

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 420

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 oktober 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 20 september 2017 overleg gevoerd 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 brief 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 handhavingsrapportage 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 over het onderzoek overheidsmaatregelen biokerosine (Kamerstukken 32 813 en 31 936, nr. 150);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 6 juli 2017 over de evaluatie Convenant inzake de deling van dreigingsinformatie voor de Burgerluchtvaart (Kamerstuk 24 804, nr. 95);**
- **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 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 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,
Tijdink

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.

Aanvang 14.02 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Ik heet u allemaal van harte welkom bij de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu. Wij hebben vandaag een algemeen overleg over luchtvaart. Wij hebben de tijd tot 18.00. Wij hebben veel te bespreken; er staan veel onderwerpen op de agenda. Ik heet de mensen hier in de zaal van harte welkom, de mensen die meekijken, de Staatssecretaris met haar ondersteuning en natuurlijk de collega-Kamerleden. We hanteren een indicatieve spreektijd voor de eerste termijn van zes minuten.

Ik geef nu graag het woord aan de heer Jetten, die spreekt namens D66.

De heer Jetten (D66):

Voorzitter, dank u wel. Luchtvaart is een dossier met veel acute knelpunten en achterstallig onderhoud voor de structurele oplossingen. De nieuwe bewindspersoon zal flink aan de bak moeten. De vraag is: hoe heeft het zover kunnen komen?

Allereerst het eindeloze polderen. De Alderstafels waren tien jaar geleden nuttig om het overleg tussen sector en omgeving te verbeteren, maar zijn inmiddels op alle fronten vastgelopen en de knoop is nog complexer geworden. Ondertussen stond I en M erbij en keek ernaar. Opeenvolgende bewindspersonen hebben te weinig regie gevoerd en te veel naar de sector gekeken. Dit gebrek aan sturing werd dit jaar pijnlijk duidelijk. Er is niet tijdig geanticipeerd op de drukte op Schiphol, de herindeling van het luchtruim loopt hopeloos achter, er is geen fatsoenlijk selectiviteitsbeleid, de voorbereiding van Lelystad is een rommeltje en het vrachtverkeer lijkt door I en M compleet vergeten. En tot slot heeft de Kamer eigenlijk nooit écht in de polderkeuken kunnen en willen kijken. We hebben moeten vertrouwen op de regierol van het ministerie en het wel of niet daadkrachtig optreden van de bewindspersoon. Wat D66 betreft is het daarom hoog tijd voor de politiek om weer zelf in de cockpit te gaan zitten en heldere keuzes te maken. Die handschoen zal het nieuwe kabinet moeten oppakken. Voor D66 geldt daarbij: zorgvuldigheid boven snelheid. Laat mij allereerst stilstaan bij de vliegroutes van en naar Lelystad. D66 en CDA waarschuwen al jarenlang dat het uitblijven van de herindeling van het luchtruim een heel groot probleem is. Dat wordt nu pijnlijk duidelijk. Er komen lage vliegroutes boven woonwijken, natuur- en stiltegebieden met veel hinder tot gevolg, en er zijn grote onzekerheden voor de toekomst van kleinere vliegvelden als Teuge. De vraag is: waarom is er door I en M niet veel eerder vaart gezet achter herindeling van het luchtruim? Waarom niet al na het LVNL-advies van 2009? Waarom niet na verschillende moties van de Kamer, die hier de afgelopen jaren om hebben verzocht, bijvoorbeeld om dit uiterlijk in 2015 gereed te hebben? En hoe is het mogelijk dat Nederland pas dit jaar echt in actie is gekomen? Klopt het dat de Staatssecretaris deze kabinetsperiode geen enkele inspanning heeft ondernomen om met België en Duitsland op één lijn te komen voor een snelle herindeling? De hamvraag ten aanzien van het luchtruim is: kunnen we die herindeling versnellen om de routes te optimaliseren? Zo ja, hoe snel kan dat dan en wat voor capaciteit is daarvoor nodig? En als dat sneller mogelijk is, is het dan niet slim om te wachten met het openen van Lelystad Airport totdat dit proces volledig gereed is?

Ik zoom ook nog even in op Oost-Nederland, want daar is de impact van de vliegroutes op Lelystad het grootst. De Staatssecretaris heeft in de afgelopen maanden een aantal keren gezegd: deze routes passen binnen de afspraken en zijn het maximaal haalbare. Toch is het haar gelukt om kleine aanpassingen te doen. Dat is fijn voor enkele bewoners en bedrijven die daardoor worden ontzien, maar ook een hard gelag voor veel mensen die nog geen oplossing hebben. Daarom vraag ik nogmaals aan de Staatssecretaris: is dit echt het hoogst haalbare, of zijn er nog betere oplossingen mogelijk als zij zich nogmaals inspant? Wat hebben mensen aan de toezegging dat vliegtuigen vaak hoger zullen vliegen dan 3.000 voet? In hoeveel van de gevallen zal dat zo zijn? En welke consequenties zijn er als dat in de praktijk toch blijkt tegen te vallen? Ik wil vandaag ook graag van de Staatssecretaris weten op welke termijn zij een echte oplossing kan vinden voor de paraspringers op vliegveld Teuge. Dan het type vluchten op Lelystad Airport. Voor D66 is één ding het allerbelangrijkst: Lelystad komt er voor slechts één doel, als overloopvluchthaven van Schiphol. Dat is de deal. Vakantievluchten worden verplaatst naar Lelystad om op Schiphol ruimte te bieden aan mainportverkeer: intercontinentale vluchten, zakelijk verkeer en vrachtvervoer. Dat is extra belangrijk nu Schiphol volloopt. Willen we de concurrentiepositie van Schiphol versterken zonder extra druk op klimaat en omgeving, dan moet Schiphol binnen het huidige milieuplafond extra ruimte creëren voor mainportverkeer. De rondetafel die de Kamer onlangs organiseerde, heeft bij mijn fractie de twijfels op dit punt niet weggenomen, maar eerder versterkt. Schiphol kiest bij voorkeur voor het verleiden van maatschappijen om voor Lelystad te kiezen. Natuurlijk heeft verleiden altijd de voorkeur, maar wat als die verleidingstactiek niet werkt? Op dit moment heeft I en M dan niet de noodzakelijke stok achter de deur gereed. En het is ook nog maar de vraag of de Europese Commissie de juridische instrumenten die Nederland op het oog heeft, ook daadwerkelijk zal accepteren. Ook hierbij de vraag: waarom is de Staatssecretaris pas zo laat begonnen met dit proces? Welke garantie kan zij nu geven dat Lelystad vanaf de opening alleen wordt ingezet als overloopvluchthaven? Welke instrumenten moeten we voor die tijd absoluut beschikbaar hebben? Ik ben er niet wijzer van geworden tijdens de rondetafel. Is het de slotallocatie, is het een verkeersverdelingsregel, zijn het andere instrumenten? Wat hebben we nodig om Lelystad echt voor het juiste doel in te kunnen zetten? Het zou voor D66 echt onacceptabel zijn als vanaf 1 april 2019 Lelystad opengaat en het meteen wordt gevolgen met autonome groei die niet van Schiphol af komt.

In het verlengde van die slots en selectiviteit heb ik ook nog een vraag over het vrachtverkeer. Voor D66 is dat een essentieel onderdeel van de mainportfunctie en de economische kracht van Schiphol. Is de Staatssecretaris van plan om op korte termijn een local rule vast te stellen die de slotcoördinator de mogelijkheid biedt om ongebruikte slots te prioriteren voor vrachtmaatschappijen?

Voorzitter, ik kom tot een afronding met mijn laatste punt: biokerosine. In die hele groei van de luchtvaart moeten we namelijk ook blijven kijken naar de duurzaamheid van de luchtvaart. Voor D66 is de vergroeningsopgave erg van belang. Biobrandstof is voor de korte termijn cruciaal, omdat er voorlopig geen volledig emissievrije alternatieven zijn. Het CE Delftrapport is een stapje in de goede richting, maar het ontbreekt in Europa nog altijd aan voldoende productiecapaciteit voor echt duurzame biokerosine. Ik wil graag de Staatssecretaris verleiden om, met haar klimaatpet op, ons hier een advies te geven over wat we in de komende kabinetsperiode absoluut zullen moeten doen om die biokerosine sneller van de grond te krijgen.

Voorzitter, ik heb in deze zes minuten niet gesproken over MH17 en over de evaluatie van het convenant over vliegen boven conflictgebieden. Dat is voor D66 zo'n belangrijk onderwerp dat ik het niet bij dit AO wilde

betrekken. Ik zal in de procedurevergadering voorstellen om dat bij een volgend AO te doen.

De voorzitter:

Dank u. Ik zag een paar interrupties. Mevrouw Kröger was het eerst.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u, voorzitter. Tijdens onze rondetafel heeft mijn collega van D66 veel vragen gesteld over de klimaatimpact van de beoogde groei van Lelystad en ook Schiphol. In deze bijdrage kwam dat aan het eind ter sprake, in de context van biokerosine. Ik vroeg mij af in hoeverre D66 de klimaatimplicaties van Lelystad meeneemt in de besluiten over hoe het verder moet met de ontwikkeling ervan.

De heer Jetten (D66):

We hebben de afgelopen jaren gezien dat de luchtvaart enorm is gegroeid. Die groei zal zich in de komende jaren waarschijnlijk voortzetten. Voor D66 is het niet zozeer zo dat we die groei moeten tegenhouden in het kader van klimaat. Wij willen vooral kijken hoe we die luchtvaart zo snel mogelijk groen kunnen krijgen. Wat ons betreft doen we dat bijvoorbeeld door schonere en stillere vliegtuigen voorrang te geven op de slots. Ik wil graag de komende tijd onderzoeken of dat kan op Schiphol en op andere vliegvelden. Ook met een verdere uitrol van biokerosine en dat soort maatregelen kunnen we bekijken of we samen met de sector die vergroening echt voor elkaar krijgen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Op de korte termijn zijn de technologische oplossingen om het vliegverkeer schoner te krijgen zeer beperkt. Dus als we serieus zijn over de klimaatdoelstellingen van 2050, wat betekent dat dan voor de verdere groei van de luchtvaart?

De heer Jetten (D66):

Die oplossingen zijn inderdaad beperkt, maar dat komt ook doordat we daar gewoon te weinig op hebben gestuurd. Als we daar meer op gaan sturen, zullen we zien dat de techniek zich sneller gaat ontwikkelen en dat maatschappijen de nieuwste technieken ook gaan inzetten. Je ziet een aantal maatschappijen dat ook doen met de aanschaf van nieuwe vliegtuigen. Voor ons blijft het van belang dat de afgesproken groeikaders voor de Nederlandse luchtvaart blijven staan: bij nieuwe milieuruimte gaat 50% terug naar de omgeving en kan 50% worden ingezet voor de groei van de luchtvaart.

De heer Graus (PVV):

Ik zou graag weten waarom D66 wel een heleboel nadelen van Lelystad opnoemde, last voor omwonenden en noem maar op, maar het nationale belang daarbij niet genoeg doorklonk. Waarom heeft het CDA niet mijn moties gesteund om Schiphol juist te laten groeien? Sorry, ik bedoelde D66. Ik zei het in het begin goed, maar de tweede keer dus niet. Dat komt doordat meneer Van Helvert nu recht tegenover me zit. Ik ben helemaal gebiologeerd door meneer Van Helvert, en dan krijg je dat soort dingen. Normaal zit hij namelijk altijd naast me en dan zie ik hem niet, maar nu word ik daartoe gedwongen.

D66 heeft die moties dus nooit gesteund. In principe was het met die moties van mij de bedoeling om minder omwonenden last te laten hebben, om vliegveld Teuge geen last te laten hebben, dat ons circuit van de politie in Lelystad zou kunnen blijven en dat daar ook alle recreatieverkeer kon blijven. D66 noemt al die nadelen wel op, maar vervolgens steunt het niet de goede plannen en ideeën om die teniet te doen.

De heer **Jetten** (D66):

Ik ben het helemaal met u eens dat we ervoor moeten zorgen dat Schiphol, die belangrijke mainportfunctie, behouden blijft voor Nederland. Het is in ons nationale belang dat we een sterke luchthaven hebben met een sterke home carrier. Maar voor ons betekent een sterk Schiphol niet dat Schiphol ongebreideld moet kunnen groeien. Het gaat om de mainportfunctie, het mainportverkeer, intercontinentaal vrachtverkeer et cetera. Je hoeft niet alleen maar groei op Schiphol mogelijk te maken om die mainportfunctie sterk te houden. Ik zeg: kijk binnen het milieuplafond en zorg ervoor dat binnen dat milieuplafond Schiphol kan groeien op die mainportfuncties. We hebben via de verschillende overlegtafels met elkaar en met de omgeving van Schiphol afgesproken dat we meer rekening houden met de bewoners rondom Schiphol en dat we daar niet die massale groei van vluchten gaan toestaan. Vandaar dat Lelystad er uiteindelijk uit is gekomen.

De heer **Graus** (PVV):

Dat is een soort buurmanbuurmanoplossing: je gaat het verplaatsen en maakt het dan eigenlijk erger. Kijk, de vliegtuigen worden stiller. Benaderingen worden anders, met «zweefduiklandingen» zoals ik ze in fatsoenlijk Nederlands noem. Er zijn allerlei methoden om omwonenden zo min mogelijk last te laten hebben. Maar nu ga je het wel verplaatsen. Rondom Schiphol hebben bepaalde mensen toch altijd enige overlast. Als je bij een boerderij gaat wonen, dan ruik je urine en ontlasting. Als je bij een vliegveld gaat wonen, dan hoor je vliegtuigen en ruik je kerosine; zo is dat nu eenmaal. Waarom steunt u niet de uitbreiding van Schiphol en laten we Lelystad niet zoals het is?

De heer **Jetten** (D66):

Natuurlijk is het makkelijker als je alles concentreert op één plek. Maar we hebben nou eenmaal met elkaar afgesproken dat we met een tweede luchthaven specifiek voor het vakantieverkeer, de overlast in Nederland gaan spreiden. Die keuze is dus gemaakt. Ik wil dat we er nu voor gaan zorgen dat Lelystad Airport met zo min mogelijk overlast kan gaan starten. Vandaar mijn vraag aan de Staatssecretaris.

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

Ik werd getriggerd door de heer Jetten toen hij aan het begin van zijn betoog zei: zorgvuldigheid voor snelheid. Nu geeft rapport na rapport aan dat de klimaatdoelstellingen niet worden gehaald. Wat betekent in dat licht «zorgvuldigheid voor snelheid» voor D66? Het betekent dus in ieder geval niet stoppen met de voorbereidingen van uitbreiding. Ik kan dat niet rijmen.

De heer **Jetten** (D66):

Nogmaals, voor D66 is het van belang dat we die vergroening zo snel mogelijk voor elkaar krijgen. Het komende kabinet zal niet alleen op luchtvaart, maar op alle terreinen maatregelen moeten treffen om aan de ambities op het gebied van klimaat te kunnen voldoen. Ik denk dat we op het gebied van de luchtvaart een snelle winst kunnen boeken door biokerosine sneller uit te rollen. Daarnaast moeten we gaan kijken naar maatregelen waarmee we bijvoorbeeld vieze en lawaaiige vliegtuigen kunnen weren van Nederlandse vliegvelden.

De **voorzitter**:

U heeft geen vervolgvraag. Mevrouw Visser zag ik ook.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Excuus, voorzitter, dat wij wat later binnenkwamen in de zaal. Ik heb een vraag voor de heer Jetten. Toen ik binnenkwam, stelde hij een aantal

vragen aan de Staatssecretaris. Ik ben nu even benieuwd naar de mening van D66. De heer Jetten vroeg of de herindeling van het luchtruim niet sneller kon in relatie tot de opening van Lelystad. Welke randvoorwaarden stelt de heer Jetten namens D66 als het gaat om de opening van Lelystad? Zegt de heer Jetten dat die gewoon moet blijven staan zoals gepland of wil hij eerst een herindeling van het luchtruim, en pas daarna de opening van Lelystad?

De heer **Jetten** (D66):

Als we ruimte willen creëren op Schiphol, dan zal Lelystad zo snel mogelijk open moeten. 1 april 2019 is nu de beoogde datum, maar het ene hangt wel met het andere samen. Het gaat dan niet alleen om de mogelijkheden voor versnelde herindeling van het luchtruim, maar ook om meer duidelijkheid over hoe hoog die vliegtuigen daadwerkelijk gaan vliegen. Gaat het merendeel van die vluchten echt hoger dan 1.800 meter over de gebieden in Overijssel en Gelderland of is dat maar een enkele keer het geval? Het gaat mij om de balans. De hoeveelheid overlast die er na 1 april daadwerkelijk gaat optreden is van belang. Zelf ben ik ervan overtuigd dat het met het inschakelen van extra capaciteit, niet alleen van Luchtverkeersleiding Nederland maar ook ter ondersteuning van LVNL, mogelijk moet zijn om eerder te herindelen dan in 2023. Maar ik hoor daar zo meteen graag de Staatssecretaris over.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ja, over 2022 of 2023 gaan we inderdaad de Staatssecretaris zo horen, maar mijn vraag was anders. Op 1 april 2019 is de opening gepland. U stelt nu zelf een aantal randvoorwaarden. Mijn vraag was hoe D66 staat tegenover die opening van Lelystad. U stelt een aantal als-dansscenario's voor, maar de vraag is heel concreet: staat u nog steeds voor die opening op 1 april 2019?

De heer **Jetten** (D66):

Dat is inderdaad de streefdatum, maar de opdracht aan de Staatssecretaris is ook heel erg helder: ervoor zorgen dat Lelystad ook wordt ingezet voor hetgeen waarvoor het is bedoeld, namelijk als overloopvluchthaven van Schiphol. Op basis van de stukken die we nu hebben, heb ik nog onvoldoende vertrouwen dat die instrumenten op tijd gereed zijn. Dat is hetgeen we volgens mij in de komende anderhalf jaar voor elkaar moeten krijgen om op 1 april 2019 daadwerkelijk klaar te zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik had nog niet gemeld dat we in deze eerste termijn twee interrupties per lid hebben en de interrupties ook in tweeën kunnen doen, zoals we net hebben gedaan.

Ik geef nu graag het woord aan de heer Laçin, die spreekt namens de Socialistische Partij.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. In Dalfsen en in Zwolle werd afgelopen maandag en dinsdag pijnlijk duidelijk hoe ver het beleid van deze Staatssecretaris rondom Lelystad afstaat van de betrokken inwoners. Tijdens de informatieavonden zijn ambtenaren met boegeroep onthaald en wisten ze op geen enkele wijze de zorgen van omwonenden weg te nemen. Hoe is het mogelijk! Dat er zorgen leven, kan geen verrassing zijn. De afgelopen weken hebben honderden mensen actie gevoerd en zijn er 80.000 handtekeningen opgehaald en vervolgens overhandigd aan deze commissie. Laat dat even tot u doordringen: 80.000 handtekeningen. Dat zijn twee keer zoveel handtekeningen als er nodig zijn voor een burgerinitiatief. Ons Nationaal Paracentrum Teuge wordt willens en wetens om zeep geholpen, en dat terwijl de oproep van directrice De Groot om Teuge

te ontzien, inmiddels bijval krijgt van de verkeersleiders van EUROCONTROL. Sterker nog, een second-opinion zou niet eens tot vertraging leiden. Kan de Staatssecretaris hierop ingaan?

Het is niet voor het eerst dat de Staatssecretaris gewaarschuwd wordt. Al in 2009 wordt in een rapport van de luchtverkeersleiding klip-en-klaar gesteld dat het luchtruim eigenlijk niet geschikt is voor een landingsstrip in de Flevopolder.

Eerst de oorzaak waarom de Staatssecretaris het halve land op z'n kop zet. De directie van Schiphol heeft compleet lak gehad aan het selectiviteitsbeleid, de afgelopen jaren. Met beloningen zijn vooral lowcost- en ultralowcostmaatschappijen en de staatsgesteunde Midden-Oostencarriers naar Schiphol gehaald, ten koste van KLM en haar partners en het vrachtverkeer, en daarmee dus ook ten koste van de Nederlandse werkgelegenheid. We stonden net buiten op het Plein met een groep medewerkers die bang is om ontslagen te worden omdat er 100 ontslagen gaan vallen bij Menzies Cargo, een van de grootste vrachtafhandelaars. Waar was de Staatssecretaris de afgelopen jaren? Waar was zij toen de slots op Schiphol in rap tempo volliepen? Wat heeft zij gedaan om de Nederlandse werkgelegenheid en belangen te verdedigen en te waarborgen?

Kijken we naar de oplossing. Die wil ik even zichtbaar maken met een staafgrafiek. Het gaat om de vliegbewegingen die ik aanwijs: blauw is Schiphol en rood Lelystad. Ik heb het maar even op A3 afgedrukt, anders zou het voor jullie niet te zien zijn; zo klein zijn de hoeveelheden. Dit is niet een beeld van een luchthaven die voor ruimte op Schiphol gaat zorgen. Dit is het beeld van een doorgedrukt prestigeproject waar niemand op zit te wachten, behalve de directeur van Schiphol en deze Staatssecretaris. De SP weigert zich te laten gijzelen door sentiment en grootheidswaanzin en roept de Staatssecretaris op om te stoppen met deze waanzin, deze heilloze strip asfalt bij Lelystad. We bewegen hemel en aarde om een minimaal aantal vliegbewegingen in Lelystad mogelijk te maken. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Wil de SP dan niks? Nee, natuurlijk niet. We pleiten voor een selectiviteitsbeleid 2.0. We willen een comité van experts en belanghebbenden om voor de komende jaren bindende, houdbare en haalbare afspraken te maken over de ontwikkeling op Schiphol, met het accent op milieu, omwonenden en werkgelegenheid.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie. De heer Van Helvert van het CDA heeft een vraag aan u.

De heer Van Helvert (CDA):

Een interessant betoog van de SP. Wellicht komt er ineens een oplossing naar voren. De SP zegt: het zijn eigenlijk zo weinig vluchten; het is niet nodig. Aanvankelijk zijn het slechts 10.000 vluchten en uiteindelijk 45.000. Juist voor de werknemers waarover de SP het heeft willen we ervoor zorgen dat we kunnen blijven groeien in Nederland, zodat banen behouden blijven. Naar welk vliegveld moeten de vluchten dan gaan? Wat wil de SP? Moeten die 10.000 en later 45.000 vluchten naar Schiphol, Rotterdam, Eindhoven of Maastricht?

De heer Laçin (SP):

Volgens de SP moeten we nog maar eens zien of die extra vluchten er moeten komen, ja of nee. Die 45.000 vluchten waarover u het hebt, zijn er pas na 2033. Dan moet bekeken worden of we naar 45.000 kunnen gaan. Wat ons betreft kijken we eerst op Schiphol wat er mogelijk is en gaan we selectiviteitsbeleid afspreken en Schiphol daaraan houden. De volgende stap is bekijken of groei mogelijk is en, zo ja, welke kant op; in die volgorde.

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

We weten ook dat juist de cargo, de vracht, zwaar onder druk staat door de huidige slots. Ik merk dat de SP buiten de Kamer de handtekeningen vriendelijk in ontvangst neemt van de mensen die bang zijn voor het verliezen van hun baan op het gebied van vracht, om vervolgens hier binnen ervoor te pleiten dat er voorlopig nog geen extra vrachtvluchten op Schiphol hoeven te vertrekken. Kan hij dat even rijmen met elkaar?

De heer **Laçin** (SP):

U begrijpt mijn woorden volgens mij verkeerd. Ik zeg vooral niet dat de SP niet voor meer vrachtverkeer is. Dat is onderdeel van selectiviteitsbeleid, wat ons betreft. Er moet meer ruimte voor vracht en cargo op Schiphol komen, maar dat wil niet per se zeggen dat daarvoor andere luchthavens nodig zijn. Er moet eerst gekeken worden naar Schiphol. Die lowcostcarriers, die ultralowcostcarriers, die Midden-Oostencarriers moeten we niet vrij baan geven, we moeten eerst kijken naar wat hier werkgelegenheid oplevert.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Laçin** (SP):

Ik was gebleven bij het maken van houdbare en haalbare afspraken over ontwikkelingen op Schiphol, dus ook over cargo, met het accent op milieu, omwonenden en werkgelegenheid. Over dat laatste wil ik nog een ander punt maken. Ryanair is na een recente Europese uitspraak verplicht om zich aan het arbeidsrecht te houden van het land waar het personeel de dienst begint. Kan de Staatssecretaris ingaan op de vraag wat deze uitspraak inhoudt voor de definitie van «home-based» en voor de hele discussie rondom schijnzelfstandigheid?

Mijn laatste vraag: is de Staatssecretaris nog steeds in gesprek met de VNV, de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, als het gaat om de vraagstukken pay to fly en schijnzelfstandigheid? Is zij met de recente uitspraak in de hand bereid om zich hard te maken voor een Europese oplossing voor dit probleem?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Van Raan, die spreekt namens de Partij voor de Dieren.

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

Dank u wel, voorzitter. «Alle seinen staan op groen», hoorden we de Koning gisteren zeggen. Op dit dossier staan alle seinen op rood volgens ons. We zijn nu hard op weg de vereiste CO₂-reductie niet te halen. Vorige week verscheen er nog een rapport van CE Delft en gisteren verscheen er een rapport van de Europese Rekenkamer over de EU-maatregelen.

Volgens die rapporten zijn er extra inspanningen nodig om de doelstellingen te behalen. Alle sectoren moeten hier een bijdrage aan leveren. De groei van het aantal vluchten is groter dan de daling van het verbruik. Hoe valt dat te rijmen? De luchtvaartsector zelf heeft in zijn voorlopig nog geheel vrijblijvende plannen ingezet op 50% reductie van CO₂ in 2050, terwijl de algehele EU-doelstelling voor 2050 80% tot 95% reductie is. Graag een reactie van de Staatssecretaris hierop.

Daarnaast de extra uitstoot van ultrafijnstof. De rechter heeft besloten dat de Staat onmiddellijk maatregelen moet nemen om de luchtkwaliteit weer te laten voldoen aan de Europese normen. Een maatregelenpakket of een plan van aanpak waar we nog steeds op wachten. Wat gaat de geplande uitbreiding, wat gaan de geplande uitbreidingen betekenen voor onze luchtkwaliteit? Volgens ons kan dat niet. Graag een reflectie op hoe het wel zou moeten kunnen volgens de Staatssecretaris.

De Staatssecretaris kondigde onlangs aan dat het RIVM een onderzoek gaat doen naar de gezondheidseffecten van langdurige en kortdurende blootstelling aan ultrafijnstof. Dit onderzoeksprogramma is over vierenhalf jaar klaar. Op dat moment is de uitvoering van de huidige plannen al in volle gang. Op Lelystad Airport zullen dan al 10.000 extra vliegbewegingen plaatsvinden en de topman van Schiphol is nu al volop bezig met de voorbereiding voor uitbreiding van het plafond voor 2020. De architect voor de nieuwe stationshal is gisteren al aangewezen. Twee vragen aan de Staatssecretaris. Is zij het met ons eens dat de onderzoeksresultaten van het RIVM dus ruimschoots te laat komen? Hoe beoordeelt zij als grootaandeelhouder de plannen van het management eigenlijk om nu al fors uit te breiden, terwijl de discussie nog niet ten volle gevoerd is? Dan gaat het om de uitbreiding van Schiphol. Kan de Staatssecretaris toelichten welke mogelijkheden zij ziet om in te grijpen als de onderzoeksresultaten van het RIVM onverhoopt in 2021 uitwijzen dat blootstelling zeer schadelijke gezondheidseffecten heeft? Dan geluidshinder. De vrees voor meer geluidsoverlast zorgt voor veel terechte onrust, zowel onder omwonenden van Schiphol als onder de omwonenden van Lelystad. Vorige week ontvingen we nog een petitie waarin werd gewezen op de ernstige gevolgen van de lage aanvliegeroutes naar Lelystad Airport. Vandaag staat de krant vol berichten over ongeruste en boze inwoners van het gebied dat straks te kampen heeft met overlast van aanvliegeroutes. De Alderstafel lijkt weinig steun meer te krijgen, maar ook de Omgevingsraad Schiphol dreigt het overleg op te blazen. Dit terwijl topman Nijhuis stelt dat er goede afspraken met de omgeving zijn gemaakt. Dat lijkt in tegenspraak met elkaar. Graag een reflectie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Het zal u niet verbazen dat mijn fractie naast bovengenoemde zorgen zich ook zeer veel zorgen maakt over de verhoogde risico's op vogelaanvaringen en het hierop te voeren beleid bij de uitvoeringsplannen. Rondom Schiphol hebben de pogingen om populaties ganzen te beheren geleid tot grote drama's, met vergassing en dergelijke pijnlijke jachtmethoden meer. Dat heeft veel geld gekost en het is voor niets geweest: het aantal getelde ganzen is niet afgenomen. Het beleid van de afgelopen jaren geeft ons eigenlijk totaal geen vertrouwen dat er serieus wordt gekeken naar diervriendelijke oplossingen. De proef met de lasers is gestopt. Er is volgens de Staatssecretaris geen direct te implementeren alternatief voor eiwitrijke gewassen in het gebied rondom Schiphol. Het stellen van eisen aan de teelt via pachtcontracten kan juridisch gezien niet zonder meer worden doorgevoerd. Het leest allemaal als een beetje halfslachtige pogingen, en ondertussen gebeurt er dus weinig. Welke maatregelen gaat de Staatssecretaris treffen om de volgende vogel-slachting te voorkomen? Moeilijkheden die nog worden vergroot door de lage aanvliegeroutes in dit gebied. Ik heb het dan over Lelystad Airport. Wat gaat de Staatssecretaris daar doen? Graag een reactie op dit punt. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid stelde in april dat de Staatssecretaris meer een procesmanager lijkt te zijn dan eindverantwoordelijke voor de veiligheid van het vliegverkeer: «Het ministerie stuurt noch op inhoud, noch op resultaat.» Dat zijn niet onze woorden, maar die van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid; helderder kan het niet. Op dit moment heeft het er alle schijn van dat niet het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de regie heeft over de ongebreidelde groei van het vliegverkeer, ondanks de zogenoemde zorgvuldigheid van D66, maar de top van Schiphol. Dat leidt tot de volgende vraag: wie is eigenlijk de baas van Schiphol? Graag een heldere toelichting. Wat gaat de Staatssecretaris kortom doen om de doodlopende groeiambities te stoppen?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan mevrouw Kröger, die spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Afgelopen week namen wij meer dan 80.000 handtekeningen in ontvangst van mensen die bezorgd zijn over de uitbreiding van vliegveld Lelystad. Sindsdien zwelt het protest alleen maar verder aan. Pas recent is duidelijk geworden wat de echte impact van het Luchthavenbesluit uit 2015 zal zijn: langdurig laag vliegen over de Veluwe, het hart van de Nederlandse natuur, en geluidsoverlast voor bewoners in Flevoland, Friesland, Gelderland en Overijssel. Hoeveel impact dit kan hebben op de gezondheid en het welzijn van mensen weten we uit het slepende Schipholdossier, de problemen rond Rotterdam The Hague Airport en de rapportages van de Gezondheidsraad.

