vliegbewegingen. Zoals u weet, zitten we eigenlijk nu al, een paar jaar vóór 2020, op die 500.000 vliegbewegingen. Het is dus eigenlijk interessanter om te kijken naar de geluidseffecten ná 500.000 vliegbewegingen en naar welke groei er dan nog mogelijk is. Ik zeg daar gelijk bij dat we dan niet alleen maar kijken naar het effect van geluid. Als het gaat om de groei van Schiphol zijn er echt ook wat andere zaken waar rekening mee moet worden gehouden. Dat geldt voor de veiligheid van verdere groei. U hebt onderling een interessant interruptiedebat gehad over de kwestie veiligheid, maar die ging echt over Schiphol en niet over Lelystad. Die ging over Schiphol, omdat de OVV eigenlijk aangeeft dat er in de toekomst bij de groei van Schiphol, gelet ook op de complexiteit van hoe de luchthaven in elkaar zit, rekening moet worden gehouden met de veiligheid.

Ik ben nu bezig om samen met alle betrokken organisaties en de sector de laatste hand te leggen aan de reactie op het OVV-rapport. U krijgt dat ook zo gauw mogelijk. Dan zult u zien dat het wel degelijk effect zal hebben op de groei van Schiphol. Daar zit dus ook een samenhang in met de noodzaak voor Lelystad. Daar kom ik zo op. Als je alleen die zaken bekijkt, dan kan er naar aanleiding daarvan pas besloten worden over hoeveel Schiphol verder mag groeien.

Er gebeurt veel in dit dossier. U hebt dat net allemaal gememoreerd. Er zijn elke dag onderzoeken die als feit of als nieuwe waarheid gepresenteerd worden en waar ik dan ook weer van sta te kijken. Ik moet eerlijk zeggen dat ik gisteren ook weer even zo'n momentje had: waarom nou? Waarom nu? Want wat zegt dat precies, dit half naar buiten brengen van een MER-verhaal? Is dat niet voortijdig? Mijn gedachte zou zijn: ja, want het is nog niet klaar. En het is denk ik ook ondoordacht om dat nu te doen, omdat je namelijk de samenhang met alle andere thema's die ook van belang zijn, gewoon onnodig uit het oog verliest.

Het is ook onhandig, omdat het eigenlijk het beeld oproept dat Schiphol eindeloos zou kunnen groeien en dat Lelystad niet meer nodig is. Een deel van u en ik weten dat dat niet waar is. We hebben Lelystad nodig, juist als overloopluchthaven voor Schiphol, dat nu al aan de grenzen zit van eerder afgesproken groei. De condities die nodig zijn om eventueel verantwoord – en duurzaam, zeg ik daar nog bij – verder te groeien, zijn op dit moment nog niet allemaal in beeld. Dan vind ik het niet verstandig om aan de vooravond van een debat zoals wij dat nu met elkaar hebben, met zo'n verhaal naar buiten te komen en dat heb ik ook aan de CEO van Schiphol laten weten. Daarmee zet je feitelijk het debat toch weer in een ander daglicht en ben ik nu alweer 10 minuten bezig om u uit te leggen dat het net weer een slagje genuanceerder ligt. Soms zou je willen dat dat niet nodig was, maar het is mijn lot, heb ik inmiddels begrepen, en ik aanvaard het dapper en ook lijdzaam om dat gewoon te doen.

**De voorzitter:**

De heer Van Raan op dit punt.

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

Nee, op het vorige punt, maar toen zei u: wacht even. Het vorige punt ging erover dat u zegt dat het OVV-rapport over Schiphol gaat, dus dat is eigenlijk niet zo relevant, want het gaat nu over Lelystad. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat dat op zijn minst getuigt van een soort verkeerd kokerdenken? Als je naar de website gaat, staat er bij Lelystad nota bene: «part of the Schiphol Group». Dat is dus allemaal met elkaar verweven. In die zin kun je het daar best over hebben. Misschien even ter geruststelling van de Staatssecretaris: de onduidelijkheid die ik inderdaad

tentoonspreidde toen ik mevrouw Visser interrumpeerde, is in ieder geval grotendeels opgelost. We zijn het er niet over eens, maar het is nu wel duidelijk wat er bedoeld werd. Terug naar de vraag: u scheidt dat heel erg, Staatssecretaris, terwijl ik denk: dat kan helemaal niet. Bent u het daarmee eens?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik scheid dat niet heel erg in die zin dat natuurlijk voor elke ontwikkeling, of die nou bij Maastricht plaatsvindt, in Lelystad of in Eindhoven, het issue van de veiligheid ook weer een issue is. Alleen, de waarschuwingen die zijn afgegeven voor met name de complexiteit van het banenstelsel op Schiphol – want daar ging het onder andere ook over – zijn van een andere aard en orde dan wat er bij Lelystad speelt. Vanuit veiligheid is het belangrijk dat er in de lucht geen interferentie plaatsvindt tussen verkeer dat naar Lelystad moet en verkeer dat naar Schiphol gaat. Dat is een van de redenen waarom niet elke oplossing die als alternatief kan worden aangedragen ook een alternatief kan zijn. Dit is juist op veiligheid gebaseerd. Ik wil dus niets afdoen aan wat u zegt, maar soms, zoals in dit geval, zit er net even een andere «aanvliegroute» op de discussie, zou je bijna kunnen zeggen. Ik kan er niets aan doen.

De **voorzitter**:

Is dat voldoende?

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

Om bij die metafoor te blijven: dan zitten wij kennelijk op verschillende hoogtes. Maar laten wij het daar even bij laten.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Voorzitter. Dan de vraag: waarom is het toch belangrijk dat Lelystad in april 2019 opengaat? Zoals gezegd, loopt Schiphol nu al aan tegen de grenzen van de groei. In 2016 was de groei 20.000 vliegbewegingen, tot een totaal van 478.000 vliegbewegingen. Als die lijn zich doorzet, lopen we al in dit jaar, 2017, tegen het maximum aan. Dan komen wij op rond de 498.000 vliegbewegingen uit. Juist daarom is nu actie geboden en dient er in 2019 een overloop te zijn in de vorm van Lelystad. Je zou eigenlijk kunnen zeggen dat wij met de onstuimige groei die wij nu hebben gezien, daarmee eigenlijk zelfs al te laat zijn. Juist de pieken in de groei van het luchtverkeer moeten wij zien af te vlakken, waarmee je wat meer ruimte creëert op Schiphol. Als je het vakantieverkeer dan voor een deel naar Lelystad kunt verplaatsen, bied je daarmee extra ruimte voor bijvoorbeeld cargo – ik noem maar een dwarsstraat. Om die reden is het belangrijk dat er een opening plaatsvindt, inclusief het selectiviteitsbeleid. Ik kom daar zo nog uitgebreid over te spreken. Ik denk dat het belangrijk is om dit uit te leggen, want anders begrijp ik heel goed dat mensen denken: neem een paar jaar extra en dan komt het alsnog wel goed. Dat is helaas gewoon niet zo. Als het had gekund, hadden wij dat moeten doen. Maar gelet op de enorme groei waar wij tegen aanlopen, is dat nu niet aan de orde. Dan kom ik op het proces.

De **voorzitter**:

Er is nog een vraag van de heer Bisschop.

De heer **Bisschop** (SGP):

Over dat selectiviteitsbeleid is in eerste termijn uitvoerig van gedachten gewisseld. Ik heb de indruk dat de Staatssecretaris het wat te eenzijdig voorstelt alsof verplaatsing naar Lelystad de enige oplossing is. Er zijn natuurlijk ook andere knoppen waaraan kan worden gedraaid. Ik zou willen weten waarom die niet worden ingezet. Ik heb bijvoorbeeld een taks genoemd. Het is niet zo dat wij pleitbezorgers zijn van zo hoog

mogelijke belastingen; daar zijn andere fracties voor. Ik kan mij wel voorstellen dat dit wordt ingezet als instrument om zaken te reguleren.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Het is nu betrekkelijk beperkt mogelijk. Het gaat hier ook over timing, los van de politieke smaak bij deze vormen van oplossing. Ik zie mevrouw Visser nu heel kritisch naar mij kijken. Het is ook een kwestie van: wat is er mogelijk binnen de beperkte tijd die je hebt? Als je kijkt naar de oplossingen die er zijn, dan zie je dat het selectiviteitsbeleid als zodanig eigenlijk de komst van Lelystad inhoudt. Dat is het selectiviteitsbeleid, voor zover je in staat bent om ervoor te zorgen dat de slots die op Schiphol worden achtergelaten, daadwerkelijk ten gunste van mainport-gebonden verkeer terugkomen. Dat is één ding.

Het tweede punt is dat ik maar zeer beperkt iets kan doen; bijna niets. Daar hebben wij in de eerste termijn ook vrij uitgebreid met elkaar over gesproken. Naar aanleiding van vragen over de local rule zal ik ingaan op wat je nu wel en niet nog kunt doen op het gebied van overrulen. Het is wel zo dat wij niet voor niets een onafhankelijke slotcoördinator hebben. Dat is zo omdat men wil voorkomen dat de overheid «darlings» heeft. De heer Graus is nu niet aanwezig, maar hij heeft ze overduidelijk. Misschien stiekem wij allemaal wel. Het mag dus niet zo zijn dat wij deze darlings bevoordelen. Dan komen wij de Europese mededingingsautoriteit tegen. Dat kan niet.

Het derde punt over de kosten is dat ik vorig jaar nog – ik zweer het u – met u allemaal in een debat zat waarbij u onderling een wedstrijd hield over de vraag: wie maakt Schiphol het goedkoopst? Echt waar! Toen vond u dat ik daar niet hard genoeg voor liep. Dat was ook nog een punt, want ja de securitykosten konden toch nog veel verder naar beneden. Dus u moet zich realiseren dat wij allemaal – ik weet dat het anders heel gevoelig ligt – in een jaar tijd in een heel ander soort debat terecht zijn gekomen. Dan kun je zeggen: dat had je moeten voorzien. Dat is niet altijd mogelijk, omdat soms het economisch herstel in één klap zo hard gaat dat de groei erin zit. Wat we nu in ieder geval wel moeten doen, is daar lessen uit trekken. Dat betekent dat we inderdaad kwalitatief betere groei moeten gaan organiseren. Daarvoor is het alle hens aan dek. Daar moet Schiphol het een en ander voor doen en daar kunnen wij samen het een en ander aan doen. En dat moet ook echt gebeuren.

**De heer Bisschop (SGP):**

Dank voor die toelichting. Ik weet niet of vorig jaar ook voldoende duidelijk was dat de herinrichting van de infrastructuur van het luchtruim zo ver achterliep op het beoogde schema. Dat had de discussie misschien ook wel anders gemaakt. Ik zou er toch voor willen pleiten om in elk geval, hoe beperkt de mogelijkheden misschien ook zijn, die instrumenten te gebruiken die eraan kunnen bijdragen dat het openingsjaar 2019 niet per se zo fataal hoeft te zijn als ons nu wordt voorgespiegeld.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Twee opmerkingen. In ongeveer de eerste brief die ik in deze nieuwe functie aan de Kamer schreef, heb ik meteen aan de bel getrokken over de capaciteitsproblematiek bij de LVNL. In die brief heb ik toen al geschetst dat dat consequenties had en uitgelegd op welke wijze ik meende dat er een doorbraak bereikt moest worden om ervoor te zorgen dat als het ware de stop weer uit de fles getrokken werd. Met de Kamer betreur ik het dat er daardoor vertraging is opgelopen bij de herziening van het luchtruim. We hadden inderdaad nu misschien verder kunnen zijn dan we zijn, maar het is niet zo dat dat nu pas duidelijk is. Er is eerder ook al wel over gecommuniceerd. Alleen de effecten daarvan, bijvoorbeeld op de aanvliegeroutes richting Lelystad, zijn ons natuurlijk wel pas in een later



stadium duidelijk geworden. Ik kom er zo nog op terug, maar daar zit voor een deel dus wel de pijn. En dat snap ik ontzettend goed.

