

Vergaderjaar 2022–2023

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1091

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 25 juli 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 27 juni 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 januari 2023 inzake start internetconsultatie experimenterregeling strikt preferentieel baangebruik Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 457);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 februari 2023 inzake handavingsrapportages 2022 van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en Maastricht Aachen Airport (MAA) (Kamerstuk 31 936, nr. 1029);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 februari 2023 inzake voortgang meten en rekenen luchtverkeergeluid (Kamerstuk 31 936, nr. 1044);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 februari 2023 inzake adviesrapport en beleidsregel slotreductie van ACNL (Kamerstuk 29 665, nr. 458);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 maart 2023 inzake achtste update drukte Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 459);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 maart 2023 inzake start consultatie Balanced Approachprocedure inzake kabinetsbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 461);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 maart 2023 inzake geactualiseerde uitvoeringsagenda Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 1048);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 maart 2023 inzake grondafhandeling Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 462);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 maart 2023 inzake de Staat van Schiphol 2022 (Kamerstuk 29 665, nr. 464);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 maart 2023 inzake reactie op verzoek commissie over**

gespreksverslag Delta Airlines inzake het krimpbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 463);

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 april 2023 inzake benchmark luchthavengelden en overheidshellingen 2022 en AEOLUS-luchtvaartreferentieprognose 2022 (Kamerstuk 31 936, nr. 1056);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 april 2023 inzake Actieplan Programma Onbemande Luchtvaart 2023–2025 (Kamerstuk 30 806, nr. 56);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 april 2023 inzake nadeelcompensatie overschrijding grenswaarden geluid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 469);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 april 2023 inzake advies van de Commissie m.e.r. over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 1057);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2023 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van de Vereniging Nederlands Cabinepersoneel (VNC) en FNV Cabine over behoud van werkgelegenheid in een duurzame luchtvaart (Kamerstukken 31 936 en 30 196, nr. 1060);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 mei 2023 inzake aantallen vluchten zaken- en privéjets Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 470);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 mei 2023 inzake beantwoording vragen commissie over het adviesrapport en beleidsregel slotreductie van ACNL (Kamerstuk 29 665, nr. 458) (Kamerstuk 29 665, nr. 472);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 mei 2023 inzake vierde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 471);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 mei 2023 inzake reactie op vraag van het lid Boucke, gedaan tijdens het commissiedebat Luchtvaart van 25 januari 2023, over het beleidskader netwerkqualiteit (Kamerstuk 31 936, nr. 1077);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 mei 2023 inzake negende update drukte Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 473);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2023 inzake opheffing ruimtereservering van de parallelle Kaagbaan (Kamerstuk 29 665, nr. 474);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juni 2023 inzake Innovatiestrategie Luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 1080);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juni 2023 inzake ontwerp van de Tijdelijke subsidieregeling onderwerpen graanresten 2023–2024 (Kamerstuk 31 936, nr. 1081);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2023 inzake reactie op verzoek commissie over beïnvloedingsmogelijkheden van de Kamer ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (RD) (Kamerstuk 31 936, nr. 1083);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2023 inzake verzamelbrief luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 1085);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2023 inzake handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde 2022–2023 (Kamerstuk 31 936, nr. 1084);**
- **de brief van de Minister voor Natuur en Stikstof d.d. 21 juni 2023 inzake reactie op de motie van het lid Kröger c.s. over geen natuurvergunning voor Schiphol of Lelystad Airport voordat gegarandeerd is dat de luchtvaart op een eerlijke wijze bijdraagt aan het oplossen van het stikstofprobleem (Kamerstuk 31 936, nr. 1034) (Kamerstuk 31 936, nr. 1086);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juni 2023 inzake reactienota over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 1087);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juni 2023 inzake evaluatie drukte Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 475);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2023 inzake elfde voortgangsbrief over het programma Luchtruimherziening.**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De waarnemend griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Minhas
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Alkaya, Boucke, Eppink, Van der Graaf, Graus, Van Haga, Koerhuis, Kröger, Krul, Minhas, Van der Plas en Van Raan,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.30 uur.

De **voorzitter**:

Dames en heren. Een hele goede middag allemaal. Welkom bij het commissiedebat Luchtvaart van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet iedereen die hier aanwezig is in deze zaal of digitaal meekijkt van harte welkom. Ik heet ook de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en uiteraard zijn ondersteuning van harte welkom. We gaan beginnen. We hebben een flinke opkomst. Het belooft een stevige avond te worden. U heeft vijf minuten spreektijd, zeg ik tegen de leden. We beginnen met de heer Van Haga, als eerste spreker. Ik geef ook nog even mee dat u allen maximaal drie losse interrupties heeft. Ik ga daar vandaag strak op toezien. U kunt vandaag geen airmiles verdienen, zal ik maar zeggen. Als u uw interrupties kort houdt, kan dat wellicht in de tweede termijn.

Ik begin met de heer Van Haga. Gaat uw gang.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Voorzitter. De inkrimplingsplannen van Schiphol leiden tot een verlies van 13.000 banen, de ondermijning van Schiphol, de teloorgang van onze luchtvaartsector en de vernietiging van de concurrentiepositie van KLM. BVNL is hier uiteraard mordicus tegen. Het gaat hier om 10% van de werkgelegenheid die direct is toe te schrijven aan Schiphol en de luchtvaartsector. Hiervan kunnen tussen de 1.400 en 5.400 werknemers vanwege hun opleidingsniveau niet zomaar aan de slag. Duizenden mensen raken dus totaal onnodig hun baan kwijt door dit krankzinnige overheidsbeleid en de bizarre inkrimplingsplannen.

Mijn eerste vraag is: hoe rechtvaardigt de Minister dit volstrekt onnodige massaontslag en welke andere scenario's zijn er bekeken? Wat vindt de Minister van de noodkreet van vliegtuigbonden en -maatschappijen die het kabinet oproepen om naar alternatieven te kijken om de klimaatdoelen te halen? Hoeveel graden opwarming van de aarde scheelt deze inkrimping? Heeft de Minister dit eigenlijk uitgerekend? We zagen bij het debat over het aanvullend klimaatpakket al dat we voor 28 miljard euro een hilarische 0,00036 graad opwarming voorkomen, althans, als je in dit fabeltje gelooft. Daarnaast waarschuwt de topman van easyJet dat er bij een inkrimping van het aantal vluchten wordt ingezet op grotere vliegtuigen om te voldoen aan de vraag. Deze grotere vliegtuigen stoten meer uit en veroorzaken meer geluidsoverlast. Is deze inkrimping daarmee niet meteen contraproductief? Waarom kiest de Minister niet gewoon voor innovatie?

Voorzitter. Schiphol wil dat er harde milieugrenzen komen waarin bepaald wordt hoeveel lawaai en uitstoot toelaatbaar zijn op de luchthaven. Volgens Schiphol is het dan niet nodig het aantal vluchten te beperken. Dat stelt de luchthaven in haar zienswijze over de krimp van Schiphol die zij heeft ingediend bij het kabinet. Ook KLM denkt dat een krimp niet nodig is als er met stillere vliegtuigen gevlogen wordt. Het bedrijf ziet helemaal niets in het schrappen van vluchten en heeft zelfs een eigen plan bij de Minister ingediend. Wat vindt de Minister van het plan van KLM, dat in essentie neerkomt op het volgende? Eén. Investeren in nieuwe, schonere en stillere vliegtuigen. Twee. Een aangepaste startprocedure.

Drie. Verscherpt ILT-toezicht. Vier. Een passende omvang van privéjets op Schiphol. Vijf. Een verbetering van de aankomstprocedures.

Vorig jaar besloot de Minister dat Schiphol moet krimpen van 500.000 naar maximaal 440.000 vluchten per jaar. Maar al dat geschrap van vluchten om geluidsoverlast tegen te gaan, is totaal niet nodig. We gaan gewoon stiller vliegen, zodat de economie kan blijven draaien. De vernieuwing van de KLM-vloot leidt bijvoorbeeld tot een geluidsreductie die vanaf 2028 zelfs effectiever is dan het voorstel van het ministerie, maar dan zonder vluchtenreductie. Waarom adopteert de Minister niet gewoon het plan van de KLM? Een krimp van het aantal vluchten schaadt de concurrentiepositie van de KLM en kost banen en geld, terwijl die volstrekt onnodig is.

Voorzitter. Dit kabinet lijkt een hekel te hebben aan alles wat met vliegen te maken heeft. Enige jaren geleden riepen alle acht vakbonden in de Nederlandse luchtvaart de overheid op om de concurrentiekracht van Schiphol te vergroten. Ze vonden toen dat als de Staat niets deed, de luchthaven de strijd om de reiziger zou verliezen van vliegtuigmaatschappijen uit het Midden-Oosten die wel geld krijgen van de overheid. De plannen om Schiphol 's nachts op slot te doen, de Boeing 747 nu al in de ban te doen, geen tweede Kaagbaan aan te leggen en 22.000 kleinere vluchten te schrappen, staan haaks op investeren in de concurrentiepositie van Schiphol om de luchthaven een belangrijke overstapluchthaven te laten blijven. De vraag is dus eigenlijk wat nou de langetermijndoelstelling van dit kabinet wat betreft Schiphol en de KLM is. Zijn wij winnaars en bouwen wij onze nationale trots verder uit of zijn wij suffe bureaucraten die onder invloed van woke, klimaat en het neomarxisme alles vernietigen wat vorige generaties hebben opgebouwd?

Voorzitter. BVNL vindt het niet-openstellen van Lelystad Airport voor vakantievluchten een hele grote fout. Lelystad Airport kan op termijn van 10.000 naar 45.000 vluchten groeien en daarmee Schiphol ontlasten. Het openstellen van Lelystad Airport zorgt bovendien dat vliegen betaalbaar blijft en het is goed voor de werkgelegenheid in Flevoland. Wat bezielt de Minister om Lelystad Airport gesloten te houden?

Hetzelfde geldt voor Rotterdam The Hague Airport. Op tafel ligt het knettergekke voornemen om deze luchthaven te sluiten. De provincie Zuid-Holland heeft aangekondigd dat nog serieus te gaan onderzoeken ook. Wat vindt de Minister van deze kapitaalvernietiging? Wat gaat de Minister doen om de luchthaven voor de regio Rotterdam-Den Haag te behouden? Moet er niet juist ingezet worden op meer vluchten vanuit Rotterdam The Hague Airport?

Voorzitter, tot slot. Onze luchtvaart ligt onder vuur. Dit kabinet vernietigt actief onze nationale trots, onze economie, onze banen en onze vrijheid om betaalbaar te reizen. BVNL is voor het behoud en voor duurzame groei van deze prachtige sector, in het belang van Nederland.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Haga. Dat was keurig binnen de tijd. We gaan door naar de volgende spreker, de heer Koerhuis van de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Wij staan voor de bereikbaarheid van heel Nederland. We zijn er voor alle mensen die snel en veilig van A naar B willen gaan, naar werk, naar familie en vrienden of op vakantie, op de manier die zij zelf kiezen. Veel mensen kiezen voor het vliegtuig. We willen naar één luchthavensysteem in Nederland. Schiphol was een internationaal knooppunt voor al die bedrijven en alle mensen die werken bij deze bedrijven en die ervan afhankelijk zijn, de grote regionale luchthaven voor de vakantievluchten voor de mensen in de regio en de businessjets voor de bedrijven in de

regio. De kleine vliegvelden zijn voor de vliegverenigingen, de parachuteverenigingen, de historische verenigingen et cetera in de regio.