In een niet eerder openbaar gemaakt rapport uit 2009 gaf de luchtverkeersleiding aan wat we nu in de praktijk zien: het past eigenlijk niet. Het luchtruim in Nederland is nu al te vol en te rommelig en het zou logisch zijn om eerst de herziening van het luchtruim uit te voeren, voordat nieuwe vliegroutes worden ingepast.

Sinds dit rapport was bekend dat de aansluiting met de hogere vliegroutes de achilleshiel van het project is. Dit is niet in de MER en de MKBA meegenomen. In 2015 heeft de Kamer ja gezegd tegen luchthaven Lelystad, terwijl de impact van langdurig laag vliegen niet duidelijk was. GroenLinks wil dan ook dat de MER wordt aangevuld met een analyse van de impact van de voorgestelde routes. Hierin dient ook, in lijn met het recente vonnis van de rechter in de Milieudefensiezaak, meegenomen te worden wat de statistisch significante kans is dat de uitbreiding van vliegveld Lelystad een negatieve impact heeft op de luchtkwaliteit, inclusief het extra vliegverkeer.

Voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse geldt hetzelfde. De economische impact van de laagvliegroutes op bijvoorbeeld de toeristische sector en de beleving van mensen in een veel groter gebied moet worden meegenomen. Het maatschappelijke belang van geluidsoverlast gaat echt om veel meer dan de waardedaling van 200 boerderijen in Midden-Flevoland. Is de Staatssecretaris bereid om zowel de MER als de MKBA te herzien voordat er verdere stappen rond inpassing van vliegveld Lelystad gezet worden?

Maar hier ligt natuurlijk een ander probleem aan ten grondslag. De drukte op Schiphol en de noodzaak van Lelystad zijn veroorzaakt doordat Schiphol de vrije hand heeft gekregen om de luchthaven vol te laten lopen met prijsvechters en vluchten met weinig toegevoegde waarde. Ook uit het gesteggel tijdens de rondetafel vorige week werd dit duidelijk. Het beoogde selectiviteitsbeleid functioneert op dit moment niet. Er is geen duidelijke keuze gemaakt over de toekomst van de luchtvaart en er is alleen maar gedacht «meer, meer, meer». Daardoor worden kostbare slots op Schiphol gegund aan vluchten waarvan de toegevoegde waarde aan de Nederlandse welvaart en het Nederlandse welzijn echt zeer, zeer de vraag is. Nu is Schiphol vol en tuigen we Lelystad op om nog meer prijsvechters een plekje te geven. Zoals een van de petitieaanbieders vorige week opmerkte: dat is geen volwassen luchtvaartbeleid.

Nederland verdient beter. Het wordt hoog tijd voor scherpe keuzes. We hebben een enorme opgave om onze hele economie binnen 30 jaar klimaatneutraal te krijgen. Dus Schiphol als mobiliteitshub? Ja, maar wel een die futureproof is en die kan gedijen binnen de grenzen van de klimaatafspraken van Parijs. Dat betekent wat ons betreft drie dingen. Ten eerste heldere plafonds voor geluid, luchtvervuiling en klimaat, waarbinnen vliegmaatschappijen kunnen concurreren. Ziet de Staatssecretaris kansen om binnen de slotcoördinatie geluid, CO₂-uitstoot en ultrafijnstofuitstoot tot een van de selectiecriteria te maken? Kan de Staatssecretaris onderzoeken welke andere instrumenten er zijn om te sturen op CO₂-uitstoot, luchtvervuiling en geluid?

Ten tweede is de huidige prijs van vliegtickets niet reëel. De maatschappelijke kosten van de luchtvaart voor gezondheid, klimaat en geluid zijn niet

verdisconteerd in de prijs. Op vliegtickets wordt geen btw en over kerosine geen accijns geheven. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om deze maatregelen wel in gang te zetten, in Nederland en in Europees verband? Ook lijken sommige luchtvaartmaatschappijen kosten te drukken met slechte arbeidsvoorwaarden. Wat kan hieraan worden gedaan?

Ten slotte kunnen we veel selectiever zijn in welke bestemmingen op welke manier het best bereikt kunnen worden. Als je per trein binnen vier uur in hartje Londen kunt staan, is het dan nog nodig om zes keer per dag daarheen te vliegen? De toekomst van Schiphol als mobiliteitshub is wat ons betreft een combinatie van langeafstandsvluchten en treinverkeer naar bestemmingen in Europa. Maar dit gebeurt niet vanzelf. Dat bleek zeer duidelijk uit de bijdrage van Schiphol tijdens de hoorzitting. Daarvoor hebben we een overheid nodig die durft te sturen en regie neemt. Graag zien we een analyse van het ministerie, met de NS, Schiphol en de belangrijkste vliegmaatschappijen, van hoe een dergelijk alternatief hiervoor nodig is. En hoe worden de uitkomsten van de vorig jaar gehouden Passenger Rail Summit hierbij betrokken?

Dat brengt mij op het laatste punt van mijn inbreng: regie. De voorgaande sprekers hebben er al het nodige over gezegd. Al decennia speelt de Alderstafel een cruciale rol in de besluitvorming rond het vliegverkeer. Formeel geeft de Alderstafel alleen adviezen, maar in de praktijk maakt Alders beleid. En de besluitvorming is niet transparant. Dit moet echt anders.

Ik sluit af. De discussie over Schiphol en Lelystad zou niet moeten gaan over het verplaatsen van een route maar over de vraag hoe we de toekomst van de luchtvaart zien als we klimaat, mens en milieu serieus nemen. Die vraag willen wij, samen met de meer dan 80.000 ondertekenaars van de petitie, graag beantwoord zien voordat we besluiten nemen over Lelystad.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

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

De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Een tijdje geleden keek ik mee op de schermen van de luchtverkeersleiding. Nooit had ik me gerealiseerd dat de luchtwegen – ik bedoel dus niet de innerlijke maar die in de lucht – net zo druk zijn als de wegen over land. Dat was een zeer instructief werkbezoek, om het zo maar te zeggen. Zomaar even een nieuwe luchthaven inpassen is er niet bij. Dat vraagt om een zorgvuldige aanpak.

Schiphol loopt vol. Dat hebben de collega's terecht benoemd. De SGP is voor verplaatsing van niet-mainportgebonden verkeer naar onder meer Lelystad. Een probleem is dan wel het selectiviteitsbeleid. Ik onderstreep dat, net zoals de collega's die daar een lijntje onder hebben gezet. Als het er al is, werkt het op dit moment niet. Zo zijn de luchthavengelden in het verleden zelfs verlaagd, waardoor Schiphol nog aantrekkelijker werd voor goedkope vakantievluchten. Lelystad zal alleen levensvatbaar worden als daadwerkelijk vluchten vanaf Schiphol worden verplaatst. Luchtvaartmaatschappijen willen echter nog niet echt. Dus is een effectief selectiviteitsbeleid nodig. Dat moet klaar zijn voordat Lelystad kan gaan vliegen, om het zo maar te zeggen.

Daarnaast is ook de herinrichting van het luchtruim cruciaal. Daarvoor is afstemming met de omliggende landen nodig. Een heet hangijzer is de zuidelijke sector. Luchthaven Zaventem ligt naast de deur. De medewerking van de Belgen is niet vanzelfsprekend. Hoe schat de Staatssecretaris dat in? Hoe groot is het risico dat buurlanden onvol-

doende meewerken en dat in 2023 de herinrichting van het luchtruim niet gereed is of Lelystad niet de gewenste 45.000 vluchten kan krijgen? Ik hoor graag haar taxatie daarvan.

Ik ga naar de Lelystadroutes. Een groot knelpunt is de toekomst van Teuge, een vliegveld met veel regionale bedrijvigheid. De economische pijler onder dat vliegveld, het valschermspringen, dreigt nu doorgezaagd te worden. Dat moeten we als het even kan voorkomen. Er is een alternatief aangedragen: het omzeilen van vliegveld Teuge. Maar de luchtverkeersleiding wil dat niet, vanwege een hogere werklust en de negatieve effecten op de capaciteiten in die sector, sector 2. Dat roept wat vragen op. Is nou de capaciteit van de luchtverkeersleiding het primaire probleem? Of is er sowieso een capaciteitsprobleem in het luchtruim ook al heb je genoeg luchtverkeersleiders?

Ik kom op het alternatief B++ vanuit de regio. De Staatssecretaris heeft daar niet iets mee gedaan. Helios heeft deze variant daarom niet meegenomen in zijn second opinion. Dat lijkt ons een gemiste kans. Waarom op voorhand zo afwijzend? Klopt de analyse dat het alternatief veel minder gehinderden oplevert? Er waren mooie staatjes bij die dat zouden aangeven. De Staatssecretaris zegt dat B++ het Schipholverkeer belemmert, maar EUROCONTROL stelt van niet en ook Helios lijkt in een eerste reactie op deze lijn te zitten. Ik begreep verder dat ook Luchtverkeersleiding Nederland voordelen ziet. Kortom, wat de SGP betreft moet dat alternatief onder het stempeltje «B++» serieus bekeken worden. De Staatssecretaris zegt dat voor die variant een nieuwe MER-procedure doorlopen moet worden, maar andere betrokkenen zeggen weer van niet. Als er geen sprake is van andere of sterkere milieueffecten, is bij een wijziging van een besluit geen nieuwe MER-procedure nodig. Dat is de regel. Waarom zou dat dan nu wel het geval zijn? Het gaat om de MER voor het Luchthavenbesluit Lelystad. Routes zijn geen integraal onderdeel van dit besluit. Verder heb ik begrepen dat een aanname in de huidige MER is dat het vliegverkeer snel hoger zal gaan vliegen. In het eerdere voorstel van de Staatssecretaris zou het vliegverkeer langer lager blijven vliegen, dus met meer geluidhinder. Waarom zou deze variant wel binnen de MER-kaders passen en de overgelegde variant B++ niet?

Voorzitter. Biedt flexibel gebruik van het luchtruim nog perspectief? Ik noem bijvoorbeeld meer gebruik van het militaire luchtruim voor commercieel vliegverkeer op momenten dat de luchtmacht niet vliegt, wat tegenwoordig nogal eens voorkomt, of valschermsvluchten vanaf Teuge als het luchtruim boven Teuge niet wordt gebruikt door commercieel vliegverkeer. Graag zorgvuldigheid boven snelheid. Ik realiseer me dat ik nu de woorden van mijn collega van D66 gebruik, maar dat geeft dan ook weer wat verbinding, zullen we maar zeggen.

De Staatssecretaris zet alles op alles voor openstelling van Lelystad in 2019. Maar waarom zou je doordenderen om goedkope vakantievluchten maar geen strobreed in de weg te hoeven leggen? Als mainportgebonden verkeer door goed selectiviteitsbeleid maar voldoende ruimte krijgt, vindt de SGP minder goedkope vakantievluchten voor een bepaalde periode niet zo heel erg. Het gaat om het strategische belang. Daar is goed strategisch flankerend beleid voor nodig.

De **voorzitter**:

Komt u tot een afronding?

De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter, ik rond af met een puntje over vrachtluchten. Vrachtmaatschappijen dreigen slots te verliezen omdat de slotcoördinator de eis dat 80% van de vluchten op tijd uitgevoerd moet worden, strikt gaat handhaven. Voor vrachtmaatschappijen is dat een lastige opgave, maar die vluchten zijn juist wel van belang voor onze exportpositie. Ik zou hier

graag een oplossing voor zien en ben benieuwd welke de Staatssecretaris uit haar mouw schudt.

Dank u zeer.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Kuiken, die spreekt namens de PvdA.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Voorzitter. Niemand aan deze tafel zal ontkennen dat Schiphol en luchtverkeer ongelooflijk belangrijk zijn voor zowel onze nationale als onze regionale economie. Er worden heel veel banen door gegenereerd, waarmee geld wordt verdiend. Onze bloemen kunnen erdoor worden geëxporteerd en het maakt zakelijk verkeer mogelijk. Ik denk dat er in deze zaal maar weinig mensen zullen zijn die nog nooit een vliegtuig van binnen hebben gezien. Dat maakt ook dat we luchtverkeer niet kunnen afschaffen. We moeten juist kijken hoe we groei binnen de kaders van mens en milieu mogelijk kunnen maken, ook vanuit economisch belang en het belang van banen. Daarom was mijn fractie ook voorstander van uitbreiding en verplaatsing naar Lelystad. Belangrijke randvoorwaarde was voor ons wel altijd dat het moest gaan om een verplaatsing. Je zou mainportgebonden hubverkeer kunnen bevorderen, maar moet daarmee niet faciliteren dat goedkope prijsvechters zich alsnog gaan uitbreiden op Schiphol, waardoor Lelystad niet de functie krijgt die het moet hebben, namelijk die van een soort overloopgebied. Mijn collega's hebben al een aantal relevante vragen daarover gesteld. Ik sluit daar voor een deel bij aan.

De belangrijkste vraag is: wat is ervoor nodig om ervoor te zorgen dat Lelystad op 1 april 2019 daadwerkelijk open kan gaan? Ik hecht namelijk wél aan die datum, ook omdat er met de opening van Lelystad lokale werkgelegenheid is gemoeid door het aantrekken van bedrijven. Dat moeten we niet vergeten. Het is niet een project dat op zichzelf staat. Ik zou die datum van 1 april dus niet zomaar willen laten schieten. Ik denk ook – die berichten krijg ik ook – dat er op het gebied van infrastructuur alles aan wordt gedaan om die datum van 1 april te halen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dan ook: wat is er qua herinrichting nodig om die datum van 1 april te halen?

Voorzitter. Er liggen een aantal alternatieven voor routes over Lelystad en het daar vliegen voor. Een aantal varianten zijn onderzocht bij het Luchthavenbesluit van 2015. Er liggen nu een aantal nieuwe varianten voor. Als we die nog zouden meenemen, zo vraag ik de Staatssecretaris, wat betekent dat dan voor de ingangsdatum van 1 april 2019? Als er nog allerlei procedures gestart moeten worden, welke vertraging gaat dat dan opleveren? En zijn alternatieven op zich mogelijk? Er wordt gesuggereerd: ga dan hoger vliegen, want dan zit je boven militair terrein, en dat moet mogelijk zijn. Maar is dat allemaal wel zo eenvoudig? Of brengt dat allerlei andere risico's met zich mee? En wat betekent dat voor het Schipholvliegverkeer? Potentieel is er dan ook meer hinder, omdat men dan in hetzelfde luchtruim moet circuleren. Dit zijn allemaal vragen die ik heb. Ik wil graag naar alternatieven kijken, maar wil ook graag weten welke risico's het met zich meebrengt.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Van Raan wil interrumperen.

De heer Van Raan (PvdD):

Mevrouw Kuiken spreekt over allerlei technische voorwaarden waaraan moet worden voldaan om Lelystad op 1 april te kunnen openen. Is wat haar betreft de vraag al beantwoord of het qua milieuruimte, qua CO₂-uitstoot al wel kan? Haar tekst doet vermoeden dat we de vraag over

het milieuaspect niet hoeven te beantwoorden, dat dat wel goed zit, maar dat een aantal andere aspecten nog wel een rol spelen. Klopt mijn aanname?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik heb in 2015 mijn «go» gegeven om door te gaan met de ontwikkeling van Lelystad, omdat het noodzakelijk is om groei in Nederland mogelijk te maken en omdat je dat niet kunt doen boven Schiphol doordat te veel mensen daar last van ondervinden. Daarom zou Lelystad ontwikkeld kunnen worden. Ik vind dat dat aspect ook is behandeld in de alternatieven die zijn bekeken. Als u mij vraagt of ik vind dat er op CO₂-gebied niets meer hoeft te gebeuren, dan zeg ik: nee, dat vind ik niet. Er is een aantal terechte vragen gesteld. Wat zou je kunnen en moeten doen om ervoor te zorgen dat ook de luchtvaartsector bijdraagt aan CO₂-reductie? Dan gaat het zowel om schonere, stillere en hopelijk ook veiligere vliegtuigen als om Schiphol en Lelystad zelf, waar heel veel duurzaamheidsdoelstellingen zijn te behalen, en de wijze waarop zij hun mobiliteit vormgeven.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan, kort.

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

Dat is een prachtige wolk van een antwoord, maar de vraag is eigenlijk niet beantwoord. Is de PvdA nu om wat betreft het CO₂-argument voor Lelystad? Met andere woorden: acht zij de vraag over de CO₂-uitstoot ten gevolge van de uitbreiding van Schiphol en de verplaatsing naar Lelystad voldoende beantwoord of laat zij in haar overwegingen nog ruimte om op grond daarvan de verplaatsing ook niet te doen plaatsvinden?

De **voorzitter**:

Mevrouw Kuiken, kort.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Nee, ik gaf een heel helder antwoord: we hebben dit debat in 2015 gevoerd en toen heb ik in volle overtuiging ja gezegd. Dat was het eerste antwoord. Daarna gaf ik aan: betekent dit dat ik nu nooit meer zal kijken wat luchthavens – meervoud, want het gaat niet alleen over Lelystad en Schiphol – moeten en kunnen doen om de CO₂-uitstoot te verminderen? Dat is een tweede discussie. Maar in 2015 heb ik al ja gezegd. Het zou een beetje gek zijn als ik nu, lopende het proces waarin al heel veel activiteiten zijn opgestart om die ontwikkeling mogelijk te maken, opeens zou zeggen: ik was er niet bij in 2015. Dan zou ik de waarheid namelijk onrecht aandoen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie nog een interruptie, van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag sluit hierop aan. In 2015 was niet bekend dat die aansluitroutes zouden betekenen: voortdurend laag vliegen boven vier provincies in het hart van de natuur van Nederland. Is het feit dat dit nu wel het geval is, voor de PvdA reden om te zeggen dat de MER toch nog een keer goed moet worden bekeken, dat moet worden bekeken wat de gevolgen zijn voor de omwonenden en voor de natuur?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik heb die vraag juist neergelegd bij de Staatssecretaris, want ik wil weten wat het betekent voor het proces als je allerlei procedures opnieuw gaat starten en alternatieven daarin meeneemt. En zijn de alternatieven reëel?

Het lijkt me heel fair om eerst even het antwoord van de Staatssecretaris daarop af te wachten.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dank u, voorzitter. Er zijn een aantal vragen gesteld over selectiviteit en Schiphol. Korthedshalve sluit ik me daarbij aan. Met name ook aandacht voor cargo en – daar wil ik nog wel heel nadrukkelijk even bijilstaan – de arbeidsomstandigheden van ons personeel dat in en rondom Schiphol werkt. We vinden het niet oké dat in het transport en op de weg arbeidsomstandigheden met voeten worden getreden, dat er concurrentie kan plaatsvinden waardoor Nederlandse werknemers worden weggedrukt dan wel gedwongen worden om onder arbeidsomstandigheden te werken waar we met elkaar al honderd jaar tegen strijden, en dat werknemers worden genegeerd. Ik zou graag de Staatssecretaris een reactie vragen. Hoe kijkt zij tegen de ontwikkelingen aan en welke mogelijkheden ziet zij om die uitbuiting tegen te gaan?

Voorzitter. Terecht zijn er ook vragen gesteld omdat er zorgen zijn in Gelderland over vliegveld Teuge. Er zijn een aantal alternatieven aangedragen. Ik zou graag aan de Staatssecretaris willen vragen, gewoon met een open vraag, welke mogelijkheden zij ziet voor vliegveld Teuge, als het gaat om het behoud van zowel recreatieve als werkgelegenheidskansen. Voorzitter, ik denk dat ik nu zo langzamerhand wel door mijn tijd heen ben. Gelukkig hebben we straks nog een tweede termijn dan wel interrupties. Die ga ik dan ook gebruiken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Bruins van de ChristenUnie.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik herinner mij goed het moment dat ik na een lange zakenreis in Amerika, waarbij ik nauwelijks buitenlucht had gezien, na drie weken eindelijk weer die blauwe grote vogel zag staan op Washington Dulles Airport, in de blinkende middagzon. Wat een mooi moment! Luchtvaart is emotie. Luchtvaart is emotie voor reizigers, voor mensen die hun brood ermee verdienen, maar vooral ook voor omwonenden die dag in, dag uit overlast ervaren. Luchtvaart is emotie. En misschien komt het daar wel door, door al die emotie en al die tegengestelde belangen, dat meerdere bewindspersonen dit dossier over Schiphol, Lelystad en selectiviteitsbeleid eigenlijk als een hete aardappel door hebben geschoven naar de volgende bewindspersoon.

Maar «the buck stops here», zeggen ze dan in Washington. Deze Staatssecretaris heeft de hete aardappel klip-en-klaar op haar bordje gekregen. En zo voortvarend als zij met het spoordossier aan de slag is gegaan, zo heeft deze Staatssecretaris ook de kans om nu en in de paar weken die dit kabinet nog resteren, op het luchtvaartdossier helderheid te geven. Daarom heb ik de volgende vragen voor de Staatssecretaris.

Ten eerste: de herindeling van het luchtruim. Uit het advies van de Alderstafel van 2008 en het rapport van Luchtverkeersleiding Nederland uit 2009 blijkt dat de routes van Schiphol en Lelystad niet onafhankelijk van elkaar kunnen opereren zonder dat het luchtruim opnieuw wordt ingedeeld. Dit weten we dus al bijna tien jaar. Hoe kan het dat er niet of nauwelijks iets met deze constatering gedaan is? Kan de Staatssecretaris bevestigen dat de herindeling niet op tijd klaar kan zijn voor de uitbreiding van Lelystad in 2019? Waarop baseert de Staatssecretaris het gereedkomen van de herindeling van het luchtruim in 2023? Kan de Staatssecretaris deze herindeling nog versnellen? Hoe dan? Werken Duitsland en

België mee? Zijn er kinken in de kabel te verwachten? Wat gebeurt er als dit niet op tijd klaar is?

Ten tweede: de regio. De ChristenUnie is begaan met de situatie waarin de bewoners van de provincies Gelderland, Overijssel, Flevoland, maar ook Friesland, terechtkomen. Zij zullen te maken krijgen met meer vliegtuig-geluid. Mijn vragen aan de Staatssecretaris. Klopt het dat vliegtuigen boven Oost- en Noord-Nederland lang laag moeten blijven vliegen, juist omdat het luchtruim nog niet heringedeeld is? Of kan een deel door naar het hogere luchtruim om bijvoorbeeld de dorpen aan de noordkant van de Veluwe en grote plaatsen als Ede te ontlasten? Zo ja, welk percentage van de vliegtuigen kan door naar boven en welk percentage moet laag blijven vliegen? Hoe sluiten die lage routes nu aan op de outbound-routes aan de grens?

De Staatssecretaris organiseert een scala aan inlichtingsavonden voor verschillende doelgroepen, maar waarom krijgen wethouders van de onderliggende gemeenten niet vroegtijdig te horen dat er een aanvliegeroute over hun gemeente wordt gepland? Waarom worden de provincie Fryslân en de gemeenten in het zuiden van Fryslân niet meegenomen in de roadtrip van voorlichtingsavonden?

Ik sluit aan bij de woorden van de heer Bisschop over de variant B++. Waarom vindt de Staatssecretaris het argument waarom zij geen heil ziet in die variant B++, opwegen tegen de voordelen die deze aanvliegeroute met zich meebrengt op het gebied van overlast voor omwonenden? Wat zijn nu eigenlijk die doorslaggevende argumenten om B++ nu terzijde te schuiven, terwijl er volgens EUROCONTROL nog voldoende tijd is om ook dat scenario nog in de overwegingen mee te nemen?

Het derde punt: de toekomst van Schiphol en Lelystad. Schiphol loopt vol omdat het in magere jaren volop rewards heeft gegeven aan carriers met categorie 3- en 5-vluchten. Klopt het dat Schiphol, nu dat hub- en mainportverkeer weer groeit, daardoor juist tegen de grenzen aanloopt? De definities van de categorieën 1 tot en met 5 zijn niet eenduidig, waardoor deelnemers aan de Alderstafel jarenlang langs elkaar heen konden praten. Zo is onduidelijk wat «mainportverkeer» nu eigenlijk precies is. Gaat de Staatssecretaris de definities eenduidig maken, zodat ze een eenduidige betekenis hebben in nationaal en internationaal verband? Als Lelystad gaat uitbreiden, hebben vluchten en carriers die nu op Schiphol landen dan voorrang als het gaat om slottoewijzing op Lelystad? Kortom, kan er überhaupt verplaatst worden, of gaat dat in tegen de vrije markt? Als dat laatste het geval is, hoe gaan we dan ruimte creëren op Schiphol?

De Staatssecretaris stelt in haar brief van 12 september dat ze begonnen is met het gesprek bij de Europese Commissie om een luchtverkeersregel in te stellen. Op deze wijze hoopt zij de leisure flights te verplaatsen, maar hoelang gaat het praten duren? Had daar niet al veel eerder mee moeten worden begonnen? Hoe groot acht de Staatssecretaris dat deze pogingen gaan slagen en op welke termijn? Is de Staatssecretaris het met mij eens dat als die luchtverkeersregel er niet komt, Lelystad Airport helemaal niet kan worden gebruikt voor het doel waar we al tien jaar naar streven, namelijk als overloop voor Schiphol op het gebied van leisure flights? Kan Lelystad dan gezien worden als de zevende baan van Schiphol? Zou dit het overplaatsen van vluchten naar Lelystad juridisch vereenvoudigen? Wat is er op dat gebied mogelijk?

De voorzitter:

Komt u tot een afronding?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter, afsluitend. Het lijkt erop dat veel van de bezwaren omtrent aansluiting op het hogere luchtruim, omwonenden en de ondercapaciteit van Lelystad, pas definitief opgelost zijn bij een herindeling van het

luchtruim. Mijn conclusie is: als Lelystad Airport opent in 2019, kan dit slechts op beperkte schaal en zal er de eerste jaren onnodig overlast zijn in Noord- en Oost-Nederland door slechte aansluiting op het hogere luchtruim. Lelystad Airport kan dus op z'n vroegst pas per 2023 op volle kracht gaan draaien en een serieus onderdeel worden van het groeiprogramma van Schiphol Airport. Tot die tijd zit de luchtvaart in Nederland op slot. Klopt deze harde maar heldere beschrijving van de werkelijkheid, zo vraag ik de Staatssecretaris.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Graus. Ik zie een interruptie. Maar nee, mevrouw Kröger, u bent door uw interrupties heen. De heer Graus namens de PVV.

De heer Graus (PVV):

Voorzitter. Ik ben simultaan aan het debatteren, want ik zit eigenlijk in de plenaire zaal. Ik moet dadelijk wel terug naar de plenaire zaal om mijn inbreng daar te gaan doen. Dus excuses.

Ik geloof dat ik zeven jaar woordvoerder luchtvaart ben. Ik heb al die zaken die nu door veel Kamerleden als nadeel worden gezien, voorspeld. Ik heb er ook moties voor ingediend om ze te voorkomen en niemand, of vrijwel niemand, steunde ze. Ik kan dat dus echt niet begrijpen. Ook dat derde rondetafelgesprek was puur voor de Bühne, want we hadden er al twee gehad en we wisten alles al. Vandaar dat ik er ook niet was. Echt puur uit protest ga ik er niet voor de Bühne, voor spek en bonen bij zitten. Dat ga ik gewoon niet doen. Ik begin me er toch langzamerhand wel een beetje aan te ergeren, want het gaat om het nationaal belang.