Misschien is het goed om nu iets te zeggen over het proces. De Kamer heeft mij in het begin van dit jaar gevraagd om alles op alles te zetten om Lelystad per 1 april 2019 open te laten gaan. Wij hebben recent in het overleg met de bestuurders nog gezegd: dat moeten we blijven doen; dat is belangrijk. Ik heb net ook geprobeerd om uit te leggen waarom dat belangrijk is. De inspanningen van alle partijen zijn erop gericht om het afgesproken tijdspad te halen, en we hebben het getoetst. Er werd net gezegd: we moeten niet alleen maar afhankelijk zijn van de LVNL. Ik zou daaraan willen toevoegen: hoe goed de LVNL ook is. Tegelijkertijd heeft de LVNL zich wel voortdurend blootgesteld aan allerlei checks en dubbelchecks, bijvoorbeeld vanuit het internationale bureau Helios. Dat bureau heeft ook vastgesteld dat de planning die de LVNL naar voren heeft gebracht, realistisch is.

Ik ben het ermee eens dat zorgvuldigheid boven snelheid moet gaan. Ik zou wel zeggen: laten we bij de herziening van het luchtruim wel tempo maken, maar inderdaad niet ten koste van de zorgvuldigheid. Ik kom daar overigens zo nog op terug. Als we op schema willen blijven liggen en dus vasthouden aan 1 april 2019, dan moet er inderdaad in november een besluit worden genomen over welke aansluitroutes op het hogere luchtruim uitgewerkt zullen worden door zowel de LVNL als de militaire luchtruimleiding. Dat proces moet wel zorgvuldig verlopen en u heeft daar dan ook veel over gezegd.

Ik ben nu bezig met die informatiebijeenkomsten in de regio. Een aantal van u zeiden: had je dat niet iets eerder moeten doen? We hebben ze bewust niet in de zomer gedaan. Waarom niet? Omdat het anders misschien wel het verwijt zou zijn geweest: dan is iedereen op vakantie. En dat is niet verstandig. Dus dachten wij: het consultatieproces, het formele inspraakproces voor deze aansluitroutes, moet nog beginnen. We zitten nu eigenlijk pas in een voorstadium van het moment waarop mensen formeel gevraagd wordt naar hun zienswijze. We hebben deze bijeenkomsten dus. Die lopen nog tot volgende week. Vanaf volgende week start een zogenaamde internetconsultatie. Dan kan iedereen een zienswijze indienen op het nu voorliggende ontwerp voor de aansluit-routers.

Parallel hieraan loopt ook een zogenaamde consultatie van de luchtruimgebruikers. Verschillende leden hebben gevraagd: is het nou een echte consultatie of iets waarvan je de uitkomst al kunt voorspellen? Ik denk dat ik, doordat ik in mijn eerste termijn heel realistisch wilde zijn en uw verwachtingen wilde managen, misschien onduidelijkheid heb laten bestaan over de waarde van dit consultatieproces. Het is zoals mevrouw Visser zei: met iedereen die binnen de randvoorwaarden die we hebben afgesproken, een beter idee heeft, moeten we vooral blij zijn. En dat ben ik ook. Alleen, ik wilde wel aangeven dat we natuurlijk al heel veel hebben geprobeerd bij te schaven en te verbeteren. Het is dus niet zo dat er niks gedaan is. Het is ook niet zo dat ik daarmee nu het meest fantastische, briljante alternatief al in handen heb gehad. Ik vind het dus belangrijk – en dat is niet om het proces klein te maken – om eerlijk te zijn over de verwachtingen, maar andersom: als er dit soort ideeën zijn, zijn ze niet alleen welkom, maar zal ik ze zelfs als eerste juichend ontvangen. Dat snapt u. Ik begrijp heel goed dat er veel onrust is ontstaan. Alles wat wij kunnen doen om dat gevoel weer zo veel mogelijk bij mensen weg te nemen, moeten we echt doen. Ik verwacht dus veel van de reacties. Ik ga ze ook allemaal zorgvuldig behandelen. De Kamer krijgt daarvan ook een overzicht, plus mijn reactie erop. Het is mijn streven om tempo te maken en de Kamer in november – dus niet 1 november, maar in november – over de consultatie te berichten, zodat de planning niet in gevaar komt. Wat is het formeel? Dat moet een ministerieel besluit worden. Normaal kan je dat gewoon doen, maar het lijkt mij ondenkbaar, zo zeg ik alvast



maar, dat ik dat zou doen zonder de Kamer daarover te informeren. Wij gaan het de Kamer allemaal voorleggen: het besluit en de reacties daarop. Dan kan de Kamer daar gewoon over spreken.

Over twee groepen valt nog iets te zeggen. Allereerst de bewoners. Verschillende Kamerleden hebben gevraagd: hoe kunnen we ervoor zorgen dat bewoners echt het idee hebben dat ze serieus worden genomen? Het is niet altijd makkelijk om uit te leggen wat we nou aan het doen zijn en hoe we dat zo zorgvuldig mogelijk doen. Dat is ook niet altijd makkelijk voor mijn mensen, waar ik diepe bewondering voor heb – dat wil ik hier ook gezegd hebben – want zij staan in zalen met honderden mensen die vaak boos en in ieder geval heel ongerust zijn. Soms kom je dan echt onder grote druk te staan. Wij zijn politici, wij weten hoe dat is, maar dat vraagt echt wat van mijn mensen. Dus even los van het punt dat het niet altijd even goed gaat als we zelf hopen, wil ik hier wel zeggen dat ik echt groot respect heb voor de manier waarop zij dat doen. Echt waar. Maar daarmee zijn alle bewoners niet op voorhand gelukkig. Dat zie ik ook. Dat zie je als je op Twitter de verslagen leest – dat doe ik natuurlijk – van hoe het dan gaat. Mensen hebben het idee: we praten hier nu, maar wat betekent dat nou? Daarom wil ik de Kamer vandaag een voorstel doen, een beetje vooruitlopend op een nieuwe manier van het inrichten van een Aldersproces. Want van die Alderstafels zeggen de bewoners: dat is allemaal leuk, maar wij zitten er niet aan. Dat is los van de vraag of ze nog een verslag krijgen, enzovoort, enzovoort. Wat doen we? Begin november verzamelen we alle reacties uit de consultaties. We hebben afgesproken dat de LVNL, de militairen en I en M begin november gaan reageren op alle inbreng van de luchtruimgebruikers; zij worden immers gehoord. Dan laten we zien welke verbeteringen er nog in de aansluitroutes mogelijk zijn. En echt: hoe meer, hoe beter. Er is natuurlijk grote betrokkenheid, maar soms ook heel deskundige inbreng van de inwonerscomités.

Ik wil u eigenlijk voorstellen een extra stap in het proces te doen, namelijk dat het ministerie ook deze vertegenwoordigers van de inwoners de uitkomsten van dat consultatieproces presenteren, net zoals we gepland hebben die te presenteren aan luchtruimgebruikers. Dan moet u denken aan het volgende. Wat waren nou de meest essentiële reacties die in de consultatie zitten? Wat zien wij op basis daarvan als mogelijke verbeteringen van de aansluitroutes? Ik wil hen dan in de gelegenheid stellen om ook aan mij advies uit te brengen op basis van de kennis die wij dan hebben en met hen delen, over voorstellen voor aanpassingen. Zo vragen we dat bijvoorbeeld ook aan de luchtruimgebruikers. Dit advies weeg ik dus dan samen met alle andere inbrengen die komen. Vanzelfsprekend deel ik die informatie ook met uw Kamer. Natuurlijk moet deze extra stap ook wel passen binnen de planning, maar ik denk dat dat kan. Dus dat zou, in ieder geval voor wat betreft de bewoners, een voorstel zijn.

De heer **Jetten** (D66):

Ik dank de Staatssecretaris voor deze handreiking richting de bewoners en de bewonerscomités. Om het echt goed te snappen, stel ik toch nog even één vervolgvraag. Die formele consultatie start nu. Die is voor bewoners en voor luchtgebruikers. De consultatie is begin november afgerond. U maakt dan alle zienswijzen openbaar, plus de reactie die I en M daarop heeft. Dan voert u de gesprekken en daarna volgt pas het ministerieel besluit, waarin u echt definitief de routes vaststelt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het is nog net iets andersom. Voordat ik met dingen naar buiten ga, zou ik nu eigenlijk de luchtruimgebruikers om een advies vragen op basis van alles wat wij zien aan de consultatie en de mogelijkheden, en met hen als het ware ons voorstel delen. Dan zou ik daarna pas naar buiten gaan. Wat ik wil doen, is niet alleen de luchtruimgebruikers die mogelijkheid geven,

maar ook vertegenwoordigers van de inwonerscomités. We weten dat er een paar echt deskundig zijn. Het zijn dus mensen die ook met verstand van zaken over aanvliegroutes – over die kennis gaat het dan – mee kunnen praten. Welke voorstellen zijn er gedaan? Bieden die soelaas? Kijken zij daar misschien toch anders naar? Zien zij andere opties? Die kunnen zij mij dan in een advies geven. Daarna zeg ik pas: zo zouden we het moeten gaan doen. Dan gaan we als het ware met de hele handel naar buiten, inclusief het advies van de inwonerscomités en de luchtruimgebruikers. Ik doe dus als het ware iets nieuws. Normaal is er in een consultatieproces niet aan het einde van het proces nog een aparte stem voor bijvoorbeeld de bewoners. Zij doen immers via de zienswijzen al hun voorstellen. Maar ik vraag nu eigenlijk ook nog aan een comité van en namens bewoners, dat hoop ik deskundig is, om mij een advies te geven op basis van wat er nu ligt. Ik weeg dat mee in het voorstel dat naar uw Kamer gaat.

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter, ik heb geen vervolgvraag, maar wil wel heel kort hierop reageren. Wat mij betreft is er volop steun voor dit voorstel van de Staatssecretaris. Wij geven daarmee denk ik bewoners op een veel juister moment in het proces nog de kans om mee te denken. Ik ben erg blij dat de Staatssecretaris deze toezegging doet.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Het is ook voor ons pionieren. We moeten dus ook even heel goed in samenspraak met de bewoners kijken wie zij afvaardigen. Dat hebben wij dus niet eerder gedaan. Maar ik denk wel dat dit gewoon een goed idee zou kunnen zijn.

Ik kom op het informeren van de bestuurders. Dat moeten we ook heel goed doen. Ik had natuurlijk al een paar keer overleg gehad, maar soms gaan er dingen ook gewoon mis. Dat wat het geval bij Ede. We hadden in de brief aan de Kamer keurig staan: hé, die route wordt wat verlegd, en dat betekent dat er straks niet één keer per twee uur een vliegtuig over Ede gaat, maar één keer per uur, zeg ik even uit mijn hoofd. Het gaat tot 10.000 vliegbewegingen, hè. Ik noem een en ander ook om duidelijk te maken over welke aantallen we het hebben. Ik zie soms langskomen dat er 70 vliegtuigen per dag over zouden komen. Nee. Het is echt belangrijk dat we hier de feiten ook wel een klein beetje in de gaten houden, want er komen ook spookverhalen langs. Daar moet ik mij wel tegen kunnen blijven weren. Anders maken we mensen ook onnodig bang, en dat vind ik niet terecht. Dit gaat overigens ook alleen maar over de opensteluren. De luchthaven is natuurlijk 's nachts niet open. Daarbij wil ik ook nog gezegd hebben dat je niet vanaf 0 in één klap bij 10.000 vliegbewegingen bent. U moet zich dus ook nog voorstellen dat het langzamerhand oploopt.