We zien de druk op Schiphol, maar we zien dat de wachtrijen in de meivakantie kort waren. Ik wil alle mensen op Schiphol voor hun inzet bedanken. We roepen er als Kamer al langer toe op dat Schiphol een structurele Schipholtoeslag moet geven aan bagageafhandelaars, een bagage toeslag. We zien dat niet alle bagagebedrijven zich aan de license to operate van Schiphol houden en dat bagageafhandelaars zonder automatische tilhulpen bagage moeten tillen van bagagebedrijven. We hebben hiervoor de nieuwe Schipholtopman Sondag uitgenodigd in de commissie. Ik riep Schiphol toen op – en ik roep Schiphol nu op – om niet langer zijn eigen verantwoordelijkheid af te schuiven, waaronder het stoppen van bagagebedrijven die zich niet aan de license to operate houden.

De Minister heeft aangekondigd dat het tijdelijke plafond van het aantal vluchten op Schiphol niet eind 2023 maar eind 2024 kan ingaan, en dat Lelystad eind 2024 moet openen. We zien dat de Minister de Balanced Approach doorloopt en de consultatie voor de luchtvaartmaatschappijen heeft geopend en gesloten. Hoe zien vanaf nu de stappen van de Balanced Approach eruit? Ik begrijp dat we, op basis van de geluidsuitstoot die we in het Luchthavenverkeersbesluit 2008 hebben afgesproken en op basis van de vlootvernieuwing sinds 2008, de luchtvaartmaatschappijen kunnen laten groeien naar 540.000 vluchten van nieuwe, kleine, stille vliegtuigen in 2024. Ik hoor graag een bevestiging.

De lijnvluchten van KLM en de luchtvracht maken Schiphol tot internationaal knooppunt voor personen en vrachtvervoer. De luchtvracht heeft hele beweeglijke slots. Een deel van de vrachtluchten dreigt te vervallen door het tijdelijke plafond van het aantal vluchten. Samen met de heer Van der Molen en de heer Graus heb ik een motie aangenomen gekregen voor een aparte slotpool voor de luchtvracht. Graag hoor ik de stand van zaken.

Regionale luchthavens kunnen de druk op Schiphol verlichten. Dit zijn gecontroleerde luchthavens, waar vliegtuigen onder begeleiding van een officiële verkeersstoren starten en landen. Samen met de heren Van der Molen en Graus heb ik een motie aangenomen gekregen om Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport vakantievluchten van Schiphol te laten overnemen en hierop regie te pakken. Graag hoor ik de stand van zaken.

Samen met de heer Krul, de heer Graus, de heer Eppink en de heer Van Haga heb ik een motie aangenomen gekregen om de regionale luchthavens de businessjets van Schiphol te laten overnemen en hierop regie te pakken. Graag hoor ik de stand van zaken.

Schiphol wil niet langer de 17.000 private jets ontvangen. Die moeten uitwijken naar de regionale luchthavens, waardoor de kleine luchtvaart moet uitwijken naar de kleine vliegvelden. Dit zijn ongecontroleerde vliegvelden, waar vliegtuigen zonder begeleiding van een officiële verkeersstoren starten en landen voor rondvluchten, parachutevluchten, historische vluchten et cetera. In tegenstelling tot de kleine luchtvaart maken de private jets geen gebruik van hangars. Als de kleine luchtvaart verplaatst moet worden naar de kleine vliegvelden, kunnen vliegverenigingen, parachuteverenigingen en historische verenigingen hun hangars op de regionale luchthavens niet verhuren. Dan lijden zij hierop verlies. Kan de Minister hier regie op pakken en bijvoorbeeld de verliezen voor verenigingen voorkomen?

De kleine vliegvelden moeten in Nederland aan meer eisen voldoen dan in de omliggende landen. In ons land moeten bijvoorbeeld altijd twee man brandweer aanwezig zijn, in Duitsland pas vanaf negentien passagiers per vlucht. In ons land moet een klein vliegveld altijd een air operator certificate hebben, in Duitsland pas vanaf zes passagiers per vlucht. Kan de Minister dit in kaart brengen in Nederland? In ons land moeten kleine

incidenten, zoals iemand die door het verkeerde hek van de parkeerplaats naar het terras loopt, schriftelijk worden gemeld en genoteerd. Kan de Minister de administratieve lastendruk voor de kleine vliegvelden verminderen?

Nederland zit in een vervoerstransitie, waarbij al het vervoer schoon wordt. We lopen als land in de luchtvaart voorop. Die positie moeten we behouden en kunnen we gebruiken in de vervoerstransitie. Elektrisch vliegen is belangrijk voor de toekomst van korte vluchten. Hierbij worden korte, elektrische point-to-pointvluchten tussen regionale luchthavens steeds belangrijker en wordt het regionale luchthavensysteem voor korte lijnvluchten in Nederland een vorm van ov. We hebben vorig jaar voor het eerst vanuit het Groeifonds geïnvesteerd in het onderzoek naar en de ontwikkeling van elektrisch vliegen. Ik zie hierbij graag een uitsplitsing tussen Schiphol en regionale luchthavens. Naast elektrisch vliegen, in de lucht, moeten we inzetten op elektrische taxiën, op de grond. We hebben een motie aangenomen gekregen om Luchtverkeersleiding Nederland prioriteit te laten geven aan de uitrol van elektrische TaxiBots op Schiphol. We kunnen hiermee de stikstofuitstoot op de grond met 50% verminderen. Graag een stand van zaken.

Tot slot, voorzitter. Waterstofvliegen. We gaan fors investeren in waterstofinfrastructuur in heel Nederland. Doordat Eelde hierop kan aansluiten, en doordat ons amendement om geld te investeren in het bedrijvenpark voor duurzame luchtvaart op Eelde is aangenomen, is de Europese vliegtuigbouwer Airbus geïnteresseerd om op Eelde waterstofvliegtuigen te gaan bouwen. Graag een stand van zaken.

Nog twee zinnen, voorzitter, als het mag. Ik lees dat Fokker ook is geïnteresseerd in het bouwen van waterstofvliegtuigen. Kan de Minister zich hiervoor inzetten?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Als eerste was er een vraag van de heer Van Raan. Hem geef ik als eerste het woord. Gaat uw gang, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

De heer Koerhuis en ik zijn het niet altijd met elkaar eens, zoals wellicht bekend is. Maar ik ken hem als een integere man en als iemand die de waarheid koestert. Ik vraag mij af of hij bereid is een duiding te geven. Is hij ook net zo nieuwsgierig als ik naar de duiding van de Minister van wat de staatsagent heeft gezegd over wat de heer Van Haga «de KLM-trots» noemt? Ik citeer even de staatsagent: «Inderdaad bleek dat ik bij herhaling informatie kreeg die echt niet klopte. Bij herhaling werd het contract willens en wetens met voeten getreden.» Wat vindt hij daarvan? Is hij net zo benieuwd als ik wat de Minister van die kwalificatie vindt?

De voorzitter:

Uw vraag is helder.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik ben sowieso benieuwd wat de Minister hiervan vindt. Ik heb het rapport van de staatsagent ook gelezen. Ik heb ook wel enige kritiek, zeker op het proces. KLM had ambtelijk Financiën toestemming gevraagd om de lonen te verhogen. Laten we eerlijk zijn, wij hebben hier ook opgeroepen om de lonen te verhogen. Maar KLM heeft niet gewacht en lijkt eenzijdig de lonen te hebben verhoogd. Dat had KLM-topvrouw Rintel moeten doen, als de heer Van Raan het mij vraagt. Toen de topvrouw niets terughoorde van ambtelijk Financiën, had ze naar de Minister van Financiën kunnen gaan, naar lenW, naar de commissie voor Financiën of naar onze eigen

commissie. Dat is niet gebeurd. Daarop heb ik natuurlijk ook wel enige kritiek. Iemand kan niet eenzijdig afspraken verbreken.

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag van de heer Van Raan. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Je kan inderdaad niet eenzijdig afspraken verbreken. Maar dat is precies wat de staatsagent wel heeft vastgesteld. Mijn vraag aan de heer Koerhuis is dus hoe hij dat gedrag van KLM kwalificeert.

De heer Koerhuis (VVD):

KLM is een van de grootste bedrijven van Nederland. Ik meen dat het het derde grootste bedrijf is. Daar werkt cabinepersoneel en grondpersoneel en daar werken luchtvaarttechnici, op wie wij allemaal hartstikke trots zijn. Wij hebben ook hier opgeroepen tot loonsverhoging. Laat ik dat voorstellen.

Maar de verantwoordelijkheid voor die afspraken ligt gewoon bij KLM-topvrouw Rintel. Zij kan niet zomaar eenzijdig afspraken verbreken. Als Van Raan het mij vraagt, had zij prima naar de Minister van Financiën of naar IenW, naar de commissie voor Financiën of naar onze commissie kunnen gaan toen ze geen gehoor kreeg bij ambtelijk Financiën.

De voorzitter:

Dan is er een interruptie van de heer Van Haga. Gaat uw gang.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

Vroeger was de VVD natuurlijk voorvechter van het Nederlandse bedrijfsleven. Maar sinds kort is de aanval op de boeren, de vissers, de binnenvaartschippers, de mkb'ers en op eigenlijk alle pensioenen geopend. Nu is er ook een aanval op de luchtvaart geopend. Ik vraag mij af hoe de VVD akkoord kan gaan met het schrappen van vluchten, van 500.000 naar 440.000, terwijl er een prachtig plan van de KLM ligt. Ik heb het even voor u uitgeprint. Het ligt hier. Daaruit blijkt zelfs dat dit plan in 2028 beter is dan het plan van het kabinet. Er worden geen banen vernietigd en geen vluchten verminderd. Ik hoor dat graag, want ik neem toch aan dat een VVD-woordvoerder gewoon zaken kan doen met een VVD-Minister.

De heer Koerhuis (VVD):

We hebben in het coalitieakkoord afgesproken dat we Schiphol als internationaal knooppunt voor personen- en vrachtvervoer behouden. Dat zorgt voor banen en daar sta ik voor. Ik begrijp dat de Minister voorstelt dat in het tijdelijk plafond die banen behouden blijven. Dat is in ieder geval waar ik voor sta. Als Kamer hebben we genoeg initiatieven gelanceerd om het tijdelijk plafond op Schiphol te laten opvangen door regionale luchthavens, om zo toch de groei van de luchtvaart in Nederland te behouden.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Van Haga heeft een vervolgvraag.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

De VVD staat helemaal niet voor het behoud van banen. Berekend is dat er 13.000 banen op de tocht staan als dit plan doorgaat. Die gaan gewoon weg. Maar u heeft mijn vraag niet helemaal beantwoord. Wat is er mis met het plan van de KLM? Waarom omarmen we dat niet? Dan kan de VVD al die leuke klimaatfabeltjes vertellen over uitstootreductie en stiller vliegen, maar dit plan ligt er en is gemaakt door experts. Wij zijn een

lekenbestuur, we zijn geen experts. De experts komen met dit plan. Ren met dit plan naar de Minister en we hebben het opgelost!

De heer **Koerhuis** (VVD):

Er zaten veel vragen ineens in de eerste vraag van de heer Van Haga. Maar inderdaad, ik ken het plan van de KLM ook. De KLM heeft hierover ook al eerder bericht. Ik vraag al zeker twee debatten aandacht voor het plan van de KLM. Het is onder andere de KLM die laat zien dat we, op basis van de vlootvernieuwing sinds 2008, luchtvaartmaatschappijen kunnen laten groeien naar 540.000 vluchten door nieuwe, kleine en stille vliegtuigen in 2024. Dat is precies het punt dat ik heb ingebracht. Wat ik begrijp, is dat ook het punt dat de KLM heeft ingebracht in de Balanced Approach. Daar vraag ik een reactie op van de Minister. Ik sta voor de banen in de luchtvaart. Daar hoeft de heer Van Haga niet aan te twijfelen.