In het Aldersadvies Lelystad zijn randvoorwaarden vastgelegd waaraan de routes voor Lelystad moeten voldoen. Er staat letterlijk: «Een route-structuur waarbij de vliegveiligheid is geborgd en geen interferentie plaatsvindt met Schiphol.» Kijk, dat zijn allemaal dingen die ik heb gezegd, ook bij andere luchthavens. Nu opeens worden er problemen van gemaakt. Nee. De Kamer heeft het ook zo ver laten komen. We moeten ook de hand in eigen boezem steken. Met alle respect, maar we kunnen niet altijd alles maar bij de regering blijven neergooien. De provincies ook hoor. Gelderland en Overijssel hebben ook liggen slapen. Die zijn ook veel te laat in actie gekomen. Ik heb altijd gewaarschuwd daarvoor. Dus, met alle respect.

Dan komt Teuge. Dat bestaat sinds 1935, is uitgegroeid tot de op een na grootste luchthaven voor de General Aviation, de kleine luchtvaart in Nederland. Tientallen bedrijven, 160.000 bezoekers, een omzet van 23 miljoen per jaar, belangrijke economische en toeristische trekker, en natuurlijk het Nationaal Paracenter Teuge: 40.000 sprongen per jaar. Laat dat allemaal daar. Stop er toch gewoon mee. Wat ik altijd heb gezegd: kap er toch gewoon mee. Concentreer je op Schiphol. Laten we zorgen dat Schiphol tot de wereldtop blijft horen en kan groeien tot 600.000, tot 800.000 in de toekomst. Laten we Schiphol City gaan bouwen. Stop toch met al die onzin. Ik ben, per definitie, niet tegen Lelystad geweest, omdat ik voor luchthavens ben, omdat we voor luchtvaart zijn binnen de PVV. Maar je zag het toch aankomen, zeg. Kom op. Een blind paard zag dat nog allemaal aankomen.

Ik had graag een reactie gehad op het alternatief B++. Ik hoef dat niet uit te leggen, want ik heb maar weinig spreektijd. Het alternatief is aangedragen door onder andere de provincies Overijssel, Gelderland en Flevoland. Ik had daar graag een reactie op gehad, want het schijnt dat die reactie, volgens de betrokkenen, is uitgebleven. Ik wil vragen om die B++-variant als alternatief mee te nemen bij de volgende informatie- en consultatieronden. Desnoods ben ik ook bereid om hiervoor een VAO aan te vragen en mogelijk een motie in te dienen. Ik weet dat als de Staatssecretaris in

de tweede of eerste termijn zegt dat ze het niet gaat doen, ze het toch niet gaat doen. Dan moeten we dus met de Kamer druk uitoefenen, want de Staatssecretaris blijft altijd bij haar woord, in positieve en in negatieve zin. Het selectiviteitsbeleid, daar heb ik al alles over gezegd; zie alle Handelingen uit de afgelopen zeven jaren. «Dan komt er eerlijke concurrentie.» Nou, er is geen eerlijke concurrentie. Dat bestaat niet. We hebben volledige oneerlijke concurrentie en een ongelijk speelveld. Hoe zit het trouwens met die 115 miljoen die Air Berlin heeft gekregen om de hubs voor Lufthansa veilig te stellen, Düsseldorf, München? Waarom doet iedereen dat, ook die carriers uit die kamelenlanden allemaal, die kerosinevoordeel hebben? Die mensen krijgen allerlei staatssteun en wij liggen te slapen. We laten ons de kaas van het brood vreten. Door de Fransen met Air France-KLM, maar ook door die kamelenlanden laten we ons de kaas van het brood vreten. Ik vind dat echt onbegrijpelijk. Dus wat gaat de Staatssecretaris daar voor een reactie op geven? En ook inderdaad: wat gaat de Staatssecretaris doen, hoe gaat de Staatssecretaris ons wapenen tegen de oneerlijke concurrentie in een volledig ongelijk speelveld? Daar heb ik ook al moties voor ingediend, maar die halen het gewoon niet. Ik blijf dus maar zeuren en hameren, en dan komt het er een keer. Voor de dierenpolitie heb ik 30 jaar zitten zeuren, dus het komt er misschien nog wel een keer. Wat zegt u, mevrouw Kuiken? Ik zit elf jaar in de Kamer, maar ik was er 30 jaar geleden al mee begonnen, mevrouw Attje Kuiken. Dat horen de mensen thuis niet, maar mevrouw Kuiken zat er doorheen te praten.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Graus (PVV):

Daarom noemde ik even de naam.

De voorzitter:

Uw tijd loopt door, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

De cargo. Klopt het dat dit inderdaad 20% uitmaakt van de totale omzet van Schiphol en dat 10% in gevaar komt? Ja, het begint saai en vervelend te worden, jongens, maar ook daarvoor heb ik al moties ingediend, al jaren voordat de mensen, de lobbyisten hier aan de bel begonnen te trekken. Wat gaan er nu gebeuren? Wat gaan we doen om die cargo te behouden? Ik heb begrepen dat een heel grote Russische vrachtvervoerder, AirBridge Cargo, die ongeveer twintig vluchten per week op Schiphol doet momenteel, gaat verdwijnen, mogelijk naar Brussel. Wat kunnen we eraan doen om die voor Schiphol te behouden, of misschien, als alternatief, voor Maastricht Aachen Airport? Maar laten we het wel binnen ons land behouden, alstublieft, mevrouw de Staatssecretaris. Hoeveel tijd heb ik nog, mijnheer de voorzitter?

De voorzitter:

U heeft nog een halve minuut.

De heer Graus (PVV):

Dan wil vragen om eigen airlines eerst. Dat heb ik gevraagd bij de mini's. Eigen mini's eerst. Nu: eigen airlines eerst. Dus KLM, Transavia, en ook Corendon, de laatste 100% Nederlandse luchtvaartmaatschappij. Laten we er trots op zijn. KLM zijn we kwijt en Transavia daarmee ook, maar laat Corendon, de laatste 100% Nederlandse luchtvaartmaatschappij, kiezen. Laat ook de vrijgekomen ruimte op Schiphol invullen. Dus laten we dat doen. Bij andere luchthavens gebeurt dat ook, hoor. Een betere verdeelregel. Laat Schiphol airlines eerst laten kiezen voor de vrijgekomen

ruimte, ook als er bijvoorbeeld noodweerannuleringen zijn. Eigen airlines eerst. Dat wil ik echt meegeven.

Ik heb nog een vraag over de securitykosten. Hoe worden die verdeeld? Is het mogelijk om de airlines daarin te ontlasten? Het is immers ook de grootste grenspost.

De voorzitter:

En de laatste zin ongeveer.

De heer Graus (PVV):

Dan had ik nog de parkeertarieven. Ja, ik had nog veel meer. Ik zal er eentje doen: de nachtslots. Een bepaalde 100% Nederlandse airline heeft maar vijf slots nodig. Die krijgt er dan tien overdag, terwijl die ze 's nachts nodig heeft.

De voorzitter:

En de vraag is?

De heer Graus (PVV):

Daar was ik nu mee bezig. Als u me niet gestoord had, had ik hem al gesteld. Is het mogelijk om de nachtslots in ieder geval te verschuiven naar het laatste deel van de nacht? Is dat dan een mogelijkheid? Wat voor mogelijkheden bestaan er om toch meer nachtslots te krijgen voor onze eigen airlines?

Mijnheer de voorzitter, ik ben nu naar de plenaire zaal, maar ik word waargenomen, dus geen zorgen.

De voorzitter:

Ja hoor, gaat uw gang. Er zijn geen interrupties, zie ik. Dan zit de spreektijd er echt op. De heer Van Helvert, die spreekt namens het CDA.

De heer Van Helvert (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Hoe heeft het nu zover kunnen komen? Boze mensen, teleurgestelde burgers, ontevreden inwoners, 80.000 handtekeningen, stichtingen in verzet, actiecomités verenigd en petitie samengevoegd, raadsleden bezorgd, wethouders en burgemeesters niet geciteerd, en gedeputeerden aan de lijn. Bijna zou je denken dat wij het helemaal niet over acht vluchten hebben op 3.000 m hoogte en daar hadden wij het ook niet over moeten hebben. Het mag lijken alsof deze heisa is begonnen met het aanbieden van petitie's vorige week, maar dat is bezijden de waarheid.

Op 25 maart 2008 heeft het kabinet besloten om de overloopfunctie van Lelystad Airport verder te onderzoeken. In 2008 is een Kamermotie breed gesteund die het kabinet oproept tot het voortvarend oppakken van de implementatie van Lelystad Airport. In 2009 heeft het kabinet de heer Alders opdracht gegeven om draagvlak te zoeken voor vliegveld Lelystad. In 2009 geeft de luchtverkeersleiding aan dat het beschikbare luchtruim te klein is voor de ontwerpdoelstellingen. In oktober 2009 komt er opnieuw een motie van de Kamer om duidelijkheid te verschaffen over de vraag of Lelystad Airport wel door zal gaan; de Kamer wil het. In 2010 stuurt de heer Alders een plan van aanpak naar de Kamer, vergezeld van een rapport van het NLR dat aangeeft dat er knelpunten in het huidige luchtruim zitten die moeten worden opgelost.

In december 2010 laat het kabinet mijnheer Alders weten dat het aan het probleem van het luchtruim gaat werken door een Luchtruimvisie op te stellen. Daarin zegt het kabinet dat een nieuwe luchtruimhoofdstructuur een inpassing van vliegveld Lelystad mogelijk maakt. In 2003 schrijft het kabinet aan de Kamer dat vliegroutes zijn uitgewerkt en dat alles binnen de kaders past. Dat wordt bevestigd door rapporten van de luchtverkeersleiding, de Luchtverkeerscommissie en de ILT. 45.000 vluchten van

Lelystad zijn mogelijk als het luchtruim wordt geherindeeld. Je zou zeggen: het ministerie is goed bezig om vanaf 2008 alles te regelen. In 2014 volgt nog een rondetafel over Lelystad, waarin het kabinet aangeeft op schema te liggen, maar waarin de airlines Lelystad niet zien zitten. Maar in 2015 schrijft de Staatssecretaris aan de Kamer dat het allemaal toch wel complex is en dat alle projecten uit de Luchtruimvisie in relatief korte tijd tot een serie ingrijpende en complexe veranderingen in het Nederlandse luchtruim en het luchtverkeersleidersysteem leiden. En ik blijf citeren: «Voor de realisatie dient rekening gehouden te worden met de financiële middelen in combinatie met de toenemende claim door de sterke verkeersgroei op de luchtverkeersleidersorganisatie.» Ineens is er in 2015 paniek. Volgens mij hebben wij daar het probleem te pakken. De Staatssecretaris waarschuwde in 2015 dat het ministerie nog niets had gedaan en dat de luchtverkeersleiding ook nog niets had voorbereid. Er was nog niets gedaan aan de herinrichting van het luchtruim op dat moment. De nieuwe directeur van de luchtverkeersleiding, die net was aangetreden, zag het en heeft volgens mij direct met het ministerie gebeld om de nieuwe Staatssecretaris te laten weten dat er nog niets gebeurd was bij de luchtverkeersleiding. Toen de Staatssecretaris, die er immers ook maar net zat, in haar ministerie vroeg naar de situatie, kwam zij erachter dat ook het ministerie niet op schema lag en dat er nog niets voorbereid was van het luchtruim- of selectiviteitsbeleid. Toen kwam de waarschuwende brief aan het einde van het jaar, op de dag voor het kerstreces. Intussen hobbelde de Alderstafel gewoon door. Het schijnt dat men vaker bijeenkwam. Verslagen of aanwezigheidslijsten zijn echter niet opgesteld. Wellicht kunnen wij via uitgekeerde vacatiegelden zien of er überhaupt iemand aanwezig is geweest. Het enige dat de Kamer terughoorde, was dat er overal unanieme instemming was en dat de kaders geen enkele belemmering vormden voor de te maken vliegroutes, totdat opeens in juni de vliegroutes werden gepresenteerd, die voor bewoners en veel bestuurders uit het niets leken te komen. Er zijn ook inwonersavonden gehouden over de kaders, maar ook daarvan zijn geen verslagen gemaakt. Burgers die ingesproken hebben, weten dus niet of er überhaupt iemand geluisterd heeft, laat staan of er iets mee gedaan is of wordt. Vinden wij het gek dat deze mensen boos zijn, burgers de overheid niet vertrouwen en deze mensen ambtenaren uitjoelen op een inwonersavond die nu ineens wel gehouden wordt? Mijn eerste vergadering als Kamerlid was een AO Luchtvaart. Ik vroeg aan de Staatssecretaris hoe het selectiviteitsbeleid vorm zou krijgen, omdat ik mij zorgen maakte over de start van Lelystad. De Staatssecretaris antwoordde toen dat het allemaal goed zou komen en dat Schiphol dit wel zou gaan doen. Het is niet goed gekomen. Daarom voel ik de boosheid van de burgers, de argwaan van de actiecomités en de zorgen van regionale bestuurders mee. Schiphol heeft het ministerie regelmatig laten weten dat ze zich ongerust maken over de voortgang en de voorbereidingen rondom Lelystad. Op de rondetafel van twee weken geleden kwam daar nog eens bij dat wij vanuit de EU hoorden dat het ministerie nog geen officiële contacten had gehad over de selectiviteitsregels en dat de luchtverkeersleiding het ministerie opriep om a.u.b. een opdracht te geven om het luchtruim te gaan herindelen. Hoe is het mogelijk dat wij na al die jaren nog zover zitten? Daarom hebben wij veel vragen aan de Staatssecretaris. Was zij wel op de hoogte van de verslagen van de Omgevingsraad Schiphol? Weet de Staatssecretaris wie er überhaupt aanwezig waren? Wat is de toekomst van Teuge als parachutespringen daar niet meer kan? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het gebrek aan verslagen van de inspraakavonden? Kan de Staatssecretaris zich voorstellen dat burgers dit niet meer geloven? Klopt het dat de luchtverkeersleiding nog geen officiële opdracht heeft gehad om het luchtruim te herindelen?

De voorzitter:
Komt u tot een afronding?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Jazeker. Wat heeft de luchtverkeersleiding nog nodig van u? Klopt het dat Schiphol de Staatssecretaris, het ministerie of ambtenaren meermaals heeft gewaarschuwd dat het niet goed gaat op Lelystad en met het luchtruim? Is er op bestuurlijk niveau gesproken met Duitsland en België over het nieuwe luchtruim? Wanneer is er contact geweest met België en Duitsland? Wanneer is dat wel geregeld? Wat is er precies gebeurd toen de nieuwe directeur van de luchtverkeersleiding belde naar het ministerie dat ze nog niets hadden voorbereid? Welke acties heeft de Staatssecretaris toen genomen? Hoe borgen wij dat cargo in Nederland mogelijk blijft en welke rol kunnen regionale luchthavens daarin spelen? Hoe gaat het selectiviteitsbeleid plaatsvinden? Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen? Is er contact geweest met de directeur-generaal van de Europese Unie over de selectiviteitsregels? Hoe gaat de inspraak plaatsvinden vanaf nu? Hoe gaan wij straks afspraken maken met omwonenden over de nieuwe vluchten van Schiphol?

De voorzitter:
Heeft u nog veel tekst? Want uw tijd is voorbij.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nog 15 seconden, voorzitter. Gaan wij afspraken maken op basis van het aantal vluchten, op basis van geluid en uitstoot of op basis van de veiligheid op Schiphol? Hoe krijgen bezorgde bewoners een eerlijk beeld van wat acht vluchten op drie kilometer voorstellen qua geluid? En vooral, hoe kunnen wij het luchtruim sneller geheindeeld krijgen? Dat is de belangrijkste vraag die nu voorligt.

De voorzitter:
Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Visser, die spreekt namens de VVD.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Een aantal van mijn collega's hebben het al benadrukt: Schiphol is ontzettend belangrijk voor onze economie. Of het nou gaat om de directe werkgelegenheid, bijvoorbeeld bij de vrachtafhandeling op Schiphol, of om een partij als ASML, die afhankelijk is van Schiphol voor tijdige verzending van haar producten, Schiphol is ontzettend belangrijk voor onze economie. Niet voor niks hebben wij het ooit tot mainport benoemd. Wij hebben gezegd: het is van zulk nationaal belang dat wij ervoor moeten zorgen dat wet- en regelgeving op tijd klaar is, zodat wij die banen, die werkgelegenheid voor Nederland ook hier in Nederland houden.
Daar hebben wij veel tijd en aandacht aan besteed. De heer Van Helvert heeft, mede naar aanleiding van een brief van de Staatssecretaris in antwoord op vragen van de Kamer, een helder overzicht gegeven van hoe dat proces is gegaan. Wij hebben heel lang gesproken over Lelystad. Wij moeten nu concluderen dat Schiphol gewoon vol is. Wij hebben hier met elkaar vastgesteld dat Schiphol een mainport is, waarvan de hele economie afhankelijk is. Willen wij ervoor zorgen dat wij die mainport kunnen laten groeien, dan hebben wij ook Lelystad nodig en dan hebben wij ook die volgende stap nodig. Helaas is vorig jaar het bericht gekomen dat er uitstel was. Met alle gedoe dat nu ontstaat en met alle vragen die er zijn, is mijn heel concrete vraag: kan de Staatssecretaris garanderen dat Lelystad op 1 april 2019 daadwerkelijk open kan? Wat moet er nog gebeuren om dat daadwerkelijk voor elkaar te krijgen?

Ik verwijs ook naar een aantal rapporten die de Staatssecretaris heeft meegestuurd. In één rapport, dat wij vorige week hebben gekregen, staat dat I en M regie moet gaan pakken, dat I en M een integraal programma moet gaan neerleggen en dat I en M moet gaan sturen. Het andere rapport is het Gateway Reviewrapport. Daarin wordt zelfs gezegd: als wij niet vanuit I en M daadwerkelijk gaan sturen en ervoor zorgen dat Lelystad er op tijd komt, dan leggen wij zo ongeveer een bom onder het hele Schipholbeleid. Met al deze winstwaarschuwingen, waarbij ik niet eens verwijs naar het OVV-rapport, is de vraag dus: zijn wij op tijd klaar? Is het geregeld? En welke garanties zijn er te geven aan de Kamer dat dit daadwerkelijk wordt geregeld? Want het is te belangrijk voor onze economie.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Van Raan.

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

Dank u wel.

De voorzitter:

O, u heeft er wel al twee gehad, zie ik.

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

Anderhalf, dacht ik.

De voorzitter:

Nee, twee heb ik staan. Ik ben streng. Ik kijk nog even rond. Iemand anders misschien? Nee. Dan vervolgt mevrouw Visser haar betoog, excuus.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Wij hebben in de aanloop naar dit AO heel veel petitie's en heel veel handtekeningen gekregen. Er is ook een heel goed symposium georganiseerd vanuit HoogOverijssel, waarin uitdrukkelijk de zorgen werden benoemd. Het is ook alleen maar goed om te proberen de feiten op tafel te krijgen.

Eigenlijk zegt niemand in deze zaal: laat die luchtruimherindeling maar even wachten. Volgens mij had die er al eergisteren moeten zijn. In dat kader heb ik hier een motie waarin de heer Koopmans en mevrouw De Caluwé van CDA en VVD hebben opgeroepen om al in 2015 klaar te zijn met de luchtruimherindeling. Hoe kan het dat dat nog niet voor elkaar is? Kan de Staatssecretaris daarop ingaan? Zij verwijst naar een aantal brieven. Ik heb ze erbij gepakt. Daarin staat wel dat LVNL een capaciteitsprobleem heeft, maar nergens: dat heeft deze consequenties. Had die winstwaarschuwing niet veel scherper moeten worden afgegeven richting de Kamer?

Ook hebben wij hier twee weken geleden een rondetafelgesprek gehad. Dat was eigenlijk – ik zal het maar samenvatten – een slechte film. Daar gingen partijen ongeveer rollebollend over straat. Daarin werd gesteld dat er nog geen contact was opgenomen met de buurlanden. De Staatssecretaris bevestigt dat ook in haar brief. Ik zou daar meer duiding van willen hebben. Is er formeel contact gelegd zowel met Duitsland als met België en welke afspraken zijn er gemaakt? In haar brief geeft de Staatssecretaris aan dat er een programma moet komen. Waarom ligt dat programma er nog niet? Wat is daar de oorzaak van geweest? Is dat puur een capaciteitsprobleem geweest bij LVNL? Zo ja, is er dan gezocht naar andere mogelijkheden, zoals de militaire luchtverkeersleiding? Is gekeken naar inhuur vanuit het buitenland?

Mijn concrete vraag is wat er gebeurd is, maar vooral ook of die luchtruimherindeling niet versneld kan worden. Want of het nou de Partij voor

de Dieren is of de VVD, om maar even de twee uitersten in dit dossier aan te geven, volgens mij hebben wij er allemaal baat bij, in het kader van de overlast en het oplossen van een aantal problemen. Dat is zowel voor Schiphol, Lelystad, Rotterdam als Eindhoven Airport ontzettend van belang. Kan de Staatssecretaris daarop ingaan?

In dat kader wil ik heel specifiek ingaan op Teuge. Wij hebben de afgelopen dagen meerdere brieven gekregen over wat er wel en niet was onderzocht. Wij zijn ook op Teuge geweest met een aantal Kamerleden. Daar werd een variant gepresenteerd. De Staatssecretaris geeft aan dat het niet zozeer gaat om die hele MER-procedure, maar vooral om twee van de vijf randvoorwaarden. Kan zij dat bevestigen? Het luchtruim van Schiphol wordt gebruikt en er is meer geluidshinder; er wordt gesteld dat dat de twee redenen zijn waarom het niet verder onderzocht kan worden. Kan de Staatssecretaris ook reflecteren op de brieven die zij deze laatste dagen heeft gekregen waarin wordt gesteld dat het wel meevalt? Want op een gegeven moment is het de ene waarheid versus de andere waarheid. Eigenlijk is meer de vraag: wat kan er wel met Teuge? Vorig jaar is er nog een heel rapport verschenen over general aviation activiteiten. Daarin wordt gesteld hoe belangrijk Teuge in dat aspect is. Volgens mij is dat rapport hier door de Kamer vastgesteld en door de Staatssecretaris aangeboden. Dus de vraag is: wat kan er wel? Wat betekent concreet maatwerk voor Teuge, welke gesprekken lopen er en wat kan zij daarin doen?

Ik heb nog een andere vraag, die ook is gesteld door een aantal collega's. Wij hebben marktbenadering door Lelystad. In principe zou dat moeten gaan lukken, maar stel je voor dat het niet lukt. De Staatssecretaris geeft aan bezig te zijn met de verkeersverdeelregel. Is die op tijd klaar? Wij hebben daar al eerder vragen over gesteld.

Selectiviteit. Dan kom ik ook op het rondetafelgesprek van twee weken geleden. Het bizarre was dat, nadat alle partijen zeiden wat wel en niet onder mainportgebonden verkeer werd verstaan, de slotcoördinator vervolgens zei: dat is allemaal leuk en aardig, maar ik kan er niks mee. Is de Staatssecretaris bereid om, vooruitlopend op allerlei discussies over selectiviteitsbeleid, al een aantal scenario's te ontwikkelen die EU-proof zijn, om te voorkomen dat wij later in het proces, als wij hier een aantal besluiten nemen, alsnog een jaar moeten wachten vanwege allerlei procedures en gedoe?

In dat kader heb ik een vraag over de vrachtluchten. Daar zijn grote zorgen over. Terecht volgens mij. Er zijn mogelijkheden: de zogeheten Local Rule. Ik heb deze term niet verzonnen. Is de Staatssecretaris bereid om die Local Rule in te brengen bij Schiphol om ervoor te zorgen dat die vrachtluchten ook de komende periode een plek kunnen krijgen op Schiphol?

De voorzitter:

Dank u wel.

De vergadering wordt van 15.16 uur tot 15.31 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de Staatssecretaris de gelegenheid om de vele vragen die aan haar zijn gesteld, te beantwoorden. Zij zal starten met een wat algemeen deel en daar wil ik even de Staatssecretaris het woord laten. Daarna volgen behoorlijk wat blokken en dan is er alle gelegenheid om te interrumperen. Staatssecretaris, aan u het woord. Er zijn wederom twee interruptiemogelijkheden, maar hou het een beetje kort en fatsoenlijk, anders lopen wij uit de tijd en dan moet ik ingrijpen.

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

Een punt van orde. Er zijn veel vragen gesteld. Ik ken de Staatssecretaris als een zeer vaardige bestuurder. Ik kan mij voorstellen dat de Staatssecretaris denkt: de echte lastige vragen bewaar ik tot het laatst, dan hebben ze allemaal al twee keer geïnterrumpeerd en dan kan het niet meer. Maar alle vragen waren heel belangrijk. Ik kan me voorstellen dat u ons oproept om ons daarin te beperken, maar ik stel voor dat wij in een uitzonderingsgeval ook eventueel een derde interruptie mogen gebruiken.

De voorzitter:

Ik zal coulant zijn. Ik probeer dit AO zo goed mogelijk te doen en ik geef de Kamerleden zo meteen ook alle ruimte, maar eerst een paar minuutjes voor de Staatssecretaris om het aanloopje te nemen voordat wij de lucht ingaan.

Staatssecretaris Dijkema:

Voorzitter. Ik zou tegen de heer Van Helvert willen zeggen dat het in ons aller belang is dat juist de ingewikkeldste onderwerpen het beste worden uitgediscussieerd. Ik ben niet bang voor uw vragen en ik hoop dat u ook niet bang bent voor mijn antwoorden.

Voorzitter. Luchtvaart, dat is inderdaad emotie. De heer Bruins zei dat en ik denk dat hij daar ontzettend gelijk in heeft. Hij verwees ook naar het spoordossier. Hij zei: ik daag de Staatssecretaris uit, zij heeft op dat spoordossier een aantal lastige hobbels kunnen nemen, dat moet nu toch in de luchtvaart ook kunnen. En hij voegde daaraan toe: in een paar weken tijd. Ik zal het maar eerlijk zeggen, ik ben daar vanaf het moment dat ik aantrad, eind 2015, mee bezig. Als je naar mijn portefeuille kijkt, denk ik dat ik met recht kan zeggen dat de luchtvaart by far het lastigste dossier is. U heeft volgens mij ook vandaag geïllustreerd waarom dat zo is, want de belangentegenstellingen in deze sector zijn enorm groot. Als je alleen al kijkt naar de belangentegenstellingen tussen de airlines. Als je kijkt naar de wens van heel veel mensen in ons land om misschien wel drie keer per jaar zo goedkoop mogelijk te kunnen vliegen, terwijl men geen vliegveld in de achtertuin wil. Dat zijn lastige dingen, want dat gaat natuurlijk niet allemaal samen. Als je kijkt naar de belangentegenstelling met de wens die heel breed in de Kamer leefde dat Schiphol de goedkoopste van Europa moest en zou zijn. Dan komen de prijsvechters natuurlijk ook wel als vliegen op de honing af, want prijs heeft ook zo zijn prijs, letterlijk. Als je kijkt naar de enorme groei in de afgelopen periode; die heeft natuurlijk ook velen verrast. De economie trok aan, Schiphol deed het goed en je ziet dat er ook op andere terreinen moest worden ingegrepen. Ik kijk maar even naar de wachtrijen op Schiphol bijvoorbeeld.

Is nu alles in het verleden vlekkeloos verlopen? Ik denk het niet. Er zijn absoluut lessen te trekken. Mevrouw Visser zei dat ik op het terrein van de governance een advies heb gekregen om een aantal dingen her in te richten. Dat klopt, dat advies heb ik zelf gevraagd. Ik heb dat gevraagd omdat het mij wijs lijkt nu je de druk op de hele luchtvaart en de groei ziet. Dat is vooral ook een verdelingsvraagstuk, want er is wel een beperkte groei mogelijk. Dan moet je inderdaad ook scherper aan de wind varen en dan heb je dus ook nodig dat je dat meeneemt in de wijze waarop je stuurt en verandert. Dus dat heb ik gevraagd. Niemand heeft mij gevraagd dat te doen, dat was mijn eigen initiatief. Dat heb ik gedaan, omdat ik denk dat het ook in de komende tijd van ons allemaal zal vergen dat wij daar nog meer en beter bovenop zitten.

Ik ga u vandaag niet allemaal tevreden stellen. Dat zeg ik alvast maar. Waarom niet? Omdat sommige van die belangentegenstellingen inderdaad vragen om scherpe keuzes. U vraagt mij dat, ik geef u die, maar dat heeft dan ook wel consequenties. Ik kan dus niet iedereen blij maken. Wat ik wel graag wil doen, en daarvoor is dit debat volgens mij ook heel geschikt, is verantwoording afleggen over het proces zoals het gegaan is, ook over datgene wat onder mijn voorgangers is gedaan. Ik kan uitleggen

welke keuzes wij maken, wat er nog aankomt en waar ik ook verwacht dat het misschien nog moeilijk wordt, want ik ben daar niet alleen maar optimistisch over. Ik denk dat wij echt op een heel aantal dossiers nog hele ingewikkelde dingen gaan tegenkomen. Maar ik zal ook een oplossingsrichting bieden, want dat mag u van mij vragen. U mag vragen hoe je daar vervolgens mee zou kunnen omgaan.