Dan het luchtruim en de luchtruimherziening. We gaan de grootste herinrichting van het Nederlandse luchtruim sinds decennia meemaken. Dat moet ervoor zorgen dat we ook in de toekomst het civiele en militaire luchtverkeer in en boven Nederland veilig en efficiënt kunnen blijven faciliteren, met minimale vertraging en minimale impact op de omgeving. Daarmee gaan we inderdaad ruimte bieden voor de verdere ontwikkeling van Schiphol, Eindhoven en de doorgroei van Lelystad naar 45.000 vliegbewegingen. In de brief van gisteren heb ik aangegeven dat er in de afgelopen jaren echt wel het een en ander is gebeurd. Tegelijkertijd heb ik ook willen erkennen dat het wat mij betreft ook sneller had gemoeten. Daar wil ik ook geen doekjes om winden. Ik wil hier wel gezegd hebben dat de dingen die gebeurd zijn, geen kleinigheden zijn. Dat moet u wel goed zien. Civiel-militaire samenwerking, systeemvernieuwing, het introduceren van nieuwe operationele concepten; dat zijn allemaal sleutelbegrippen die moeten leiden tot een veel efficiënter gebruik van het

luchtruim, met minder vertraging. Maar ik had natuurlijk ook graag gezien dat we meer slagen hadden kunnen maken. Dat is waar.

Veel leden zeiden: we moeten ook vooruitkijken. Daar ben ik het ook mee eens. Wat doen we nou om risico's op verdere vertraging weg te nemen? Hoe zorgen we ervoor dat we het helemaal in de greep houden? Kunnen we met risicobeperkende maatregelen komen om die datum goed voor elkaar te krijgen? Ik denk dat we een en ander hebben gedaan om te voldoen aan een aantal van de voorwaarden daarvoor. De realisatie van de civiel-militaire colocation per december van dit jaar is echt nodig om dit allemaal te kunnen doen. Als dat niet zou zijn gebeurd, hadden we grote problemen gehad. We werken nu al aan de capaciteit. Het tekort bij de luchtverkeersleiding, de LVNL, moeten we wegwerken. Er is al eerder een programma opgezet met de naam «Voldoende Verkeersleiders». Het derde punt is dat we inderdaad al begonnen zijn met het voorbereiden en het op politiek niveau afspraken maken met buurlanden over de herinrichting. Op dit moment wordt het ambtelijke voorwerk daarvoor gedaan. Daarnaast hebben we de ontwikkeling van de systeemvernieuwing bij de LVNL en de CLSK, met de introductie van een systeem dat «iCas» heet. Als ik het goed heb, is dat er vanaf eind 2021.

De vraag is dan: kunnen we versnellen? Ik heb in mijn brief van gisteren uitgelegd waarom dat niet mogelijk is. De heer Jetten vroeg de vorige keer: kun je dan niet gewoon extra mensen inhuren of expertise uit het buitenland halen? We doen dat nu af en toe ook al. Als dat verder nodig is – het is voor een deel aan mijn opvolger om daar nog besluiten over te nemen – bijvoorbeeld om het risico op vertraging te beperken, dan moet dat zeker gebeuren. Dan is het op zichzelf een optie. Maar de gedachte in het vorige debat was: als je meer mensen inhuurt, kun je het dan versnellen? Ik hoop dat ik u allen heb kunnen overtuigen van het feit dat dat niet kan. We kunnen het dus wel doen om te voorkomen dat we bijvoorbeeld in een vertraging terechtkomen. Ik vind dat geld dan geen rol moet spelen, want dit is een belangrijk project. Dat moet gewoon slagen. Als deeloplossingen mogelijk zijn die bijvoorbeeld het totaalresultaat niet frustreren, dan moet het gewoon gebeuren. Daar ben ik ook voor. Als men werkende weg ziet dat er toch een aantal dingen mogelijk zijn die we eerder kunnen doen, dan moet dat gebeuren. Als het kan, dan moet je dat doen. Ik zeg toe dat dat ook onze inzet is in de tafel. Ik weet zeker dat de LVNL en militaire luchtverkeersleiders er net zo over denken, want zij zien ook het belang van deze kwestie.

Mevrouw Visser vroeg terecht of we een soort risicoparagraaf kunnen maken en een aantal zaken met de Kamer kunnen regelen en of de Kamer ook in de gelegenheid kan worden gesteld om dit – dat zijn mijn woorden – als een groot project te volgen. Ik heb daar zelf ook een beetje op gehint in de eerste termijn van het debat. Ik denk dat het een goed idee is om dit te doen. Ik heb al gezegd dat ik uw Kamer voor het einde van dit jaar verder wil informeren over de aanpak van de uitvoering.

Ik heb net al het nodige gezegd over participatie. We maken nu in het «klein» – ik zet het tussen aanhalingstekens, want het is voor de mensen om wie het gaat beslist niet klein – richting Lelystad mee wat er gebeurt als je aan aanvliegeroutes sleutelt. Ik kan u verzekeren dat we dat, als we een hele nationale luchtruimherziening krijgen, in heel Nederland gaan zien. Het is dus van belang dat we, ook gelet op de ervaringen die er nu zijn met wat het teweeg heeft gebracht in bijvoorbeeld Oost-Nederland en in delen van het Noorden, heel goed kijken naar de participatie van alle groepen mensen op het moment dat we dit in het groot nog eens over gaan doen. Het is namelijk niet zo – dat moeten we ook wel tegen elkaar durven zeggen – dat zo'n luchtruimherziening een panacee voor alle kwalen wordt. Dat is gewoon niet zo. Er blijft dus wel hinder, ook in de toekomst. Het is dus niet een soort toverstok waarmee elk probleem is opgelost. Ik denk dat het heel goed is – maar dat is aan de procedurevergadering, want dat moet de Kamer zelf beslissen – om een besluit te

nemen om hier een groot project van te maken. Ik zeg u dan alvast op voorhand toe dat wij alle informatie die noodzakelijk is om dat goed te kunnen doen, zullen aanleveren. Dat hebben we voor een deel ook al gedaan, heb ik gehoord.

We moeten het volgens mij zo transparant mogelijk doen. We moeten er waar het gaat om de Alderstafels wel voor zorgen dat we het kind niet met het badwater weggooien. Ik hoor daar nu heel veel kritische dingen over en dat snap ik, maar ik zeg u ook – dat zeg ik ook weleens tegen de vrienden van Schiphol, die daar natuurlijk ook nog weleens wat vinden, die kijken naar ORS en daar dan een mening over hebben – dat we elkaar, als we dit soort poldertafels niet hebben, meestal bij de rechter vinden. Mijn persoonlijke ervaring is dat het dan vaak slechter gaat met de voortgang en ook met de afloop van dit type processen. Ik ben dus eigenlijk op zoek naar inspraak 2.0, omdat ik met u van mening ben dat met name bewoners zichzelf onvoldoende terugvinden als belanghebbenden in zo'n besluitvormingsproces. Andersom denk ik dat het wel belangrijk blijft om te zien – dat is, als ik het mij mag veroorloven, ook voor de toekomst een belangrijk punt – dat het gepolder ons ook gebracht heeft tot waar we nu zijn, voor een deel. Ik weet zeker dat ook rondom Schiphol bewonerscomités, als zij zich niet gehoord hadden gevoeld in de ORS, andere wegen hadden gevonden om heel luid en duidelijk te laten horen waar zij voor staan. Dat is wel iets om in het achterhoofd te houden, vind ik.

Mijnheer Van Helvert vroeg nog of ik bereid ben om, ook al kan ik nu niet aangeven dat het eerder kan dan 2023, voortdurend alles op alles te blijven zetten om het zo snel mogelijk te doen. Ja, daar ben ik toe bereid. Ik heb ook gezegd dat ik wel realistisch ben, maar het mag aan ons niet liggen. Dat lijkt mij een faire uitspraak. Dan de aansluitroutes.

**De voorzitter:**

Ik zie een vraag van mevrouw Visser.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dank voor de beantwoording van de Staatssecretaris. Zij doet zelf de suggestie om er een groot project van te maken. Ik denk dat we dat als Kamer moeten oppakken in een volgende procedurevergadering en dat we daartoe een concreet voorstel moeten doen. Maar ik had een bredere vraag, die ook te maken had met de risicoparagraaf die dan noodzakelijk is, de afhankelijkheden en vooral ook de cruciale randvoorwaarde die zij in haar eigen brief stelt, namelijk dat hierover afspraken moeten worden gemaakt met de Belgen en de Duitsers. Als we dat niet voor elkaar hebben, zitten we helemaal op achterstand. Kan de Staatssecretaris ingaan op de vraag of dat gaat lukken? Kan zij daar al inzicht in geven? En wat als dat niet zou lukken? Welke consequenties heeft dat voor het proces?

Een tweede vraag die ik nog had en die ik graag nog beantwoord zou willen hebben, is of de Staatssecretaris bereid is om, ook in het kader van de hele luchtruimherindeling, een type omgevingsmanagement te introduceren, zoals we dat ook doen bij alle grootschalige projecten bij Rijkswaterstaat, om het inzicht en de transparantie aan de voorkant te vergroten. Dit proces loopt al heel erg lang – ik noemde het al, 2006 – maar iedereen is nu verrast. Dat heeft ermee te maken dat er aan een aantal besloten tafels wordt gesproken. Kunnen we het niet aan de voorkant al openbaar en transparant maken, inclusief de stappen en afhankelijkheden?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Laat ik met het laatste beginnen. Ik meende dat ik dat eigenlijk al had gezegd: ja. Ik denk dat dat heel belangrijk is. We hebben niet voor niets

iemand aan tafel zitten die bij Rijkswaterstaat heel erg goed wist hoe we dit soort dingen moeten doen. Het is inderdaad echt belangrijk dat we ook kijken naar het meenemen van mensen, ook in de voorfase van een proces. Dat zeg ik dus toe. Ik heb ook gezegd dat we voor 1 januari met een voorstel komen.

Dan het punt van de risicoparagraaf. Dat vloeit automatisch voort uit het starten van groot project. Die krijgt u dus. Waar het gaat om de overleggen en de contacten met de buurlanden: ik heb geen glazen bol en ik kan niet nu voorspellen hoe mijn collega's in elk van de gevallen gaan reageren. Wat wij doen is zorgen dat we dat in de voorfase ook ambtelijk zo goed mogelijk met hen afstemmen. We zijn wel heel ver in het samenwerken, ook in het delen van luchtruim – daar zit ook een stukje over in de brief – bijvoorbeeld in het zuiden van het land. Er is een heel goede samenwerking, maar je hebt daar geen garantie op en dat is wel cruciaal. Hier moeten we met elkaar full force aan blijven werken, maar je kunt niet politiek beginnen en dan hopen dat het daarna wel goed komt. Je moet in dit soort processen echt zorgen dat je ook op ambtelijk niveau zo goed mogelijk met iedereen de feiten deelt en stappen zet, zodat er daar ook vertrouwen is en zodat het, tegen de tijd dat het een politiek besluit wordt, zo goed is voorggekookt, letterlijk en figuurlijk, dat het tot een «ja oder ja» kan leiden.

**De voorzitter:**

Een vervolgvraag van mevrouw Visser.