De **voorzitter**:

Oké. Dank u wel, meneer Koerhuis. Dan is er nog een vraag van de heer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

De Minister voor Stikstof en Natuur heeft onze commissie een brief gestuurd naar aanleiding van een motie van mevrouw Van der Plas en ik dacht ook van mevrouw Kröger. In die brief geeft de Minister aan dat de luchtvaart onder mobiliteit geschaard wordt als het gaat om stikstofreductie. Zo lijkt de luchtvaart geen extra opgave te krijgen en komt het allemaal op het bordje van de mobiliteitssector terecht. Ik ben toch wel benieuwd hoe de heer Koerhuis, die toch een groot voorstander is van het wegverkeer, hiertegen aankijkt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

We hebben als commissie in de procedurevergadering vaak gediscussieerd over de vraag of we niet versneld het commissiedebat over duurzaam vervoer moeten inplannen. Ik ben daar nog steeds voor. Er zijn vanuit het kabinet, vanuit de heer Jetten, plannen gelanceerd om de mobiliteitssector te verduurzamen. Het wordt hoog tijd om die te gaan bespreken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we door naar de volgende spreker van de zijde van de commissie, de heer Eppink van JA21. Gaat uw gang.

De heer **Eppink** (JA21):

Dank u, voorzitter. Nederland staat aan de vooravond van een ongekend onevenwicht in het mobiliteitsdossier. Ik wijs op de benadering van twee vervoersvormen, namelijk de trein en het vliegtuig. Deze concentreren zich voornamelijk op de afstandscategorie tot 500 kilometer. Volgens het heersend discours zou dat ideaal zijn voor treinreizen; zelfs wij moeten dan met de trein.

Maar dan de cijfers: 24,1% van de Europese vluchten valt in de categorie tot 500 kilometer. Echter, deze vluchten zijn verantwoordelijk voor maar 3,8% van de totale Europese CO₂-uitstoot van de luchtvaart. De trein levert een ander beeld op. Er liggen plannen om 10.000 kilometer aan extra hogesnelheidslijn aan te leggen. Dat betekent een verlies van 45.000 voetbalvelden aan biodiversiteit. Voorts worden 100 miljoen mensen binnen Europa overdag, in de avond en in de nacht, blootgesteld aan 55 decibel of hoger door zogeheten regulier verkeer: auto- en vrachtverkeer. 20 miljoen Europeanen ondervinden hinder van geluid van treinverkeer. En nu komt het: 4 miljoen Europeanen ondervinden hinder van geluid van vliegverkeer. Mijn vraag aan de Minister is: hoe ziet hij dit onevenwicht in zijn huidige beleid?

Voorzitter. Voorts mijn specialiteit: de veelklagers. Deze meldingen werden volgens de Minister apart geregistreerd. We hebben daar de vorige keer al over gesproken. Daarmee werd de zaak afgedaan. Echter, via de website overmijndak.ozv.nu kun je meldingen maken van overlast door vliegtuigen. Je hoeft de website alleen maar te koppelen aan een BAS-account, het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol, en een geheel geautomatiseerd proces zorgt voor één klacht per dag. Dan gaan er 365 meldingen per jaar de deur uit, maar je wordt dan natuurlijk niet als een veelklager gezien. Ik ben in dit dossier gedoken en wie tref ik aan als veelklager? Een zekere Mark Rutte. U ziet hier de papieren en de kopieën die wij hebben kunnen krijgen. Veelklager Rutte opereert vanuit de McDonald's Airport Schiphol McDrive Noord. Daarin meldt hij voortdurend allerlei vormen van overlast. De meldingen van veelklager Rutte – het zal niet de premier zijn; die klaagt niet zo veel over het algemeen – worden doorgestuurd naar het BAS en verschijnen ook op de website vliegherrie.nl. De integriteit van dit systeem werkt niet. De veelklager kan locatie en parameter zelf instellen, zodat automatisch elke dag wordt geklaagd. Deze cijfers worden gebruikt door onder andere lenW als input voor het beleid en voor adviezen. De website vliegherrie.nl overhandigt op zijn beurt een overzicht van meldingen aan gemeentes en andere belanghebbenden. Ten slotte: van wie is deze website, die vliegherriewebsite, eigenlijk een gezamenlijk initiatief? Dan kom ik bij de usual suspects: SchipholWatch, Milieudefensie, Extinction Rebellion en lokale afdelingen van de Partij voor de Dieren en GroenLinks. Dit is de operatie «doorgestoken kaart».

Voorzitter. Dan nog even over het beleid zelf. In de brief Hoofdlijnen Schiphol van 29 september vorig jaar staat over spoor drie – ik heb het niet over treinen, maar over een denkrichting – het volgende te lezen. Ik citeer: «Zoals aangegeven in de Hoofdlijnenbrief Schiphol geldt het nieuwe maximum van 440.000 vliegbewegingen voor vijf jaar. Indien de normstelling binnen vijf jaar gereed is, kan eerder tot invoering worden overgegaan.» Mijn vraag aan de Minister is: wat als na vijf jaar de normstelling gereed is? Waar wordt dan op teruggevallen? Zijn scenario's en mogelijke gevolgen voor de sector dan deugdelijk in kaart gebracht? Dan nog het voorstel van de KLM-Groep van 15 juni. Daar werd al eerder aan gerefereerd. Met dit specifieke plan behaalt men iets later, namelijk in 2028, als ik het goed heb, maar ruimschoots meer, te weten 28%, de zogenaamde 20%-doelstelling voor de hele dag. Dit is een plan met een grote geluidsreductie, maar zonder schadelijke krimp van Schiphol, dus zonder verlies van 13.000 banen en een onoverbrugbare achterstand in de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van andere luchthavens. Hoe ziet de Minister dit voorstel van de KLM-Groep? Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Eppink. Dat was ook keurig binnen de tijd. Dan gaan we naar de heer Graus van de PVV, maar niet voordat ik de heer Eppink vraag om zijn microfoon uit te zetten. Dank u wel. Meneer Graus, gaat uw gang.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik wil me in grote lijnen aansluiten bij de heer Koerhuis van de VVD, met wie ik altijd heel fijn samenwerk op dit dossier, en ook bij BVNL, Groep-Van Haga. Bij wat ze gezegd hebben over Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en de bagageafhandelaars, van de heer Koerhuis, wil ik me allemaal aansluiten. Het gaat over vliegbelasting, tickettaks, kerosinendeel, klimaathysterie, milieupaniek. We zijn onze hele luchtvaartsector om zeep aan het helpen, terwijl in landen waar veel kamelen rondlopen de luchtvaart nogal groeit. Ook China breidt enorm uit. De lucht boven ons landje is geen gesloten systeem. De aarde wordt steeds meer vervuild. Wij liepen al voorop met

schone en stille vliegtuigen, maar worden steeds meer genaaid. Ik vind dat echt heel erg. Daar gaat ooit een parlementaire enquête over komen. Daar wil ik de Minister dadelijk mee confronteren. Ik heb ook ooit een keer in een parlementaire enquête gezeten. Je moet als Kamerlid altijd alles doen om daar niet met een natte bilnaad te zitten en je moet de Minister en de regering waarschuwen: kijk uit, u bent echt verkeerd bezig. Ooit komt de Minister voor een parlementaire enquête te zitten. Ik wil hem dadelijk confronteren met een paar cijfers. We gaan bovendien de hinder verplaatsen naar mensen die er niet voor gekozen hebben om bij een luchthaven te wonen. Schiphol ligt er al 100 jaar. Als je daar in de buurt gaat wonen, weet je dat je vliegtuigen zult horen en ruiken, maar nu gaan er mensen last van krijgen die er niet voor hebben gekozen om bij een luchthaven te wonen.

In het regeerakkoord staat: een sterke hubfunctie. Daar komt niks van terecht, want er is krimp. Dat hele regeerakkoord wordt niet nagekomen, terwijl er daardoor wel bepaalde stemmen zijn binnengehaald. Het is dus niet eerlijk wat er gebeurt. Dat vind ik echt bedrog. KLM en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers hebben betere alternatieven dan krimp. Graag een reactie daarop. Meneer Van Haga heeft ook al gevraagd om een reactie op het plan van KLM en van de piloten, de ter zake deskundigen. Zij willen het met een duidelijke geluidsreductie gaan doen, met stillere en zuinigere vliegtuigen. De sector wordt slecht tot niet geraadpleegd, dus graag een reactie hierop.

Ik wil ook weten welke bedrijven geraakt worden en wat de gevolgen voor het vestigingsklimaat zijn. Dat ligt voor een heel groot deel bij de collega voor Economische Zaken en Klimaat, maar ik wil graag een onderzoek naar de financieel-economische en sociaal-maatschappelijke gevolgen van de krimp. Dit gaat ooit een parlementaire enquête worden, want het gaat op den duur tienduizenden banen en honderden miljoenen kosten. Het is echt aan het ontsporen, dus graag een reactie. Het is een waarschuwing van mij aan de Minister: er komt een parlementaire enquête. Dan kan de Minister straks niet zeggen: toen wist ik het niet. Nee, u bent nu gewaarschuwd door een Kamerlid dat hier al zeventien jaar zit en dat ook al zeventien jaar woordvoerder Luchtvaart is, dus daar kunt u nu niet meer op terugvallen.

Ik wil dat het geld van de heffingen gebruikt wordt voor het doel waarvoor ze geheven worden. Daarover heb ik ooit een motie ingediend. Dan doel ik op de tickettaks. Wij zijn daartegen, maar als er dan een heffing is, moet die ook wel gebruikt worden, zodat de luchtvaartmaatschappijen er iets mee kunnen doen. Want ze krijgen dingen opgelegd en op die manier kunnen ze nog iets terugkrijgen.

Het CO₂-plafond zoals het er nu ligt, kan op weinig steun rekenen. De sector acht de kans groot dat het plafond in de huidige vorm wordt afgeschoten door de Europese Commissie. Nederland loopt uit de pas. Ik wil dat de mkb-toets daarop wordt toegepast – dat is ook een motie van mij – zodat we weten wat de gevolgen zijn voor de bedrijven op, in en rondom Schiphol. Dat wil ik allemaal weten. Bij de krimp van Schiphol hield het ministerie immers ook vol dat het juridisch houdbaar was, maar de kortgedingrechter oordeelde anders. Dat is dus vaak nog helemaal niet zeker.

Over het luchtvrachtverkeer is ook al het een en ander gezegd. Schiphol dreigt bijna de helft van de vrachtcapaciteit kwijt te raken door de krimpplannen van de Minister, en dat kan nog fors erger worden. Het gaat nu om 30%, maar het kan zelfs leiden tot een reductie van 46%, in het meest negatieve scenario. Er is onderzoek naar gedaan. Dat leidt tot fors banenverlies en leegstand bij afhandelaars. Daar krijg ik ook graag een reactie op.

Hoelang heb ik nog, meneer de voorzitter?

De voorzitter:

U heeft nog een klein minuutje.

De heer Graus (PVV):

Een klein minuutje. Oké. Op het verlies van banen en zo wil ik dus een reactie hebben. Het gaat om 30.000 banen, maar dat kunnen er nog veel meer worden. We hebben immers te maken met ongeveer 133.000 banen op Schiphol en 300.000 werkgerelateerde banen in de regio. Dat zijn er dus fors meer.