Ter afsluiting van deze algemene opmerkingen merk ik op dat ik een heel aantal blokken heb. Om u goed van dienst te zijn zodat iedereen weet wanneer hij moet interrumperen, zal ik die alvast even meedelen. Ik noem als eerste het blok selectiviteit, dat lijkt mij de kern van het vraagstuk van vandaag. Hoe kun je daar nu wel op sturen en waar zitten de beperkingen? Vervolgens het hele thema van de luchtruimherziening. Hoe snel kan dat nu precies wel en niet als je zorgvuldig en veilig wilt opereren? De hele openstelling van Lelystad, de tijdigheid en de hoogte van de routes vormen een volgend blok. De informatie, en consultatie die er is geweest maar waar wij ook nu midden in zitten. Alles rondom het belang van recreatief verkeer en het hele thema van het vliegveld Teuge en de toekomst daarvan. Dan heb ik nog antwoorden over de B++-route; de vraag wat er nu wel en niet mogelijk is, ook in het onderzoek, waarom wij nou toch zo ontzettend moeilijk doen en of dat nou niet beter kan. Dat was toch een beetje de onderliggende toon hier in het debat. Nog een heel verhaal over milieu, want dat is inderdaad ook een randvoorwaarde voor groei, ook voor mij. Dan vervolgens nog een blok Schiphol waarbij het thema van de vrachtslots naar voren komt. Ik stond net ook op het Plein om met de mensen van de FNV te spreken die bang zijn dat zij hun baan kwijtraken. Bij sommigen gaat dit ook daadwerkelijk gebeuren, hebben wij net gehoord. Dus dat vraagt ook om een reactie. Dan nog een aantal overige kwesties.

Dit is het. Ik ga proberen het zo te doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan hebben wij dus een algemeen deel gehad en volgen nu de onderwerpen. Ik stel voor dat u begint met de selectiviteit. Ik laat het aan de Kamerleden wanneer en hoe zij interrumperen. Mijn taak is alleen maar om de orde te handhaven.

Staatssecretaris Dijkma:

Ja.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Een punt van orde. De Staatssecretaris noemt, als ik goed geteld heb, acht categorieën. Oh, negen hoor ik nu, dan heb ik verkeerd geteld. Ik neem aan dat de klimaatimpact en de economische gevolgen daarvan verweven zijn met milieu, of moeten de economische gevolgen apart worden benoemd? Dan worden wij wel erg beperkt in onze vraagstelling.

Staatssecretaris Dijkma:

Nee, dat zit in het blok over duurzaamheid. U heeft daarover vragen gesteld. Dat komt echt aan de orde en anders weet u mij te vinden. Voorzitter. De selectiviteit. Het uitgebreide netwerk van luchtverbindingen op Schiphol en de mainportfunctie zijn van groot belang voor onze economie, u heeft dat allemaal gememoreerd. Dat is een van de redenen waarom het nodig is om selectiviteitsbeleid te voeren. De kern van dat beleid is dat Schiphol maximaal benut moet worden voor mainportgebonden verkeer en regionale luchthavens moeten worden benut voor niet-mainportgebonden verkeer. Daarover zijn in 2008 afspraken gemaakt; u heeft dat ook allemaal genoemd. Er is een convenant gesloten waarin is afgesproken dat wij vanuit het Rijk regionale luchthavencapaciteit creëren, inclusief de landzijdige ontsluiting, want het heeft niet zo veel zin om in

Lelystad een vliegveld neer te leggen waar je vervolgens niet kan komen. En wij moeten invulling geven aan stimuleringsmaatregelen ten behoeve van het hub- en mainportgebonden verkeer op Schiphol.

In 2013 is er een evaluatie van het convenant geweest als onderdeel van het Aldersadvies. Toen werd geconcludeerd dat de gemaakte afspraken worden nagekomen. Dat is wel belangrijk ook, want u bent gek op tijdlijnen, heb ik gezien, en daar ga ik nu iets tegenover zetten. Schiphol heeft invulling gegeven aan de afspraken van het convenant door stimuleringsmaatregelen op te stellen die niet-mainportgebonden verkeer stimuleren om gebruik te maken van de regionale luchthavens. Wij zijn nu bezig met een marktbenadering voor Lelystad Airport, maar die kun je pas effect laten hebben als de luchthaven werkelijk geopend is. Ik kom daar zo nog uitgebreid op terug. Het Rijk heeft ook invulling aan de afspraken gegeven door op Eindhoven Airport capaciteit te creëren voor 25.000 extra vliegtuigbewegingen en voor Lelystad een totaal van 45.000 bewegingen.

Voor wat betreft de selectiviteit en de landzijdige bereikbaarheid, een belangrijk onderdeel, hebben wij na 2013 geprobeerd de landzijdige bereikbaarheid verder te verbeteren bijvoorbeeld door ook de bereikbaarheid van Lelystad te organiseren. Dan moet u aan infrastructurele investeringen denken en de bestuursovereenkomst Eindhoven Airport is afgesloten.

Wat je het beste kunt doen als je selectiviteitsbeleid wilt voeren, is een verschil in tarief organiseren tussen Schiphol enerzijds en Lelystad en Eindhoven anderzijds. Daarmee maak je Eindhoven en Lelystad aantrekkelijk voor niet-mainportgebonden verkeer. Op Eindhoven is al extra capaciteit gecreëerd, voornamelijk ingevuld door niet-mainportgebonden verkeer. Dat is overigens wel nieuw niet-mainportgebonden verkeer en niet verplaatst mainportgebonden verkeer. Dat moet wel met Lelystad. De heer Jetten gaf dat eigenlijk vrij scherp aan als voorwaarde. Ik ben dat met hem eens. Om die reden is het nodig dat je als een stok achter de deur als die marktbenadering niet voldoende effect heeft, ook een verkeersverdelingsregeling maakt. Ik heb dat eigenlijk al vanaf mijn aantreden gezegd. Eindhoven voldoet niet aan de eisen om als overloopluchthaven voor Schiphol te dienen omdat het te ver weg is van Schiphol. De combinatie van Schiphol en Lelystad voldoet als enige wel aan de Europese voorwaarden voor een Nederlandse verkeersverdelingsregel. Rotterdam Airport loopt overigens op dit moment al tegen de milieugrenzen aan. Die verkeersverdelingsregeling is dus belangrijk.

Wat hebben wij tot nu toe gedaan? Wij hebben een voorstel gemaakt. Wij zijn in de afgelopen periode ook aan de slag gegaan met diverse partijen en wij hebben studies uitgevoerd. U moet zich voorstellen dat dit wel pionierswerk is. Er schieten niet overal om ons heen verkeersverdelingsregels als paddestoelen uit de grond. Dus als je dat gaat doen, kom je onmiddellijk terecht in een heel complexe samenhang met ook de Europese wet- en regelgeving. Ik noem het mededingingsbeleid. Ik kan u verzekeren dat dit behoorlijk scherp is; ik ken het nog uit mijn vorige portefeuille. Er is gevraagd of wij al bezig zijn. Ja, wij hebben al contacten, ook met de Europese Commissie. Mijn mensen zijn daar ook met enige regelmaat. Wij hopen eigenlijk voor het einde van het jaar onze regel ter goedkeuring te kunnen voorleggen aan de Europese Commissie. Dan kunnen wij medio 2018, dat is ruim op tijd voor de openstelling van Lelystad, ook goedkeuring van de Commissie krijgen om die regel in te zetten. Dan kunnen wij vervolgens die regel inzetten, ook afhankelijk van de resultaten van de marktbenadering.

Er vindt dus al ruim een jaar informeel overleg plaats met de Commissie. Dat is gebruikelijk omdat het echt verstandig is, ook politiek, om niet met een voldongen feit naar de Commissie te gaan. Dan krijg je een goed- of afkeuring en voordat je het weet, heb je een afkeuring te pakken en sta je met lege handen. Uiteindelijk moet en zal de Commissie die regel wel

moeten goedkeuren. Ik denk dat het voor de wijze van opereren belangrijk is om haar in de voorfase heel goed mee te nemen.

Is er een garantie dat dit lukt? Nee, die is er niet, want ik ben niet verantwoordelijk voor de Europese Commissie. Wij hebben haar wel nodig om ons uiteindelijk fiat te geven. Gaan wij er alles aan doen om dat fiat te krijgen? Ja zeker. Dat lijkt mij eerlijk gezegd evident. Natuurlijk moeten wij dat doen. Dit betekent dat wij wat dat betreft ook alle hens aan dek hebben. De heer Jetten vroeg net of ik misschien nog een advies mocht geven voor een opvolger. Dat gold voor een ander onderwerp, maar voor dit onderwerp heb ik er ook wel een. Want op het moment dat de marktbenadering niet zou werken en je met de verkeersverdelingsregel ook onvoldoende hard kunt optreden, zul je bijvoorbeeld moeten nadenken over de prijs, een tickettaks. Die thema's zullen dan aan de orde komen om ervoor te zorgen dat het bijvoorbeeld voor bepaald vakantie-vliegverkeer minder interessant wordt om op Schiphol te komen. Uiteindelijk heeft prijs natuurlijk ook gewoon effect en zolang wij de goedkoopste luchthaven van Europa willen zijn, zullen wij ook altijd prijsvechters krijgen die denken: prachtige luchthaven, daar wil ik naartoe. Een van de kwesties van de definitie, daarover is ook het een en ander gevraagd, is dat de prijsvechters niet een-op-een alleen maar vakantie-verkeer doen. Die vliegen natuurlijk ook op hoofdsteden en dat zou je kunnen beschouwen als mainportgebonden verkeer. Als je die definitie heel eng maakt, haal je op een gegeven moment wel weer heel veel mogelijkheden voor Schiphol weg om mensen daar vandaan te laten vliegen.

Dus ja, wij zullen moeten kijken naar die definities. Het doel is om vakantievluchten te verplaatsen naar Schiphol. Maar let op, dat zeg ik maar alvast als waarschuwing, daarmee kun je niet per definitie met een soort nagelschaartje een knip maken tussen het belang van een prijsvechter en het belang van de home carrier, om het maar zo te zeggen. Want soms doen zij beide het ene verkeer, maar ook het andere. Dat is van belang als het gaat om de selectiviteit. Het feit dat Lelystad er komt, is dus ook onderdeel van het selectiviteitsbeleid. Alle stappen die mijn ministerie zet om dat vliegveld uiteindelijk op gang te krijgen zijn dus ook onderdeel van het selectiviteitsbeleid. Tegelijkertijd opereren we in een situatie waarin de slotcoördinator gebonden is aan Europese regelgeving. Mevrouw Visser zei dat heel terecht. De heer Graus is er nu niet, maar zijn mensen luisteren mee. Ik hoor hier dingen zoals «eigen airline eerst». Dat heeft natuurlijk een heel vervelende connotatie. Misschien kan ik heel goed invoelen wat de heer Graus daarmee zegt, maar dat kan niet. Dat staat Europa niet toe. Wij leven niet op een eiland waarop wij alleen maar de home carrier kunnen bevoordelen en vervolgens kunnen zeggen «zoek het allemaal maar uit met elkaar». Daar wordt dan tegenin gegaan en soms worden we dan voor de rechter gedaagd. In dit geval is dat overigens ook gebeurd. Mensen hebben bij de ACM een klacht ingediend omdat Schiphol een voorkeursbeleid zou voeren. Dat is wel de context waarbinnen dit allemaal plaatsvindt.

De heer **Jetten** (D66):

Ik wil toch even doorgaan over het selectiviteitsbeleid. De Staatssecretaris zegt gelukkig dat een beter instrument voor selectiviteit echt nodig is voordat Lelystad opengaat. Daarover zijn wij het helemaal met elkaar eens. Ze haalt onder andere Eindhoven erbij. De capaciteit van Eindhoven werd echt volledig benut door vluchten die, met uitzondering van Transavia, helemaal niet van Schiphol afkwamen. Wat dat betreft, heeft echt een autonome groei plaatsgevonden. Lelystad is echt bedoeld voor vluchten die van Schiphol naar Lelystad toe gaan. De Staatssecretaris noemt zelf de verkeersverdelingsregel, maar zijn er nog andere instrumenten die zij kan inzetten, mocht zo'n verkeersverdelingsregel niet door

de Europese Commissie worden goedgekeurd? Of hangt alle hoop aan die verkeersverdelingsregel?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, ik heb net nadrukkelijk ook het prijsbeleid genoemd. «Ik begrijp dat dat geen aantrekkelijke propositie is», zou mijn directeur-generaal nu zeggen.

De heer **Jetten** (D66):

Haal je met lagere tarieven daadwerkelijk alleen maar vluchten van Schiphol naar Lelystad, of loop je dan het risico dat de Europese Commissie zegt dat met Lelystad Airport een vliegveld wordt gecreëerd met een openmarktbenadering, waardoor elke partij die de prijs wil betalen die Lelystad vraagt, vanaf Lelystad mag vliegen? Of heeft de Staatssecretaris ook juridische instrumenten waardoor alleen vluchten van Schiphol naar Lelystad mogen? En wordt de prijs dan zo laag gemaakt dat partijen ook daadwerkelijk van Schiphol naar Lelystad toe willen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, de benadering is juist andersom. Het begint met de marktbenadering, dus met verleiding. Je wilt dan wel weten dat degenen die weggaan, bijvoorbeeld vanaf Schiphol, hun slot inderdaad niet ook nog daar laten. Die slots moeten dan vrijkomen voor mainportgebonden verkeer. Werkt de verleiding niet, dan hebben we daarnaast de ontwikkeling van de verkeersverdelingsregel als stok achter de deur. Omdat Lelystad dicht genoeg bij Schiphol ligt, kan Lelystad worden gezien als een overloopluchthaven. Op het moment dat je zowel via de marktbenadering als via de verkeersverdelingsregel niet voldoende soelaas kunt bieden, moet je eigenlijk toe naar plan C, om het maar zo te noemen. Dan kom je terecht bij de rigoureuze aanpak, want dan zul je moeten overwegen of je dat niet gewoon moet gaan afdwingen met bepaalde tickettaksen of andere instrumenten. Dat is natuurlijk niet een scenario waar wij in terecht willen komen, maar er werd wel gevraagd om het ontwikkelen van scenario's. Naar mijn mening is dat wel een van de zaken die nu gedaan moeten worden. We hebben er eigenlijk al twee in de steigers: er wordt gewerkt aan de marktbenadering en aan de verkeersverdelingsregel. Je weet immers niet zeker dat het altijd goed komt. Ik hoop het en we gaan er alles aan doen, maar ik ben wel van een en ander afhankelijk. Daarnaast zul je dus moeten overwegen wat je eventueel doet als je daarbij op een doodlopende weg terechtkomt.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik hoor de Staatssecretaris spreken over allerlei mechanismen om verkeer van Schiphol naar Lelystad te krijgen. Het marktmechanisme en de prijs zijn daarbij een optie. Om te kunnen bepalen wat mainportgebonden verkeer is, hebben wij de categorieën 1 tot en met 5 gedefinieerd. Hebben deze categorieën in dat soort verleidings- en marktmechanismen überhaupt een betekenis? Kan je alleen maar per vliegveld een bepaalde prijs afspreken of kan je ook in bepaalde categorieën voordelen bieden? Welke mogelijkheden biedt dit om flexibel te zijn?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Door bijvoorbeeld Lelystad financieel echt aantrekkelijk te maken, kan je ervoor zorgen dat een verleiding ontstaat om daarnaartoe te gaan. Dat kan dus. Je kan niet zomaar discrimineren op prijs. Daar zit natuurlijk wel weer een punt. Daarom zeg ik ook dat het derde alternatief is dat je Schiphol duurder maakt als je aan de eerste twee niet zou toekomen. Je zult zien dat het daardoor voor prijsvechters uiteindelijk minder interessant wordt, maar het is niet de aantrekkelijkste optie.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dat betekent dus dat de prijs niet primair een instrument is om de kwaliteit van het verkeer op Schiphol te verhogen naar de categorieën 1, 2 en 3. Uiteindelijk is het dus toch afwachten wie wel en niet over gaan stappen. Daar kan de Staatssecretaris weinig aan doen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Laat ik het zo zeggen. Wij voeren natuurlijk gesprekken, maar dit soort dingen is vaak het effectiefst als wij ze achter gesloten deuren blijven doen.

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

Ik ga nog even in op het selectiviteitsbeleid. De Staatssecretaris komt met een aantal pakketten, A en B. Als die niet werken, is er pakket C, waarbij met een soort tickettaks gewerkt zou moeten worden. In hoeverre is er verschil tussen het eerste en het laatste? Het eerste is uiteindelijk toch ook een verleiding door de prijs en het laatste is min of meer ook een verleiding door de prijs. Je vraagt je dan meteen af of je van de Europese Commissie dan wel één vliegveld duurder mag laten zijn.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het verschil met de eerste optie is dat je er door middel van verleiding voor zorgt dat iets uiteindelijk goedkoper wordt en daardoor aantrekkelijk. Je zou kunnen zeggen dat dat de zoete optie is en dat de derde optie de zure optie is. Ik kan het niet mooier maken. U zegt dat ik uiteindelijk «kom met», maar dat is niet zo. Ik zeg dat wij nu werken aan de opties 1 en 2. De eerste optie is verleiden. Die moeten wij samen met Schiphol uitwerken, want Schiphol moet dat voorstel maken. Het tweede wat wij doen, is ervoor zorgen dat de verkeersverdelingsregel gewoon wel door de Europese Commissie komt. Het feit dat ik nu voorzichtig ben omdat ik niet alleen maar wil zeggen «ik heb het gewoon gefixt» – om het maar even zo te zeggen – betekent niet dat het niet gaat lukken, want wij zetten hier natuurlijk alles op in. Zou uiteindelijk ook die optie stranden, dan moet je vervolgens natuurlijk blijven doordenken over de vraag «wat dan?». En dan zal je altijd te maken krijgen met een situatie waarin je niet mag discrimineren en waarin je objectieve en transparante criteria moet hebben. Ik denk dat tarieven altijd moeten samenhangen met de kosten van een luchthaven, maar bij een taks hoef je niet naar die kostenbasis te kijken. Dat is het verschil. Ik zeg niet dat we het gaan doen – dat is overigens ook niet aan mij; daarover zou een volgend kabinet moeten beslissen – maar het is wel een variant om het verkeer te stroomlijnen. En daar vraagt u om.

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

Het blijft volgens mij nog steeds idee A en idee C. Het is nog niet zeker of de Staatssecretaris die gaat realiseren, maar volgens mij blijft het gaan om een situatie waarin je via de prijs wilt verleiden of afdwingen, maar goed. In hoeverre trekt de Staatssecretaris bij deze aanpak samen op met Schiphol wat betreft de slotallocaties? Is de Staatssecretaris het met Schiphol eens dat Schiphol wel een verdeling kan maken tussen mensen die zaken vrijgeven en mensen die zaken niet vrijgeven?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat zijn twee verschillende vragen. Ik ga eerst in op de verkeersverdelingsregel. Die ligt nu al, of zo meteen, ter consultatie voor. Dat is dus sowieso iets wat we samen met de sector doen. Dat bespreken we ook met Schiphol. Dat is dus niet een soort denkwerk vanuit I en M dat op ieders bureau landt, en dat is het dan. Dat is niet het proces. Het verdelen van de slots is nog best ingewikkeld. Ik heb net uitgelegd dat we de segmenten soms als een probleem ervaren omdat er soms prijsvechters

zijn die gewoon mainportverkeer verzorgen en er soms home carriers zijn die vakantievluchten verzorgen. Je kunt daarin dus niet per airline gaan differentiëren. Dat maakt het sowieso al lastig. Je hebt de mededingingswetgeving en de slotcoördinator. Volgens mij verzuchtte mevrouw Visser weer: dat zijn allemaal mooie ideeën, maar de praktijk is wel gebonden aan de Europese wet- en regelgeving. En dat is natuurlijk ook zo. We hebben wel invloed, maar u vraagt eigenlijk om een soort permanente doorzettingsmacht. Ik wil u toch op het hart drukken dat die niet bestaat. Het verhaal is veel complexer dan dat. Je kunt niet zomaar zeggen «alleen die en die», of «eigen airline eerst». Dat is gewoon een utopie.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik ben toch even in verwarring. Ik dacht: wat hebben we nu vastgesteld voor Schiphol? Ik pak toch maar even de actieagenda voor de luchtvaart erbij. Daarin staat niet dat de tarieven de laagste tarieven moeten zijn, maar concurrerende tarieven. Dat is iets anders dan dat we continu deze opdracht hebben gegeven. Ik heb ook even gekeken naar de verkiezingsprogramma's: wat heeft welke partij nu voorgesteld? Bij bepaalde partijen, zoals PvdA en GroenLinks lees ik het wel, maar bij andere partijen lees ik weinig over vliegbelasting, vliegtickettaksen en noem maar op. De Staatssecretaris geeft een advies aan haar opvolger, maar wat ik in de beantwoording van de Staatssecretaris mis is dat selectiviteitsbeleid ook gaat over capaciteit. Ik hoor de Staatssecretaris heel snel zeggen dat zij bezig is met de marktbenadering door Lelystad. Zij is verder bezig met het voorbereiden van de verkeersverdelingsregel. Als dat allemaal niet lukt, zo zegt zij, dan komt er toch die tickettaks. Een andere optie is toch capaciteitsuitbreiding. Ik noem die toch maar even, want de Staatssecretaris gaat wel heel erg snel over naar de andere stap. Los daarvan zou ik haar het volgende willen meegeven. Ik heb gevraagd of voor het selectiviteitsbeleid scenario's worden verkend. De Staatssecretaris geeft terecht aan welke opties niet kunnen, maar de vraag was op welke manier wij conform de Europese regelgeving wél aan een selectiviteitsbeleid kunnen doen waarbij ook de slotallocaties goed kunnen worden verdeeld.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Op dat laatste punt wil ik tegen u zeggen dat het mij inderdaad goed lijkt om dat te doen. Wij hebben eigenlijk al twee scenario's. Als u nu zegt dat ik een derde moet verkennen, dan wil ik dat heel graag nog oppakken. Op het punt van de capaciteit heeft u volkomen gelijk. Daar hebben wij het vandaag ook over, want vandaag spreken we over de capaciteit van Lelystad. Het is uiteindelijk aan u als Kamer om te beslissen of er eerst 10.000 en daarna 45.000 vliegbewegingen kunnen komen. Eerder zijn al 25.000 extra vliegbewegingen op Eindhoven gerealiseerd. Ik heb zelf nog mogen helpen om het staartje daarvan door de Kamer te brengen. Dus: ja, zeker, u heeft gelijk. Ook capaciteit is nodig. Daar is dit hele debat vandaag natuurlijk ook om begonnen.

De heer **Laçin** (SP):

Mijn opmerking sluit aan op de vraag van de VVD. Heel veel mensen aan deze tafel zijn het er volgens mij over eens dat het selectiviteitsbeleid het afgelopen jaar heeft gefaald. Hoe kunnen wij het nieuwe selectiviteitsbeleid – ik noemde het net 2.0 – zo vormgeven dat het houdbaar, haalbaar en bindend is? Uit het staartje dat ik net liet zien, blijkt dat de 10.000 vliegbewegingen op Lelystad gelijkstaan aan 2% van de vliegbewegingen op Schiphol, terwijl de verwachte groei op Schiphol dit jaar al 2% is. We komen dus al heel snel in de knel. Hoe gaan wij er met het nieuwe selectiviteitsbeleid voor zorgen dat de vliegbewegingen wel gewoon in stand blijven, zonder direct maar weer door te groeien?

Staatssecretaris **Dijkma**:

De heer Laçin kreeg ook wat interrupties van deze en gene over zijn inbreng. Het spijt mij zeer, maar je kunt de mensen in het vrachtvervoer niet heel houden als je niet bereid bent om elders in het land capaciteit te creëren. Dat gaat gewoon niet. De heer Laçin zegt dat we het er allemaal over eens zijn dat het selectiviteitsbeleid gefaald heeft, maar het punt is nu juist dat je merkt dat dit niet zomaar te realiseren is. 2.0 is eigenlijk de verkeersverdelingsregeling, zo zou je kunnen zeggen. Dat is pionierswerk; dat is 2.0. Ik zie niet in waarom we nu weer een comité van waarschijnlijk oudere mannen aan de slag moeten zetten – dat is uw voorstel – opdat zij verzinnen hoe het anders moet. Daar ben ik niet zo'n voorstander van. Ik denk dat het echt belangrijk is om een paar dingen tegelijk te doen. U mag aan mij vragen om alles op alles te zetten om de verkeersverdelingsregel er te laten komen. Dat doen we. Dat beloof ik u. Daar ga ik voor. Want ik zie als geen ander het belang. U mag het aan mij vragen: zorg er samen met Schiphol voor dat de marktbenadering op orde is; zit ze achter de vossen opdat het ook echt een goed voorstel wordt. Het luchthavenbesluit voor Lelystad hebben wij eigenlijk eerder genomen. U mag mij ook vragen ervoor te zorgen dat die capaciteit wordt gerealiseerd en wordt gevuld met vakantieverkeer, om het maar even heel plat te zeggen, zodat er meer ruimte blijft voor mainportgebonden verkeer, inclusief het vrachtvervoer. Wat u niet kunt doen, mijnheer Laçin, is zeggen: we moeten vooral niet aan die capaciteit werken; we leven op een eiland en we trekken ons niks aan van mededinging. Want dat gaat gewoon niet. Wat dat betreft zijn er gewoon niet alleen maar smaken waarbij je alles tegelijkertijd kunt willen. Je moet er iets voor doen en sommige dingen kun je niet doen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben vooral geen voorstander van een comité met alleen maar oudere mannen, laat dat duidelijk zijn. Maar uiteindelijk gaat het erom: hoe kunnen we Schiphol anders invullen? U geeft zelf aan dat het systeem met slots ontzettend ingewikkeld is en dat daar Europese regelgeving op zit. Maar de vraag is hoe we dat dan nationaal wel kunnen vormgeven, zodat we Schiphol zo kunnen invullen, met vracht- en mainportverkeer, en dat we ook keuzes maken of we lowcost-, ultralowcost- en Midden-Oostencarriers überhaupt wel in zo'n grote mate hier willen hebben.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Daarvoor is het nou juist belangrijk dat Lelystad als overloopvluchthaven gebruikt kan worden voor het verkeer dat je liever niet op Schiphol hebt. Dat betekent dus dat er vervolgens op Schiphol letterlijk plaatsgemaakt moet gaan worden voor verkeer dat je er wél wilt hebben. Overigens is de cynische opmerking dat het luchtverkeer helemaal op slot zou zitten na 2023 of tot 2023 niet juist. Ook na 2020 kan er gegroeid worden volgens de 50/50-benadering op Schiphol. We zijn bezig om meer capaciteit te genereren. Met bijvoorbeeld Eindhoven hebben we dat gerealiseerd en we zijn nu bezig met Lelystad. Dat is wel een keuze. Die keuze ligt vandaag ook gewoon voor. Zo zie ik het dus. Wat je niet kan doen, is zomaar tegen een airline zeggen: u mag hier niet komen, punt. Dat zou je misschien soms in je diepste dromen weleens willen – ik herken dat wel – maar dan kom je echt genadeloos in de problemen met DG Competition, zoals dat zo mooi heet. Dat zijn de mededingingsridders in Brussel en die schoppen je onderuit, want je houdt dat niet droog.

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

Voorzitter, ik zou willen dat dit niet als interruptie geldt, maar als de Staatssecretaris volgens mij naast de waarheid zit, mag je daar dan een ...

De **voorzitter**:

Dat is wel een interruptie, maar stelt u vooral een vraag, zou ik zeggen.

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

Je mag niet zomaar airlines weigeren, dat klopt, maar je kunt ze wel weigeren, bijvoorbeeld als ze te smerig zijn. Dat is in het verleden ook al gebeurd. Dus de vraag is weer – ik zal hem meteen maar weer stellen; u gaat hem misschien nog beantwoorden – wie de baas is op Schiphol.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Je kan wel bepaalde klassen vliegtuigen weigeren, maar dat is echt weer iets anders dan een airline. Dat onderscheid is cruciaal. Oké, u bent het toch met me eens.

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

U ook met mij!

Staatssecretaris **Dijksma**:

En overigens is de aandeelhouder de heer Dijsselbloem.

De **voorzitter**:

U vervolgt.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ja, voorzitter. Ik kom bij de vraag over de tijdigheid van de openstelling. Begin van dit jaar heeft de Kamer mij gevraagd: doe nu alles om ervoor te zorgen dat Lelystad Airport per april 2019 open gaat. Ook recent in het bestuurlijk overleg met de provincies is in ieder geval vastgesteld dat we het daarover eens zijn. Ik denk dat dat wel belangrijk is. Alle inspanningen zijn er nu dus ook op gericht om dat tijdpad te halen. Mevrouw Visser vroeg mij naar een garantie. Wat ik gedaan heb, en een betere garantie dan dat kan ik niet leveren, is Helios laten bekijken of dat tijdpad nou haalbaar is. Het antwoord daarop was: ja, dat tijdpad gaat men halen. Is dat tijdpad onderhevig aan variabelen? Zeker. Als wij in november niet de routes vastleggen met de Kamer, dan hebben we een probleem, want dan lopen we wel vertraging op. Het is dus niet alleen maar aan bijvoorbeeld Schiphol, de mensen in Lelystad of aan ons of we het tijdpad gaan halen, maar de Kamer is daar zelf net zo goed een belangrijke schakel in. Om op schema te blijven liggen, is het dus van belang dat we snel een beslissing nemen over de aanvliegroutes. Daar kom ik zo meteen nog uitgebreid op terug.