**Mevrouw Visser (VVD):**

Ja, ik vraag toch even door. In die brief staan een aantal trajecten en wij hebben de discussie rondom de Single European Sky gehad, waaruit blijkt dat het in het kader van die Europese samenwerking juist niet zo makkelijk «ja en ja» is, of dat dat tot vertraging leidt, omdat er andere belangen spelen tussen de landen zelf. Mijn vraag is: wanneer is die politieke duidelijkheid er ook van onze buurlanden? En als die er niet komt, wat voor consequenties heeft dat dan voor de toekomst van het hele proces? Want zoals ik de brief heb gelezen – misschien kan de Staatssecretaris dat bevestigen – is het eigenlijk: als we hier geen ja op krijgen, kunnen we ook niet aan de slag met de rest, en dan heeft dat een enorme impact.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Het is absoluut van groot belang dat dit goed loopt, want als je de grenslijnen niet goed hebt, dan heb je natuurlijk een echt probleem. Mijn voorstel is het volgende. Wij hebben u al een planning toegezegd van elk van de stappen. Die krijgt u voor het einde van het jaar. Dan hebben we waarschijnlijk ook iets meer zicht op hoe het aan de zijde van de burens zowel in het oosten als het zuiden zit. Dan komen we ook op dat terrein daar uitgebreid op te spreken. Dan kunt u dat ook gewoon in de planning zien, want dat moet dan natuurlijk controleerbaar zijn, ook voor uw Kamer. Als wij dan zeggen: wij weten in maart dit of dat en dat blijkt niet zo te zijn, dan hebt u weer een titel om aan de bel te trekken. Overigens zien wij het dan zelf ook weer beter, dus dat gaan we doen.

**De heer Laçin (SP):**

De Staatssecretaris begon haar beantwoording met te verwijzen naar de ongebreidelde groei op Schiphol. In het selectiviteitsbeleid was de afspraak gemaakt dat 500.000 vliegbewegingen geraakt zouden worden in 2020, maar dat blijkt nu al, dit jaar, het geval te zijn. Daarmee kunnen we denk ik concluderen, en dat was ook de conclusie van een aantal fracties tijdens het rondetafelgesprek, dat het selectiviteitsbeleid in de huidige vorm heeft gefaald. U verwijst ook naar die ongebreidelde groei op Schiphol. Daarmee zegt u eigenlijk ook: die ongebreidelde groei heeft ervoor gezorgd dat Lelystad nu noodzakelijk is, dus die groei, die we niet

hebben kunnen stoppen – Schiphol heeft lak aan de afspraken gehad – die groei zorgt er nu voor dat we niet zonder Lelystad kunnen en dat dat daarom op 1 april 2019 moet openen. Mijn vraag is: wat heeft u de afgelopen jaren gedaan om die groei te stoppen en wat heeft u gedaan om Schiphol aan de afspraken te houden? En vraag twee is: al die honderden mails, die bijeenkomsten, die 80.000 handtekeningen onder die petities, zegt u nu eigenlijk dat u de bewoners en de inwonercorités iets meer inspraak geven, maar 1 april 2019 gaat gewoon door?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Laat ik even bij het begin beginnen. Er is geen ongebreidelde groei. Er zijn harde afspraken gemaakt en die zijn u ook allemaal bekend. Daar heeft de Kamer ook mee ingestemd, om tot 2020 maximaal 500.000 vliegbewegingen op Schiphol toe te staan. Als Schiphol eerder aan die groei komt, dan heeft het eerder een probleem, maar dan is er geen ongebreidelde groei. Rondom de MER betoogde ik nu juist dat er ook daarna geen mogelijkheid is tot ongebreidelde groei. Er zal namelijk altijd alleen maar kunnen worden gegroeid alleen maar in overeenstemming met de omgeving. Dat betekent dat we naar duurzaamheid kijken, naar het verminderen van gehinderden, dat we met het OVV-rapport in de hand ook een integrale veiligheidsanalyse maken van wat dat nu eigenlijk betekent voor de groeimogelijkheden? Ik heb zelfs in het eerste debat – ik geloof dat het VNO Noord-Holland was, die zei: laten we naar 800.000 vliegbewegingen gaan – al gezegd dat ik dat een typisch geval van VNO in La La Land is, want dat kan helemaal niet zomaar. U moet nu zelf ook niet doen alsof alle wettelijke regels waar we in dit land allemaal aan gebonden zijn en die burgers beschermen tegen overmatige hinder, niet bestaan, want dat is niet zo. We hebben ook al veel eerder afgesproken dat er twee dingen moesten gebeuren om Schiphol ruimte te geven om te kunnen groeien, verantwoord en duurzaam. Eén was: Eindhoven moest meer ruimte krijgen om te kunnen groeien. Dat is gebeurd, dat hebben we gewoon gedaan. Dat was onderdeel van het beleid. Het tweede is: een overloopluchthaven voor het vakantieverkeer. Dat is selectiviteitsbeleid, mijnheer Laçin. Echt waar. Maar u bent daartegen. Daarmee creëer je ruimte om slots die achterblijven op Schiphol in te kunnen vullen, bijvoorbeeld voor ons beider liefde: cargo. Maar dan moet je dat ook wel willen.

Dat wat de feiten betreft. Dan de bewoners. Ik heb net uitgebreid aangekondigd dat ik een nieuwe stap zet in het consultatieproces. Dat is niet eerder gebeurd. U kunt dat klein maken. Dat vind ik jammer. Dat moet u niet doen. Want het is juist heel goed om met elkaar te blijven zoeken naar een manier om zo veel mogelijk te laten zien dat we hen heel serieus nemen. Ik wil dat doen. Ik heb dan ook gezegd: laten we hen die extra plek geven in dat proces. Ik heb nooit een geheim gemaakt van de noodzaak die er is, voor ons allemaal in dit land, om Lelystad open te krijgen per 1 april 2019. Ik begrijp alleen niet dat je, als je zegt dat je vindt dat cargo moet groeien, tegelijkertijd zegt dat er geen groei mag plaatsvinden in het aantal vliegbewegingen. Dat suggereert dat de heer Laçin een manier heeft gevonden om de huidige carriers weg te halen bij Schiphol. Het probleem is: ik heb die mogelijkheden niet. Ik zou bijna zeggen: hoe dan? Daar hebt u geen antwoord op gegeven, mijnheer Laçin. Dat klopt ook wel, want dat antwoord is er niet.

**De voorzitter:**

De heer Laçin in tweede instantie.

**De heer Laçin (SP):**

Om met dat laatste te beginnen: wij hebben daar wel een alternatief voor aangedragen, namelijk selectiviteit 2.0: afspraken maken over cargo, groei van cargo en vooral ook afspraken over carriers en vluchten die je niet wilt



hebben. Ik begrijp heel goed dat de Staatssecretaris zegt dat haar middelen beperkt of nihil zijn, maar dat wil niet zeggen dat wij geen alternatief hebben aangeboden en dat wij daar geen discussie over kunnen voeren.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Oké. Laat ik het dan even opnieuw formuleren:...

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben nog niet klaar.

Staatssecretaris **Dijksma**:

... u hebt geen realistisch alternatief.

De heer **Laçin** (SP):

U hoeft het niet realistisch te vinden. Als u hier zegt dat er op Schiphol geen ongebreidelde groei heeft plaatsgevonden, vind ik dat een onrealistische schets van de afgelopen jaren. Verschillende partijen hebben namelijk gezegd dat ze de groei wel ongebreideld vinden, ook in het rondetafelgesprek, tegen Jos Nijhuis, de directeur van Schiphol Group. Goed, wij hebben dus wel een alternatief. Als ik het samenvat, anders gaan we hierover een discussie voeren, zegt u dus eigenlijk dat 1 april 2019 gewoon doorgaat. Dat is wat u zegt?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Misschien even over dat punt van die ongebreidelde groei. Nogmaals, er zit juist een grens aan de groei. Daardoor ontstaat er schaarste en wij socialisten weten dat dat altijd iets is wat je inderdaad goed moet verdelen. Daar heeft de heer Laçin absoluut gelijk in. Het punt is alleen dat je dan wel bij machte moet zijn om dat ook goed te doen. Daar gaat deze discussie inderdaad over. Dus ben ik het met de heer Laçin eens als hij zegt – nu komen we alvast maar bij de local rule – kijk of je alle instrumenten die je wel hebt ook kunt inzetten. Zo meteen zal ik nog het een en ander over vracht zeggen en over wat er misschien in Maastricht kan. Maar het is, andersom, niet terecht om te suggereren dat er niet dingen gedaan zijn om bijvoorbeeld de overloop van het vliegverkeer van Schiphol richting Lelystad voor elkaar te krijgen. Als er van de SP nu het geluid komt «we stoppen met de groei van luchtvaart in Nederland, punt» – dat zegt de heer Laçin feitelijk – is dat op zichzelf een gerechtvaardigd standpunt. Ik kan me er iets bij voorstellen dat je dat vindt. Maar dan moet je niet hier buiten op het Plein naast al die lieve FNV'ers gaan staan en hen steunen als ze zeggen: zorg ervoor dat er groei van vracht in Nederland plaatsvindt. Want als je dat dan ook steunt, dan moet je ook aangeven waar die groei precies vandaan moet komen. Als je dan vervolgens met voorstellen komt waarvan je weet dat ze in Brussel helemaal kapotgaan of dat ze kapotgaan omdat je gewoon discrimineert tussen carriers en daardoor bij de rechter strandt, dan ben je bezig om mensen zand in de ogen te strooien. Dat wil ik in ieder geval niet doen.

De **voorzitter**:

Dank u. Ik wil eigenlijk even inventariseren wat we nog hebben aan onderwerpen.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik ben nog lang niet klaar, hoor.

De **voorzitter**:

U bent nog lang niet klaar. We ronden echt af om 17.00 uur. Er is een VAO aangevraagd. Ik wil de tien aanwezige Kamerleden ongeveer een minuut geven om nog een laatste uitroep te doen. Dat is dus heel veel. Ik stel dus



voor dat de Staatssecretaris... Die minuut hoeft niet van de Kamerleden? Dan gaan we verder met de beantwoording. Wat heeft u nog voor blokken? Laten we daar even naar kijken.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Voorzitter, ik heb nog de aansluitroutes, waar ik eigenlijk mee was begonnen. Dan heb ik nog een paar opmerkingen, hoewel ik ze nu zo ongeveer bijna allemaal heb behandeld, over selectiviteit. Dan nog de MER, Lelystad welteverstaan, waar dus discussie over is ontstaan. Ten slotte nog Schiphol, cargo en uiteraard ook nog Ryanair.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat we gewoon verdergaan met de beantwoording.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik zou willen voorstellen dat de Staatssecretaris gewoon haar beantwoording doet en dat we, hoewel u twee interrupties zei, voorzitter, dan wellicht drie interrupties kunnen doen en die kort houden, want het zijn inderdaad nog wel heel veel onderwerpen. Maar laten we snel beginnen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik doe echt mijn best. De Kamer heeft ook wel veel gevraagd en dat moet ook goed kunnen worden beantwoord.

Er leven zorgen in de regio over de ontwerpaansluitroutes. Overigens zijn er ook zorgen bij mensen die de recreatieve luchtvaart vertegenwoordigen. Inderdaad, we hebben voor de eerste jaren te maken met een aantal beperkingen in het luchtruim en dus zijn sommige delen van de aansluitroutes op een lagere vlieghoogte ontworpen dan we zouden willen. Dat gebeurt dan ook wel met veel lagere aantallen vliegbewegingen, omdat het huidige luchtruim immers ook niet meer ruimte biedt dan 10.000 vliegbewegingen. De heer Jetten zei: kun je garanderen dat het bij die 10.000 blijft met deze, in zijn woorden, suboptimale routes? Het antwoord is onomwonden: ja. Ja, want het kan ook niet meer dan dat. Dit is dan ook de grens die je hebt bereikt. Daarnaast zullen we ons ook inspannen om binnen de overeengekomen uitgangspunten zo veel mogelijk tegemoet te komen aan de zorgen die er leven. Dat heb ik al gedaan en ik blijf het ook doen. Dat is dus een kwestie van samen aan de slag blijven.