Tot slot, meneer de voorzitter. Ik ga afronden. Meneer Koerhuis en ik hebben het altijd wel degelijk ook opgenomen voor omwonenden. We zijn heel erg voor de luchtvaart, maar ook voor de omwonenden. Wij hebben altijd ingezet op geluidsreductie. We hebben ons ook ingezet voor de bagageafhandelaars. We worden altijd in de hoek gezet alsof wij dat niet willen, maar dat klopt niet. En nu gaan we ook eens aan de piloten denken. Daar heb ik met meneer Koerhuis overleg over gehad. Het schijnt dat sommige piloten jong overlijden door een bepaalde vervuiling in de cabine, die toxic air heet. Daarvoor heb ik een wereldwijd gerenommeerde patholoog-anatoom ingeschakeld, dokter Van de Goot. Wij willen dat er een presentatie wordt gehouden door artsen en door professor Niessen van het AMC in Amsterdam. De Minister moet de regie pakken, want KLM en Transavia trekken hier niet aan. Corendon wil wel graag meewerken. Het heeft te maken met relatief goedkope filters. Goede filters kunnen het leven van piloten sparen, of er in ieder geval voor zorgen dat ze meer kwaliteit van leven hebben en langer kunnen leven.

De voorzitter:

Meneer Graus, u bent nu echt over uw spreektijd heen, dus ...

De heer Graus (PVV):

Kan de Minister toezeggen dat hij daarin de regie voert? We willen graag een bijeenkomst van alle luchtvaartwoordvoerders met die twee artsen en dan willen we ook dat de airlines komen, want die weigeren te komen en dat vind ik niet netjes.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan heb ik een wedervraag aan u. U zegt: we willen een presentatie laten houden. Is dat iets wat u de commissie verzoekt of wilt u dat de Minister dat initieert? Het is gebruikelijk om dergelijke verzoeken aan de commissie tijdens de procedurevergadering te doen. U heeft de Minister gevraagd of hij bereid is om daar met de luchtvaartmaatschappijen over te praten, maar als dit verzoek om een dergelijke sessie met de genoemde hoogleraar of professor te organiseren, een verzoek aan de commissie is, dan is de procedurevergadering daar de juiste plek voor.

De heer Graus (PVV):

Voorzitter, ik wil daar graag heel kort op reageren. Ik vraag dit nu eens echt met opzet aan de Minister, want ik heb geprobeerd om dit allemaal via de Kamer, dus met Kamerleden, te doen. Het gaat erom dat de Minister de regie moet pakken, want de regering is aandeelhouder van KLM en Schiphol. Ik vind dat de Minister nu de regie moet pakken en tegen KLM en Transavia moet zeggen: Corendon heeft toegezegd, en jullie komen ook, en ook de Kamerleden, en dan gaan we ...

De voorzitter:

Uw verzoek is helder. Er is een vraag van de heer Van Raan op dit punt, begrijp ik.

De heer Van Raan (PvdD):

Dit is denk ik mijn laatste interruptie. Ik probeer even de vorm te vinden waarin ik die interruptie aan de heer Graus kan richten, zodanig dat ik het verzoek steun dat hij aan de Minister doet. Want die bleed air, die cabinelucht, is echt een groot probleem. Bij dezen.

De voorzitter:

Dat heeft u hierbij gedaan. Zonde van uw laatste interruptie, want u had dit ook in uw spreektekst kunnen doen. O, die gaat ergens anders over. Dat is uiteraard aan u. Dan gaan we naar de volgende spreker aan de zijde van de commissie. Dat is de heer Boucke van D66. Gaat uw gang.

De heer Boucke (D66):

Dank u wel, voorzitter. Deze Minister doet zijn best, maar zijn plannen komen niet goed van de grond. Deze week een jaar geleden nam de Minister een historische beslissing, maar nu, een jaar later, heeft hij het moeilijk. Nederland is een proefkonijn in Europa en de luchtvaartmaatschappijen procederen tegen het krimpbesluit, waardoor stap één, vermindering naar 460.000 vluchten, al van de baan is. Ondertussen is het wachten voor omwonenden, die hun rechtspositie nog steeds niet hersteld zien. Ook sprak deze Minister af om verplicht 14% duurzame brandstoffen bij te mengen, maar Brussel floot hem terug en stelde de bijmenging vast op 6%. Ondertussen zorgt ook de beoogde luchtruimherziening voor veel onrust. De angst bij omwonenden is dat deze leidt tot meer vluchten en meer overlast in plaats van minder uitstoot en minder herrie.

Voorzitter. De luchtvaart die we nu hebben, is onhoudbaar. Op dit moment betalen de omwonenden en de natuur de prijs, die de overstapper niet in diens portemonnee voelt. Ondertussen houdt de Minister de deur naar krimp op een kier. Na 2027 is er namelijk weer ruimte om ongelimiteerd te vliegen.

Voorzitter. Ik heb een paar vragen aan de Minister. Hoe verhoudt het hobbelige traject van het krimpbesluit zich tot zijn uitspraken dat de sector na 2027 toch weer mag groeien? Ziet de Minister niet dat er écht moet worden gebroken met de norm? Er is geen ruimte meer voor ongebreidelde groei. Het aantal vliegbewegingen moet permanent verminderd zijn en er moeten strenge normen zijn, die onze burgers en natuur beschermen.

De voorzitter:

Er is een korte interruptie van de heer Koerhuis. Meneer Koerhuis, gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Nu hoor ik toch de heer Boucke van D66 kritisch zijn op uitspraken van de rechter en uitspraken van de Europese Commissie. Hoe plaatst de heer Boucke dat? Hij doet dit nu op het gebied van luchtvaart, maar als het bijvoorbeeld over natuur of asiel gaat, worden de uitspraken van de rechter en de uitspraken van de Europese Commissie juist helemaal omarmd en wordt er gezegd «daar moeten we ons als land aan houden». Maar als het over luchtvaart gaat, dan niet. Hoe rijmt de heer Boucke dat met elkaar?

De heer Boucke (D66):

Ik spreek de Minister hierop aan. Ik verwacht van het kabinet dat het met plannen komt die standhouden, ook bij de rechter. Want als de rechter

gesproken heeft, moeten we dat volgen. Wij zetten in op minder overlast voor omwonenden. Daar is de krimp ook voor bedoeld geweest. Maar het moet wel de test van de rechter doorstaan. Daarom ook mijn vragen aan de Minister. Dan nog heel even over de Europese Commissie. De Europese Commissie is geen rechter. Zij heeft uitspraken gedaan in de pers. Ik ben benieuwd of de Minister zijn krimpplannen ook in Brussel erdoorheen krijgt, maar daar is geen definitieve uitspraak over gedaan.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, een vervolgvraag. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

De heer Boucke zegt dat hij hier de Minister op aanspreekt, maar ik spreek de heer Boucke hierop aan. Ik vind dit namelijk niet met elkaar te rijmen. Ik vraag de heer Boucke hoe het te rijmen valt dat hij wel de uitspraken van de rechter en de Europese Commissie omarmt als het gaat om natuur en asiel, maar niet bij luchtvaart.

De heer Boucke (D66):

Het is toch een beetje jammer dat de heer Koerhuis zijn interrupties hieraan besteedt. De uitspraak van de rechter is nu eenmaal de uitspraak van de rechter. Ongeacht of het nu iets is wat mij of mijn partij zint, hebben we ons altijd te houden aan de uitspraak van de rechter. Maar ik verwacht wél van de Minister dat hij met plannen komt die de toets van de rechter kunnen doorstaan. Daarom hebben we vandaag ook hier het debat over. Het is wel belangrijk dat we recht doen aan de positie van omwonenden. De Minister heeft krimpplannen voorgesteld om daar recht aan te doen. Ik ga ervan uit dat zijn plannen ook de test van de rechter weten te doorstaan.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog, meneer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Diezelfde duidelijkheid zoek ik ook voor de luchtruimherziening. Het proces daaromtrent moet echt zorgvuldiger. De herziening mag niet leiden tot groei of nog meer overlast. Ik wil de Minister vragen om die zekerheid te geven: geef omwonenden de zekerheid en betrek ze bij het proces. Want hoewel ik niet twijfel aan de oprechtheid van deze Minister, maak ik me wel zorgen. We moeten er echt voor waken dat we dadelijk in 2030 niet zitten met nog meer overlast en nog meer uitstoot. Kan de Minister toezeggen dat de luchtruimherziening niet leidt tot groei en meer overlast? Is hij voornemens om een MKBA toe te passen op de voorkeursbeslissing? Zo niet, waarom niet?

Voorzitter. Dan verduurzaming van de luchtvaart. Het gaat om het verminderen van de impact van het vliegen op klimaat en natuur. De enige manier waarop we dat kunnen realiseren, is door radicaal in te zetten op verduurzaming van de luchtvaart. Onlangs onderzocht Transport & Environment dat vliegen op waterstof binnen Europa economisch kan concurreren met de huidige vervuilende luchtvaart. Er moeten dan wel beleidskeuzes worden gemaakt en stimulansen worden afgegeven. Ik heb daar een paar vragen over aan de Minister. Is de Minister het met de onderzoekers eens dat steviger beleid nodig is om vliegen op waterstof in de komende decennia mogelijk te maken? Welke tekortkomingen in het beleid van Nederland signaleert de Minister hierbij? Hoe werkt hij hierbij aan oplossingen? Ten slotte, op welke manier draagt het project Luchtvaart in Transitie bij aan de Europese uitrol van vliegen op waterstof?

De voorzitter:

Meneer Boucke, er is ook een vraag van de heer Eppink aan u.

De heer **Eppink** (JA21):

Ik heb een vraag aan de heer Boucke als het om de omwonenden gaat. Ik vind ook dat de omwonenden het recht hebben om te klagen en te zeggen dat het te veel wordt. Ik stel wel vast dat vliegtuigen steeds stiller worden. Hoe ziet hij dan mijn verhaal over de «operatie doorgestoken kaart», met veel klagers en mensen die kunstmatig klagen, zoals deze fictieve meneer Mark Rutte enzovoort? Dan kun je toch niet zeggen dat je een goed beeld hebt van de overlast die het vliegen bezorgt? Dan heb je eigenlijk een mechanisme in werking gesteld dat alles moet overdrijven om de heer Boucke argumenten te geven om zulke boude uitspraken te doen.

De heer **Boucke** (D66):

Het lijkt soms een beetje Groundhog Day in dit debat, want deze vraag is ook in het vorige debat door de heer Eppink gesteld. Elke inwoner die overlast ervaart, is er wat mij betreft een te veel. Het aantal mensen dat klaagt doet ertoe, maar elke klager is er wat mij betreft een te veel. Of het er nu 10.000, 60.000 of 600.000 zijn, maakt voor mij echt veel minder uit. Meneer Eppink, misschien maakt het voor u wel uit, maar ik vind dat we onze burgers tegen overlast moeten beschermen. We hebben gezien dat de overlast in de afgelopen jaren is toegenomen. Door allerlei onnavolgbare systemen vanuit de luchtvaart heeft enorme groei plaatsgevonden, terwijl heel weinig is gedaan aan de overlast. Dat is overigens waarom deze Minister en dit kabinet tot vrij drastische maatregelen worden gedwongen, namelijk krimp van 500.000 naar 450.000 vliegbewegingen. Dat zegt wel wat. Het zegt ook wel wat dat uitgerekend de VVD-minister deze krimp moet inzetten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is er nog een vervolgvraag van de heer Eppink.

De heer **Eppink** (JA21):

We spreken hier natuurlijk wel over een geautomatiseerd proces om klachten te produceren. Daarbij vraag je je af of de klachten op de werkelijkheid zijn gebaseerd. Ik zie dat er dagelijks tien klachten uit het account van onze Mark Rutte komen. Die worden automatisch voort gepusht. Op basis van zaken als de postcode waar je zit en welk soort klachten je hebt, verschijnen hier in een keer allerlei vluchten die zijn vertrokken. Sommige zijn misschien zelfs niet vertrokken. Die worden daarin meegenomen. Dan heb ik toch de indruk dat het een frauduleus systeem is.

De **voorzitter**:

Wat is dan concreet uw vraag?

De heer **Eppink** (JA21):

Is de heer Boucke dat met mij eens?

De heer **Boucke** (D66):

Nee.