De **voorzitter**:

De heer Van Helvert heeft een vraag.

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

Ja, voorzitter, want daar zit volgens mij de crux. De Staatssecretaris komt min of meer met een dreigement: als jullie dat niet vaststellen in november, dan lopen we vertraging op. Daarom heb ik ervoor gekozen om te beginnen met 2008, toen het kabinet besloot met het onderzoek daarnaar en het dus kon beginnen met alle voorbereidingen. En nu, drie maanden voordat de volksvertegenwoordiging nog een definitief besluit mag nemen over de routes, zegt de Staatssecretaris: hier liggen ze, en als jullie nu nog vervelende vragen hebben, dan lopen we vertraging op, maar dan is het jullie schuld. Daarom heb ik gekozen voor de opzet vanaf 2008. Het kabinet, of alle kabinetten hadden moeten zorgen dat er meer ruimte was. De Staatssecretaris, die op dit moment ook volksvertegenwoordiger is, moet toch met ons eens zijn dat het niet zo kan zijn dat er meer dan tien jaar gewerkt wordt en dat in de laatste drie maanden de Kamer alleen nog maar de rol heeft om te zeggen: dit is het, ja en amen, mevrouw de Staatssecretaris? Dat kan niet zo zijn!

(Onrust op de publieke tribune.)

Staatssecretaris Dijkema:

Zo is het ook niet. Waar u het nu over heeft, is de discussie over de herindeling van het luchtruim. Daar heeft u uw tijdvak voor gegeven. Wat nu voorligt, en dat gaat nu ook nog in consultatie want dat is gewoon het proces, zijn de routes op het hogere luchtruim. Ik heb vanaf het begin af aan – ik zal daar zo nog uitgebreid over komen te spreken – gezegd dat ik niet chef routes intekenen ben. Ik wil het liefst routes waar zo min mogelijk discussie over is. Dat is namelijk in het belang van ons allemaal. Ik zal dus op geen enkel moment een route in de weg staan waar groot draagvlak voor is en die past binnen de voorwaarden. Waarom zou ik dat doen? Dat zou volstrekt onlogisch zijn.

Alleen is ook hier het probleem dat we wel een aantal uitgangspunten met elkaar hebben afgesproken, en dat hebben we niet voor niets gedaan. Een van die uitgangspunten is: geen interferentie met het Schipholverkeer. Je gaat immers niet in Lelystad een luchthaven openen om Schiphol te ontlasten om vervolgens het aanvliegruim van Schiphol te belasten met Lelystadverkeer. Daarmee kannibaliseer je feitelijk je eigen capaciteit. Dat moet je niet doen. Dat is dus een belangrijk uitgangspunt. Het tweede uitgangspunt is behoud van militairemissie-effectiviteit. Derde uitgangspunt was – dat is ook al heel lang geleden gecommuniceerd – ten minste 6.000 voet boven het zogenoemde «oude land». We zijn nu bezig met een inspanning om zo hoog mogelijk te gaan. De laatste afspraak was: het zo veel mogelijk vermijden van woonkernen, dus zo min mogelijk gehinderden.

Al die uitgangspunten leiden er dan toe dat er routes ingetekend worden. Die gaan gewoon in consultatie. Mensen kunnen ook een zienswijze inleveren. Vervolgens moet ik daar dan weer een reactie op geven. Zo werkt het. Dan moet de Kamer daarna nog zeggen of ze dat ook allemaal een goed idee vindt. Formeel hoeft dat bij mijn weten niet eens, maar we weten natuurlijk dat dit zo gevoelig ligt, dat dat wel belangrijk is. Het enige wat ik zeg, is: er moet wel op een moment een besluit vallen. We zijn er al maanden mee bezig. Ik heb op basis van binnengekomen adviezen en ideeën gekeken wat er waar maximaal kan. Ik denk dat datgene wat nu voorligt zo ongeveer het maximaal mogelijke is, maar ik kom er zo over te spreken. Nogmaals, dit is voor mij geen geloofsartikel. Het is niet zo dat ik daar niet op zou willen «bewegen» als dat zou kunnen. Graag zelfs, maar het moet wel kloppen. Dat is voor mij het uitgangspunt.

De voorzitter:

Voor het publiek: u mag instemming of afkeuring buiten de zaal laten weten, maar niet in de zaal. Dat stoort. Als het nog een keer gebeurt, dan moeten de mensen die dat doen helaas de zaal verlaten. Ik verzoek u dus om dat niet te doen.

De heer Van Helvert (CDA):

Nu zegt de Staatssecretaris toch twee verschillende dingen. Zojuist in haar betoog zei ze: u moet het wel in november goedkeuren, want anders lopen we vertraging op. Vervolgens zei ik in mijn eerste interruptie: voorzitter, het kan toch niet zo zijn dat het kabinet tien jaar ergens aan mag werken en in de laatste drie maanden kan zeggen «nu moet je wel over drie, of inmiddels twee, maanden een besluit nemen, want anders lopen we vertraging op»? Dan zegt de Staatssecretaris: nee, meneer Van Helvert, dat is niet zo; via de voorzitter zei ze dat tegen mij. Vervolgens geeft ze een hoorcollege over uitgangspunten en kaders, waar we overigens geen enkel verslag van hebben, maar dat terzijde. Vervolgens zegt ze wel weer: er moet wel een moment komen waarop de Kamer een besluit neemt. Dus ze zit constant op en neer te gaan tussen «ja, de Kamer moet een besluit nemen» en «nee, alles is open». Wat is het nu? Moet de Kamer nu binnen twee maanden een besluit nemen over iets waar het kabinet tien jaar over gedaan heeft, of niet?

Staatssecretaris Dijkema:

Ik hecht aan feiten; u ook. Om te beginnen zijn de uitgangspunten gewoon in alle Kamerbrieven gedeeld. Die heeft u dus allemaal allang een keer kunnen lezen. Ik neem ook aan dat u dat gedaan heeft.

Het tweede punt betreft de vertraging. Mevrouw Visser vroeg: wat is ervoor nodig als wij 1 april 2019 willen halen? Dan zeg ik tegen de Kamer: het is wel nodig dat we op dit punt in november helderheid bieden, na een uitgebreide consultatie, na zienswijzen die kunnen worden ingediend, na debat in de Kamer. Maar dat moet dan wel een keer gebeuren. Het is natuurlijk niet zo dat wij tien jaar lang met deze routes bezig zijn geweest. Ik vind het ook niet fair om dat te suggereren. Dat is «een» onderdeel van het hele onderdeel, niet het enige onderdeel. We hebben natuurlijk in de afgelopen jaren op heel veel zaken stappen gezet. Ik kom daar zo nog op terug. Maar de Kamer vraagt mij hoe het zit met de tijdslijn en wat van belang is. Als de Kamer dat niet wil, dan is dat echt aan de Kamer. Het is helemaal geen dreigement. Ik schets gewoon hoe de situatie feitelijk is. Ik vind het jammer dat de heer Van Helvert dat dan zo opvat.

Voorzitter. Ik denk dus dat het belangrijk is om vast te houden aan de uitgangspunten die in 2014 gekozen en afgesproken zijn. Die zijn ook door het kabinet overgenomen en met uw Kamer gewisseld. Die uitgangspunten waren er namelijk niet voor niks. Op grond van die uitgangspunten is in 2014 gekozen voor de zogenaamde routeset B+. Dat zijn de lokale vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim. Die routeset leverde de minste gehinderden op. Dat was een langdurig en zorgvuldig proces. Ik denk dat het ook om die reden gewoon niet goed is om daarop terug te komen.

Ik wil ook niet beknibbelen op veiligheid. We zien het luchtruim steeds drukker worden. De OVV heeft daar natuurlijk ook over gesproken. De Kamer krijgt van mij binnenkort daar nog een uitgebreidere reactie op, na een eerste brief. Voorstellen die de luchtverkeersleiding doet, moeten ook altijd de veiligheid kunnen garanderen. Als er ook maar voorstellen komen waarvan LVNL zegt dat die potentieel een veiligheidsrisico zijn, dan voel ik mij gewoon niet vrij om te zeggen: en toch moet het. Dat lijkt mij eerlijk gezegd ook logisch.

Er is een consultatiefase en die is dus juist ook bedoeld om tot verbeteringen te kunnen komen. Dat is echt een open uitnodiging om dat ook te doen. In november maken we dan de balans op van wat het nou allemaal oplevert. Ik zal zo nog over B++ te spreken komen. Dan moet de Kamer beslissen – met mij, want ik leg de Kamer dan een besluit voor – of ze dat een verstandig besluit vindt.

Een aantal fracties hebben gezegd: moeten we niet gewoon eerst het luchtruim herzien en dan Lelystad openen? Ik vind dat niet verstandig, want dat betekent toch onherroepelijk dat we gaan kiezen voor uitstel van Lelystad met meerdere jaren. Ik denk dat het van belang is om aan de datum van 1 april 2019 vast te houden. We werken natuurlijk hard aan de herziening van het luchtruim; ik zal daar zo uitgebreid op terugkomen. Ik heb daar volgens mij nog niet over gesproken. Ik ga daar nu iets over zeggen, want ik zie nu dat ik per ongeluk de volgorde van mijn blokken heb omgedraaid.

Ik begrijp iedereen die zegt: ik had liever gisteren dan vandaag het luchtruim heringedeeld. Dat zou ik namelijk ook het liefst willen. Maar het moet wel realistisch zijn. Ik ben er inmiddels van overtuigd, ook na gesprekken met bijvoorbeeld de mensen van LVNL, dat het niet realistisch is om dat eerder te doen. We staan namelijk voor de grootste herinrichting van het luchtruim in tientallen jaren. Ik kan u verzekeren dat dat een enorme megaklus wordt. De herinrichting is nodig om meer ruimte te maken voor de verdere doorgroei van Lelystad naar 45.000 bewegingen; dat weet u ook allemaal.

De heer Van Helvert en een aantal anderen zeiden: wat is er dan in de afgelopen jaren gebeurd en waarom stokten er dingen? Ik denk dat het

goed is om daar iets over te zeggen. Er zijn al een aantal belangrijke stappen gezet in de uitvoering van de herindeling van het luchtruim. Op Schiphol wordt nu alles gereedgemaakt voor de civiel-militaire colocatie per december 2017. U moet zich voorstellen dat de militaire en de civiele luchtverkeersleiders eigenlijk helemaal samen gaan functioneren. Dat lijkt simpel, maar het is een enorme klus om dat in de praktijk echt voor elkaar te krijgen. Wij zijn al aan de slag met het Ministerie van Defensie en de verschillende organisaties om stappen te zetten. Voor het hogere luchtruim is er sinds dit voorjaar al sprake van een geïntegreerde civiele en militaire luchtverkeersleiding. Ook hebben we voor het hogere luchtruim het zogenoemde free route airspace concept gepresenteerd, waarmee luchtvaartmaatschappijen hun eigen optimale route kunnen gaan kiezen.

Vanaf 2018 starten we met een aantal concrete projecten. We willen natuurlijk ook steeds tussenresultaten in beeld brengen. We zullen, dat hebben we nu ook gezien, dat in een zorgvuldig proces moeten doen, ook weer met consultatie van bijvoorbeeld provincies en bewoners. Er moet ook vroegtijdig inbreng zijn vanuit die groepen op dit punt, want wat we nu zien voor Lelystad – niet eens meer in het klein, want er zijn verschillende provincies bij betrokken – gaan we straks ook echt krijgen bij de herinrichting van het luchtvaartverkeer over heel Nederland. Dan moet er bijvoorbeeld een militair oefenterrein boven het zuiden van Nederland verplaatst worden. Dat gaat allemaal effecten hebben. We moeten een proces inrichten. Ik zei al: ik heb dat briefadvies gevraagd, over hoe we, naast alle voorbereidende zaken die al gedaan zijn, dit project zo scherp mogelijk inrichten zodat we ook heel erg goed kunnen sturen op effectiviteit en tijd. Daar zijn we nu mee bezig.

Ik denk dat er wel één kink in de kabel is geweest. Toen ik aantrad bleek dat er gewoon te weinig capaciteit beschikbaar was, ook bij LVNL, om hiermee aan de slag te zijn. Dat weet de Kamer ook, want daarom is het openen van Lelystad met een jaar vertraagd. Voor een deel had dat ook nog te maken met een arbeidsconflict over de beloning voor luchtverkeersleiders. Het eerste wat ik gedaan heb toen ik dat aantrof, was kijken of ik dat kan oplossen, want we moeten wel weer met elkaar verder. Dat hebben we uiteindelijk ook gedaan. Is dat mooi? Nee. Vond ik dat fijn? Helemaal niet. Maar we zijn er gelukkig wel goed uit gekomen en we zijn nu ook aan de slag.

Tegelijkertijd is het een heel complexe zaak. We merken dat in het verleden vooral milieubelangen en geluidhinder heel erg van invloed waren op de inrichting van die routes. Tegenwoordig zien we dat door de enorme drukte het hele thema veiligheid daarbovenop is gekomen. Het OVV-rapport heeft dat nog eens benadrukt. Dit gaat een nieuwe discussie met zich meebrengen over de herindeling van het luchtruim. Kortom, als het eerder gedaan zou kunnen worden, zou ik het allemaal doen. Zijn wij internationaal al aan de slag? We hebben ambtelijk allang contacten, maar ook hier geldt: voordat je met je collega tot een voorstel komt, moet je dat wel letterlijk in de week leggen. Stel dat je het zomaar blut politiek gaat afdwingen, zo van: we gaan het luchtruim herindelen en dat moet zo. Dan weet ik wel wat het antwoord uit Berlijn of Brussel wordt. Dat betekent dat het van groot belang is dat onze mensen met al die vrienden over de grens in de weer zijn om dit allemaal voor te bereiden.

In de hoorzitting kwam de vraag naar voren of er niet een formele opdracht moet komen. We hebben in maart al met de sg's van Defensie en I en M en LVNL samen besloten om aan de slag te gaan. Er komt niet straks nog een brief van mij met de opdracht: ga iets doen. Sterker nog, men is allang bezig. Ik denk dat het van belang is om dat te weten. Wij zijn dus niet in afwachting van een go. Het proces is echt allang begonnen. Maar ik zie het niet gebeuren dat het heel veel sneller gaat; daar moet ik realistisch in zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik hoor de Staatssecretaris een aantal dingen zeggen. Zij doet een aantal constatering, maar dat was niet de vraag. In 2006 is al een en ander afgesproken over de luchtruimherindeling, aangezien we die nodig hadden. Er zou eerst een luchtruimvisie komen. Die is op 10 september 2012 verschenen. Het is inmiddels 20 september 2017. Wat is er in de tussentijd gebeurd? Ik ken de hele discussie over de topinkomens bij de luchtverkeersleiding. Maar is er in de tussentijd door het ministerie, LVNL en Schiphol nooit aan de bel getrokken? Is er nooit gezegd: jongens, dit loopt fout? Wat is er in de tussentijd gebeurd? In de brief van de Staatssecretaris met de antwoorden op de vragen die we daarover hebben gesteld, staat letterlijk: «Voor de herinrichting van het luchtruim worden nu eerste oplossingsrichtingen verkend.» Ik citeer het toch maar even, omdat het lijkt alsof we vanaf nul beginnen. De Staatssecretaris geeft aan dat de opdracht al is gegeven en dat de buurlanden daarbij betrokken zijn. Maar nee, er staat: «Hiermee wordt de basis gelegd voor de afspraken op politiek niveau met mijn ambtsgenoten.» Dat impliceert dat er nog afspraken moeten worden gemaakt. Ik ben dus op zoek naar heel concrete informatie hierover, want de Staatssecretaris refereert er ook nog aan. Er is een programma dat moet worden vastgesteld. Dat moet het komende jaar worden ingericht. Pas in 2018 wordt begonnen met concrete projecten. Mijn vraag is heel concreet: wat is er in de afgelopen vijf jaar gebeurd? Waarom is het toen niet sneller gegaan? Waar lag de bottleneck? Wat zijn de oplossingsrichtingen? Ik ken de discussie rondom LVNL. Vandaar mijn vraag: wat kunnen we met de militaire luchtverkeersleiding? Wat kunnen we qua extra inhuur? Kortom, hoe kan het sneller?

Staatssecretaris **Dijkma**:

De integratie tussen militaire en civiele luchtverkeersleiding is een deel van wat er gebeurd is. Het klinkt als iets wat je met een druk op de knop doet, maar dat is in de praktijk niet zo. Daar zijn dus stappen gezet. Er zijn ook een tijd geen stappen gezet. Dat heb ik u ook steeds gezegd. Toen ik aantrad, kwam er een brief – die werd net door de heer Van Helvert geciteerd – waarbij ik ontdekte dat er een probleem was met LVNL. Ik ontdekte dat er op een aantal terreinen geen ontwikkelingen plaatsvonden en dat er een gebrek aan capaciteit was. Ik zei: er moet wel iets gaan gebeuren. Toen heb ik ook gemeld dat dit leidt tot vertraging op Lelystad. Dat is heel vervelend. Dat vond ik ook ontzettend vervelend, maar ik dacht: we moeten nu wel bekijken wat we kunnen doen om de boel weer operationeel te krijgen. Het onderliggende conflict met LVNL hebben we samen opgelost. Daar heeft de heer Van Dorst, die ongeveer tegelijk met mij nieuw aantrad, met zijn organisatie alles aan gedaan. Nu zijn we operationeel en hebben we een aantal stappen gezet. Daardoor is voor een deel ook wel vertraging opgelopen in de jaren. Dat is wel een feit. Op het moment dat ik aantrad en dat bemerkte, ben ik daar ook mee aan de slag gegaan. Wij zien dat de herindeling van het luchtruim zo veel belangstelling krijgt – maar de herindeling kent ook belanghebbenden – dat het echt nodig is om daar een heel consultatieproject op te zetten. Dat is denk ik veel meer dan iedereen aanvankelijk verwacht had. Met dat project wordt ervoor gezorgd dat we dat letterlijk in goede banen leiden. Ik kan u voorspellen dat de discussie die we nu voeren met alle mensen die voor een deel ook in de zaal zitten – die gaat nu alleen over de routes richting Lelystad – straks ook aan de orde is bij de hele herindeling van het luchtruim.

Het is ook geen panacee voor alle kwalen. Dan heb ik het bijvoorbeeld over Teuge. Mijn vraag was ook: wat als we dat versneld kunnen herinrichten? Stel je voor dat we weten dat voor Teuge geldt dat het bij een herindeling van het luchtruim allemaal weer kan marcheren. Dan heb je een ander soort discussie. Het antwoord daarop is nee. Dat betekent nogal wat. Dat betekent dat we de verdeling van bijvoorbeeld de

oefenruimtes voor de militairen zo gaan veranderen dat het een enorm forse operatie wordt. Ik vind het, net als u, heel vervelend dat daar niet in al die jaren even hard aan gewerkt is. Dat is gewoon zo. Maar toen ik dat zag, heb ik er wel alles aan gedaan om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van Lelystad en alles wat daarbij hoort, weer op de rit kwam. Dat zijn we nu wel met elkaar aan het doen, hoe moeilijk het ook is. Daardoor zie je ook wat de dilemma's zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik doe toch een laatste poging. Wellicht zullen anderen hier ook op doorvragen. De Staatssecretaris begint over het moment van haar aantreden en de discussie met de luchtverkeersleiding over de inkomens. Maar een paar jaar daarvoor speelde een en ander ook al. In 2012 is de Luchtruimvisie vastgesteld. Wat u nu in uw brief heeft voorgesteld, kunnen we ook teruglezen in de Luchtruimvisie van 2012. Daar staan letterlijk dezelfde zinnen in. Ook toen al stonden er zinnen in over de samenvoeging van militaire luchtverkeersleiders en civiele luchtverkeersleiders op Schiphol. 7 december 2017 gaat het eindelijk gebeuren, maar er is dus meer nodig. De vraag is heel concreet: wat is er blijkbaar de afgelopen periode gebeurd? Is alle effort alleen maar gedaan om die twee partijen bij elkaar te brengen? Is er dus vijf jaar lang niets gebeurd vanwege een arbeidsconflict? Ik vat het maar even heel kort samen. Is dat een juiste korte samenvatting? Dan hebben we volgens mij een heel andere discussie. Ik ben verbaasd over het feit dat de Staatssecretaris alleen maar refereert aan 2015. Dat is drie jaar na het vaststellen van de Luchtruimvisie. Alle zinnen die u nu noemt, die nu ook in de brief staan, stonden drie jaar geleden ook al in een brief.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, maar toen stond het in die brief en nu is het voor een deel gerealiseerd. U moet wel begrijpen dat een deel van de zaken die toen genoemd werden, bijvoorbeeld de colocatie en dat ze integreren, echt tijd kost. Het lijkt alsof het iets is wat je wel even doet, maar dat doe je kennelijk niet even. Het vergt ook samenwerking tussen organisaties. Daarnaast zijn er in de voorbereiding van zo'n herindeling voldoende andere zaken in deelprojecten voorbereid, maar het is niet zo dat je niets doet zolang het eindproduct er nog niet is. Ik wil niet flauw doen, maar het lijkt op het maken van een akkoord. Er gebeurt best heel veel op het gebied van afspraken en voorbereidende dingen. Maar pas op het moment dat je de deal hebt, kun je laten zien wat het totale verhaal is. Dat speelt hier ook. Er zijn dingen voorbereid. Ik noem de voorbereiding wat betreft militaire oefenruimtes. Ze moeten straks ergens anders naartoe. Het is dus niet zo dat iemand nu ergens achter een bureau zit te denken: o ja, dat moeten we gaan doen; laten we daar nu eens mee beginnen. Dat moet niet het beeld zijn. Er wordt natuurlijk ook wel aan gewerkt, maar er is nog geen eindresultaat.

U vraagt mij of het sneller kan. Daar wil ik realistisch in zijn. Ik wil niet iemand die hierna op deze post komt, opzadelen met een onmogelijke taak. Als ik vandaag zou zeggen dat we het maximaal gaan proberen, dan weet ik dat ik een potentiële opvolger nu al opzadel met iets wat niet helemaal fair is, aangezien de complexiteit van het hele verhaal groot is, evenals de veiligheidsopgave. Door het recente OVV-rapport wordt het veel pregnanter dan wij allemaal hadden gedacht. Dan heb ik liever nu een schurend debat met u – dat is nou eenmaal zo – dan dat ik u tevreden stel met een toezegging waarvan ik niet zeker weet of die helemaal waargemaakt kan worden, want dat vind ik niet eerlijk.

De heer **Jetten** (D66):

De Staatssecretaris noemt het een schurend debat, maar ze probeert het zelf juist heel klein en heel lief te maken, waardoor je bijna niet meer ziet

wat er allemaal mis is gegaan in de afgelopen jaren. Eigenlijk heeft de Staatssecretaris zojuist gezegd: het enige wat we de afgelopen jaren voor elkaar hebben gekregen, is de colocatie van militair en civiel, en die moet nog later dit jaar plaatsvinden. Al die andere complexe stappen die u allemaal terecht zorgvuldig wilt doorlopen, hebben dus nog niet plaatsgevonden, terwijl u jaren geleden, bij de vaststelling van de Luchtruimvisie, al wist dat u al die stappen moest gaan zetten. De Staatssecretaris heeft in dit debat nu al een aantal keren «sinds mijn aantreden» gezegd. Het is hartstikke fijn dat u sinds uw aantreden hebt geprobeerd om flink door te pakken, maar u draagt ook verantwoordelijkheid voor uw voorgangers. Uw directe voorganger was ook een PvdA-staatssecretaris. Zegt de Staatssecretaris in dit AO nu eigenlijk: het klopt, we hebben gefaald met de luchtruimherindeling, we lopen achter, we hebben niets gedaan, maar laten we nu vooruitkijken? Het zou echt helpen als de Staatssecretaris die erkenning zou uitspreken in plaats van het alleen maar lief en klein te maken, want dat wekt alleen maar irritatie op aan de kant van de Kamer. Als we met elkaar vaststellen dat we die luchtruimherindeling hebben laten liggen, dan hebben we volgens mij ook de plicht om te kijken waar het wel sneller kan. Als het sneller kan door LVNL bij te staan met extra capaciteit vanuit het buitenland of door op bestuurlijk en diplomatiek vlak veel meer in te zetten richting Brussel en Berlijn en door er bij de Europese Commissie op in te zetten, dan moeten we dat volgens mij doen. Ik zou daar graag toch wat meer reflectie op willen van de Staatssecretaris in plaats van dat zij alleen maar «sinds mijn aantreden» en «de colocatie zit eraan te komen» zegt.

Staatssecretaris Dijkema:

Ik zal hier twee dingen over zeggen. Volgens mij heeft de politieke kleur van een voorganger of van voorgangers – ik kan u verzekeren dat het daarbij gaat om een hele staalkaart van partijen – niks met deze discussie te maken. Ik zou het wel prettig vinden als u dit er gewoon buiten laat. Dat is één ding.

Het tweede punt is dat er wel degelijk dingen ondernomen zijn. Er is in verband met de herindeling bijvoorbeeld gewerkt aan de kaarten. Dat is allemaal monnikenwerk. Dat moet u niet onderschatten. Daar zijn voorbereidingen voor getroffen. Er wordt gewerkt aan de technologie en de IT-systemen die gebouwd moeten worden om zaken op elkaar te laten aansluiten. Mensen moeten worden getraind. Er moeten simulaties worden doorlopen. Had dat misschien sneller gekund? Ik heb al gezegd dat het sneller had gekund. Er waren een aantal kinken in de kabel. Een en ander moest worden opgelost. Dat was niet fraai, maar het is wel gebeurd. Kun je het met alles wat je nu inzet versnellen? Nee. Dat geeft misschien tegelijkertijd het dilemma aan. Als dat had gekund, dan had ik dat natuurlijk gedaan. Ik ben niet gek en ik zit er net zo in als u: hoe eerder, hoe beter. Maar het kan niet. Waarom niet? Omdat het ingewikkeld is. Misschien hebben wij zo ongeveer het drukste luchtruim van West-Europa, waar heel veel overheen komt. We hebben een zeer complex banenstelsel. Het is geen Heathrow, waar je twee banen hebt voor in- en uitvliegen. Het moet allemaal op elkaar passen. We hebben allemaal milieuregels. Daar is de heer Jetten volgens mij een groot voorstander van. Die regels zorgen ervoor dat onze mensen van LVNL elke dag moeten nadenken over de vraag: hoe zorgen we er nu voor dat we op de meest effectieve manier aanvliegen, waarbij men zo min mogelijk hinder ondervindt?

Als je dat allemaal opnieuw moet intekenen, waarbij je ook rekening moet houden met een enorme groei, dan is dat geen sinecure. Als het helpt voor de sfeer om te zeggen «ja, ik had ook graag gezien dat een aantal zaken sneller waren gegaan», dan wil ik dat best doen. Daar ben ik ook verantwoordelijk voor. Mijnheer Jetten, u hebt volstrekt gelijk: ik ben ook verantwoordelijk voor wat er lichtjaren terug op dat vlak gebeurde. Dat is

de discussie niet. Ik aanvaard de kritiek. Dat is ook de discussie niet. Maar u moet andersom niet doen wat u nu doet. Dat vind ik namelijk niet fair. U had het over de nieuwe Staatssecretaris, die het allemaal beter moest doen. Laten we dan beginnen met die nieuwe Staatssecretaris niet op te zadelen met een opdracht waarvan u en ik nu al weten dat hij of zij die niet waar kan maken. Dat vind ik nou politiek collegiaal. Dan leg je het namelijk gewoon eerlijk neer en zeg je hoe het zit. Je kunt niet een herindeling van zo'n complex luchtruim in twee jaar tijd realiseren. Dat gaat gewoon niet. Dat is onverantwoord. Ook om veiligheidsredenen is het onverantwoord. Mijn verzoek aan u is dus om niet zo te doen.