De heer Van Helvert zei: die routes zijn conservatief getekend en in de praktijk vaak hoger. De vraag was: kun je daar dan afspraken over maken? Ik kan niet garanderen dat er altijd hoger gevlogen wordt of daar een percentage bij noemen. En waarom niet? Omdat de luchtverkeersleiders die op dat moment in charge zijn, die in de toren zitten, in hun werkinstructies sowieso altijd voor de ruimte kiezen als er ruimte is. Dus op het moment dat er in het hogere luchtruim ruimte is, gaan ze omhoog, standaard. Dat is hun arbeidsethos, zou je bijna kunnen zeggen. Ik kan dus niet een soort garantie geven dat er minimaal zo vaak zo hoog gevlogen wordt, maar dat is hun werkhouding. Zo kijken zij daarnaar. Het moet alleen wel kunnen. Soms kan het gewoon niet, want dan zit er luchtverkeer boven dat naar Schiphol moet. Het is dus echt afhankelijk van de mensen die daar zitten. Ik zeg u: ik heb er vertrouwen in. Zo werken zij en zo moeten we dat ook organiseren. Ik kan daar dus niet op handhaven. Wij zitten niet bij elke vlucht ernaast. Dat zou ik ook echt niet moeten willen en daar hebben we ook helemaal niet de capaciteit voor – kleine overheid! Ja, dat is uw frame, hé, mijnheer Van Helvert. Ik zal niet aan aanlokking doen; ik hoor het al, voorzitter.

Met betrekking tot Teuge hebben verschillende leden gevraagd: bied nou een alternatief voor de mensen die met valschermspringen bezig zijn; kijk ook naar wat er wel kan. Daarvoor is het wel belangrijk dat we ook dat type gesprek kunnen gaan voeren. Zolang mensen het gevoel hebben dat

er misschien wel alternatieve vluchtroutes zijn, dan wordt dat wel moeilijk. Ik heb in de brief al gezegd dat we echt met wil hebben gekeken naar wat wordt voorgesteld. Maar ik kan niet met routes akkoord gaan die interfereren met het luchtruim voor Schiphol – dat hebben we eerder afgesproken – want dat zou het paard achter de wagen spannen zijn. Dan gaan we eerst een vliegveld op de been helpen om ervoor te zorgen dat Schiphol ontlast wordt en dan gaan we vervolgens in de routes Schiphol als het ware belasten. Dat is niet een goede manier van doen. Uiteraard zullen we in gesprek blijven en we zullen laten zien waarom we vinden dat we dit niet moeten doen. Ik heb de LVNL eerder gevraagd of dit een tijdelijk probleem is en of er voor vliegveld Teuge wel perspectief zou zijn als je het luchtruim helemaal zou herzien – dat zou alles wel anders maken – maar dat is niet zo. Wat het valschermspringen betreft: het vliegveld ligt op een route midden in het land en is daar niet houdbaar. Ik wil dus heel graag in gesprek om met de mensen daar te kijken of er een alternatieve locatie is, of dat bijvoorbeeld Twente zou kunnen zijn of dat we naar een andere plek moeten kijken. Dat kan.

Ik ben ook bereid om te kijken of bijvoorbeeld een aantal activiteiten op het gebied van de kleine luchtvaart die daar nu plaatsvinden, versneld naar vliegveld Teuge kunnen worden verplaatst. Daarover heb ik al gesproken met mensen uit Flevoland. Daar hebben we ook bestuurlijk commitment nodig en dat is er ook vanuit de provincie Flevoland. En stel je voor dat het voor een korte periode nodig is om ook financieel te helpen met als doel een gat te overbruggen, dan zijn wij daartoe bereid. Dat heb ik ook tegen de bestuurders aan tafel gezegd, want wij zijn er niet op uit om mensen op een luchthaven onnodig in de problemen te brengen. Maar wij moeten ook een keer vaststellen of er reële alternatieven zijn en, mocht dit niet zo zijn, wat het perspectief is. Hoe zorgen we ervoor dat vliegveld Teuge operationeel kan blijven, ook zonder het valschermspringen? En hoe helpen we de valschermspringers naar een plek waar zij wel van een zo groot mogelijke hoogte kunnen springen. Dat willen we allemaal doen en snel. Wat mij betreft kan dat gesprek meteen gevoerd worden, al moet men op een gegeven moment de knop willen omzetten in het besef dat dit type gesprek gevoerd moet worden. Ik heb nog niet helemaal de indruk dat men dit wil.

Over de selectiviteit heb ik al heel veel gezegd. Ik zeg ook tegen de heer Jetten dat de marktbenadering de voorkeursoptie is en denk dat die optie echt heel goed kan. Schiphol kan prima een interessant aanbod maken voor de mensen die moeten vliegen op Lelystad. Belangrijk is dan wel dat men vervolgens slots op Schiphol achterlaat. De discussie gaat dus niet over de vraag hoe we van Lelystad een succes maken – ik zag dit ergens in een krant terugkomen – want ik heb er niet meer veel twijfels over dat daar heel veel carriers komen die zeggen dat ze wel op Lelystad willen vliegen. In het begin ging de discussie daarover: een paar jaar geleden kreeg ik nog te horen dat misschien wel niemand zou willen. Ik denk dat die discussie wel voorbij is.

De vraag is vooral hoe we ervoor zorgen dat we ook ruimte creëren op Schiphol. Ik heb toen in het kader van die vraag de opties marktbenadering en de verkeersverdelingsregeling genoemd. En de zure optie noemde ik eerder als suggestie dan als beleid. Ik zal daar niet te veel over zeggen. Anders lees ik daar morgen over in een niet nader te noemen krant, meteen als ik wakker ben. Dat zijn overigens wel de dingen waar je naar moet kijken, maar niet nu. Die marktbenadering is in mijn ogen dus kansrijk.

Er is onduidelijkheid over de vraag hoe een marktbenadering of een verkeersregel zich verhoudt tot de slotregulering. In dat verband is het belangrijk om te zeggen dat eerst bepaald moet worden of er sprake is van slotregulering. Bij de start van een luchthaven als Lelystad is dat niet het geval. Overigens is dit in het kader van het selectiviteitsbeleid ook niet wenselijk. In de marktbenadering wordt door Lelystad Airport via een

open proces capaciteit beschikbaar gesteld voor niet-mainport gebonden verkeer met voorrang voor verkeer dat slots opgeeft op Schiphol. Deze aanpak is door Lelystad Airport ook juridisch getoetst. Als de verkeersverdelingsregel wordt ingezet, wordt de capaciteit op Lelystad ingevuld door het stapsgewijs verplaatsen van niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol naar Lelystad, en is een aparte verdeling van de slots niet aan de orde. In beide gevallen is er dus geen sprake van slotregulering op Lelystad en ook niet van het uitgeven van slots door de slotcoördinator volgens de daarvoor geldende EU-regels.

Schiphol is wel slotgecoördineerd. Voor zover er daar een relatie is tussen slotregulering en selectiviteitsbeleid, betreft dit de vraag of en hoe geborgd kan worden dat vrijkomende slots worden toegekend aan mainportgebonden verkeer. Dat werken we op dit moment uit in overleg met de Europese Commissie.

Dan de MER-Lelystad. Dit was zondag de hele dag de opening van het radiojournaal. Ik zat in de auto, en dacht: zo!

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb een korte vraag, die ik ook vorige week heb gesteld. Wat gebeurt er bijvoorbeeld bij noodweer en bij annuleringen? Wat gebeurt er dan met die vluchten? Kunnen die worden toegekend aan onze eigen home carriers, KLM, Transavia en Corendon?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het lastige is dat wij een beetje in verwarring zijn over wat u precies vraagt: als er vluchten geannuleerd worden, aan wie worden die dan vervolgens toegekend? Dat bepaalt in principe de slotcoördinator.

De heer **Graus** (PVV):

Precies. En daar was ik al bang voor. Dat was ook mijn vraag. Maar die was vorige week niet beantwoord. Ik vroeg of er nog enige mogelijkheid is dat wij daar iets van naar ons toe kunnen halen, voor onze eigen home carriers, home based carriers. Dat was gewoon de vraag. Het verzoek.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik denk dat dat lastig is, omdat het bij die herverdeling ook weer volgens de regels zal werken. Ik ga het nog een keer navragen voor u, maar dat kunnen we niet vandaag opleveren, zeg ik alvast.

De heer **Graus** (PVV):

Wanneer kan ik dat ongeveer verwachten? Kan dat nog voor het VAO? Of gaat dat niet, vraag ik via de voorzitter.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat moet wel lukken.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel. Bedankt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik weet niet zeker of het nog verderop in de beantwoording komt, maar ons verzoek was om te kijken naar de mogelijkheden om slotcoördinatie toe te kennen op basis van een plafond aan geluid, CO<sub>2</sub> en fijnstofuitstoot. Daarbinnen laat je dan vliegtuigen concurreren op die parameters, zodat je de schoonste en stilste vliegtuigen krijgt. Tijdens de hoorzitting heb ik deze vraag gesteld aan de slotcoördinator, die aangaf dat daar mogelijkheden toe waren. Mijn vraag is eigenlijk of de Staatssecretaris bereid is om de Kamer hierover te informeren.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, die vraag dat komt echt nog, in het blokje Schiphol. Als u het niet erg vindt. Anders raak ik helemaal de draad kwijt, voorzitter. MER-Lelystad. Afgelopen zondag was op de radio te horen dat die MER niet voldoet. Dat was de boodschap, even in mijn termen. Daar ben ik het niet mee eens. MER-Lelystad is via een echt zorgvuldig proces tot stand gekomen. We hebben daar gewoon wettelijke voorschriften voor en, by the way, ook wettelijke rekenmodellen. Je kan niet zelf een rekenmodel maken; je moet echt gewoon een rekenmodel hanteren dat we ook vanuit de wet moeten gebruiken. Die modellen zijn allemaal gevolgd. We hebben alles ter inzage gelegd.

Er werd gevraagd of het onafhankelijk getoetst moet worden. Mevrouw Kröger weet waarschijnlijk wel, als fervent MER-fan, dat de Commissie voor de m.e.r. dat onafhankelijk gedaan heeft. Dus dat is gewoon gedaan. En ik heb ook echt geen reden om daaraan te twifelen. Er zijn de afgelopen dagen door sommige partijen vraagtekens bij gezet en daarmee ook bij het Luchthavenbesluit, onder andere door het actiecomité HoogOverijssel. Zij hebben een zelfgemaakt rekenmodel. Op basis daarvan zijn ze gaan berekenen welke geluidsbelasting er volgens hen gaat optreden. Op basis daarvan zegt het comité vervolgens: de MER is niet juist.

Ik heb kennis genomen van deze indicatieve berekeningen. Mij is door HoogOverijssel niet duidelijk gemaakt welke aannames zij hebben gedaan en hoe hun model werkt. Er was een suggestie dat er een rapport lag, maar dat hebben wij nog niet. Het model dat zij gebruiken, is dus niet wettelijk voorgeschreven. Ik zie ook teksten als dat wij zouden liegen en dat soort dingen, langskomen. Dan komt dan via de sociale media naar voren. Daar wil ik toch wel even een sterretje bij plaatsen. Wij mogen het best met elkaar oneens zijn, maar op het moment dat wij vanuit de overheid gewoon onze eigen wettelijke voorschriften volgen, moeten er niet dat soort teksten komen.

Andersom hebben mijn mensen en ik wel gezegd: wij zijn best bereid om gewoon nog een keer opnieuw te laten zien hoe we dit gedaan hebben. Wat is ons model? We stoppen er van alles in en wat komt er dan uit. Het feit dat wij opnieuw met hen aan tafel zitten om dat nog een keer helemaal door te exerceren, is eigenlijk gewoon bedoeld om ook hier weer twijfel weg te nemen. Niet bij onszelf – want dat suggereerde mevrouw Kröger – maar bij hen. Je kunt niet gaan shoppen in MER's. Je kunt niet, ook niet als politieke fractie, aan de ene kant zeggen: MER's zijn belangrijk zijn en moeten onafhankelijk getoetst worden. Dat is allemaal gedaan. De Raad van State en de hele mikmak is eraan te pas gekomen. Je kunt dan niet aan de andere kant, als de uitkomst je niet bevalt, zeggen dat er vast iets niet goed is gegaan in het proces.