De **voorzitter**:

Oké. Dan bent u nog niet klaar, want er is ook nog een vraag van de heer Van Haga.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Ik ben opgegroeid in Vijfhuizen. Dat ligt vlak naast Schiphol. Ik moet hier toch een beetje een relativerende noot over plaatsen. Als je ernaast woont, valt het allemaal mee. Er is eigenlijk nauwelijks vliegtuigoverlast. Uiteindelijk kijken de meeste mensen die eromheen wonen, trots naar alle KLM-vliegtuigen, maar dat terzijde.

Het doel van D66 is volgens mij om schoner, stiller en duurzamer te zijn. Dat moet het doel zijn. Ik vraag me af waarom de plannen van D66 gepaard gaan met de vernietiging van de economie en banen. Laten we toch nog een keer het KLM-plan naar voren halen. Volgens mij is dat in lijn met wat D66 wil, namelijk: schoner, stiller en duurzamer. Het gaat zelfs nog beter dan wat het kabinet wil. Die belangenafweging moet zelfs D66 toch kunnen maken? Aan de ene kant heb je het belang van D66. Aan de andere kant heb je het belang van Nederland. Wat kiest u: het plan van de KLM, het belang van Nederland, of het belang van D66?

De heer **Boucke** (D66):

We kiezen voor het belang van de omwonenden. We kiezen voor het belang van alle bewoners van deze planeet. We moeten de komende jaren een paar dingen doen op het gebied van luchtvaart. We moeten minder gaan vliegen, daar waar het kan. We moeten daar andere, schonere vormen van vervoer voor inzetten. Denk aan de trein als alternatief. Tegelijkertijd zien we echter ook dat we zullen blijven vliegen. Daarom hebben we een heel sterke agenda voor het verduurzamen van de luchtvaart. De vluchten die we nog steeds zullen hebben, zullen of elektrisch of op waterstof moeten zijn. De lange vluchten zullen op synthetische kerosine, de zogeheten sustainable aviation fuels, moeten zijn. Dat is de agenda waarvoor wij staan. We zien namelijk dat het schoner en stiller moet. Dat kan deels door andere vormen van vervoer te gebruiken. We zullen ook voor een deel blijven vliegen, maar dan wel schoner.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, meneer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

Voorzitter. Ook elektrisch vliegen kan onze toekomst schoner maken. Al eerder pleitte ik ervoor om te investeren in Caribisch Nederland als proeftuin voor elektrisch vliegen. SEO – dat is een onderzoeksbureau – geeft echter aan dat elektrisch vliegen tussen de eilanden voor de komende vijf jaar tot tien jaar geen reëel perspectief biedt. Zou de Minister daarop kunnen reflecteren? Het NLR gaf eerder aan dat elektrisch vliegen met negentien zitters al in 2026 haalbaar zou zijn. Is de Minister het met mij eens dat we vooral impulsen missen om dit te realiseren? Kan de Minister toezeggen om zijn inzet hierop te vergroten, zodat elektrisch vliegen tussen de eilanden op de kortst mogelijke termijn mogelijk wordt, en zo ja, welke stappen zal hij hiervoor zetten?

Voorzitter, ik sluit af. Een jaar lang heb ik mijn inbreng afgesloten met de oproep om de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan te schrappen. Ik ben dan ook blij dat de Minister eindelijk de onontkoombare beslissing genomen heeft om dit te doen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Boucke. Dan gaan we naar de volgende spreker van de zijde van de commissie. Dat is mevrouw Kröger van GroenLinks. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Vanmiddag namen we twee petitieën aan van bewoners die enorme overlast hebben of vrezen van de luchtvaart en één petitie over de omschakeling naar een duurzame economie. Je zou bijna denken dat dat geen toeval kan zijn. Ik kom zo terug op de bewoners. Ik begin echter met stikstof.

Afgelopen vrijdag kwam de brief naar aanleiding van de motie ingediend door mijzelf, de heer Van Raan en mevrouw Van der Plas over hoe het

eerlijke aandeel van de luchtvaart in de stikstofreductie eruit gaat zien. Kort samengevat: er komt geen eerlijk aandeel van de luchtvaart. De luchtvaart houdt wederom haar vrijbrief voor vervuiling. Dat is bizar als je realiseert dat Schiphol na Tata de tweede mega-uitstoter van stikstofdioxide in Nederland is. Als je een afkap hanteert van 300 voet en 25 kilometer, dan blijft er minder dan 10% over. De restopgave van de luchtvaart wordt toebedeeld aan het wegverkeer.

Voorzitter. Daarmee wordt een belangrijke belofte aan de boeren verbroken. Het helpt ook niet bij het oplossen van het probleem. Immers, de depositie verminderen we alleen met minder emissie. Als we 90% van de uitstootemissie procedureel wegredeneren, terwijl die er fysiek nog wel is en neerslaat in natuurgebieden, dan maken we het probleem erger. Nederland gaat pas van het slot af als de natuur weer in goede staat is. Voor de luchtvaart blijven er twee maatregelen over: elektrisch taxiën en de krimp naar 440.000. Elektrisch taxiën is door Schiphol volgens mij voor het eerst in 1992 beloofd, 31 jaar geleden. Voor de krimp is er in een To70-rapport beschreven dat bij een trend naar minder maar veel grotere vliegtuigen de stikstofdioxide-emissies juist kunnen toenemen. Daarom is het van belang dat Schiphol niet alleen een natuurvergunning moet hebben die de totale depositie in beeld brengt, ook voorbij de 25 kilometer, maar ook een afnemend stikstofdioxide-emissieplafond krijgt, vergelijkbaar met CO₂. Gaat de Minister dat uitwerken?

Dan zijn er nog vragen over hoe dit volgens de regels allemaal gemeten en getoetst moet worden. In een tussenuitspraak over ViA15 noemde de Raad van State de 25 kilometeraftrek voor snelwegen en veehouderijen, maar nadrukkelijk niet voor de luchtvaart. Hoezo gaat het kabinet er dan van uit dat dat wel daarvoor geldt, vraag ik de Minister.

Dan klimaat. Nu er eigenlijk door Europa door de afgesproken bijmengverplichting een streep gezet wordt, beroept de Minister zich op vrijwillige afspraken met de sector. Nou, we weten in deze Kamer heel goed wat vrijwillige afspraken met KLM waard zijn. Kan de Minister garanderen dat de beoogde emissiebeperking terugkomt in het CO₂-plafond en dat krimp dus automatisch verder wordt doorgevoerd tot het afgesproken CO₂-doel? En kunnen we nu al een plan B vaststellen voor als blijkt dat de sector die afspraken toch weer niet is nagekomen?

Eerder werd er in een interruptiedebat over «het plan van de KLM» gesproken. Ik begrijp dat er een zienswijze is ingediend door de KLM voor de Balanced Approach en dat die zienswijze niet publiek is. Het lijkt mij van groot belang dat wij als Kamer dit document gewoon ontvangen en kunnen inzien.

Dan de omwonenden. We hebben heel vaak gesproken over het nieuwe normen- en handavingsstelsel en de vermindering van overlast. De Minister probeert superexact te modelleren dat alles net kan, maar hij houdt daarbij geen rekening met de praktijk. Met de geluidscontouren van het nieuwe normen- en handavingsstelsel zitten we zo krap tussen de kernen en tegen de normen dat we buiten de 48dB, dus binnen de 45dB van de WHO – sorry dat ik erg technisch word – mogelijk meer mensen blootstellen dan in andere configuraties. Klopt dit? En kan de Minister in een tabel of kaart aangeven hoeveel aantallen blootgesteld aan 58dB, 48dB, 45dB en 40dB er in de verschillende scenario's zitten? Met welk scenario komen de minste mensen boven de 40dB uit?

Voorzitter. We kregen een petitie over de grote nadelen van die vierde naderingsroute. Die worden steeds duidelijker. Het gaat volgens mij om een brandstofbesparing van 0,5%. Dat staat natuurlijk op geen enkele manier in verhouding tot de overlast die het gaat veroorzaken. Eigenlijk gebeurt dit toch weer zodat er meer ruimte komt voor de luchtvaart. Overlast uitsmeren over het hele land is niet de oplossing. Daar kan GroenLinks dan ook niet mee instemmen. Krimp is op dit moment de enige garantie voor minder vervuiling en minder overlast.

Voorzitter, ik rond af. Dat laatste hebben ze goed begrepen in Rotterdam. De Minister had onmiddellijk de stekker uit het hele proces moeten trekken toen de bewoners en de belangrijkste gemeenten opstapten. Ik vraag dat nogmaals. Het moet over. Het coalitieakkoord in Zuid-Holland gaat de sluiting van Zestienhoven onderzoeken. Dat is volstrekt terecht. Is de Minister bereid om dat onderzoek zo goed mogelijk te faciliteren? Mensen zijn het echt zat en die luchthaven is niet nodig. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. U gebruikte een tweetal enigszins technische afkortingen. DB's zijn decibels, zeg ik voor de mensen die thuis meekijken, en de WHO is de Wereldgezondheidsorganisatie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank voor deze ondertiteling, voorzitter.

De voorzitter:

Maar de volgende keer gaat u daar zelf op letten. Dan gaan we door naar de volgende spreker van de zijde van de commissie. Dat is de heer Krul van het CDA. Gaat uw gang, meneer Krul.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Het CDA maakt zich zorgen over de voorgenomen vierde aanvliegeroute richting Schiphol. Maar liefst 47.000 mensen hebben de petitie over dit onderwerp ondertekend. Deze hebben wij vandaag in ontvangst mogen nemen. Voorzitter, via u zeg ik tegen de Minister: dat is een signaal dat we uiterst serieus moeten nemen.

Zo zijn de effecten van deze vliegroute boven Gelderland en Utrecht nog niet helder in kaart gebracht. Deelt de Minister dat deze effecten voor geluid, natuur, volksgezondheid, woningbouw, inwoners en vooral klimaat snel inzichtelijk gemaakt moeten worden? Deelt de Minister dat hier sprake zou moeten zijn van op z'n minst de zogenoemde steile vertrapping, waardoor vliegtuigen later dalen of bij het opstijgen veel steiler stijgen, zodat er in beide gevallen veel langer hoog wordt gevlogen en bijvoorbeeld geluidsoverlast geminimaliseerd wordt? Als laatste, deelt de Minister dat het goed zou zijn om het uiteindelijke besluit voor te leggen aan deze Kamer en dit niet zonder het aan de Kamer voor te leggen te regelen via een algemene maatregel van bestuur, juist ook omdat zo ontzettend veel mensen zich verenigen?

Voorzitter. Schiphol heeft besloten tot onder meer een stop op nachtvluchten en een verbod op privéjets en vliegtuigen die het meeste geluid produceren. Dat is een goed verhaal. Het CDA is blij met de visie van Schiphol op deze onderwerpen. Het getuigt van een oog voor wat er in de samenleving speelt. Nu moeten we ervoor zorgen dat het ook niet alleen bij een verhaal blijft. De Rijksoverheid heeft de verantwoordelijkheid om er samen met Schiphol aan te werken om dit verhaal zo snel mogelijk werkelijkheid te laten worden. Ik vraag aan de Minister welke inspanningen hij levert om Schiphol te helpen bij hun achtpuntenplan. Kan de Minister iets zeggen over een tijdpad voor wanneer die nachtvluchten echt verleden tijd zijn? Hetzelfde geldt voor die privévluchten en de grote uitstoters. En deelt de Minister ...