De heer **Jetten** (D66):

Iets meer erkenning van de Staatssecretaris is fijn, maar het verhaal over al die complexiteit kennen we allang. In de oorspronkelijke plannen zou Lelystad opengaan op 1 april 2018, niet 2019. Toen we het besluit namen dat Lelystad op dat moment zou opengaan, hebben we al gezegd dat we, willen we dat op een goede manier doen, het luchtruim moeten herindelen. Maar we hebben dat gewoon niet gedaan. We vragen volgens mij niet van u om een of andere onrealistische datum voor 1 april 2019 uit te kiezen. Als Lelystad opengaat, weten we dat er in de eerste jaren sprake zal zijn van suboptimale vliegroutes die hinder veroorzaken op allerlei plekken in Oost-Nederland. Hoe gaan we er dan voor zorgen dat die termijn zo kort mogelijk is? Door allerlei inspanningen heeft de Staatssecretaris het bij de B+-variant op een aantal plekken toch beter kunnen doen. Laten we dan met diezelfde instelling ook naar de herindeling van het luchtruim kijken. Als de Staatssecretaris of de nieuwe Staatssecretaris dan aan de Kamer meegeeft dat daar een pot geld voor nodig is, omdat er extra capaciteit nodig is, is dat prima. Laten we dan dat gesprek voeren. De deur volledig dichtgooien voor een snellere herindeling van het luchtruim vind ik echt onacceptabel.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Als het nou een kwestie van geld was, denkt u dan serieus dat ik dat niet allang ergens had gevonden? Als het zo simpel zou zijn, hadden we daar vandaag geen discussie over. Echt niet. Ik heb aan LVNL gevraagd, en ik doe dat naar eer en geweten, of het sneller kan. Zij geeft, net zo goed naar eer en geweten, aan dat zij dat niet verantwoord vindt. Dat heeft niks met geld te maken, maar gewoon met de complexiteit die ik net voor u heb geschetst. Ik wil ook wensdenken dat het sneller kan, maar ik zie nu voor mij dat dit gewoon niet realistisch is. Dan aanvaard ik liever uw boosheid en kritiek daarover dan dat ik nu voor de quick win zeg: prima, dat gaan we doen; ik zet alles op alles en we trekken het naar voren. Ik luister naar de experts en vertrouw daarop. Ik weet dat zij zeggen dat het geen haalbare kaart is, ook niet met een extra zak met geld. Bij problemen is geld in the end volgens mij altijd the least of all your problems, zelfs voor ons allemaal. Dat vinden we dan wel ergens. Er is net gesproken over expertise uit het buitenland inhuren, maar er wordt allang gewerkt met mensen uit het buitenland. Ik wil onze verkeersleiders ook een beetje heel houden. Zij doen moeilijk werk. We hebben het af en toe ook lastig met elkaar. Maar het is dus niet een kwestie van onwil. Dat moet echt uit dit debat. Dat is mijn indringende boodschap voor u. Het is echt geen onwil. Dat moet u van mij geloven. Als u dat niet gelooft, hebben we een heel ingewikkeld debat met elkaar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De Staatssecretaris schetst helder dat de herziening van het luchtruim complexe materie is. In die schets wordt eigenlijk meteen duidelijk hoe ongelofelijk belangrijk het is dat die snel gebeurt. Het gaat over veiligheid. Op dit moment is het gewoon te vol in de lucht en dan komt deze in het geding. Een aantal partijen heeft verzocht om eerst te komen met een

herindeling van het luchtruim voordat men begint met vliegen onder zeer suboptimale omstandigheden. Het langdurig laag vliegen zorgt voor meer overlast, meer uitstoot en meer klimaatschade en heeft een grotere gezondheidsimpact. Het heeft ook een groter veiligheidsrisico vanwege de potentiële bird strikes met trekvogelpopulaties. LVNL heeft in een rapport in 2009 gezegd dat het nu eigenlijk niet past en dat er echt eerst een herindeling van het luchtruim moet komen. Je start een vliegveld met 10.000 vluchten, terwijl de businesscase rond is bij 23.000 vluchten. Maar je weet niet of je daarheen kan groeien, want dat kan je pas zeggen na de herindeling van het luchtruim. Waarom denderen we door op deze weg? Waarom kiezen we niet voor zorgvuldigheid, met eerst een herindeling van het luchtruim en dan pas groeien als dat eventueel nodig is?

Staatssecretaris Dijkma:

Mevrouw Kröger heeft in één korte zin een paar dingen gezegd waar ik een sterretje bij moet plaatsen. Het is niet nu onveilig. Dat is niet zo. Er wordt voor gewaarschuwd om niet naar 45.000 vliegbewegingen te gaan binnen het huidige luchtruim. Dat kan namelijk niet. Dat is één ding. Het tweede is dat bijvoorbeeld de OVV heeft gezegd dat er voor de toekomstige groei van Schiphol meer moet worden gekeken naar veiligheid. Dat is een belangrijk advies, een vingerwijzing zo u wilt. Dat advies nemen we ook over. Wat de herindeling betreft hebben we altijd gecommuniceerd – dat is dus helemaal niet nieuw – dat we binnen dit luchtruim tot 10.000 vliegbewegingen gaan. Als je een doorstart wilt maken naar 45.000 vliegbewegingen, heb je een herinrichting nodig. Dat proces kan parallel lopen. Ik zal nog iets over de routes zeggen, want anders gaat mijn hele beantwoording door elkaar heen lopen. U zegt daar namelijk ook van alles over. Na een herindeling van het luchtruim zal er ook ergens geland moeten worden. Lieve mensen, je landt niet met een kist vanaf zes kilometer hoogte in één klap op Lelystad. Dat gaat ook bij een herindeling van het luchtruim niet gebeuren. Er wordt altijd vanuit hoogte gedaald, het liefst zo lang mogelijk en zo hoog mogelijk. Een herindeling van het luchtruim is dus geen panacee voor elk probleem, voor alle kwalen. Dan moet je – dat is ook een standpunt – een slot zetten op het aantal vliegbewegingen in Nederland. Dat kan. Daar ben ik niet voor, maar dan behoud je de status quo. Maar als je het toenemende verkeer kwijt wilt, zal er dus ook vanuit andere hoeken gevlogen moeten worden. De kunst is om dit te doen op een manier waarop je zo min mogelijk burgers daar last van laat ondervinden. Ik ben het met de Kamer eens dat het noodzakelijk is om het op die manier te doen. Daar hebben we ook echt geen verschil van mening over.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij zijn alle experts het erover eens dat het langdurig laag vliegen additionele risico's, een additionele gezondheidsimpact, een additionele klimaatimpact en een additionele uitstoot met zich meebrengt. De vraag blijft dan waarom er zes jaar lang onder deze suboptimale condities gevlogen wordt en waarom een heleboel mensen gedupeerd worden, terwijl je het ook zou kunnen uitstellen. Dan kun je na de herziening van het luchtruim bekijken wat de echte ruimte is.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik denk dat het ook wel belangrijk is om te stellen, ook weer voor de feiten, dat we met alle voorstellen die we nu doen op al die punten binnen de wettelijke normen zitten.

De voorzitter:

De heer Van Helvert, kort een derde vraag.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter, dank u wel dat u mij dat toestaat. Volgens mij is dit de crux waardoor we straks ook die stap naar voren kunnen zetten. Dan moeten we wel eerlijk zijn over wat is misgegaan. Ik heb het idee dat de Staatssecretaris rondom dit punt de waarheid «ver-Dijsselbloemt». Dat wil zeggen dat je niet echt liegt, maar ook niet de waarheid spreekt. Dat vind ik wel irritant. Iedereen wil volgens mij meewerken aan een oplossing, ook aan een suboptimale tussenoplossing, maar dan moeten we wel eerlijk zijn. De Staatssecretaris zegt dat de herinrichting van het luchtruim niet sneller kan, omdat het heel complex en druk is en we een moeilijk banenstelsel hebben. Dat is juist waarom we er vanaf 2008 bovenop hebben gezeten, ook als Kamer. In 2008 wisten we ook al dat het complex was. In 2009 wisten we dat het moeilijk was. In 2010 wisten we dat het lastig was. In 2011 wisten we dat het ingrijpend was. In 2012 wisten we dat we nog maar kort de tijd hadden en in 2013 wisten we dat we te weinig capaciteit hadden. Dat wisten we allemaal.

Nu de Tweede Kamer in de laatste twee maanden een beslissing mag nemen, komt de Staatssecretaris met de mededeling dat het allemaal complex is en dat het niet kan. Ik vraag de Staatssecretaris om eerlijk antwoord te geven. Na de rondetafel van 2014 – ik was toen zelf nog geen Kamerlid maar ik heb een en ander wel hartstikke goed bekeken – was men niet enthousiast. De airlines waren niet enthousiast over Lelystad. De KLM was ook niet enthousiast over Lelystad. Er was dus geen vreugde over Lelystad. De teneur was: Lelystad heeft nog wel even de tijd. Klopt het dat het ministerie toen gedacht heeft: o, dat komt er voorlopig niet; we hoeven niet zo druk aan de slag? Staatssecretaris, is dat zo? Zeg dat maar eerlijk tegen de mensen. Daarom zitten we nu met die tijdspanne. Ook de luchtverkeersleiding heeft toen gedacht: o, niemand wil het hebben; wij kunnen nog wel even wachten en over tien jaar regelen we het wel. Dat is volgens mij gebeurd. Nu Schiphol dichtgaat, is er ineens paniek en komt men op het allerlaatste moment met de mededeling dat het complex is en dat we een lastig banenstelsel hebben. De Staatssecretaris moet hier eerlijk zijn en schuld bekennen. Het gaat er niet om of zij die persoonlijk heeft, het gaat erom dat het ministerie schuld bekend dat wij na de rondetafel van 2014 geen stap verder hebben gezet.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik wil altijd schuld bekennen, maar dan moet die er wel zijn. Het volgende was aan de hand. De luchtruimvisie waarover u het hebt, is van 2012. Het besluit over Lelystad viel in 2015. Er zijn allerlei stappen tegelijk gezet, ook door LVNL, om de boel verder te brengen. Ik heb net een aantal zaken genoemd, zoals de kaartvoorbereiding, het kijken naar de IT-systemen en het helpen trainen van mensen. Is het perfect gegaan? Nee. Dat heb ik al gezegd. Het is niet perfect gegaan. Is het zo dat niet iedereen op Lelystad zat te wachten? Dat klopt. Dat zie je nog steeds terug. Er zijn nog steeds bronnen in de kranten die zeggen dat ze het niet zien zitten. Dat niet iedereen enthousiast is over de gedachte dat je daar een ontwikkeling moet hebben, geloof ik. Dat zie ik ook wel. Dat misschien ook niet iedereen bij LVNL dacht dat dit een briljante ontwikkeling is, zou ook zomaar kunnen. Maar de suggestie dat er helemaal niets gebeurd is klopt echt niet. In antwoord op de vraag van de heer Jetten of het sneller had gekund zei ik al dat dit wel beter was geweest. Dat vind ik natuurlijk ook. Het is ook niet alleen maar mooi. Dat klopt. Maar de suggestie dat we bij wijze van spreken ergens dit jaar in paniek zijn geraakt, vind ik niet terecht. Dat is niet zo. We zijn steeds aan de slag gegaan. De Kamer heeft op elk moment informatie gekregen over alle stappen, ook toen er hiccups waren. Toen is de Kamer ook meteen geïnformeerd dat er iets niet goed ging. Dat hebben we dus niet verbloed. Zo is het gegaan. Het enige punt nu is de vraag of die herindeling nog sneller kan plaatsvinden. Ik acht dat gewoon niet verantwoord, ook omdat ik het wel belangrijk vind dat de mensen die dat voor ons moeten doen dat moeten

kunnen uitvoeren en daar zelf in geloven. Dat is toch wel cruciaal. Wij zijn niet de kaartentekenaars. Geen van ons is dat. Dat zullen we aan de professionals moeten overlaten. Het is ook mijn rol om voor mijn mensen te gaan staan als het moeilijk wordt. Dat zeg ik er eerlijk bij. En dat doe ik nu. Dat zult u af en toe niet helemaal fijn vinden, maar dat hoort er ook bij.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb een punt van orde. Volgens mij hebben wij niet geprobeerd – laat ik voor mijzelf spreken, maar wellicht spreek ik ook voor de collega's – om Luchtverkeersleiding Nederland voor het blok te zetten. Dat wil ik echt even uit de wereld helpen. Wij proberen wel een antwoord op de vraag te krijgen. Dus toch even een punt van orde. Wij hebben nu via, ik denk, vijf interrupties een poging gedaan om een antwoord te krijgen op de vraag wat er in de afgelopen vijf jaar wel gerealiseerd is van de Luchtruimvisie en wat er nog voor nodig is. De Staatssecretaris geeft steeds aan dat het niet sneller kan, maar ze schrijft zelf in haar brief dat ze nog een programma moet opstellen waarin zij de lijnen vaststelt. Dan ligt er dus blijkbaar nog geen plan van aanpak. Ik probeer die dingen met elkaar te rijmen. Ik heb behoefte aan een overzicht van wat er de afgelopen vijf jaar is gebeurd. Ik heb ook behoefte aan een antwoord op de vraag of het alsnog sneller kan. Als de Staatssecretaris zegt dat ze daarvoor nog een aantal dingen moet uitzetten of wat dan ook, is dat prima. Het hoeft niet vandaag in dit AO. Maar dat is de vraag van de Kamer. Ik wil niet het verwijt dat wij indirect via u proberen LVNL in een bepaald daglicht te stellen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Voorzitter, ik heb echt vrij concreet een aantal dingen genoemd die gebeurd zijn, maar blijkbaar praten we langs elkaar heen. De Kamer kan vervolgens zeggen dat zij dat niet genoeg vindt. Dat kan. Maar het is niet zo dat ik daarop geen antwoord had. Dat had ik, maar dat bevalt klaarblijkelijk niet helemaal. Op de vraag wat er sneller kan heb ik gezegd dat ik het niet realistisch acht dat het sneller kan. We zijn nu bezig met een programma dat bijvoorbeeld ook gericht is op het hele consultatieproces, omdat we nu al voorzien dat dit veel meer dan iedereen verwacht had tot tumult zal leiden. Dat moet je op een goede manier inrichten. Dat is ook een concreet resultaat uit het bestuurlijk overleg dat ik heb gehad. Er is inderdaad nog van alles niet gedaan en er moet nog van alles gebeuren. We zien echter dat dit een onderwerp is dat zo veel discussie met zich mee zal brengen dat we nog veel beter dan we van plan waren het consultatie- en het meeneemproces zullen moeten organiseren. Daar heeft de Kamer ook een voorstel voor gehad. Daar wil ik de komende maanden, ook in overleg met de provincies, aan werken.

Als je die hele herindeling sneller wilt, heb je ook mensen, experts, nodig die zeggen dat dit kan. Als de experts zeggen dat het niet kan, kan ik wel op mijn kop gaan staan, maar daar verandert de wereld gewoon niet door. Ik accepteer dat zij dit zeggen. Ik vertrouw hun professionaliteit daarin. Laten we eerlijk zijn: er zijn meerdere keren checks geweest. Er kwam vertraging en toen vroegen we ons af of de nieuwe deadline van LVNL wel reëel was. Toen hebben we Helios gevraagd om ernaar te kijken. Het antwoord daarop was ja. Op een gegeven moment moeten we dus met elkaar vaststellen dat niet alles zo kan zoals we het het liefste zouden willen. Daar hebben we gewoon geen verschil van mening over. Daarom vind ik het zo lastig, omdat ik net als u het liefste zou willen zeggen dat de minimale datum niet 2023 wordt, maar misschien wel twee jaar eerder. Dat zou ik ook graag willen zeggen, maar ik weet wel dat ik dat niet kan zeggen. Dat is gewoon – ik durf het bijna niet te zeggen – het eerlijke verhaal.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

We horen altijd graag het eerlijke verhaal. Op de geschiedenis hebben we geen invloed, op de toekomst wel. Als we Lelystad in 2019 openen en het luchtruim wordt niet eerder herverdeeld en geoptimaliseerd dan in 2023, mag ik daaruit dan concluderen dat we in de tussenliggende vier jaar zullen moeten leven met een tijdelijke suboptimale oplossing, te weten suboptimaal voor het luchtverkeer en voor de omwonenden? Zal die tijdelijke suboptimale oplossing in 2023 beter zijn?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het is een tijdelijke oplossing. Ze is, als u dat zo wilt horen, in die zin suboptimaal dat een herindeling mogelijk op een aantal plekken nog weer verbetering kan brengen, maar misschien ook niet overall. Dat is wel belangrijk om ook hier te zeggen: niet elk probleem wordt opgelost door die herindeling van het luchtruim.

De heer **Bisschop** (SGP):

En welke keiharde garanties zijn er dan dat het in 2023 wel is geregeld?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nogmaals, ik kan u geen garanties bieden. Ik bedoel: wat wij doen is gewoon u voorschotelen hoe we het gaan aanpakken. Wat is de absolute inspanningsverplichting? Want zo zie ik het. Daar moet volop druk op zijn, vanuit het departement als het gaat om de wijze waarop de governance en de samenwerking tussen de organisaties wordt vormgegeven en om alles wat richting de buurlanden moet gebeuren. Ik denk dat het goed is om procesmatig af te spreken dat we u daarvan geregeld op de hoogte gaan houden, zodat u samen mee kunt kijken hoe het verloopt. Het lijkt mij prima als ik suggereer – misschien mag ik dat niet doen – dat u dat als een projectmatige status oppakt. Zo moet het namelijk wel gaan. Op die manier houden we er met elkaar zicht op. Maar ik kan niet nu zeggen dat het een done deal is. Niet omdat ik dat niet wil, maar omdat er ook hier weer een aantal variabelen is waarvan we afhankelijk zijn.

De heer **Bisschop** (SGP):

Maar dat betekent dus dat dit eigenlijk, wil je optimale druk hebben op herziening van die herinrichting van het luchtruim, moet worden gekoppeld aan Lelystad, dat pas open gaat op het moment dat dat gefixt is. Dat is dan de beste garantie die je in de richting van alle betrokkenen kunt geven. Dat is een heel vervelende conclusie, maar die kant neigt het dan wel op wat mij betreft.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, dat hoeft niet. Want uiteindelijk is de doorgroei van Lelystad wel afhankelijk van de herindeling van het luchtruim en daar zit de grootste druk.

De **voorzitter**:

We gaan het nu hebben over de routes en de hoogte.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik wil eerst zeggen dat ik echt alle begrip heb voor de zorgen die in de regio leven over de ontwerpaansluitroutes. Ik ben overigens zelf ook inwoner van Overijssel. Niet dat dat wat uitmaakt, maar je ziet gewoon de discussie en je merkt ook dat er bij heel veel mensen de vraag leeft wat dat precies voor hen gaat betekenen. Wat hoor ik dan straks, vragen ze zich af. Dan hebben we natuurlijk ook nog de zorgen van de recreatieve luchtvaart. Wat we zien is dat er, als je kijkt naar het begin van de ontwikkeling van Lelystad, maximaal ruimte is voor 10.000 bewegingen. Dat betekent dus dat het eigenlijk in de periode tot de herziening van het luchtruim ongeveer gaat om gemiddeld één vliegtuig per uur per route.

Op de aansluitroutes naar en vanuit het noorden gaat het om gemiddeld drie vliegtuigen per dag. Dat is gewoon even om u een beeld te geven waarover we het precies hebben. Dat is zeg maar de opstartfase. Met de herziening van het luchtruim – daarover hebben we het net gehad – ontstaan er dan mogelijkheden om de aansluitroutes van en naar Lelystad optimaler in te passen. In de tussentijd moeten we alles op alles zetten – dat hebben we ook gedaan – om zo veel mogelijk van de zorgen weg te nemen.

Het lastige hierbij is dat, als je kijkt naar de routes, hoe ze ingetekend worden en op welke hoogte dat gebeurt, de luchtverkeersleiders dat altijd conservatief doen. Zij kiezen een minimale vliegroute. Dat doen ze, omdat er in geval van een calamiteit altijd ruimte moet zijn tussen het luchtverkeer naar in dit geval Lelystad en dat wat hoger overvliegt, bijvoorbeeld naar Schiphol. In de praktijk zal een luchtverkeersleider altijd letterlijk de hoogte kiezen zodra hij of zij dat kan. In de praktijk zal vaker hoger gevlogen gaan worden dan de in de kaarten vastgelegde hoogtes. Sommige mensen vragen mij dan of ik daaraan een percentage kan koppelen. Nee, dat kan niet, omdat we niet op elk moment van tevoren weten wat er zich allemaal in het luchtruim boven afspeelt. Maar het is wel van belang om dat als praktijk neer te zetten. De routes die nu ingetekend en voorgesteld zullen gaan worden, zijn conservatief.

Ook zullen we – dat is deze zomer gebeurd – niet langer meer op 1.800 meter over het noordelijke deel van de Veluwe vliegen. Met de nieuwe aansluitroutes zal eerder doorgeklimmen kunnen worden naar 9.000 voet en zal op grotere hoogte over het zuidelijke deel van de Veluwe gevlogen worden. Helios heeft kritisch naar het ontwerp gekeken, waarbij is geconstateerd dat dit op zich binnen de uitgangspunten is. Dat laatste is wel van belang. Het gaat om het best haalbare ontwerp. Ik wil hier nogmaals zeggen dat de consultatie nu ingaat. Dat betekent dat allerlei mensen met voorstellen en zienswijzen kunnen komen op datgene wat er nu wordt ingebracht, om te kijken of er nog tot verdere verbeteringen kan worden gekomen. Als die er echt zijn binnen de uitgangspunten, moeten we dat meteen doen. Dat is dus geen kwestie van onwil.

Ik ga meteen door naar de potentiële alternatieven. Het is daarbij van belang dat we specifiek inzoomen op Teuge, waarover velen vragen hebben gesteld. Het ontwerp dat er nu ligt, heeft gewoon grote gevolgen voor de recreatieve luchtvaart. Er is afgelopen zomer – er zijn gesprekken geweest met de recreatieve luchtvaart – gekeken naar denkbare oplossingen, bijvoorbeeld voor het valschermspringen op Teuge en het zweefvliegen bij Lemelerveld. Er kwamen diverse opties in beeld, die geen van alle houdbaar bleken te zijn, ofwel uit oogpunt van veiligheid, ofwel omdat er interferentie plaatsvindt met het Schipholverkeer. Ook daarnaar heeft Helios gekeken. Wat er gebeurd is, is dat voor het zweefvliegen bij Lemelerveld een oplossing is gevonden, waardoor in ieder geval een groot deel van de zweefvliegactiviteiten door kan gaan, ook al blijft dat – dat is denk ik wel belangrijk om te zeggen – een beperking ten opzichte van nu. De hoogte waarop in ieder geval gezweefd kan worden, is in de voorstellen die wij hebben gedaan omhoog gegaan van aanvankelijk 3.000 naar 4.000 voet. Ik heb de civiele en de militaire luchtverkeersleiders gevraagd te kijken onder welke voorwaarden en met welke regels er eventueel nog hoger gezweefd zou kunnen worden. Zijn daar nog mogelijkheden om dat bijvoorbeeld op bepaalde momenten van de dag te doen om maximaal tegemoet te komen?

Voor het valschermspringen op Teuge is alleen geen toekomstbestendige oplossing gevonden die Teuge ontziet, maar ook past binnen de uitgangspunten. Ik heb nagevraagd of de komende luchtruimherziening een oplossing voor Teuge kan bieden. Dan hebben we immers een ander verhaal. Dan moet je al was het desnoods maar een tijdelijke oplossing verzinnen voor het overbruggen van de periode. Dat is heel relevant. Ik kom nog uitgebreid terug op B++ en op waarom dat in onze ogen geen

optie is. Verder geef ik nog een reactie op datgene wat gisteren vanuit EUROCONTROL is gekomen. Mijn voorstel is om met alle betrokken partijen – dat heb ik gecommuniceerd met de provincies Gelderland en Overijssel, ook omdat een aantal steden aandeelhouders van Teuge zijn – voorafgaand aan de openstelling van Lelystad naar een oplossing te zoeken. De gedachte is dat je een deel van het verkeer dat nu nog op Lelystad plaatsvindt, misschien wel eerder zou kunnen verplaatsen in de richting van Teuge, waarmee je de businesscase die inderdaad absoluut een tik krijgt door het wegvallen van dat valschermspringen, weer kunt helpen versterken met die verplaatsing. Dat kan alleen maar als alle bestuurders, zowel die in Flevoland als die in Gelderland, Overijssel, en het Rijk, daarvoor een inspanningsverplichting willen doen. Ik heb ook gezegd dat ik heel goed begrijp wat het effect van dit besluit op het valschermspringen is en dat ik bereid ben om elders naar een nieuwe locatie te zoeken. Daar willen we ook financieel aan bijdragen. Ook dat hebben we gezegd. Want als je zo'n besluit neemt, moet je ook staan voor wat de effecten ervan zijn. Kijk, het probleem van de ligging van Teuge ten opzichte van Lelystad, Schiphol en Eindhoven en de toenemende verkeersstromen maken dat er ook na een herindeling van dat luchtruim perspectief wordt gezien om dat valschermspringen juist op die plek op zo'n grote hoogte te blijven doen.

Dan B++, want dat hangt er direct mee samen. De Kamer heeft gisteren van de luchthaven Teuge een brief ontvangen waarin opnieuw is gepleit voor de alternatieve route, de B++-route. Die is eind augustus al aan u gepresenteerd. In de brief is mij verweten dat ik u op 12 september jongstleden niet correct zou hebben geïnformeerd. Nou is dat in dit dossier al een paar keer gezegd. Het lijkt wat aan inflatie onderhevig. Het is ook wel wat, want ik ben het daar niet mee eens. Het gaat namelijk in dit geval specifiek om mijn uitspraak dat de B++-route anders dan de B+-route een deel van het TMA Schiphol, het kernluchtruim om Schiphol heen, zou gebruiken om eerder op de voor het oude land benodigde vlieghoogte te komen. Er wordt eigenlijk gezegd dat het onjuist is dat B++ een aanpassing van de in het Luchthavenbesluit vastgestelde beperking-gebieden inhoudt en dat er dus een aanpassing van het Luchthavenbesluit nodig is. Dat bestrijdt men dus eigenlijk, men zegt dat dat niet zo is. Nou, ik heb in de brief van 12 september gezegd dat er drie redenen zijn waarom B++ voor mij geen alternatief is. Allereerst inhoudelijk. Op basis van wat we nu op tafel hebben liggen, zie ik nog steeds dat B++ door een deel van het Schiphol TMA vliegt om voldoende hoogte te halen om sneller naar het oude land te kunnen afdraaien. Dat is even technisch, maar dat is een probleem. Eigenlijk hebben wij de indruk, ook naar aanleiding van een toelichtend gesprek op ons departement, dat dat ook wel erkend wordt, niet op papier, maar wel mondeling. Dus als dat nog steeds zo is, is dat wel een belangrijk gegeven. Want ik heb steeds als uitgangspunt gehanteerd: geen interferentie met Schiphol. Ja, en dat moet er dan ook niet zijn, ook niet een klein beetje en ook niet stiekem. Zo simpel is het gewoon: er moet gewoon geen interferentie zijn. Ook LVNL komt op basis van de door Teuge gepresenteerde feiten tot de conclusie dat er door Schiphol TMA gevlogen wordt. Dat vindt LVNL een niet-acceptabele inperking van de manoeuvreerruimte die verkeersleiders nodig hebben voor het Schiphol naderende verkeer. Om die reden heb ik gezegd: ja, daarmee voldoet B++ eigenlijk niet aan de eerder afgesproken uitgangspunten. Ik hecht hierbij aan het operationele oordeel van LVNL, want LVNL moet met deze routes werken, niet wij. Dat is wel van belang. Zij zeggen: er moet een veilige afhandeling van het verkeer zijn, zodat je niet de luchtruimen moet gaan doorkruisen.

Vervolgens kwam er gisteren een rapport van EUROCONTROL. Dat was ook voor mij een verrassing. Ik heb gevraagd hoe dat kan, want wij zijn als lidstaat natuurlijk wel bij EUROCONTROL betrokken. Nou, het blijkt dat ze dat kennelijk wel vaker doen op verzoek van ofwel luchtverkeersleidingen

ofwel luchthavens. Het rapport zelf stelt – dat is tamelijk cruciaal, want net iets anders dan de framing in de berichten – dat er geen volledige conclusie kan worden getrokken zolang niet alle informatie over B++ op tafel ligt. De opsteller van het rapport – want we hebben natuurlijk gebeld, dat snapt u – bevestigde vandaag ook dat er slechts oppervlakkig naar het voorstel is gekeken. Ik constateer dat ook op het meest cruciale deel van de discussie in het rapport feitelijk niet wordt ingegaan, namelijk hoe kom je in de B++-route van 3.000 naar 6.000 voet, zonder dat je het luchtruim van Schiphol raakt. Dat is wel de kernvraag. Daar mag geen onduidelijkheid over blijven ontstaan, want anders blijft u denken dat er misschien best wel een heel vruchtbaar alternatief is, waarna ik steeds moet uitleggen dat dat er niet is. Dat lijkt mij gewoon geen gezonde situatie. Om die reden heb ik met EUROCONTROL afgesproken dat er binnen enkele dagen een gesprek komt tussen hen en LVNL om in ieder geval de feiten van de B++-route op tafel te krijgen. Ik zal u volgende week op de hoogte stellen van de uitkomst van dat gesprek. Dat is denk ik wel belangrijk. Dan kunnen we precies zien wat dat alternatief dan is. Als iedereen zegt dat het voldoet aan de uitgangspunten en wij vinden van niet, dan kunnen we ook vaststellen of dat klopt of niet. Dan hebben we meer helderheid.