Ik ben dus bereid om gewoon ook opnieuw te laten zien hoe we dit allemaal gedaan hebben. Daarom hebben we ook dit overleg. En als er fouten worden gemaakt, moeten we daar gewoon op terugkomen. Dat moet altijd. Maar wij hebben gewoon echt die indruk niet. Er wordt mee geschermd dat het niet klopt. Dan wordt dat ook als feit gepresenteerd. Ik hoor de hele dag op de radio dat het niet klopt. Maar we hebben gewoon gedaan wat wettelijk voorgeschreven is. Dit worden lastige debatten, ook voor mijn opvolger, als we op een gegeven moment ook over feiten verschil van mening gaan hebben. Dat wil ik wel één keer zeggen, want het is bijna onmogelijk, ook voor ons, om ons daar nog tegen te weren. Echt waar! Dan is het einde zoek. Als we gewoon doen wat ook volgens de wetgever gevraagd wordt en er vervolgens gezegd wordt dat het niet klopt, krijg je een heel nare discussie. Dan krijg je ook extra onrust, want de mensen thuis hebben die rekenmodellen niet, met Lden-contouren en weet ik veel wat allemaal. Die moeten er gewoon op kunnen vertrouwen dat de overheid daar eerlijk in is. Daar hebben we ook allerlei procedures voor. Dat is allemaal openbaar gemaakt. Het is onafhankelijk getoetst. Er zijn zienswijzen op ingediend.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wijs op het feit dat de MER-toetsing is gedaan voordat de aansluitroutes bekend waren. Verschillende bewonersgroepen kwamen daarmee en daar kwam ook mijn oproep uit voort. Die aansluitroutes veroorzaken veel onrust nu blijkt dat die tot meer overlast zullen leiden. Verschillende experts hebben zich uitgesproken over het feit dat die Lden-contour rond Biddinghuizen groter wordt en dat je meer piekbelasting krijgt boven een woonwijk bij Zwolle. In 2014 is de toenmalige MER onafhankelijk getoetst. De vraag is dus, ook om recht te doen aan de onrust, of er nogmaals een onafhankelijke analyse kan komen waaruit blijkt in hoeverre de laagvlieg-routes een impact hebben op de MER en in hoeverre die eigenlijk meegenomen hadden moeten worden. Dat was de vraag.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Die MER is uitgevoerd op basis van 10.000 en 45.000 vliegbewegingen. Dan heb je als het ware de maximale «schade» in hinder alvast berekend. Ik kan u het volgende toezeggen. We gaan het gesprek aan met HoogOverijssel. Ik wil altijd een ultieme inspanning leveren om in ieder geval met elkaar geen discussie meer over feiten te hebben. Ik ga niet iets opnieuw doen waarvoor al de hele wettelijke procedure doorlopen is. Maar ik kan wel, op het moment dat we dat hebben afgerond, u daarover een brief sturen, waarin staat wat er is besproken, wat we precies hebben gedaan en hoe wij aan onze berekeningen komen. Daar heb ik echt geen moeite mee. Maar ik heb er wel moeite mee om met terugwerkende kracht een proces dat gewoon volgens de wet is verlopen, met alle inspraak van dien, nu als het ware achteraf ter discussie te stellen. Want dan blijf je met elkaar bezig.

De **voorzitter**:

Kort, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wij vinden het belangrijk dat het ministerie in gesprek gaat met de bewoners. Wat ook uit het eerdere blokje bleek, was dat de inspraak van bewoners met name gaat over hoe de routes gaan lopen. Maar dit is toch echt een ander punt. Dit is de vraag of de MER volledig is, omdat de impact van de laagvliegroutes anders is. Een vliegtuig met een glijvlucht maakt minder kabaal dan een vliegtuig dat horizontaal vliegt. Dat heeft een grotere geluidsimpact en een ander MER-effect. We zouden echt graag een onafhankelijke toetsing van de MER zien en we zouden daar als Kamer over geïnformeerd willen worden, naast de toezegging dat we als Kamer geïnformeerd worden over de uitkomsten van de gesprekken met HoogOverijssel.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Volgens mij komen we hier dus nu niet verder, want ik heb een onafhankelijke toetsing van de MER door de Commissie voor de m.e.r. laten doen. Wat ik u toezeg, is dat ik een verslag uitbreng van wat in de gesprekken gewisseld wordt. Dan kunt u ook zien waarom die aanvliegroutes wel of niet impact zouden hebben – want dat is de veronderstelling – en waarom de MER als het ware ook daarvoor voldoet. Dat is de bewering, toch? Ja!

De **voorzitter**:

We gaan verder met de beantwoording.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Er is gevraagd of het een idee is om met een voorbeeld-Boeing te gaan vliegen. Dat idee is inderdaad een paar keer genoemd bij informatie-bijeenkomsten. Ik weet niet of dat echt uitvoerbaar is. Ik zal ook uitleggen waarom. Ik moet daar gewoon naar kijken. Het gaat ook om een goede

voorbeeldwerking. We hebben bijvoorbeeld geluidssimulaties aan mensen laten horen. Zij werden daar boos over, want zij vonden dat het geluid te zacht was. Die simulaties maken wij niet zelf; dat wordt door experts gedaan. Die mensen zeiden dat dit niet kon kloppen of bijvoorbeeld dat je een auto hoorde. Dat doen de experts omdat je het begrip moet hebben dat er altijd omgevingsgeluid is. Dat is in onze samenleving zo, omdat nu er eenmaal geluid gemaakt wordt. Om een goed beeld te kunnen ontwikkelen van wat het geluid is, is het standaard bij alle simulaties zo dat je dat als een soort bijna-check krijgt. Ik had gehoopt dat mensen daarmee een reëel beeld kregen en dat dit zou helpen, maar in de praktijk zien we dat het soms helemaal niet helpt waarvoor het bedoeld is omdat mensen bijvoorbeeld de methode ter discussie stellen. Zij zeggen: dit kan niet kloppen. We moeten daar nog wel over spreken, dus ik ga er nu geen eindoordeel over geven, maar ik weet ook niet zeker of dit nou het ei van Columbus is. Ik vermoed zelf dat dit niet het geval is. We proberen juist op een andere manier met normale, gangbare methoden mensen dit gewoon te laten beleven. Tot nu toe worden ze daar niet vrolijk van, maar niet omdat het enorm getoeter is of zo.

**De voorzitter:**

Meneer Bruins, dit is van de chartervlucht.

**De heer Bruins (ChristenUnie):**

Ik ken de simulaties. Ik heb vertrouwen in het NLR, dat de simulaties heeft gebouwd. Ik ken dat instituut ook uit mijn vorige werkzame leven. Die ijking klopt. Ik ken ook de reacties van de bewoners, die dat met zo'n holobril en een koptelefoon op allemaal zien en horen. Ik vraag dit niet omdat ik de ijking van het NLR zou wantrouwen of dat ik daar vraagtekens bij plaats. Maar voor het opbouwen van vertrouwen kan het bewoners helpen als zij een keer zien wat nou eigenlijk 2.000 meter is en horen hoe een modern verkeersvliegtuig op die hoogte klinkt. Het is ook een mogelijkheid omdat dit initiatief van burgers komt. Dan durf ik de woorden van de Staatssecretaris haast zo te verstaan dat zij zegt: als het mogelijk is, dan kijk ik welwillend naar die mogelijkheid. Dan zou ik heel blij zijn met die open houding van de Staatssecretaris.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Die open houding is er. Maar het moet wel echt kunnen en een reëel beeld opleveren. Wij gaan ernaar kijken, maar ik kan er niet nu iets over beloven.

De heer Van Helvert vroeg of de effecten van hinder gemonitord en jaarlijks geëvalueerd worden. Over de monitoring van de effecten en over de informatievoorziening zijn inderdaad werkafspraken gemaakt aan de Alderstafel. Die liggen vast in het werkprogramma, zoals voor een geluidshandhavingplan en monitoring. Het gaat dan bijvoorbeeld ook over begrippen als vogelaanvaringen; dat soort kwesties zitten daarbij. De heer Van Helvert heeft ook het een en ander gezegd over die 10.000 bewegingen. Dat zal ik ook inbrengen in het overleg.

Dan de verschillende scenario's voor groei van Schiphol. Mevrouw Kröger begon daarover. Ik heb aan de Omgevingsraad Schiphol gevraagd om na te denken over Schiphol en de groei na 2020. Daar zal ook in samenwerking met ons over worden gesproken. U krijgt dan ook een advisering daarover. Daar komt straks een verhaal over en dan is het ook een politieke keuze om dat al dan niet te verbinden met bijvoorbeeld internationaal treinverkeer. Het is niet voor niets dat wij in deze periode 250 miljoen euro extra hebben vrijgemaakt voor station Schiphol. Dat is niet alleen omdat er heel veel luchtvaart plaatsvindt, maar ook omdat het een belangrijk knooppunt is in het internationale treinverkeer.

Dan de uitbreidingsplannen en ultrafijnstof. Daar hebben we al eerder over gesproken. Er is geen norm voor ultrafijnstof. Er is wel een pioniers-



onderzoek in Nederland. In Los Angeles of San Francisco doen ze ook zoiets, maar wij doen daar nu onderzoek naar en dat is baanbrekend. Dat kost gewoon tijd. Je hebt daarmee niet een norm. De suggestie is dat je daarop moet gaan handhaven, maar dat kan niet als er geen norm is. In de interrupties kwam de vraag naar voren om geluid en milieu bij de slotallocatie mee te nemen. Ik heb vorige week in het overleg al aangegeven dat de verdeling van slots gaat op basis van de Europese slotverordening. De criteria voor verdeling liggen daarin vast. Doel is om op basis van objectieve en transparante criteria capaciteit te verdelen. Zoals ik vorige week ook zei: in de verdelingsregeling kunnen milieucriteria geen rol spelen, maar de capaciteit van een luchthaven wordt wel mede bepaald door bijvoorbeeld lokale geluidgrenzen en andere milieugrenzen. Slotallocatie is dus geen instrument om milieudoelstellingen te bereiken. Daar hebben we andere instrumenten voor. Maar je ziet wel dat innovatie op het terrein van bijvoorbeeld geluid het mogelijk maakt om meer vliegbewegingen te organiseren binnen de huidige schaarse capaciteit. In die zin is het milieu wel een belangrijke drive for innovatie. Als je vliegtuigen heel goed schoner en stiller maakt, kan daardoor binnen de huidige wetgeving meer ruimte en meer capaciteit ontstaan. Zo werkt het wel, maar wij kunnen het niet als een apart slotverdelingsmechanisme instellen. Dan komen we echt vast te zitten.

Dan de vraag over een plafond voor geluid, CO<sub>2</sub> en ultrafijnstof. Er is een plafond voor geluid. Er zijn zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria opgesteld, die fungeren als plafond. Die gelden ook voor andere emissies, zoals stikstof en koolmonoxide, maar niet voor ultrafijnstof, zoals ik net al heb gezegd. CO<sub>2</sub> is een issue dat wij internationaal aanpakken. We hebben bijna een jaar geleden het Verdrag van Montreal afgesloten. Op welke wijze dat betrekking heeft op vluchten die vallen binnen het Europese ETS-systeem, daarover wordt nu onderhandeld in Brussel. Daar zijn wij ook vanuit een andere kant mee bezig. Duidelijk is dat de luchtvaartsector de dans niet mag ontspringen. Ook daar moet gewoon geleverd worden op het naar beneden brengen van CO<sub>2</sub>-uitstoot, dat is evident. Dat kan deels door aanpassingen aan de vliegtuigen en dat moet deels via compensatie. Dat is internationaal nu afgesproken.