De voorzitter:

Meneer Krul, ik wachtte op een natuurlijk moment om u te kunnen onderbreken. Dat kon ik niet vinden, dus ik doe het nu. Ik zag dat mevrouw Van der Graaf al een tijdje geleden een interruptie had. Ik geef haar dus het woord. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

De ChristenUnie is heel blij dat het CDA nu ook een helder geluid laat horen over de luchtruimherziening en deze vierde aanvliegroute. De heer Boucke en ik hebben daar in maart ook Kamervragen over gesteld. Onder andere om deze reden hebben we ook gevraagd om een technische briefing, die uiteindelijk toch nog gaat plaatsvinden in september. Ik hoop dat de heer Krul daar ook aan gaat deelnemen. Ik vraag de heer Krul het volgende. Het gaat nu iets breder, maar het is even om het zeker te stellen. Ik heb hem veel horen zeggen over geluidsoverlast, maar het gaat bij die vierde aanvliegroute ook om de zorg van mensen dat die juist leidt tot meer vliegbewegingen en meer uitstoot van fijnstof en CO₂. Hoort dat ook bij de overlast zoals de heer Krul die beschrijft?

De heer **Krul** (CDA):

Dat klopt inderdaad. Een van de aanleidingen waardoor onze zorgen groter zijn geworden, is inderdaad de beantwoording van het kabinet op de vragen van mevrouw Van der Graaf en de heer Boucke. Daar werden wij op z'n zachtst gezegd niet geruster van. Het klopt helemaal. De luchtruimherziening gaat ervoor zorgen dat er op termijn – ik kom daar zo in mijn bijdrage nog op terug – ook weer meer ruimte is voor groei. Dat is wat ons betreft geen goede ontwikkeling voor het tegengaan van die hinder.

De **voorzitter**:

Er is geen vervolgvraag meer van mevrouw Van der Graaf, maar wel van de heer Alkaya van de SP, dus ik stel hem daartoe in gelegenheid.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat is goed om te horen. Ik moet ook toegeven dat het verhaal van het CDA tot nu toe realistisch en hoopgevend is richting het kabinet. Als een coalitiepartij er zo over denkt, kunnen we hopelijk een aantal dingen bijsturen. De derde doelstelling die het kabinet zelf heeft geformuleerd wat betreft die luchtruimherziening luidt: verruiming van de civiele capaciteit en de effectiviteit van militaire missies. Het gaat dus vooral over dat eerste deel, over de verruiming van de civiele capaciteit. Als ik de heer Krul goed begrijp, mag dat bij die luchtruimherziening dus niet aan de orde zijn. Maar wat vindt hij er in algemene zin van dat als er innovaties, vernieuwingen, plaatsvinden waardoor hinder van vliegtuigen afneemt, dat in het beleid dan zou leiden tot meer vliegbewegingen? Dat is toch heel gek? Moeten we daar sowieso niet vanaf?

De heer **Krul** (CDA):

Ook daar kom ik nog even op terug. Dat is wat de Minister vaak die balans noemt. Er moet een balans zijn tussen enerzijds de impact en de hinder die de luchtvaartsector met zich meebrengt en anderzijds het aantal vluchten. Wij constateren nu dat die balans volledig uit het lood geslagen is. Voordat we daar zijn, voordat we daadwerkelijk in een wereld leven waarin vliegtuigen dan wel elektrisch dan wel op waterstof vliegen ... We hebben het dan niet over 2027. Dat zijn wel de signalen die ook wij tot ons nemen. Het kan dan mogelijk tot een groei van het aantal vluchten leiden. Dat lijkt ons uitermate onverstandig. Er is gewoon vraag naar vliegen en ja, ik hoop dat dat zo schoon en zo groen mogelijk kan en dat die verduurzaming van de luchtvaart vaart maakt, maar voorlopig hebben wij daar een hard hoofd in.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik hoop dat met de heer Krul mee. Ik zie ook dat er gewoon vraag blijft naar vliegen. Ik hoop dat het zo snel mogelijk verduurzaamt en dat de hinder zo snel mogelijk achteruitgaat. Maar als de uitstoot en hinder per vliegtuig afnemen en dat ertoe leidt dat mensen vaker een vliegtuig zien langsvliegen, dan neemt de hinder natuurlijk niet af en de uitstoot ook niet. Het beleid is in zichzelf dus contraproductief. Moeten we dat beleid dus niet gewoon aanpassen?

De heer **Krul** (CDA):

Die balans is natuurlijk meer dan alleen hoe schoon het vliegtuig is. Die balans heeft ook iets te maken met de impact op de leefomgeving van mensen. Die neem je niet weg door sec alleen maar schoner te vliegen. Dus ik ben het eens met de heer Alkaya. We vinden het van wezenlijk belang dat de maatschappelijke impact verder gaat dan alleen de vraag hoe schoon het vliegtuig is. Als je er 117 per dag over je huis krijgt, wat het geval gaat zijn met die vierde aanvliegeroute, is dat nog steeds een bepaalde mate van hinder.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie instemmend geknik, dus ik vraag u uw betoog te vervolgen.

De heer **Krul** (CDA):

Wij vragen de Minister of hij de analyse met ons deelt dat het juist wringt bij de randen van de dag. Zo tussen 05.00 en 06.00 uur wordt de slaap verstoord. Welke inspanning gaat de Minister hierop plegen richting Schiphol?

Met betrekking tot het krimpbesluit mist het CDA richting van het kabinet. We praten over een nieuwe balans, maar dat blijft wat ons betreft te vaag. Dat beleid moeten we gaan concretiseren. Zou de Minister inzicht willen geven in een tijdspad om naar die nieuwe balans te komen?

Ook dropt de Minister net even te vaak en te veel hints dat het na 2027 wel weer eens vrijheid blijheid kan zijn met de luchtvaart. In dat geval wil ik namens het CDA in ieder geval een bescheiden doch stevige waarschuwing afgeven. In dat geval zult u het CDA niet aan uw zijde vinden. We moeten toe naar een fundamenteel ander systeem, waarin de ontwikkeling en de economische groei van Schiphol ten dienste moeten staan van de Nederlandse samenleving en in balans moeten zijn met de impact. We zullen echt moeten uitgaan van de mogelijkheden en de ruimte die de bestaande normen en vergunningen op het gebied van milieu, klimaat en geluid ons bieden.

Voorzitter. Ik rond af. De luchtvaart moet de kans krijgen om mee te gaan in die nieuwe balans. Niet alleen de Minister van Financiën, maar juist ook de Minister van IenW, heeft de rol zich uit te spreken over hoe we die nieuwe balans gaan bereiken. Daarom juist ook aan deze Minister de dringende aanbeveling dat de toekomstige extra tickettaks nodig is voor de verduurzaming van de luchtvaart in brede zin.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Krul. Er is nog een vraag van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit is echt een heel ander verhaal van het CDA. Daar ben ik blij mee. Het is een hele duidelijke breuk met groei. De Minister vindt het CDA daar niet aan zijn zijde. Het enige dat ik heel erg miste in het betoog van de heer Krul, is het woord «stikstof». Er ligt een hele duidelijke aangenomen Kamermotie van mevrouw Van der Plas, de heer Van Raan en mijzelf dat het een eerlijk aandeel moet zijn. Ik wil heel graag horen hoe het CDA kijkt

naar een brief waarin eigenlijk wordt gezegd dat de luchtvaart een «get out of jail»-card krijgt.

De heer **Krul** (CDA):

Ook het CDA vindt – en dat hebben we ook in andere debatten en bij andere onderwerpen gezegd – dat alle sectoren een eerlijke bijdrage moeten leveren aan de stikstofopgave. Dat punt heb ik ook gemaakt toen het ging om de natuurvergunningen van Schiphol. In die zin sta ik daar nog steeds achter. Ook de luchtvaartsector moet uiteindelijk die eerlijke bijdrage leveren, want anders gaat het 'm niet worden. In die zin ben ik het ermee eens. Ik ben het niet eens met de kwalificatie die mevrouw Kröger geeft dat het een «get out of jail»-card is. Toch is er wat ons betreft nog veel onduidelijk.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Kröger tot slot.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb pas één interruptie gedaan. Misschien doe ik er wel twee achter elkaar.

De **voorzitter**:

Nou, vooruit. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

U kunt mijn gedachten niet lezen. Dat ligt een beetje aan het antwoord van de heer Krul. De brief zegt de facto dat de luchtvaart niets extra's hoeft te doen en dat het wordt opgelost binnen het mobiliteitsdomein. Ik hoop dat het CDA het met mij eens is dat dat betekent dat de luchtvaart wederom een uitzonderingspositie krijgt, dat 90% van de emissies weggerekend wordt en dat het ten koste gaat van de boeren en de woningbouw, en dat dat onacceptabel is.

De heer **Krul** (CDA):

Ik blijf echt bij mijn antwoord. Ik ben best bereid om daar eens met mevrouw Kröger over door te praten. Het moet eerlijk. De opgave moet eerlijk verdeeld worden. Wij zien dat de luchtvaartsector, net als overigens enkele andere sectoren in Nederland, daar een grotere bijdrage aan moet leveren, en dat we buiten de gebaande paden moeten kijken. Daar wil ik het even bij laten, zeker omdat meerdere partijen de Minister hebben gevraagd om straks op dit punt te reflecteren. Misschien kan ik in tweede termijn mevrouw Kröger nog wat blijer maken dan nu.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Krul.

De heer **Boucke** (D66):

Zoals mevrouw Kröger zei, horen we inderdaad echt een ander geluid over luchtvaart van het CDA. Ik sloeg aan op opmerkingen van de heer Krul over de uitstoot van CO₂ en over de overlast voor omwonenden. Die stemmen mij hoopvol. Mijn vraag gaat over het laatste punt dat de heer Krul maakte: de tickettaks. Als ik hem goed begrijp, is hij er voorstander van om verder te gaan dan datgene wat wij nu al hebben. Waarom heeft het CDA dan tegen de motie van de heer Boutkan gestemd die de regering verzoekt om hier onderzoek naar te doen? Daar hebben we net over gestemd. In die motie werd dus niet het verzoek gedaan om de tickettaks te verhogen, maar om hier onderzoek naar te doen.

De heer **Krul** (CDA):

Volgens mij ken ik de motie, maar ik weet niet zeker of we het over dezelfde hebben. Die had volgens mij toch een bepaalde insteek. Ik moet nu een beetje oppassen. Ik moet de motie-Boutkan/Thijssen even voor me halen. Er was vandaag een stemmingslijst van 17 pagina's. Ik moet 'm er dan even bij halen. Dan kan ik misschien straks in tweede termijn een appreciatie geven.

De **voorzitter**:

Dat lijkt me een goede suggestie. Dan gaan we door naar de volgende spreker aan de zijde van de commissie, en dat is de heer Van Raan.

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

Voorzitter, dank u wel. Van wie is de lucht eigenlijk? Ik heb die vraag al vaker gesteld in deze debatten. Maar een andere vraag die inmiddels bij mij opkomt, is: denkt deze Minister soms dat de burger en deze politici gek zijn? Ik heb voor deze stelling drie aanwijzingen.

Ten eerste, het lijkt erop dat de Minister en de luchtvaartsector ons willen blijven laten denken dat de lucht van hen is; van hen en hun plannen.

Terwijl de lucht natuurlijk van ons allemaal is, van alle mensen in het land die nu gestaag een nieuwe herrierealiteit in gezogen worden. Gelukkig zijn deze mensen nu wakker. Waarom gebeurt dit? Waarom zouden we een extra snelweg in de lucht nodig hebben?

Dan mijn tweede aanwijzing op grond waarvan ik eigenlijk denk dat de Minister denkt dat wij gek zijn. De sector en de Minister willen ons laten denken dat het achterhaalde en onhoudbare hubmodel van Schiphol in stand moet worden gehouden. Het is een model dat inherent strijdig is met de doelen van de luchtruimherziening. Immers, de luchtruimherziening streeft naar minder vliegkilometers, maar het hubmodel wil juist dat we zo veel mogelijk mensen naar Schiphol brengen en dus omvliegen, met extra vliegkilometers tot gevolg. Ziet de Minister zijn eigen tegenstrijdigheid? Graag een reactie.