Mijn tweede argument is procedureel van aard. In het luchthavenbesluit zijn beperkingengebieden vastgelegd die horen bij het gebruik van de luchthaven. Die worden berekend op basis van de gekozen aan- en uitvliegroutes. Dat is in dit geval B+. Op het moment dat een route dusdanig verandert dat ook beperkingengebieden veranderen, is een aanpassing van het luchthavenbesluit nodig. Dat staat sowieso vast. Alle juristen van de wereld ten spijt zullen we dat gewoon moeten doen. Dat levert vertraging op. Of ook een nieuwe MER nodig is, is afhankelijk van de impact van de wijziging. U kunt zich voorstellen dat als je nu al discussie hebt met bewoners over wat deze hinder betekent, het in ieder geval politiek en maatschappelijk bijna ondenkbaar is dat je geen nieuwe MER doet als je de routes helemaal gaat verleggen. Er hoeft maar één iemand op basis daarvan te zeggen «ja, maar wacht eens even, wat betekent dit nu eigenlijk?» en u staat hier allemaal weer te zeggen dat er een MER moet komen. Dat snap ik ook.

Ik ben voor het debat nagegaan of dit zich eerder heeft voortgedaan, ook om te bekijken hoe het toen is opgelost. Een vergelijkbare situatie heeft zich voorgedaan bij een luchthavenbesluit voor het militaire vliegveld Volkel. Ook hier zorgde de keuze voor een andere route met andere beperkingengebieden ervoor dat er een nieuw luchthavenbesluit nodig was.

Het derde argument tegen B++ is dat er uiteindelijk wel zorgvuldige besluitvorming aan voorafgegaan is. Met B++ zie je dat andere gebieden, die voorheen niets met routes van en naar Lelystad te maken hadden, nu plotseling worden geraakt. Je hebt ook gezien dat toen het alternatief werd gepresenteerd, gemeenten in andere delen van bijvoorbeeld Overijssel ineens opstonden en zeiden «hé, maar wacht eens even, nu zijn wij aan de beurt». We hebben een heel langdurig proces gehad. Destijds is gekozen voor precies deze route, ook met het idee dat die de minste gehinderden zou opleveren binnen de uitgangspunten: niet met Schiphol in de knoei komen en het militaire luchtruim heel houden. Als je de kaarten nu helemaal opnieuw gaat verdelen, krijg je ook een heel nieuw afwegingsmoment. Dat vind ik vanuit het oogpunt van een zorgvuldige besluitvorming niet verstandig.

Met andere woorden, als het een alternatief kon zijn dat binnen alle uitgangspunten zou passen ... Ik geloof dat mevrouw Visser ergens in de media zei: too good to be true. Ik vrees eerlijk gezegd dat dat een beetje het geval is. Dat heeft er met name mee te maken dat de interferentie met het Schipholverkeer, waarvan wij zeggen dat je het niet moet doen en waarvan LVNL zegt het niet te willen en het niet veilig te vinden,

onderdeel is van deze oplossing. Dat is precies het onderdeel waar het op wringt. EUROCONTROL heeft nu niet naar dat deel gekeken. We moeten het hen in een open gesprek voorleggen. Nu ze er toch iets van vinden, moeten ze er wel iets van vinden op basis van het hele verhaal en alle feiten.

De heer **Jetten** (D66):

Ik heb twee korte vragen over de B+- en de B++-varianten. De Staatssecretaris zegt dat het een zorgvuldig proces was om tot de B+ te komen. We zijn alleen wel vergeten om vliegveld Teuge daarin mee te nemen, dus het is heel fijn dat de Staatssecretaris EUROCONTROL en LVNL alsnog naar de B++ laat kijken. Mijn eerste vraag zou dan zijn of Airport Teuge ook betrokken is bij dat gesprek tussen LVNL en EUROCONTROL. Mijn tweede vraag luidt als volgt. Hoe zinvol is de consultatie die we nu ingaan, gezien alle waarschuwingen die de Staatssecretaris nu geeft dat elke wijziging aan de vliegroutes een enorme impact kan hebben? Hoe zinvol is het voor al die bewoners die zich zorgen maken, om nog zienswijzen in te dienen? De Staatssecretaris zegt nu eigenlijk dat men wel een zienswijze kan indienen, maar dat het hele proces dan overnieuw moet en dat we dat dus niet gaan doen. Klopt dat?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, dat zeg ik niet op die manier. Wij zijn afgelopen zomer ook zelf met alle experts aan de slag gegaan, hetgeen heeft geleid tot een aantal voorstellen om de suboptimale routes iets minder suboptimaal te laten zijn. Ik vind dus dat dat een open proces moet zijn. Daarom heb ik ook gezegd: laten we dan met EUROCONTROL om tafel gaan en laat hen dat inderdaad bekijken. Ik heb daar helemaal geen bezwaren tegen. Nogmaals, ik ben hier niet degene die de beste route in de weg wil zitten; totaal niet zelfs. Als die er is, ben ik de grootste fan daarvan. Dat kan ik u om heel veel redenen echt verzekeren. Maar het moet wel kloppen en het moet ook eerlijk zijn. Als mensen gaan zeggen dat het binnen de uitgangspunten past, maar er wel gebruik wordt gemaakt van een deel van het luchttterrein van Schiphol, moet dat wel in de bijsluiters staan.

De heer **Jetten** (D66):

Mijn eerste vraag is niet beantwoord, dus of bij het vervolggesprek tussen EUROCONTROL en LVNL ook de betrokkenen die B++ hebben ontwikkeld, aanwezig mogen zijn.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Daar kijk ik even naar om er in tweede termijn op terug te komen. De afspraken zijn nu anders gemaakt en ik moet eerlijk zeggen dat het tot nu toe ook best lastig voor ons was om alle feiten boven tafel te krijgen. Misschien kan het ook in twee. Ik kom er in tweede termijn even op terug.

De **voorzitter**:

Dan gaan we nu door. Ik wil zo meteen inderdaad ruimte bieden voor een tweede termijn. De heer Bisschop heeft een vraag.

De heer **Bisschop** (SGP):

Ja, ik had geseind dat ik graag nog even wil doorgaan op het punt van collega Jetten. Wat is dan precies de status van dat gesprek? Ik zou persoonlijk behoefte hebben aan een kritische toetsing van het plan dat overlegd is. Ik denk dat hetzelfde geldt voor collega's. Op welke punten voldoet het? Het is buitengewoon vervelend als een deel van de procedure dan opnieuw zou moeten worden doorlopen, maar ik zou zeggen dat dat van secundaire betekenis is als dit een optimale oplossing zou bieden. Ik heb dus behoefte aan een kritische toetsing van het plan door een onafhankelijke instantie. Dat wil ik graag onder ogen hebben.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, maar ik zeg daar wel het volgende bij. We moeten elkaar ook gewoon serieus blijven nemen. We hebben steeds een aantal uitgangspunten en voorwaarden genoemd. Die zijn al jaren geleden met uw Kamer gedeeld en akkoord bevonden. Niemand heeft daar ooit van gezegd: nou, toch maar even niet. Een daarvan is: geen interferentie met Schiphol. We gaan geen nieuwe luchthaven in de benen helpen om vervolgens problemen te veroorzaken in Schipholgebied. Los van het veiligheidsargument lijkt het me ook gewoon gek als je dat doet. Het tweede is dat er zo min mogelijk gehinderden zijn. Het derde is dat we rekening moeten houden met de militaire missieactiviteit. Eerder heeft Teuge weleens gezegd dat die uitgangspunten een beetje moeten worden losgelaten. Ja, dat ga ik dus niet doen hè, want dan is er geen gesprek. Ik sta zonder meer open voor het binnen de uitgangspunten bekijken wat er maximaal kan. Ik ga niet terugkomen, ook omdat ik dat onbehoorlijk zou vinden, op de eerder met u gedeelde en door u geaccordeerde uitgangspunten. Dan komen we echt in een situatie terecht waarin we onbetrouwbaar zijn in datgene wat we eerder allemaal hebben beloofd. Dat kan niet. Het is een kritische consultatie, want er ligt nu een soort van – als ik het even heel plat mag zeggen – eerste bevinding van EUROCONTROL waarin men zegt: nou, dat kan misschien wel heel interessant zijn, maar we hebben niet alle informatie. Dat laatste lijkt mij persoonlijk sowieso vrij cruciaal, dus dat je die informatie hebt voordat je een oordeel geeft, maar dat is aan EUROCONTROL. Vervolgens moeten we dan inderdaad kritisch kijken naar wat er ligt en wat zij ervan vinden. Voor mij is echter ook het volgende relevant. Ik hoop dat dat net zo goed geldt voor de Kamer. Als de LVNL zegt «ja, maar dit raakt Schiphol, dit raakt onze manoeuvreerruimte in de lucht en daarmee raakt het ook bijvoorbeeld veiligheid», moeten we dat wel serieus nemen. Dat doe ik en ik ga ervan uit dat de Kamer dat ook doet.

De heer **Bisschop** (SGP):

Natuurlijk. De uitgangspunten zijn de criteria die vooraf zijn vastgesteld en waaraan de hele planvorming tot nu heeft moeten voldoen. Dat snap ik, maar ik wil dat plan wel een faire kans geven. Dat proef ik bij heel veel collega's. Een kritische toetsing is dus prima, maar ik zou daaraan «welwillende» willen toevoegen, dus: een kritische welwillende toetsing. Als het plan plussen heeft ten opzichte van het voorgenomen plan, verdient het een faire kans. Die verzekering van de Staatssecretaris zou ik erg op prijs stellen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik ben zo veel mogelijk welwillend. Ik zie echter ook – en daar ben ik dan kritisch in – dat er wordt gezegd, ook tegen de Kamer, dat het aan alle uitgangspunten voldoet. We gaan dan praten en doorvragen: ja, maar hoe raakt dit Schiphol? Het is namelijk wel een uitgangspunt dat Schiphol niet geraakt mag worden. Vervolgens blijkt dat daar toch wel een ster bij te plaatsen is. Het moet wel van tweeën één zijn. U mag van mij welwillendheid vragen. Dat vind ik totaal fair. U krijg die ook, altijd. Ik mag echter ook van de mensen met wie wij aan tafel zitten, vragen om dan gewoon te zeggen hoe het zit met dat van 3.000 naar 6.000 voet komen. Als je dan door de TMA Schiphol heen gaat, al is het maar een beetje en al is het maar aan de rand, dan snapt iedereen dat dat dus niet voldoet aan de uitgangspunten. Dat zit er wel een beetje onder. Ik geef maar gewoon even ondertiteling bij datgene wat zich afspeelt. Daar heeft EUROCONTROL bijvoorbeeld niet naar gekeken. Dat gaat men nu wel doen, ja.

De **voorzitter**:

We hebben nog een paar blokken: milieu, Schiphol en nog een.

Staatssecretaris Dijkema:

Ja. De milieueffecten van de routes zijn op basis van 45.000 bewegingen in kaart gebracht in de MER voor het luchthavenbesluit. Van de in de MER onderzochte routevarianten – dat waren er een heleboel – zijn emissies van stikstof en fijnstof en uitstoot van broeikasgas berekend en zijn ook de effecten op de lokale luchtkwaliteit onderzocht. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat de emissies van stikstof en fijnstof beperkt zullen toenemen en dat er geen wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden overschreden. De recente uitspraak van de rechtbank, die Milieudefensie in het gelijk stelde wat betreft de maxima voor fijnstof, heeft derhalve geen consequenties voor Lelystad.

Dan de vogelaanvaringen. In de MER die voor Lelystad is gemaakt, is ook onderzoek gedaan naar de vogelsituatie in relatie tot vliegveiligheid. Het resultaat hiervan was dat wordt verwacht dat dit beheersbaar is. We zijn nu nog bezig om de actuele vogelsituatie te onderzoeken door monitoring. We zullen nog gerichte maatregelen vaststellen. Het is misschien goed om te zeggen dat de Raad van State in januari 2017 nogmaals heeft bevestigd dat het vraagstuk van de vogelaanvaringen in voldoende mate is onderzocht. Als we de Raad van State niet meer vertrouwen, weet ik het ook niet meer.

Mevrouw Kröger vroeg of er een aanvullende MER nodig is naar de effecten van de ontwerpaansluitingen voor geluid en luchtkwaliteit, alsmede of ik bereid ben om de MER en de MKBA te herzien. Zoals ik net al heb gezegd, hebben we op de routes al die waarden onderzocht. Ik kom bij het blok Schiphol en vracht.

De voorzitter:

Ik zag nog wel een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Met betrekking tot de vogelaanvaringen zegt de Staatssecretaris dat verwacht wordt dat het beheersbaar is. Die verwachting wordt al jarenlang uitgesproken rondom Schiphol, maar het is niet beheersbaar, ook niet met de huidige inzet van vergassing. De uitspraak van de Raad van State doet daar niets aan af. Mijn vraag zou dus toch zijn waar de Staatssecretaris die verwachting op baseert. Wordt het niet tijd dat de experimenten die stilgelegd zijn en de methoden die wel werken, ook bij Lelystad worden onderzocht? Wil de Staatssecretaris dat toezeggen?

Staatssecretaris Dijkema:

De eerste vraag was waar we het op baseren. We baseren het op het feit dat we het onderzocht hebben. Ik memoreerde net dat zelfs de Raad van State zegt dat we dat in voldoende mate hebben gedaan. Dat is één. Het tweede is hoe je een diervriendelijke methode kunt creëren om de aanvaringen te voorkomen. Daarover hebben we al langer discussie; ook de heer Graus heeft op dit punt aardig wat moties op zijn naam staan. We hebben op dit vlak echt al een heel aantal experimenten gedaan, die ik in een brief aan de Kamer heb beschreven. Je ziet gewoon dat niet al die experimenten even succesvol zijn. Dat is vervelend. Ik vind het ook vervelend, want ik had liever willen kunnen schrijven: briljant geslaagd, meer! Dat is gewoon niet het geval, dus we zullen in gesprek blijven met Schiphol en anderen om te bekijken wat we kunnen doen om ook op dit dossier stappen te zetten. Dat wil ik de Kamer best toezeggen, want dat lijkt me heel belangrijk. Het is niet zo dat we er niets aan hebben gedaan. Het is alleen wel zo dat niet elke maatregel die je bedenkt, even succesvol is. Die informatie heeft de Kamer gekregen.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat begrijp ik, maar de uitspraak van de Raad van State is alleen dat het voldoende onderzocht is. Dat wil niet zeggen dat je datgene wat is

onderzocht of datgene wat je ook zou kunnen doen, niet zou moeten doen. De Staatssecretaris heeft dan wel het vinkje «voldoende» van de Raad van State gekregen, maar dat wil helemaal niet zeggen dat de maatregelen voldoende kunnen worden toegepast. Het is fijn dat de Staatssecretaris toezegt blijvend onderzoek te verrichten. Daaruit maak ik op dat zij bijvoorbeeld het experiment met de groene laserstralen weer gaat intensiveren en op de weilanden andere gewassen zal laten groeien. Nogmaals, het vinkje van de Raad van State zegt in de praktijk niets.

Staatssecretaris Dijkma:

Twee dingen. Kijk, als je het in voldoende mate onderzoekt, betekent dat dat je daar ook handelingsperspectief bij voorstelt. Dus je doet niet alleen maar onderzoek, je geeft ook aan hoe je denkt dat je het probleem vervolgens kunt oppakken. Dat was wel het pakketje. Dat er vervolgens alternatieven mogelijk zijn, hebben we al eerder gewisseld. Daarvan zijn er sommige succesvol en andere niet. Daarvan heb ik nou juist gezegd dat we niet zomaar doorgaan met wat niet succesvol is. Als een laser een probleem is en geen oplossing, dan moet je niet zeggen: ik ga maar door met iets wat niet succesvol is. Gewassen, dat is wel een spoor dat op zichzelf ook in de plannen zit en werkbaar is. Dus daar kan je dan weer wat meer mee doen. Uitgangspunt hier is: tuurlijk, elke keer als er nieuwe ideeën zijn om het diervriendelijk te doen, moeten we daar ook mee aan de slag. Maar als we dan uit onderzoek en de praktijk zien dat niet elk idee even effectief is, betekent dat niet dat we er dan mee doorgaan. Dan gaan we het weer over een andere boeg gooien. Je mag gewoon niet uitsluiten dat er op dit moment ook maatregelen genomen worden die vervelend zijn, maar daar zijn we het dan niet in alle gevallen over eens.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Staatssecretaris geeft aan dat de MER gedaan is en dat dit afdoende geweest is. Alleen is die MER gedaan voordat de aansluitroutes naar het hogere luchtruim bekend waren, want die zijn pas sinds juli bekend. Juist het langdurig laag vliegen leidt tot meer uitstoot zoals CO₂-uitstoot en fijnstofuitstoot, tot meer geluidshinder en tot een groter risico op interferentie met trekvogelpaden. Dan gaat het dus niet over het opschrikken van vogels op de grond et cetera, maar dan gaat het over die hogere luchtdaag waar trekvogels vliegen. De vraag is of er als gevolg van die nieuwe luchtroutes, die dus eigenlijk sinds kort bekend zijn en die een grotere impact hebben, geen analyse zou moeten plaatsvinden of de MER daarop aangescherpt zou moeten worden.

Staatssecretaris Dijkma:

Het korte antwoord is nee. Er is ook nog een lang antwoord. Het lange antwoord is namelijk: dan zou je bijna voor heel Nederland een MER kunnen doen. Waarom? Ik noem bijvoorbeeld de aanvliegeroutes voor Schiphol. De hoogtes die daarvoor gevlogen worden en die in de oorspronkelijke routes boven Gelderland lagen, zijn in Den Haag elke dag aan de orde. Als je een MER doet en het gebied rondom de luchthaven neemt, is vanzelfsprekend de hinder daar het grootst. Als je daar dan binnen de wettelijke normen blijft, weet je ook dat dat effect zijn uitstraling heeft naar de gebieden die verder weg liggen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Staatssecretaris doet nu, ondanks het feit dat we in een uitzonderlijke situatie komen met langdurig laag vliegen – iets wat suboptimaal is en wat een grotere impact heeft op geluid, klimaat, fijnstof – alsof niet verder onderzocht moet worden wat daar precies de implicaties van zijn. Dat stelt heel veel mensen, denk ik, zeer teleur. Ik zou dus nogmaals de Staatssecretaris willen vragen om toch die onafhankelijke analyse te doen of deze MER dekkend is qua impact op heel veel mensen, natuur en klimaat.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het antwoord daarop is: dat is die dus. Omdat je het namelijk altijd doet zoals we het nu ook gedaan hebben. Je neemt het gebied waar sowieso de meeste hinder is. Overigens hebben we natuurlijk in het alternatieve voorstel van deze zomer ook weer, zeker boven Gelderland, de routes aanzienlijk verder weten te verhogen. Ik denk dat het belangrijk is dat we in de communicatie naar mensen wel zeggen dat er ook dingen naar aanleiding van hun zienswijzen en zorgen veranderd zijn ten opzichte van datgene wat er voor de zomer lag. Daar hecht ik wel aan, want dat wordt helemaal weggewuifd, maar dat is toch wel relevant. Er is wel het een en ander gebeurd. We hebben ook een deel, heb ik net al verteld, van de Veluwe nu kunnen ontzien. Ik ben daar heel blij mee.

De heer **Graus** (PVV):

Ik wil de Staatssecretaris een beetje bijvallen wat die vogels betreft. Ik heb afgelopen zomer meegelopen met de vogelwacht. Ik ben meegereden in die auto. Daar hebben we zelf ooit om gevraagd, net als om de vogelradar. Het probleem is: je kan het wel onaantrekkelijk maken voor ganzen, maar altijd blijven de mogelijkheid en het gevaar bestaan dat een groepje ganzen in zo'n vliegtuigmotor terechtkomt. Dus ook al doe je alles, al maak je er een betonnen dorp van, dan nog kunnen vogels in aanraking komen met een vliegtuig. Het enige wat werkt is echt die K1, K2, K3 en die vogelradar, want overal kan een vliegtuig in contact komen met vogels. We moeten echt de kerk in het midden laten. Ik zal tot slot een voorbeeld geven. Op de Veluwe waren op een gegeven moment naar schatting 5.000 zwijnen. Minister Verburg zei: ik ga dat terugbrengen tot 1.500. Toen heb ik gezegd: dat geeft geen garantie op minder aanrijdingen. Ze hebben het aantal teruggebracht naar 1.500 en het aantal aanrijdingen nam toe. Ik wil alleen maar aangeven: wat je ook doet, je hebt gewoon die vogelradars nodig en die mensen die de vogels verjagen. Daarmee is de kous af.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Volgens mij heb ik daar niks aan toe te voegen.

De vrachtslot.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan. Even kijken. Ja, u heeft nog een interruptie over.

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

Fijn dat we tot dezelfde optelsom komen, voorzitter.

Nog even over de luchtkwaliteit. De Staatssecretaris zegt dat er geen overschrijdingen zijn. Dat is allemaal onderzocht en dat is prima. De uitspraak van Milieudefensie heeft ook geen consequenties. Twee vragen daarover. Als dat allemaal in orde is, is het toch wel heel bijzonder dat de Staatssecretaris een onderzoek heeft ingesteld naar fijnstof door het RIVM, dat vierenhalf jaar duurt. De fijnstofnormen zeggen overigens helemaal niets over gezondheid. Het is gewoon een politieke norm. Het is helemaal geen gezondheidsnorm. Dat zegt niets over de ultrafijnstof, die veel schadelijker is. Toch heeft de Staatssecretaris opdracht gegeven aan het RIVM om zowel fijnstof als ultrafijnstof te onderzoeken, terwijl er volgens haar niets aan de hand is. Dat is een. Dat lijkt met elkaar in tegenstelling. Twee. Nogmaals, dat onderzoek duurt vierenhalf jaar. Daar is de Staatssecretaris niet op ingegaan. Misschien kan ze dat nog doen. Tegen de tijd dat die resultaten er zijn, over vierenhalf jaar, hopen een aantal mensen dat Schiphol alweer enorm gegroeid is en dat Lelystad open is – wij hopen van niet – en dan is het allemaal weer te laat. Hoe reageert de Staatssecretaris daarop?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Er is voor ultrafijnstof helemaal geen wettelijke norm. Wat wij doen, en dat is op mijn verzoek, is inderdaad een heel bijzonder onderzoek. Wereldwijd denk ik dat we de eerste zullen zijn die dat in beeld gaan brengen. In ieder geval is het niet vaak gedaan, heb ik mij laten vertellen. Kun je nou eventueel ook gezondheidseffecten waarnemen op basis van ultrafijnstof? Dat is dus niet bedoeld omdat we wettelijke normen hebben waar we op dat terrein aan moeten voldoen. Die zijn er namelijk nu niet. Het is wel bedoeld omdat ik gewoon dat inzicht heel graag wil hebben en het van belang vind dat we heel veel weten. Het feit dat er geen wettelijke norm is, zegt op zichzelf al heel veel. Dit is een onderzoek dat je ook niet in een jaar kan doen. Dit is een onderzoek – het RIVM heeft zich daar ook over uitgelaten – waarvoor ze echt de tijd nodig hebben, omdat het pionierswerk is, om er op een goede manier, ook wetenschappelijk verantwoord, iets over te kunnen zeggen. Op basis daarvan kan misschien tegen die tijd uw Kamer zeggen: wat betekent dit nou eigenlijk en moeten we daar ook verder iets mee? Maar het is zeker niet zo dat we bij wijze van spreken met terugwerkende kracht conclusies kunnen verbinden aan iets wat überhaupt geen wettelijk kader heeft.

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

Dat is allemaal waar wat de Staatssecretaris zegt. Overigens niet dat het niet onderzocht is. Ik raad het onderzoek aan over het vliegveld van Los Angeles. Daar zijn echt zeer verontrustende bevindingen uitgekomen. We weten al dat ultrafijnstof qua effect gevaarlijker is dan fijnstof. Dat hoeft je echt niet te onderzoeken. Dat is al bekend. Vanuit het voorzorgsbeginsel van de nieuwe Omgevingswet zou je ook mogen verwachten dat de Staatssecretaris daar wat voorzichtiger in is namens de burgers. Kennelijk is ze dat niet en wil ze het eerst nog eens even onderzoeken, omdat het nu nog niet wettelijk is vastgelegd. Waarvan akte.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dat vind ik eigenlijk wel een onheuse samenvatting van mijn inzet. Ja, dat vind ik. Dit is namelijk een onderwerp waar we inderdaad geen wet- of regelgeving voor hebben. Er is dus helemaal niets wat afdwingt dat je daarnaar kijkt. Toch doe ik dat, juist omdat ik het belangrijk vind dat we ook daar meer gegevens over krijgen en omdat ik hoop dat het in ieder geval ook iets oplevert waarmee we in de toekomst ook dat thema van gezondheid in de luchtvaart verder kunnen uitdiepen. Als je dan zo'n onderzoek laat doen, waarvan ik het niet kan helpen dat het vierenhalf jaar duurt, want het zijn de wetenschappers die zeggen dat ze dat ervoor nodig hebben, moet u mij daar niet op gaan aanvallen, terwijl ik eigenlijk misschien wel hier uw belangrijkste bondgenoot bent. Dat vind ik eigenlijk ook jammer, zeg ik heel eerlijk.

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

Voorzitter, even een punt van orde. We hebben in principe tot 18.00 uur deze ruimte gereserveerd. Ik heb het idee dat we nog lang niet klaar zijn met dit debat. De Staatssecretaris moet nog twee belangrijke blokken, waarvan er een vracht is, wat ook buitengewoon belangrijk is, en een overig, waarvan ik niet exact de omvang kan inschatten. Er is van onze kant – tenminste, voor mijn eigen fractie sprekend – grote behoefte aan een duidelijke tweede instantie. Ik vermoed dat we dat niet allemaal binnen een halfuur gaan redden. Dus ik denk dat we even na moeten denken over een voortzetting van dit algemeen overleg, uiterlijk volgende week. Dat is lastig, maar gezien het onderwerp wel noodzakelijk.

De heer **Graus** (PVV):

Ik deel de zorgen en ook de opmerkingen van mijn collega Van Helvert. Ik ben er voorstander van dat het op een ander moment wordt voortgezet.

De **voorzitter**:

Ik inventariseer even. We stoppen sowieso om 18.00 uur. Er staan nog veel vragen open en ik begrijp dat er behoefte is aan een tweede termijn. Mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ook ik deel het voorstel van mijn collega.

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

Ja.

De heer **Bisschop** (SGP):

Ik denk dat ik alleen sta, maar als we deze ronde van de Staatssecretaris nu afmaken en de tweede termijn verschuiven?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik zou willen kijken of we toch vandaag wat extra ruimte kunnen inboeken, ook omdat er al een VAO is aangekondigd. Dat zou mijn voorkeur hebben, ook omdat er allerlei mensen zijn uit Friesland, Overijssel en Gelderland, die ook de moeite hebben genomen voor dit debat. Als er wat ruimte is voor het plakken van tijd aan dit debat, zou dat mijn voorkeur hebben.

De **voorzitter**:

Ik inventariseer eventjes. Uw mening is helder. De heer Graus heeft overigens nog geen VAO aangekondigd, want dat hoort hij in tweede termijn te doen, maar hij heeft het wel genoemd. Net heeft hij weer wat anders genoemd. De heer Jetten?

De heer **Jetten** (D66):

Ik zei in eerste termijn ook dat zorgvuldigheid voor snelheid gaat. Ik ben voor een tweede termijn, maar wel onder de voorwaarde dat die volgende week dan plaatsvindt. Ik vind het wel belangrijk dat we met deze Staatssecretaris het proces en dit debat kunnen afmaken.

De **voorzitter**:

We hebben in ieder geval tot 18.00 uur. We hebben nog wat te doen. Mevrouw Visser?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Volgens mij heeft de Staatssecretaris net een belangrijke toezegging gedaan, als het gaat om de hele discussie rondom de B++-variant. Ik denk dat die vast wel weer allerlei vragen zal oproepen. Mijn vermoeden is dat het VAO dan weer heel erg kort is. Mijn vraag zou zijn of de Staatssecretaris in ieder geval de toezegging die zij heeft gedaan vóór de tweede termijn van het AO, als we dat gaan inplannen, kan herhalen, inclusief het verhaal dat we net over de luchtruimvisie hebben gehad. Ik heb er wel behoefte aan om daar iets meer duiding over te krijgen. We hebben net al een debat erover gehad, maar ik denk dat het goed is voor een tweede termijn.

De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter, ik begrijp uw opmerking niet goed dat ik nu wat anders zei. Ik heb gewoon gezegd dat ik graag een VAO wil, omdat ik weet hoe volhardend de Staatssecretaris is, in positieve en in negatieve zin. Nu zei ik dat we recht hebben op een tweede termijn. Ik heb dan toch niets anders verteld? Ik wil ook gewoon die derde termijn, maar ik vraag ook om een fatsoenlijke tweede termijn.

De **voorzitter**:

Meneer Graus, normaal vraagt u een VAO aan in de tweede termijn. Dat is een beetje gebruikelijk. U hebt het in de eerste termijn al genoemd.

De heer **Graus** (PVV):

Omdat ik niet had verwacht dat ik nog tijdig hier zou zijn, vanwege het plenaire debat.