Dan kom ik op de vraag van de heer Graus of slots die overblijven door noodweer bij voorrang kunnen worden toegedeeld aan bepaalde airlines. Helaas, het antwoord is nee. Slots die niet worden gebruikt, komen volgens de regels in een zogenaamde slotpool terecht. Die slots moeten door de slotcoördinator objectief en non-discriminatoire worden verdeeld. Dan kun je niet Cor en Don voortrekken, om maar wat te noemen. Dat gaat dus niet.

Dan kom ik op het pleidooi van Noord-Holland. Mevrouw Kuiken vroeg naar de opvatting van gedeputeerde Tekin, die daar bij de rondetafel over had gesproken. Nachtsluiting kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Het is mij niet bekend waar de provincie nu precies voor pleit. Potentiële economische gevolgen van het sluiten kunnen ook negatief zijn. Het is de vraag of niet alleen leisure maar ook het vrachtverkeer daarmee geraakt wordt. Vracht zit natuurlijk ook in de randen van de nacht. Uiteindelijk hebben we hier ook met elkaar vastgesteld dat we daaraan graag ruimte willen bieden.

**De voorzitter:**

Kort, mevrouw Kuiken.

**Mevrouw Kuiken (PvdA):**

De actualiteit komt erin omdat Heathrow en Frankfurt vergelijkbare onderzoeken doen. Om het simpel en plat te zeggen: is de Staatssecretaris bereid om contact op te nemen met de desbetreffende gedeputeerde, om te kijken of een haalbaarheidsonderzoek waardevol kan zijn in de hele

discussie over het verminderen van druk van vliegtuigen rondom Schiphol?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, dat lijkt me goed. Dat ga ik doen.

De heer Graus vraagt of wij naar het twee-plus-twee- of preferentieel baangebruik willen kijken. Preferentieel vliegen is juist van groot belang om de omgeving te vrijwaren van onnodige hinder. Daarom doen we dit dus. In het kader van het onderzoek van de OVV zijn daar wel kanttekeningen bij gemaakt. Zij zeggen dat je daar voor de toekomst naar moet kijken. Daar gaan we mee aan de slag. We zijn nu bezig om de integrale veiligheidsanalyse te maken. Dat heb ik ook toegezegd. Daar is het huidige baangebruik wel de basis voor. Daar komen we echt nog op terug. Dat kunnen we niet allemaal vandaag ook nog oplossen. Voor een deel wordt daar nog aan gewerkt.

De **voorzitter**:

Mijnheer Graus, kort op dit punt.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb ook gevraagd naar zo'n vakantievlieger als «Cor en Don» of Corendon. Als die een uur eerder kunnen vertrekken, halen ze ook die twee vluchten per dag. Je maakt het zo'n airline gemakkelijker. De laatste 100% Nederlandse airline, dat blijf ik zeggen. Die moeten we toch ook iets gunnen? We zijn toch allemaal Nederlanders? We moeten toch onze eigen mensen eerst wat gunnen? Mijn vraag was of dat bekeken kan worden. Je kan niet eens van het midden van de nacht naar het laatste deel van de nacht, dus de ochtend. Als ze vanaf 6 uur kunnen vertrekken, zouden ze niet met die vluchten in de knel komen. Een kind moet de was kunnen doen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, maar daarover zijn heel zorgvuldige afspraken gemaakt met omgevingsraad en de bewoners. Als ik eenzijdig die afspraken ophef, dan is Leiden in last. Dan gaan we echt enorme ellende tegemoet, echt waar, dat voorspel ik u.

En dan het eerste punt. Dat is gewoon niet mogelijk, als je Europees afspreekt dat we geen carriers mogen voortrekken. Dat is gewoon de regel. Als je dat wel gaat doen, kom je ook in diepe problemen terecht, want daarover worden dan rechtszaken gevoerd door anderen dan onze vriendelijke vrienden Cor en Don. Voor je het weet, komen we ook daar in de problemen.

De **voorzitter**:

Mijnheer Graus, bewaar dat even voor het VAO.

De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter, ik moet dat wel kunnen vragen, want dat bespaart mij mogelijk een motie.

De **voorzitter**:

Dat heeft u gedaan en u heeft ook antwoord gehad. Er is nog niet helemaal overeenstemming.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb niet gezegd dat het er allemaal doorheen gedrukt moet worden, maar ik heb gevraagd of bekeken kan worden of dat mogelijk is. Je maakt het ook Schiphol gemakkelijker tijdens de spits. Het is voor Schiphol en voor Corendon een win-winsituatie, dus dan kan het toch bekeken

worden? Ik zeg toch niet dat het nu allemaal besloten moet worden? Dat vraag ik niet. Het is gewoon een sympathieke vraag.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Nogmaals: wij hebben geen verschil van mening over de sympathie der dingen, maar ik heb wel te maken met het feit dat ik hier tegen de grenzen aanloop van wat kan. Het heeft geen zin om tegen u te zeggen dat ik het ga bekijken, als ik al weet dat het niet kan. Eigenlijk hebben we dat al gedaan en het kan niet.

**De voorzitter:**

We hebben nog de onderwerpen vracht en Ryanair. De Staatssecretaris gaat die antwoorden nu geven.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik heb in de eerste termijn al aangegeven dat ik het betreurt dat als gevolg van de schaarse capaciteit sommige luchtvrachtmaatschappijen vooralsnog geen slot hebben gekregen. Ook ik stond, samen met onder anderen mevrouw Kröger en de heer Laçin, buiten op het Plein bij de mensen van FNV wiens werkgelegenheid in het geding is. Ik vind het wel ook belangrijk om hier te zeggen dat de luchtvrachtmaatschappijen, hun belangenvereniging en ook Schiphol, ook zelf een verantwoordelijkheid hebben om hier, ook in onderling overleg, het een en ander aan te doen. Men wist natuurlijk wel dat er op een moment schaarste zou ontstaan. Want ik zeg nogmaals, die 500.000 komt niet uit de lucht vallen. Ik moet hierbij overigens heel erg uitkijken met beeldspraak. Hooguit kan je zeggen: we hadden misschien verwacht dat de schaarste pas een jaar later zou optreden. Dat kan zo zijn. Maar dan nog; daar moet je dan ook op anticiperen.

Op dit moment is er bij het zogenaamde coördinatiecomité een voorstel voor een local rule ingediend. De strekking van deze local rule is dat onder bepaalde voorwaarden op Schiphol voorrang wordt verleend aan luchtvrachtmaatschappijen boven andere maatschappijen. Het is een juridisch instrument. Dit moet ook allemaal op grond van de Europese slotverordening worden voorgelegd aan het coördinatiecomité. Daarin zitten alle luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op de gecoördineerde luchthavens in Nederland. En ook LVNL en Schiphol, de luchthaven zelf, zitten in dat comité. Volgens de systematiek van de slotverordening moet dat comité aan mij een voorstel doen om een local rule aan te nemen en dan een positief of negatief advies te geven over een local rule. Daarna is het aan mij om een besluit te nemen. Ik zeg alvast maar tegen iedereen die het wil horen luid en duidelijk dat ik een voorstander ben van de toepassing van local rules die eraan bijdragen dat de schaarse capaciteit optimaal wordt ingezet, als ze in lijn zijn met die Europese slotverordening. En aan deze Europese regels zal ik dus dit voorstel ook toetsen. Dat moet ik immers wel doen. Ik heb bij het bestuur van het coördinatiecomité al aangedrongen op spoedige advisering. Ik heb ook begrepen dat men binnenkort bij elkaar komt om de local rule te bespreken, en ik weet dat allen aan die tafel uw en mijn druk ook voelen om daar goed uit te komen. Toch? Ja. Na advisering door het coördinatiecomité kan ik dan binnen twee weken een besluit nemen. Ik moet dan vervolgens daarmee weer naar de Europese Commissie. Daar moet men dan ook nog kritisch bekijken of het voldoet aan de Europese regelgeving. Aan het einde van de rit kijkt men daar dus nog naar.

De heer Graus heeft opmerkingen gemaakt over Maastricht. Ik heb al eerder, in een gesprek met een aantal vertegenwoordigers van het luchthavenvrachtverkeer, gezegd: laten we inderdaad ook naar Maastricht kijken. Dat zal niet voor alles kunnen gelden, maar het biedt wel perspectief. Er is een werkgroep waar ook het ministerie en mensen uit Maastricht bij betrokken zijn. Daar bekijken we wat daar kan. En

inderdaad, dan moeten we ook een goed luchthavenbesluit hebben. Er is recent al advies van de Raad van State ontvangen. Ik hoop echt op heel korte termijn, op héél korte termijn, een luchthavenbesluit te kunnen vaststellen, om het in ieder geval mogelijk te maken dat Maastricht eventueel ook een deel van het vrachtverkeer kan opvangen. Daarmee blijft het in ieder geval in Nederland. Ik weet zeker dat de heer Graus daar echt blij mee zal zijn.

**De voorzitter:**

Ik zie dat er vragen zijn, maar we luisteren eerst naar de beantwoording over Ryanair. Dan doen we een vragenronde.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ja, ik kom, last but not least, op Ryanair. Welke maatregelen nemen we? Het is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van Ryanair om gedupeerde passagiers op passende wijze alternatieve vluchten aan te bieden en om ze in voorkomende gevallen te compenseren. Naar aanleiding van de ontstane situatie heeft de ILT contact opgenomen met Ryanair. Men heeft daarbij schriftelijk bevestigd, compensatie uit te betalen in geval van annulering. Er zijn overigens niet meer klachten binnengekomen dan normaal. Het is wel goed om te zeggen dat gedupeerde reizigers op de website van de ILT heel goed kunnen zien wat hun rechten zijn. Dat is wel belangrijk om hier te zeggen. Maar dit hebben we naar aanleiding daarvan gedaan.

**De voorzitter:**

Dank u wel voor de beantwoording. Ik begrijp dat er behoefte is aan een gelegenheid om nog wat vragen te stellen of een statement te maken. Mijnheer Graus, begint u eens.

**De heer Graus (PVV):**

Ik dank de Staatssecretaris voor wat zij zei over Maastricht Aachen Airport, want die baanverlenging is dus nodig om bepaalde jongens, cargomensen, hier in Nederland aan boord te houden. Kan de Staatssecretaris zeggen of dat een week of twee weken gaat duren? Want hierop volgt een VAO; daarom vraag ik het.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Gaat dit over het Luchthavenbesluit?

**De heer Graus (PVV):**

Ja, dat klopt.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Binnen drie weken is dat wel een done deal. Het komt naar de Kamer, maar het is wel een besluit.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Graus heeft een VAO aangevraagd. Dat verzoek blijft staan, neem ik aan?

**De heer Graus (PVV):**

Ja. Het is wel jammer dat het VAO dan plaatsvindt voor die drie weken, maar we moeten ook aan andere belangen denken.

**De voorzitter:**

Ja. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u, voorzitter. Ik citeer graag uit een column van vanochtend in de Volkskrant: de groei van Schiphol is een dwangneurose van politici en beleidsmakers. Dat blijft het gevoel dat ik overhoud na dit AO. Lelystad moet koste wat koste doorgaan, ten koste van heel veel mensen, het milieu en het klimaat omdat de groei door moet gaan. Voorstellen voor echte keuzes waarmee we de bereikbaarheid van Nederland op de lange termijn kunnen garanderen binnen de grenzen van het klimaat zijn niet mogelijk.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik zie dat als een statement. Mijnheer Laçin, een statement of een vraag? Wat u wilt, maar houd het wel kort.