Er is nog een derde aanwijzing op grond waarvan ik denk dat de Minister kennelijk denkt dat wij gek zijn. Deze herziening zou plaats moeten vinden om de groei van de luchtvaart mogelijk te maken, om Lelystad Airport te openen en om Schiphol te laten groeien. Deze Minister heeft dus kennelijk nog altijd geen afscheid genomen van groei als uitgangspunt. In tijden van een klimaatcrisis is dat ongekend onverantwoordelijk. En toch, toch denkt hij, en met hem de sector, hiermee weg te komen en te gaan naar 800.000 vliegtuigbewegingen in 2050. Graag een reactie.

Voorzitter. De Minister kan met een woordenspel blijven ontkennen dat het níét het groeibesluit van Schiphol is, of het openingsbesluit van Lelystad, maar zelfs zijn medewerkers raken verward in dat woordenspel. Ik citeer uit de beslisnota. «De verruiming van de civiele capaciteit in het luchtruim, waar de luchtruimherziening op inzet, heeft echter niet als doel het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol te laten groeien.» Oftewel: het mogelijk maken van de groei heeft niet tot doel om de groei mogelijk te maken. Maar ook de doelen die je wel zou willen behalen, zoals minder herrie en minder uitstoot, lijken niet behaald te worden.

Voorzitter. De Minister voldoet simpelweg niet aan de Comptabiliteitswet, artikel 3.1. Die vereist – dat is een wettelijke plicht – dat de Minister de Kamer een toelichting geeft op de doelstellingen, de doeltreffendheid en de doelmatigheid van beleid. Hoe zorg je voor hoeveel minder herrie, hoeveel minder uitstoot, wanneer is het geregeld en zijn er geen betere manieren om dat te realiseren? De Minister heeft geen flauw idee. De Commissie voor de milieueffectrapportage oordeelt dan ook snoeihard en fataal voor de Minister. Ik citeer: «Essentiële informatie ontbreekt om het milieubelang volwaardig mee te wegen». Kan de Minister hierop reageren?

Voorzitter. Bij een dergelijk groot infrastructureel project als de herziening van het luchtruim vindt de Minister een MKBA niet nodig, terwijl het een wettelijke plicht is bij dergelijke grote projecten. Maar de Minister kan helemaal niet garanderen dat de groei van de luchtvaart minder hinder gaat veroorzaken, zeker niet nu in een RIVM-publicatie wordt gesteld dat nu al het grootste deel van de mensen die een negatief gezondheidseffect ondervinden, buiten de contouren wonen waar de Minister mee rekent. Voorzitter. Er is sprake van falen met betrekking tot de wettelijke verplichting van de Comptabiliteitswet, er is sprake van falen bij de Commissie m.e.r. en er is sprake van falen ten aanzien van een bredewelvaarts-MKBA voor de herziening van het luchtruim. Terwijl de sector zijn licence to operate nu heel hard aan het verliezen is, zet deze Minister ziende blind en horende doof keihard door. Hij koerst keihard af op het schenden van de beginselen van behoorlijk bestuur. Hij koerst af op dwaling. We overwegen moties op alle drie de faalpunten. We willen ook dat de voorkeursbeslissing als wet behandeld gaat worden in de Tweede Kamer. Graag een reactie.

Voorzitter. Ik sluit af met een oproep aan alle regiobestuurders en burgers in het land: «Het is geen verdeelvraagstuk. U krijgt in Noord-Holland niet minder herrie omdat Utrecht meer krijgt, u krijgt allemaal meer herrie. U krijgt meer gezondheidsschade, meer stikstof en meer vervuiling.» Wat dat betreft was de gezamenlijke manifestatie vandaag van burgers en lokale bestuurders bijzonder hoopgevend. Zij verenigen zich, gelukkig. Ze zijn wakker geschud, gelukkig. Dat komt niet door vliegtuigherrie, maar door de doodlopende plannen van de sector en door deze falende Minister. Zij laten zich niet meer in slaap sussen. De enige weg naar meer welzijn is een krimp van de luchtvaart, want de lucht is van ons allemaal. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Ik wil u als onafhankelijk voorzitter toch even wijzen op een aantal zware woorden die u gebruikte richting de Minister, zoals «dwaling». Dat zijn uw woorden, maar laten we ook wel beseffen wat dat doet met de mensen die kijken naar dit debat. De Minister zal er ongetwijfeld op reageren, maar laten we proberen om vragenderwijs dit debat te voeren. Dat vind ik persoonlijk ook netjes en horende bij de manier waarop deze commissie opereert. U wilt daar even kort op reageren, meneer Van Raan?

De heer Van Raan (PvdD):

Jazeker, want ik denk dat ik drie overtuigende voorbeelden aanhaal waarin de Minister faalt. Als dat falen blijkt, dan ben je aan het afkoersen op het ondergraven en het schenden van de beginselen van behoorlijk bestuur, iets wat ook een dwaling inhoudt. Ik zeg niet dat hij dat doet, maar ik zeg wel dat er allerlei aanwijzingen zijn dat hij op weg daarnaartoe is. Dat punt wil ik graag maken. Ik neem aan dat dat een valide punt is.

De voorzitter:

Dank voor deze reactie, meneer Van Raan. U kiest uiteraard uw eigen woorden. U mag vinden wat u vindt, ook ten aanzien van het handelen van de Minister, maar ik vind dat het zware woorden zijn. Die kunnen effect hebben op wat we als commissie uitstralen. Maar ik vond de manier waarop u die woorden in tweede termijn heeft gebruikt en toegelicht beter dan de manier waarop u die op het eerste moment in uw spreektijd gebruikte. Nogmaals, ik ga als voorzitter niet over het gebruik en het kiezen van de woorden, maar ik vond het zware woorden. Daarom ben ik blij dat u die nader heeft toegelicht. Mevrouw Kröger, u wilt er nog iets over zeggen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil toch opmerken dat ik de voorzitter ietwat selectief vind. We hebben hier een lid dat net heeft gezegd dat er zeker een parlementaire enquête komt. Dat is ook een heel zwaar oordeel. Ik zou zeggen dat dat oordeel minstens zo zwaar is als het oordeel waarin de Minister van een dwaling wordt beticht. De heer Graus zegt dit volgens mij in bijna elk commissie-debat, maar daar wordt nooit op ingegrepen. Ik voel hier toch enigszins de neiging om dit punt te maken.

De voorzitter:

Ik wil hier geen debat openen over de keuze van woorden en de positie die ik persoonlijk inneem. Het is niet mijn bedoeling om selectief te zijn door de heer Graus daar niet op aan te spreken. Ik vond deze woorden in combinatie met wat de heer Van Raan zei over het handelen van de Minister alleen stevig gekozen. Daar heb ik hem op aangesproken. Ik ben blij dat de heer Van Raan dat op zijn manier nader heeft kunnen duiden. Meneer Graus, u heeft er behoefte aan om nog iets kort te zeggen? Ik wil wel benadrukken dat ik hier geen debat over wil.

De heer **Graus** (PVV):

Ja. Ik heb nog geen interrupties gebruikt, maar ik wil toch tegen mevrouw Kröger het volgende zeggen. De voorzitter heeft mij bij het laatste luchtvaartdebat keihard aangepakt omdat ik het over iemand had die zich hier niet kon verdedigen. Hij heeft mij toen ontzettend hard bij mijn veter gepakt. Het is dus echt niet waar dat hij selectief daarin is. Meneer de voorzitter, als u mij toestaat wil ik nog kort zeggen dat die opmerking over een parlementaire enquête een voorspelling van mij is. Ik heb niet voor niks de naam «Nostradionus». Mijn voorspellingen komen tot nu toe altijd uit. Ik heb altijd gelijk gekregen. Ik heb ook in 2007 al voorspeld wat er nu tussen Rusland en Oekraïne gebeurt. Dat heeft meneer Wilders pas nog aangehaald. Ik ben geen paragnost, maar ik heb vaak een bepaald gevoel. Laten we het maar rustig afwachten. Maar ik mag toch zeggen dat er een parlementaire enquête gaat komen? Dat is toch geen belediging naar de Minister toe? Bovendien is de Minister toch geen watje?

De voorzitter:

Meneer Graus, dank voor deze nadere toelichting. De heer Graus en andere leden die bij dat eerdere debat aanwezig waren, weten dat ik hem toen inderdaad stevig heb aangesproken. Laten we hier niet mij betichten van enige selectiviteit met een of andere bewustheid daarbij. Dit zit hier totaal niet achter. We gaan door naar de volgende spreker. Dat is de heer Alkaya van de SP. Gaat uw gang, meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Het is goed dat ik aan mijn verhaal kan beginnen; het is toch prachtig hoe u tot elkaar bent gekomen na dit gebeuren. Voorzitter. De SP vindt het treurig om te zien hoe weinig grip de regering heeft op de luchtvaart in ons land, hoe je er inhoudelijk ook tegen aankijkt. Alleen met heel veel moeite lijkt de Minister enigszins te kunnen bijsturen, bijvoorbeeld als het gaat om het aantal vluchten of het terugdringen van uitstoot. Er moet veel gebeuren in de luchtvaart: de arbeidsvoorwaarden moeten verbeteren, de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen moet omlaag, de CO₂-uitstoot moet omlaag, de geluidshinder moet beperkt worden. Het is dan problematisch dat de regering zo weinig grip lijkt te hebben op de sector. Hoe dat allemaal gaat gebeuren, op welke manier en wanneer, blijft onzeker; dat blijft een vraag. Vandaag namen wij een petitie in ontvangst namens tienduizenden mensen tegen de vierde aanvliegeroute voor Schiphol. Die mensen zitten in onzekerheid. Inwoners van Utrecht en Gelderland spreken zich uit tegen een nieuwe stroom van vliegtuigen boven hun leefomgeving. Daarnaast

keerden ook veel gemeenteraden en provinciale staten zich nadrukkelijk tegen deze voorgenoemde vliegeroute. De SP begrijpt hen en steunt hen. Wij begrijpen de argwaan tegen de komst van die vierde vliegeroute, omdat het luchtvaartbeleid van de regering nog steeds gericht lijkt op de groei van het aantal vluchten en de groei van de sector op termijn. De Minister probeert deze nieuwe route nadrukkelijk los te koppelen van de discussie over de omvang van de luchtvaart, maar die lijken in de praktijk helemaal niet van elkaar losgekoppeld te zijn. Mijn vraag aan de Minister is: klopt het dat een eventuele vermindering van overlast in de regio vanwege die aanvliegroute aanleiding kan zijn om juist meer te vliegen in de totaliteit over het hele land? Op die manier wordt de zogenaamde winst in de vorm van levensgenot of minder hinder weer tenietgedaan. Wat schieten de mensen die nu overlast ervaren hier dan mee op? Wat gaat de Minister doen met de duidelijke bezwaren van inwoners en de democratisch gekozen gemeenteraden en provinciale staten, die een duidelijk nee laten horen als het gaat om deze plannen?

Voorzitter. Schiphol oppert zelf om nachtvluchten uit te faseren en privévluchten niet meer toe te staan. Dat lijken ons prima plannen, naast het terugdringen van overstapvluchten en het zakelijk vliegverkeer. De bescheiden krimp die als gevolg hiervan zal ontstaan en die in de praktijk ook overeen zal komen met de plannen die het kabinet zelf had – en misschien zelfs verder zal gaan dan die plannen – moet ten goede komen aan het luchtvaartpersoneel, dat nu nog veel te veel onder een hoge werkdruk en tegen een laag loon het werk doet. Zij kunnen dan onder lagere druk hun werk uitvoeren. Als de salarissen dan ook omhooggaan, hebben zij veel betere arbeidsvoorwaarden, wat ook de kwaliteit en de veiligheid ten goede komt.