De **voorzitter**:

U bent van harte welkom weer terug. Ik rond sowieso om 18.00 uur af. Dat is de planning waar ook iedereen rekening mee heeft gehouden. Ik heb begrepen dat er behoefte is aan een tweede termijn en ook aan goede beantwoording. We gaan zo verder met de beantwoording. We hebben nog even. Er is behoefte aan om het overleg op een ander moment voort te zetten, gezien de zorgvuldigheid. Dat proef ik een beetje in meerderheid uit deze commissie.

Staatssecretaris, ik wil u vragen of u wilt doorgaan met de vrachtslots en Schiphol.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zeker, voorzitter. De FNV heeft alarm geslagen over het dreigende banenverlies in de vrachtsector, vanwege het gebrek aan slots voor vrachtmaatschappijen. De vraag aan mij was: wat ga je doen? Je ziet dat de snelle groei van Schiphol ertoe leidt dat verschillende vrachtmaatschappijen vanaf de komende winter minder slots krijgen dan voorheen. Dit is natuurlijk gewoon ook heel vervelend, niet alleen voor de vervoerders en de mensen die in de sector werken, maar ook voor de Mainport Schiphol, die ook een vrachthub is. Ik kan niet treden, heb ik ook op het Plein buiten gezegd – mevrouw Kröger en de heer Laçin waren daarbij – in het proces van de slotallocatie. Ik vind wel dat ik mij op alle mogelijke manieren moet inzetten voor de werkgelegenheid in de vrachtsector en voor de vervoerders die daarmee een belangrijke rol in de exportpositie voor Nederland hebben. We hebben eerder een gesprek gehad. Ik denk dat het twee weken geleden was. Dat weet ik niet helemaal uit het hoofd. Ik kijk even in de zaal. Ja, het klopt. Dat was onder andere met evofenedex. Dat ging over wat we kunnen doen. Voor een deel is dat ook werk achter de schermen, want ik heb niet direct invloed op die slots en de allocatie, maar er zijn wel mogelijkheden als er samenwerking komt – laat ik het maar heel voorzichtig zeggen – waarbij maatschappijen en anderen elkaar wat kunnen helpen. Daar werken we aan.

We hebben ook met elkaar afgesproken dat Maastricht voor een deel van de vracht, niet voor alles, misschien een serieus alternatief kan zijn. Wat is er nodig om dat aantrekkelijk en mogelijk te maken? Dat gesprek wordt op dit moment gevoerd.

De heer Jetten en andere leden vroegen of er ook de mogelijkheid is om een local rule ingesteld te krijgen. Ook hier geldt hetzelfde. Als zo'n rule aan mij voorgelegd wordt en het kan binnen de Europese regelgeving, dan ben ik daar meteen voorstander van. Maar u voelt de cliffhanger al een klein beetje aankomen, want het moet wel binnen de regels kunnen. Ik weet dat er op dit moment een gesprek wordt opgetuigd in de richting van een zogenaamd coördinatiecomité. Daar zijn alle luchtvaartmaatschappijen die via Schiphol opereren in vertegenwoordigd. Zij zijn bevoegd om local rules aan te nemen, mits die in lijn zijn met de Europese slotverordening. Dan kan dat mij ter goedkeuring worden voorgelegd. Het coördinatiecomité moet eerst zelf bepalen of die local rule conform Europees recht is en of men bereid is om hem aan te nemen. Maar nogmaals, als aan voorwaarden voldaan is, sta ik er positief tegenover. Het zal niet zo zijn dat ik degene ben die, als iedereen het eens is en het Europees kan, gaat zeggen: het lijkt me toch niet zo'n goed idee. Dat moeten we van elkaar heel precies weten. Ik ben voor, maar het moet wel kunnen. Dat is de baseline hier.

De vraag over de aandeelhouders had ik al even tussendoor beantwoord ...

De heer **Laçin** (SP):

Ik dank de Staatssecretaris voor deze beantwoording, maar ik vraag me iets af. Als Maastricht als alternatief voor Schiphol dient wat de vracht betreft, wat gaat er dan met die 100 mensen gebeuren waarvoor collectief ontslag is aangevraagd door een van de grootste cargobedrijven daar? Die gaan waarschijnlijk niet mee naar Maastricht verhuizen. Wat ziet de Staatssecretaris voor mogelijkheden daarin?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dat nieuws hebben wij beiden net voorafgaand aan het AO gehoord. Ik kan niet direct uit mijn achterzak toveren wat het voor deze groep mensen betekent. Dat weet ik gewoon niet precies. Wat wel van belang is, is dat er vertrouwen bij de vrachtvervoerders bestaat dat Nederland een goede aanlegroute is. Op het moment dat zij hun diensten in Nederland willen aanbieden met alle werkgelegenheidseffecten die daaromheen zitten, is het echt van belang dat we zo veel mogelijk vasthouden. Het zal niet zo zijn dat een deel van het verplaatsen naar Maastricht in alle gevallen in Amsterdam voor alle mensen positief nieuws is. Ik kan niet iemand die in Amsterdam woont, daarmee in Maastricht gelukkig maken. Maar het geeft wel een heel belangrijk signaal af, ook aan de vrachtvervoerders die moeten kiezen voor Nederland of een ander land: hé, wacht eens even, ze vinden het echt belangrijk, ze zijn bezig om te bekijken hoe die werkgelegenheid in Nederland behouden kan blijven. Er blijft een positieve incentive van uitgaan dat er ook het een en ander kan gebeuren. Het is een combinatie van Maastricht met eventuele andere maatregelen om die werkgelegenheid te behouden. Nogmaals, ik ben meteen voor een local rule als het kan en als het Europeeswettelijk gezien past. Daarmee kan je die slots wat beter alloceren, zoals dat zo mooi heet.

De heer **Laçin** (SP):

Ik begrijp de inzet van de Staatssecretaris heel goed, maar ik denk alleen dat de mensen op Schiphol op dit moment niet heel veel hebben aan Maastricht en het in Nederland houden van die vracht. Het gaat om hun eigen werkgelegenheid op Schiphol. Ik vraag de Staatssecretaris om bij haar inzet voor werkgelegenheid in Nederland ook vooral te kijken naar Schiphol en dat onderdeel te laten uitmaken van het selectiviteitsbeleid 2.0, waar wij het eerder over hebben gehad.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dat had ik eigenlijk net al gezegd. Het is belangrijk om eventueel met wat druk en wat wonderlijke wegen te bekijken of sommige mensen elkaar kunnen helpen om die slots uiteindelijk in het goede malletje te laten vallen, naast wat er eventueel via een local rule, selectiviteitsbeleid 2.0, gedaan kan worden. Nogmaals, daar zal het echt niet aan mij liggen, echt niet.

De heer **Jetten** (D66):

Nog even over die local rule. De Staatssecretaris zegt: ik zal positief op zo'n advies reageren. Dat is heel fijn, maar heeft zij dat advies nodig omdat wij in Nederland dat overleg nou eenmaal bij de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol hebben neergelegd of zou zij binnen de Europese regelgeving zelf zo'n local rule kunnen afkondigen, ook als er geen overeenstemming vanuit de sector komt?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Nee, ik begrijp dat er een set wettelijke spelregels is dat het op deze manier moet.

Ik kom op de ontwikkeling van Schiphol en de ORS. Door een aantal Kamerleden zijn er dingen gezegd over de Alderstafels. Ik denk dat het toch wel goed is om in ieder geval vast te stellen dat het feit dat er in de afgelopen jaren via dat overleg met bewoners en andere organisaties steeds weer opnieuw oplossingen gevonden zijn om verantwoorde groei mogelijk te maken, echt een verademing is in vergelijking met de periode daarvoor, waarbij al die types elkaar steeds voor het hekje bij de rechtbank troffen. Echt waar. Ik snap iedereen die nu zegt ik vind het allemaal niet ideaal. Ik denk dat het nodig is om op een aantal punten heel veel steviger duidelijk te maken hoe we het gaan doen, maar tegelijkertijd hecht ik heel veel waarde aan bijvoorbeeld een ORS. Kijk, dat polderen, ik weet wel dat dat in sommige kringen niet heel populair is, maar het heeft ons land best ver gebracht. En je moet het kind niet met het badwater weggooien. Ik vind het van belang dat het effectief blijft. De heer Van Helvert zei dat het transparant moet zijn. Dat ben ik met hem eens. Ik denk dat het een goede les is voor de toekomst. Hij heeft daar een aantal heel kritische opmerkingen over gemaakt. Hoe zorg je ervoor dat het niet alleen een proces is met een soort uitkomst, maar dat het proces daarnaartoe niet een proces achter gesloten deuren blijft? Daar moeten we, vind ik, met elkaar naar kijken. Maar het idee dat het niet nodig is, geloof ik niet.

Als we dit type overleg niet zouden hebben, dan zouden we er op een aantal punten veel slechter voor hebben gestaan. Dan waren we bijvoorbeeld ook niet gekomen tot de 50/50-verdeling en de verantwoorde groei. Ik hoor sommige mensen hier dingen zeggen. Vergeef me, meneer Graus, u zei het ook, maar VNO in de Randstad zei: we moeten op Schiphol naar 600.000 of 800.000 vliegbewegingen. Toen dacht ik: nou, dat is echt VNO in La La Land. Als je ziet hoeveel problemen wij nu al hebben om een luchthaven van slechts 45.000 vliegbewegingen – ik doel op Lelystad – met vereende krachten en met veel zorgen van bewoners in de benen te krijgen, dan vraag ik wat u denkt dat er gebeurt als we nu 100.000 of 300.000 vliegbewegingen op Schiphol erbij gaan doen, nog los van wat er allemaal wel of niet kan. Het is de gedachte dat dat allemaal maar moet kunnen. We zijn ver gekomen, namelijk tot 500.000. Een tiental jaren geleden werd daarvan gedacht dat dat eigenlijk onmogelijk was. En toch is het gelukt. Voor de sector zal het een belangrijke uitdaging zijn. We hadden het daarnet over een paar duurzaamheidsdingen. De echte groei kan worden gegenereerd door stiller en schoner te vliegen. Innovatie zal voor ons land een enorme sleutel zijn. Op het moment dat het lukt om de milieudruk en de geluidsdruk significant te verlagen, genereer je daarmee ook groei voor de toekomst. Dat is ook in het systeem dat wij nu met elkaar hebben afgesproken voor na 2020 vastgelegd.

De heer Van Raan vroeg of het klopt dat de ORS op klappen staat. Nou, het is wel vaak spannend. Ik kijk even naar een van de beroemde deelnemers. De belangen zijn groot, maar zonder wrijving geen glans. Het zijn een hoop tegeltjeswijsheden ineen – excuus daarvoor – maar ik heb nog steeds het vertrouwen dat er een advies van de ORS komt over de toekomst van Schiphol. Ik hoop ook echt dat dat advies er komt. Ik denk dat het belangrijk is dat wij juist dat draagvlak met elkaar laten zien. Het is dus niet zo dat de luchtvaart tot en met 2023 op slot zit, zo zeg ik maar even tegen de heer Bruins. Er is na 2020 groei op Schiphol via de 50/50-regel en er is Lelystad waar 10.000 bewegingen mogelijk worden. Ik ben daarnet al ingegaan op het fijnstof. De veiligheid is het laatste onderdeel van dit blokje.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb gevraagd naar een voorbeeld waarin een Hollandse airline die vijf slots in de nacht nodig heeft, plots tien slots overdag krijgt, waar ze niks aan hebben met de vakantievluchten. Dat schiet allemaal niet op. Ze krijgen er meer, maar ze hebben er niets aan. Ik heb gevraagd of de

Staatssecretaris bereid is ervoor te zorgen dat ze van het middelste deel van de nacht naar het laatste deel van de nacht gaan. Is dat misschien een mogelijkheid? Wat als er annuleringen zijn, vanwege noodweer, andere calamiteiten, noem maar op? Is het dan mogelijk om dat te laten toekomen aan onze eigen mensen, aan onze eigen laatste 100% Nederlandse airline? Het is helemaal niet zo gek. Als je hier zegt «eigen mensen eerst en eigen vliegtuigen eerst», dan valt zowat iedereen over je heen, maar in Frankrijk en in Amerika zijn ze er trots op om zoiets te zeggen. Ik vind dat we iets trotser mogen zijn en iets meer voor onze eigen mensen moeten kunnen doen. Nationaal belang.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Kijk, het lastige hier is dat de slotverdeling niet voor niets bij een onafhankelijke slotcoördinator is belegd. Dat hebben we ook gedaan omdat dat voortvloeit uit het feit dat wij juist niet mogen discrimineren, ook niet op airlines. Er is voor u meegeluisterd, want u kon een stuk van het debat niet bijwonen omdat u in de plenaire zaal dingen moest doen. Ik heb gezegd dat «eigen airline eerst» heel aantrekkelijk klinkt en dat ik dat ook snap, maar binnen de huidige set regelgeving is het gewoon niet mogelijk. De vragen die u mij nu stelt, gaan over het ingrijpen op microniveau in het werk dat feitelijk het werk van een slotcoördinator moet zijn. Dat is niet iets wat ik zomaar kan gaan bijsturen.

De heer **Graus** (PVV):

Ik noemde nadrukkelijk het kerosinevoordeel en de staatssteun bij de Midden-Oostencarriers. Dat andere woord zal ik niet meer gebruiken, want dat kan blijkbaar niet, hoewel ik het wel leuk vind. Hoe zit het met die 150 miljoen van Air Berlin, die eigenlijk is gegeven – dat weten we diep in ons hart allemaal – om de hubs op München en andere luchthavens voor Lufthansa veilig te stellen? Dus overal gebeurt het. De Fransen zijn er meester in en ook de Amerikanen. En wij laten het allemaal maar gebeuren en zeggen: het kan niet en het mag niet. Ik heb ooit een keer met een Eurocommissaris gesproken en die zei: jullie moesten eens wat meer doen met het nationaal belang. Nederland is het braafste kindje van de klas. Jullie moeten eens wat meer met de vuist op tafel slaan. Dat heb ik altijd in mijn oren geknoopt. Dat heeft een Eurocommissaris tegen mij gezegd. Dus we moeten ook eens weerwoord geven en zeggen: nu is het nationaal belang. Microniveau? Ik vind het geen microniveau. Onze laatste 100% Nederlandse airline is voor mij alles waard en daarvoor zit ik hier. We zijn al te veel verloren als het om luchtvaart gaat.

Staatssecretaris **Dijkma**:

De heer Graus, rebels als hij is, fietst nu compleet door mijn blokjes beantwoording heen. Een deel van wat hij nu naar voren brengt, komt echt nog in de antwoorden in het laatste blok. Ik ben het met u eens dat we ook voor onze home carrier moeten staan. Ik ben begonnen met emotie – dat hoort bij luchtvaart – en trots op KLM, maar er zijn wel grenzen aan wat je kan doen. Dat wordt Europees getoetst. Sommige dingen mogen niet. Als mensen ze dan wel doen, dan lopen ze tegen de lamp. Ik kom daar zo nog op terug.

De **voorzitter**:

Ik zie nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik kom nog even terug op de vragen rond de Alderstafels. Ik begrijp dat de Staatssecretaris toezegt om kritisch te gaan kijken naar het functioneren van de Alderstafels. Ik hoop dat er dan ook een voorstel komt over hoe dat proces verbeterd kan worden. Ik geef nog wel iets mee. Bij die 80.000 handtekeningen van twee weken geleden ging het veel over Lelystad en

laagvliegroutes, maar ook over het gevoel van achterkamertjespolitiek, gebrek aan transparantie, het niet erbij betrekken van de juiste mensen en provincies et cetera. Ik begrijp dat de termijn van Alders voor Schiphol op 1 januari afloopt en ik zou heel graag op korte termijn een voorstel zien over hoe dit proces verbeterd kan worden. We moeten niet nog een keer in zo'n chaos terechtkomen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

De heer Van Helvert is daar in zijn bijdrage ook al over begonnen. Het lijkt mij goed om te kijken op welke wijze we dat wat we nu weer gezien hebben in de discussie rondom de Alderstafel, kunnen meenemen in het proces met de nieuwe voorzitter die er straks komt. En het lijkt me goed na te gaan welke verbeteringen daar te zien zijn.

Overigens, er zijn belangenverschillen en die zullen blijven bestaan. Al praat je in alle openheid met iedereen, dit zal niet altijd tot 100% tevredenheid leiden. Je moet niet willen dat je terugkijkt op een discussie waarin mensen zeggen dat er toen allemaal dingen besloten zijn en dat ze de vraag stellen: wisten we dat dan? Dat snap ik ook. Ook de heer Van Helvert is de discussie daarover gestart. We moeten, toewerkend naar een nieuwe periode, voor het eind van dit jaar met een voorstel op dit terrein komen. Dat lijkt mij een faire timing.

De veiligheid van Schiphol is cruciaal. Het OVV-rapport – dit werd door de heer Van Raan naar voren gebracht – is voor mij ook van groot belang. We hebben al een eerste reactie gestuurd en komen binnen enkele weken, na de gesprekken die daarover nu gevoerd worden, met een inhoudelijke reactie op alle aanbevelingen. Volgens mij heeft de heer Jetten uit voorzorg alvast het plenaire debat hierover aangevraagd. Dat lijkt mij heel goed.

De heer Jetten vroeg met betrekking tot de biokerosine of ik een advies heb aan het nieuwe kabinet. Ja, ik denk dat ik wel meer dan één advies heb. De luchtvaartsector heeft de laatste jaren in de richting van verduurzaming en het reduceren van CO₂-uitstoot goede stappen gezet. Je ziet dit aan de vlootvernieuwing, kortere routes, efficiëntere vliegprocedures en het reduceren van gewicht aan boord van vliegtuigen. Nu speelt nog dat biokerosine twee tot drie keer duurder is dan fossiele brandstof. Duidelijk is wel dat de vraag naar biokerosine beperkt blijft als er geen financiële middelen zijn om dit prijsverschil te overbruggen en dat de markt dus niet op gang komt. CE Delft heeft hierover op mijn verzoek een advies uitgebracht. Het nieuwe kabinet kan daar, als het dat wil, iets mee doen.

De heer **Jetten** (D66):

Terwijl de Staatssecretaris nadenkt, kan ik zeggen dat zij beloofd heeft in tweede termijn terug te komen op de vraag of vliegveld Teuge aan tafel kan zitten, desnoods trapsgewijs, bij het gesprek met LVNL en EUROCONTROL. Er komt geen tweede termijn, maar het zou wel fijn zijn als we dat antwoord in dit blokje «overig» ook nog kregen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, maar dan wel trapsgewijs, want ik heb al een afspraak en die wil ik behouden. Maar we zullen het op die manier doen.

Mevrouw Kröger vroeg of uitgifte van slots ook kan worden gebruikt als instrument om de luchtvaart te verduurzamen. Dit instrument is vooral bedoeld om de schaarse capaciteit – ik wil het woord «schaars» nu wel onderstrepen – objectief en eerlijk te verdelen. Dat doen we op basis van Europese regels. Het is dus geen effectief instrument waarmee allerlei andere doelen worden nagestreefd. Daarvoor hebben we wel een heel aantal andere mogelijkheden, bijvoorbeeld het ICAO-systeem, ETS, biokerosine en het afdwingen van innovatie. Feitelijk is de schaarste op zichzelf ook een driver for innovation. Die zorgt er ook voor dat het belang van

maatschappijen om de capaciteit te vergroten door groter en stiller te worden, daadwerkelijk aan de orde is.

Mevrouw Kröger heeft gevraagd of ik wil kijken naar een alternatief groeimodel waarbij ook treinverkeer wordt betrokken. Met het investeren in de kwaliteit van het spoorstelsel hebben we een alternatief voor het vliegtuig geboden. Er zijn een aantal HSL-verbindingen. Er komt een verbinding met de spoorportefeuille, wat ook reuzespannend is. Een belangrijke basis om ervoor te zorgen dat het een aantrekkelijk alternatief is, is dat die verbindingen op orde zijn. In de afgelopen jaren, voordat men met de HSL aan de slag ging en dit is nog steeds van invloed, heeft niemand rekening gehouden met de enorme opmaat van heel goedkope mogelijkheden om te vliegen. Dit is één van de redenen waardoor het best ingewikkeld werd om veel mensen in die snelle trein te krijgen.

Mevrouw Kröger vroeg naar prijsprikkels. Die kunnen inderdaad effect hebben op de verduurzaming van de luchtvaart. Dat klopt. Maar het hangt ervan af hoever je daarin wilt gaan, want prijsprikkels hebben ook effect op de economische groei.

Ik kom op de arbeidsomstandigheden en Air Berlin. Dit zijn de twee laatste onderdelen in dit blok.

Ik begin met de arbeidsomstandigheden. Daarover hebben we al een uitgebreide briefwisseling gehad met de Kamer, met name dankzij de inzet van de SP. Voor luchtvaartmaatschappijen met de basis in Nederland en Nederlands luchtvaartpersoneel geldt in het algemeen dat de zaken op het gebied van de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden goed op orde zijn. We hebben geen aanwijzingen dat luchtvaartmaatschappijen belastingbetaling of het betalen van sociale premies ontduiken, of dat arbeidsvoorwaarden of -omstandigheden een negatief effect hebben op de luchtvaartveiligheid in Nederland. Ik heb al eerder een bericht gestuurd over datgene wat er rondom schijnzelfstandigheid speelde. Uit onze informatie blijkt dat schijnzelfstandigheid mogelijk op kleine schaal voorkomt – wij weten dat heel precies van de Belastingdienst die de Nederlandse piloten letterlijk in het vizier heeft – en dat, als dit gebeurt, de Belastingdienst daar zicht op heeft en actie onderneemt.

Verder is uit inventarisatie gebleken dat er geen aanwijzingen zijn dat arbeidswetgeving wordt overtreden die publiekrechtelijk wordt gehandhaafd. We zien wel dat enkele luchtvaartmaatschappijen die elders in Europa zijn gevestigd, de randen van het arbeidsrecht opzoeken. Dat vind ik niet wenselijk. Ik heb dan ook eerder gezegd dat wij ons juist op Europees niveau inspannen – dat was uw vraag – om onduidelijkheid in de regelgeving aan te pakken, ongewenste situaties boven tafel te krijgen en afspraken te maken om zulke situaties tegen te gaan. Op dit moment zijn wij bijvoorbeeld in gesprek met een aantal gelijkgestemde lidstaten om de problematiek met betrekking tot «pay to fly» en de rol van de private arbeidsbemiddelingsbureaus beter onderzocht te krijgen. Als we dat samen met andere lidstaten doen, kunnen we beter een vuist maken om dit aan de orde te stellen.

Ik kom op het specifieke punt van Ryanair en het Hof van Justitie. Die zaak ging over de vraag welke rechter bevoegd is in het geval van een internationaal geschil en wat de rol van het begrip «thuisbasis» is bij het bepalen van de plaats waar iemand werkt. De Nederlandse staat was in deze gevoegde zaak een van de partijen, omdat hij het begrip «thuisbasis» belangrijk vindt bij het bepalen van de plaats waar iemand werkt. Wij vinden ook dat een werknemer een zaak moet kunnen aanspannen tegen zijn werkgever of zijn oud-werkgever in het land waar hij werkt in plaats van alleen in het land waar de werkgever gevestigd is of waar de vliegtuigen geregistreerd zijn. Het laatste werd door Ryanair betoogd. Het Hof heeft gezegd dat een beding zoals dat te zien is in contracten van Ryanair waarbij alleen de Ierse rechter bevoegd zou zijn, niet mag in het kader van het Europees recht. Ook bepaalt het Hof dat het begrip «thuisbasis» een belangrijke aanwijzing vormt voor het bepalen van de

plaats waar iemand werkt. Dat is goed nieuws voor de werknemers. Een werknemer kan een geschil aanhangig maken. De Minister van SZW en ondergetekende hebben steeds gezegd dat dit een belangrijke doorbraak is omdat de werknemers daardoor sterker staan op het moment dat ze een casus willen aanspannen.

Ik kom nu op Air Berlin en het noodkrediet van 150 miljoen.

De heer **Laçin** (SP):

Het is goed dat de Staatssecretaris in gesprek is met andere lidstaten om dit probleem aan te pakken. Ik zoom in op Ryanair dat zijn basis ook in Nederland heeft, namelijk in Eindhoven. Volgens mij is het niet voldoende om alleen te kijken naar de gegevens die bekend zijn bij de Belastingdienst. Volgens mij moet ook het gesprek met het veld worden aangegaan, met de piloten, die gedwongen worden om als schijnzelfstandige voor Ryanair te werken. Ze zijn afhankelijk van Ryanair, maar lijken zelfstandig te zijn. Wat heeft de Staatssecretaris gedaan wat het gesprek met het veld betreft, los van de Belastingdienst, en wat gaat zij doen om deze problematiek nog beter in beeld te krijgen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het feit dat je in gesprek bent, betekent niet altijd dat de bestaande gesprekspartner dit net zo bevredigend vindt als jij. Wij hebben hierover eerder met de VNV gesproken, maar wij zijn het niet altijd eens over de vraag wat wij kunnen doen en wat niet. Bijvoorbeeld wat die schijnconstructies in Nederland betreft hebben wij laten zien dat wij met behulp van de Belastingdienst vrij precies weten wat er mis is en wat niet. Heel veel meer dan dat kan ik hier niet doen. Vervolgens hebben wij ons gevoegd in die zaak tegen Ryanair. Dat was natuurlijk ook een politiek drukmiddel waarmee de rijksoverheid laat zien waar ze staat. Dit heeft tot een goede uitspraak geleid en nu is het aan individuele werknemers om, indien dit nodig mocht zijn, met deze nieuwe uitspraak aan de slag te gaan.

De **voorzitter**:

Het laatste punt. Dan sluit ik af met een toezegging en wat opmerkingen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik kom op Air Berlin. Er is na faillissement 150 miljoen noodkrediet verstrekt. Daarop zijn staatssteunregels van toepassing: hulp moet tijdelijk zijn en het bedrag mag niet worden gebruikt om Air Berlin structureel als zelfstandig bedrijf op de been te houden. Daarom heeft de commissie geoordeeld – zij heeft daar natuurlijk naar gekeken – dat er geen sprake is van een verstoring van de markt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Graus, u hebt nog de mogelijkheid om hierover een vraag te stellen.

De heer **Graus** (PVV):

Ik zal ook met mijn team, een paar deskundigen, uitzoeken hoe wij ook hier onder dat soort dingen uit kunnen komen, dus dat er ook hier staatssteun wordt gegeven en dat de Europese Commissie daar ook niet moeilijk over doet. Dat geeft wel hoop.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We komen tot afronding van de eerste termijn van dit algemeen overleg. In de eerste termijn is besloten zo spoedig mogelijk een tweede termijn te houden. Daarvoor moeten de agenda's getrokken worden.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik begrijp dat we de tweede termijn over ongeveer een week zullen houden en dat er tussentijds een gesprek met EUROCONTROLLI heeft plaatsgevonden. Mag ik aannemen dat wij daarvan een verslagje met conclusies krijgen?

De voorzitter:

Een moment. Ik heb de toezeggingen netjes genoteerd.

De Staatssecretaris zal de Kamer volgende week op de hoogte stellen van de uitkomsten van het gesprek tussen EUROCONTROL en de LVNL over de routevariant B++. Trapsgewijs zal vliegveld Teuge hierbij betrokken worden.

Dat is de toezegging die staat en dit zal gebeuren voordat we de tweede termijn houden. Die tweede termijn zullen we houden op een nader te bepalen tijdstip, zo spoedig mogelijk.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er is ook een toezegging gedaan over de evaluatie van de Alderstafel.

De voorzitter:

Nee, dit zijn de toezeggingen die ik genoteerd heb.

Staatssecretaris **Dijkma:**

ik heb toegezegd dat ik, op basis van dat wat we nu gezien hebben rondom het proces met het oog op transparantie, voor het eind van dit jaar met een voorstel kom over hoe we met name dat in de toekomst kunnen voorkomen als er een nieuwe tafel komt. Het gaat dan over verslaglegging, transparantie et cetera.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hoe wordt er omgegaan met openstaande vragen?

De voorzitter:

Nee, ik stop hier nu mee, want we zijn over tijd. Die heeft u binnen en de tweede termijn volgt. Dan kunt u hier verder op ingaan.

Ik dank u hartelijk voor uw aanwezigheid en ik dank de gasten op de tribune.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voordat u afsluit maak ik een punt van orde. Een aantal vragen van mevrouw Kröger is niet beantwoord. Ik heb de Staatssecretaris een verzoek gedaan met betrekking tot de herindeling van het luchtruim, wat er de afgelopen jaren is gebeurd. Volgens mij heeft zij gezegd dat zij daarnaar gaat kijken, ook in het kader van de brief. Ik verzoek de Staatssecretaris de beantwoording van de openstaande vragen mee te nemen in de brief aan de Kamer. Die beantwoording kan heel kort zijn. Ik denk dat de Staatssecretaris daarmee recht zou doen aan alle Kamerleden en misschien ook aan het debat: ik hoop dat we de tweede termijn dan snel kunnen afronden.

De voorzitter:

Dan heb ik u verkeerd begrepen. Dat is zeker de bedoeling. We gaan het zo doen.

Sluiting 18.05 uur.