**De heer Laçin (SP):**

Een statement; dat zal ik gelijk maar aangeven. Uit de beantwoording van de Staatssecretaris en de houding van de formerende partijen kunnen we opmaken dat de opening van Lelystad Airport op 1 april 2019 heilig is. Daarmee worden de onrust, boosheid en verontwaardiging van burgers aan de kant geschoven en worden milieu en natuur extra belast. Wij maken ons hard voor bindende en houdbare afspraken met Schiphol binnen de huidige kaders, met meer ruimte voor duurzame werkgelegenheid als cargo en met oog voor mens en milieu. Daarvoor zullen wij ook moties indienen volgende week en daarom zullen wij de omwonenden ondersteunen in hun strijd voor meer inspraak en zeggenschap.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik ga gewoon het rijtje af. De heer Van Raan.

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

Dank u wel, voorzitter. De Staatssecretaris is het, getuige de brief, met ons eens dat de groei van de luchtvaart sneller gaat dan de innovaties op het gebied van geluid en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het is goed dat zij dat erkent. Ook doet zij een extra tussenstap met de consultatieronde van burgers, waarvoor dank. Het is overigens wel zo – ik hoop dat de Staatssecretaris dat met ons eens is – dat die extra inspraak keurig binnen de lijntjes blijft van de gekozen weg van de groei en dat de fundamentele discussie over de toekomst van de luchtvaart dus niet met de burger gevoerd wordt. In mijn bijdrage heb ik gevraagd of de Staatssecretaris bereid is om de race naar de bodem, naar wat het goedkoopst is voor Schiphol en de luchtvaart in het algemeen, te verlaten en in de concurrentiestrijd in te zetten op duurzaamheid.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Jetten.

**De heer Jetten (D66):**

Voorzitter. Ik ben blij dat de Staatssecretaris heeft bevestigd dat we in Nederland niet werken aan ongebreidelde groei van de luchtvaart, maar dat we binnen de huidige milieukaders kijken hoe we de concurrentiepositie kunnen versterken. Lelystad is daarbij een overloopluchthaven. De Staatssecretaris werkt eraan om ervoor te zorgen dat Lelystad alleen daarvoor wordt ingezet. Ik ben blij met de toezegging of eigenlijk de bevestiging dat we niet gaan groeien boven de 10.000 vluchten zolang het luchtruim niet opnieuw is ingedeeld. Ik ben vooral blij met de toezegging dat de bewonersvertegenwoordigers intensief zullen worden betrokken bij het vaststellen van de definitieve routes en de definitieve herindeling van het luchtruim. Ik kijk uit naar de oplossing voor Teuge en voor cargo.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Bruins.

**De heer Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik zal het VAO plenair gebruiken voor mijn slotstatement. Ik wil nu slechts de Staatssecretaris hartelijk bedanken en ook haar team veel wijsheid toewensen bij het herwinnen van het vertrouwen van de burger in de komende weken.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Bisschop.

**De heer Bisschop** (SGP):

Voorzitter. Ik sluit mij graag aan bij het dankwoord aan de Staatssecretaris. Ik waardeer het zeer dat de Staatssecretaris een open houding heeft, ook ten aanzien van het gesprek met alle betrokkenen. Ik waardeer het ook zeer dat zij daar gewicht aan wil hangen. In dat verband zou ik toch nog één keer een lans willen breken voor het verzoek om goed te kijken naar de B++-variant. Die is immers ook aangedragen door de betrokkenen. Als je die weg niet wilt inslaan, dan is het, denk ik, heel goed om dat goed en beargumenteerd op inhoudelijke gronden te doen en om ook inzicht te geven in waarom niet.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Mevrouw Visser.

**Mevrouw Visser** (VVD):

Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Zij heeft een aantal concrete toezeggingen gedaan over het verdere proces inzake de vliegroutes. Dat lijkt mij ook belangrijk. Het is denk ik aan ons voor een volgende procedurevergadering om iets te vinden over een groot project met betrekking tot de luchtruimherindeling. Die handschoen zullen wij oppakken.

Ik heb nog twee specifieke vragen. De rest wil ik gewoon bij het VAO doen. De Staatssecretaris zegt dat zij afwacht waarmee men komt als het gaat om de vrachtluchten. Zij verwacht dat men binnenkort met een voorstel komt. Als dat negatief is, wat kan de Staatssecretaris dan alsnog doen? Op andere grotere luchthavens wordt door lidstaten wel gebruikgemaakt van de zogenoemde local rule. Blijkbaar kan dat dus wel binnen Europa. Is zij dan bereid om die handschoen op te pakken?

Ik heb ook gevraagd of de Staatssecretaris wil bekijken of zij de capaciteitsdeclaratie voor de komende winter nog kan corrigeren. Kan zij daar nog antwoord op geven?

Mijn laatste vraag gaat over Ryanair. De Staatssecretaris geeft aan dat er geen klachten zijn. Maar als die er wel komen, gaat de ILT dan handhavend optreden? Andere lidstaten doen dat namelijk al wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Van Helvert.

**De heer Van Helvert** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het CDA is ook blij met de toezegging over het proces, want het vertrouwen vliegt natuurlijk met het vliegtuig de deur uit, als dat kan, maar het komt pas te voet terug. Dit is een goede start. Ik denk wel dat het goed is dat we kort daarop blijven zitten, ook vanuit de Kamer, om ervoor te zorgen dat de inspraakprocedures echt goed verlopen. Een groot deel van de pijn zit «m erin dat er geen verslagen zijn of dat er niet is teruggekoppeld. We hebben nu duidelijk gehoord dat de Staatssecre-



taris het plan heeft om daar heel duidelijk en specifiek per inbreng op te reageren. Wij vinden dat heel positief.

De Staatssecretaris was uitnodigend met betrekking tot alle varianten die worden aangedragen. Zij zei: iedereen die binnen de kaders met een goed idee komt, is van harte welkom; dat zullen wij serieus bekijken. Ik vraag de Staatssecretaris om van varianten zoals de B++-variant, die de heer Bisschop al noemde, niet te zeggen: nee, daar hebben we naar gekeken; dat kan niet meer. Wellicht kunnen we die varianten op een meedenkende manier bekijken, zo van «Als we het nou zo kunnen doen dat die niet door het kernluchtruim van Schiphol vliegen», in plaats van die meteen uit te sluiten.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ten slotte mevrouw Kuiken.

**Mevrouw Kuiken (PvdA):**

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden, met name als het gaat om de betrokkenheid van de bewoners. We zullen dat proces in de komende maanden nauwgezet volgen. Er komt nog een VAO, dus: wordt vervolgd.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Wil de Staatssecretaris nog wat zeggen?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ja, voorzitter, dat wil ik. Ik dank de Kamer voor de inbreng. Ik zou toch wel willen vaststellen dat het echt onterecht is om te suggereren dat de groei van de luchtvaart ongebreideld is. Dat is gewoon niet waar. Er zijn niet voor niets ook afspraken gemaakt over groei op Schiphol na 2020, waarbij een deel van de vrijgekomen geluidswinst niet in groei komt te zitten, maar teruggaat naar de bewoners. Dat zijn wel echt vrij cruciale feiten. Als we die ook allemaal zelf gaan veronachtzamen, dan begrijp ik dat dit het beeld is. Er is alleen schaarste nu. Daarom is er ook zo veel druk. Dat betekent dat we die inderdaad goed moeten verdelen. Ik vind het belangrijk dat, als er groei plaatsvindt, die altijd verantwoord is en rekening houdt met mensen en met het milieu. Dat is gewoon een basisvoorwaarde. We moeten mensen ook meenemen in het proces. Ook dat ben ik zeer met de Kamer eens. Als we daar dan nieuwe of niet eerder beproefde dingen voor moeten doen, dan moeten we dat gewoon doen. Er is mij namelijk uiteindelijk veel aan gelegen om, ook als misschien lang niet iedereen het eens zal zijn met alle keuzes die je maakt, met elkaar in gesprek te blijven. En je moet ook altijd open staan voor de mogelijkheid dat het beter kan. Dat wil ik doen. Dat vind ik belangrijk. Dus als uit de consultatie nieuwe voorstellen komen die laten zien dat het beter kan, dan moeten we daarvoor openstaan.

Gevraagd is om te kijken naar B++. Ik heb aangegeven dat we nu met elkaar wel duidelijk moeten zijn op dit punt: als een route niet voldoet aan de voorwaarden, dan is het dus geen alternatief. Ik wil wel later in het proces laten zien wat onze afweging was en waarom dingen wel en waarom niet kunnen. Dat lijkt me gewoon fair en de heer Bisschop vroeg daar ook om. En we zijn toch ook in gesprek met Teuge. Dat willen we ook aan de Kamer verantwoorden, uitgeschreven en precies. Dat helpt, denk ik, in het afleggen van verantwoording. Ik kan me heel goed voorstellen dat we de Kamer dat laten zien. Maar, andersom: er zijn een aantal spelregels, en die moet je niet gaan zitten wijzigen. Die spelregels waren er bijvoorbeeld om zo weinig mogelijk gehinderden te hebben. Ik weet nu al dat met B++ weer een aantal andere bewoners, van gebieden zoals de Veluwe, niet blij zullen zijn, want dan zijn zij «aan de beurt». Er is dus

nooit een ideale route. Die suggestie is met B++ wel een beetje gewekt, maar dat is gewoon niet zo.

Wat kan ik doen wat betreft de local rules? Ik heb niet op korte termijn een alternatief, maar ik kan wel kijken wat er mogelijk is bij het opstellen van de capaciteitsdeclaraties, bijvoorbeeld vanaf de zomer of winter van 2018. We zullen ook moeten kijken naar lessen die uit de situatie in het buitenland zijn te trekken. Die inspanningen moeten we met elkaar leveren.

Wat betreft Ryanair kan de ILT optreden als er sprake is van structurele nalatigheid. Dat is wel belangrijk om hier te zeggen. Dat is dus niet zomaar aan de orde. Daar moet dan ten minste wel een verdenking van zijn.

Ik denk dat het goed is dat we in een VAO tot een besluit komen over hoe we verdergaan. Ik wil wel benadrukken, en dan sluit ik ook af, dat de consultatie pas begint. Nu, vandaag valt dus niet het definitieve besluit. Dat valt echt pas later. We gaan er alles aan doen om iedereen, met of zonder kritiek of met vragen, daarin zo veel mogelijk mee te nemen. Daarop mag de Kamer mij aanspreken.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik heb een aantal toezeggingen genoteerd, en wel vier stuks.

- De Kamer zal in november een overzicht worden geboden van de reacties op beide consultaties, van luchtruimgebruikers en van inwoners, alsmede het advies van de vertegenwoordiging van de inwoners, inclusief een kabinetsreactie. Dit alles samen met het ontwerpbesluit inzake de aansluitroutes op Lelystad.
- De Kamer zal op de hoogte worden gesteld van de uitkomsten van het gesprek met het actiecomité HoogOverijssel over de impact van de laagvliegroutes en de berekeningen voor de MER.
- De Kamer zal het advies inzake station Schiphol worden aangeboden.

Staatssecretaris **Dijkma:**

Dat klopt niet, volgens mij.

**De voorzitter:**

Dan kijken we daar zo even naar.

- Binnen drie weken komt het Luchthavenbesluit Maastricht naar de Kamer.

Die derde heb ik dan niet goed begrepen.

Staatssecretaris **Dijkma:**

Het is overigens goed om ook hier weer even aan verwachtingenmanagement te doen. Het Luchthavenbesluit Maastricht is een besluit. Dat is dan gewoon ook het besluit.

**De voorzitter:**

Oké. Ik dank de aanwezigen. Ik dank de Kamerleden. Er is een VAO aangevraagd. Dus daar...

Mevrouw **Visser** (VVD):

Volgens mij heeft de Staatssecretaris ook een aantal dingen toegezegd over de herindeling van het luchtruim, inclusief het informatierecht van de Kamer over contact met de buurlanden. Ik denk dat dat nog een heel relevante toezegging is om te noteren.

**De voorzitter:**

Dan schrijven we die er zo, in overleg, bij. Ik dank iedereen hartelijk.

Sluiting 17.08 uur.