Het afgelopen jaar hebben we vaak gesproken over de mogelijkheid om elektrisch taxiën de norm te maken op de luchthavens, zodat de medewerkers, maar ook de omwonenden, niet meer worden blootgesteld aan bijvoorbeeld de gevaarlijke jetblast en de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen. Een overvraagde luchtverkeersleiding – nog meer overwerkte mensen in deze sector – bleek een van de belemmeringen te zijn om snel over te gaan tot het elektrisch taxiën. Wij stellen dan ook voor om alle specialistische kennis van de luchtverkeersleiding weg te halen bij de vierde aanvliegroute – dat is een complexe denkexercitie, waar veel capaciteit heen gaat – en die volledig te concentreren op de invoering van elektrisch taxiën. Dat lijkt ons een win-winsituatie. Is de Minister daartoe bereid?

Ik heb ook al meermalen aandacht gevraagd voor de werkgelegenheidseffecten van het krimpbesluit op Schiphol. De Minister heeft duidelijk gezegd dat hij verwacht dat er met de huidige krapte op de arbeidsmarkt krimp kan plaatsvinden zonder dat dit leidt tot gedwongen ontslagen en dat krimp met onder andere natuurlijk verloop binnen de sector zelf kan worden opgevangen. Ik heb hier nadrukkelijk in meerdere debatten om gevraagd. Maar een recent verschenen studie komt tot andere conclusies. Er zouden weleens duizenden banen verloren kunnen gaan op het moment dat het krimpbesluit in praktijk wordt gebracht. Graag horen wij hoe de Minister tegen die bevindingen aankijkt. Kan hij nogmaals verzekeren dat mensen niet hoeven te vrezen voor hun baan en dat zij snel weer aan de slag kunnen binnen dezelfde sector? Is hij eventueel bereid een transitiefonds in te stellen om de effecten van zijn besluit op te vangen en daarmee de onzekerheid bij het personeel weg te nemen?

Voorzitter. Tot slot een opmerking over het terugdringen van het aantal afhandelingsbedrijven op Schiphol. We hebben kunnen zien hoe slecht het concurrentiemodel met meerdere afhandelingsbedrijven op Schiphol uitpakt voor zowel de werkomstandigheden als de kwaliteit en de veiligheid. Meermaals heeft de Kamer de regering opgeroepen om hieraan een eind te maken. In de brief van de Minister lezen we dat dit niet voor 2025 zal zijn gerealiseerd. Welke belemmeringen staan er nog in de

weg om het aantal bedrijven aan banden te leggen? En waarom moet dit zo lang duren?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. Dan gaan we door naar mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel voor het woord, meneer de voorzitter. De luchtvaart moet op een eerlijke wijze bijdragen aan het oplossen van het stikstofprobleem. Die opdracht heeft de Kamer ook uitgesproken in een motie. We lezen in de brief dat de plannen vooral blijven bij elektrisch taxiën. Op zich is dat winst, maar als het daarbij blijft, is dat te weinig. De luchtvaart zou evenredig moeten bijdragen om de 25% stikstofreductie voor mobiliteit te behalen. Anders is het wegverkeer straks volledig elektrisch, maar wordt er nog volop fossiel gevlogen. Wil de Minister het reductiepercentage van 25% bindend opleggen aan alle vormen van mobiliteit, dus op modaliteitsniveau, in plaats van generiek, en daarbij voor de luchtvaart dus ook 25% opnemen? Natuurlijk moeten ook de emissies van vliegtuigen boven de 900 meter daarin worden meegenomen. Wil de Minister zich daarvoor inspannen?

Voorzitter. Echte klimaatwinst behalen we door minder te vliegen. In dat licht wil ik beginnen met een compliment aan de Minister. Hij heeft namelijk het belangrijke besluit genomen om de reservering van de parallelle Kaagbaan te schrappen. Dat is goed nieuws voor de omwonenden van Schiphol. Ik vraag de Minister of hij kan aangeven wat de bewoners van Rijsenhout precies voor perspectief tegemoet kunnen zien. Er wordt een pilot met geluidadaptief bouwen gestart. Is dat ook bedoeld voor de bewoners in Rijsenhout? Kan de Minister op dat punt nadere uitleg geven?

Over de vierde aanvliegeroute hebben wij in maart onze zorgen geuit. Die maakt onderdeel uit van de luchtruimherziening. Vandaag hebben wij ook een belangrijke petitie ontvangen. Wij zijn niet de enige die ons daar zorgen over maken. Veel inwoners maken zich hier zorgen over. De antwoorden op de uitgebreide set vragen die ik met de heer Boucke heb gesteld, stelden ons niet gerust. Daarom de volgende vragen. Ik wil de Minister expliciet vragen om de concrete klimaat-, milieu-, stikstof- en geluidwinst van de vierde aanvliegeroute te becijferen en bij de Kamer aan te leveren, zodat een afgewogen beslissing genomen kan worden. Is hij daartoe bereid?

Het herindelingsbesluit van de luchtruimherziening zal per AMvB gaan. De ChristenUnie vraagt de Minister of hij dat via een zware voorhangprocedure aan de Kamer zou willen voorleggen, zodat de Kamer expliciet instemming moet geven.

Voorzitter. Ik vraag de Minister hoe het staat met alternatieven die het doel, minder CO₂-uitstoot, ook halen, zoals het optimaliseren van het huidige stelsel zonder dat je een uitbreiding van het aantal vliegroutes nodig hebt. Onder welke voorwaarden kunnen de nieuwe dalprofielen bijvoorbeeld wel door de luchtverkeersleiding worden afgehandeld met drie in plaats van met vier aanvliegeroutes?

Voorzitter. Erkent de Minister dat het realiseren van zo'n vierde aanvliegeroute een verkapte uitnodiging is voor extra vluchten? Ik noem een analogie. Er ligt een vierde baan op de snelweg, maar er staat slechts een slagboom op die naar believen opengezet kan worden, of zelfs verwijderd kan worden. Begrijpt de Minister onze vrees?

Dan vraag ik opnieuw aandacht voor de bewoners. Kunt u toelichten op welke concrete aspecten van de luchtruimherindeling de deelnemers nog wel invloed kunnen uitoefenen in het participatieproces en op welke niet?

Van bewoners krijg ik de indruk dat zij behoefte hebben aan meer inspraak op dit punt.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf, er is een korte vraag van de heer Alkaya aan u. Meneer Alkaya, gaat uw gang.

De heer Alkaya (SP):

Mijn vraag aan mevrouw Van der Graaf is in essentie dezelfde vraag als de vraag die ik eerder aan het CDA stelde. Staat zij achter het beleid waarbij op termijn eigenlijk weer meer vluchten mogelijk worden? Eventuele winst die behaald wordt doordat we schoner en stiller gaan vliegen, wordt daarbij gelijk tenietgedaan doordat meer vluchten worden toegestaan.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Nee. Als de heer Alkaya onze vraag had gelezen, had meneer Alkaya zich deze vraag kunnen besparen. De ChristenUnie staat voor een agenda waarbij we minder gaan vliegen. Daarbij is het belangrijk dat de reservering voor die parallelle Kaagbaan wordt geschrapt. Dat is dus een belangrijke voorwaarde. Maar ik heb aangegeven dat wij, met hoe wij de luchtruimherziening lezen, zorgen hebben over die vierde aanvliegroute, omdat die alles in zich heeft om in de toekomst juist meer vliegbewegingen te gaan maken. Dus wij vragen de Minister in dit debat om helder duidelijk te maken dat het niet de bedoeling is dat dat tot meer verkeersafhandeling zal leiden op Schiphol.

De heer Alkaya (SP):

Tot slot. Dit is natuurlijk mooi. Ik ken het standpunt van de ChristenUnie. Mijn vraag is: steunt u het beleid van de regering, dat in de praktijk het tegenovergestelde lijkt te doen? Blijft u daarachter staan? Ik hoop ook dat we vandaag een helder antwoord krijgen van de Minister, maar u heeft de rechterkant ook gehoord, inclusief de VVD, uw coalitiegenoot. Dus als het helder wordt dat er op termijn meer gevlogen kan worden, kunnen wij – ik denk dat er een meerderheid in de Kamer is om dat te doen – dat dan een halt toeroepen?

De voorzitter:

Meneer Alkaya, ik moet toch even wat zeggen voordat ik opnieuw word beticht van selectief toewijzen. Ik heb u per abuis een vierde interruptie gegeven, maar dan verwacht ik wel dat ze echt kort zijn.

(Rumoer onder de Kamerleden)

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf, gaat u over tot de beantwoording.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik heb niet voor niets gevraagd om de luchtruimherziening aan de Kamer voor te leggen. Eerder heb ik initiatieven ondernomen in de Kamer om die luchtruimherziening echt onder onze aandacht te brengen en om daar met procedures werk van te maken. Daar was op dat moment met moeite steun voor te vinden. Over de luchtruimherziening organiseren we nu een technische briefing, maar ik vraag aan de Minister of hij de luchtruimherziening met een voorhangprocedure aan de Kamer wil voorleggen, zodat wij mogelijkheden hebben om ons hierover uit te spreken.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Dan gaan we naar de heer Koerhuis. Die had ook nog een vraag. Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja, want mevrouw Van der Graaf zei op een gegeven moment zoiets als: dan zullen we straks zien dat 100% van het wegverkeer elektrisch is. Alsof dat erg is! Zo klonk mevrouw Van der Graaf. Volgens mij is dat zelfs onze doelstelling in 2030, dus is het helemaal niet erg. Het is onze doelstelling. Het is eigenlijk hetzelfde als wat ik tegen de heer Boucke zei: ik zie de heer Jetten en mevrouw Heijnen vooral inzetten op biobrandstoffen vanaf 2025, waarbij we de doelstelling juist lijken te gaan missen. Voordat we hier een heel debat gaan houden, is mijn vraag of we samen kunnen optrekken om meer met het wegverkeer te gaan doen waar dat kan, of we samen kunnen optrekken in het debat over duurzaam vervoer, dat we dus helaas pas gaan houden in september.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik had het genoemd om de tegenstellingen even te illustreren. We doen wel van alles om het wegverkeer elektrisch te maken. Volgens de heer Koerhuis doen we daar nog te weinig aan. Zo proef ik zijn betoog. Ik sta altijd open voor de ideeën die de VVD heeft over het verduurzamen van de mobiliteit, maar ik wilde de tegenstelling even scherp neerzetten, in die zin dat we daar wel ambities op hebben en dat de ambities op fossiel vliegen niet de onze zijn en dat daar te weinig voortgang op gemaakt wordt.

De **voorzitter**:

Een hele korte vraag van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Volgens mij is het geen tegenstelling maar gaat het om het hele pakket en zien we dat er op de weg ...

De **voorzitter**:

Een vraag had ik gezegd, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

... meer kan en dat we ook meer willen. Dus laten we er alsjeblieft geen tegenstelling van maken en gezamenlijk met elkaar optrekken.

De **voorzitter**:

Oké. Dat was een opmerking. Mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Als de heer Koerhuis daarmee een agenda betoogt waarmee we voor de luchtvaart een soort lichter regime zouden moeten hanteren, dan deel ik zijn agenda niet. Ik ben ervoor om goed samen op te trekken, maar alles duurzaam. Luchtvaart zal een evenredige bijdrage moeten leveren aan het verminderen van de stikstofuitstoot, linksom of rechtsom.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Vervolgt u uw betoog. U heeft nog ... O, excuus. Mevrouw Kröger had ook nog een vraag. Gaat uw gang, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had ook nog een vraag over stikstof. Ik vind het heel goed om te horen dat de ChristenUnie het ermee eens is dat die uitzonderingspositie van de luchtvaart echt onacceptabel is en dat ook de emissies boven de 900 meter meegenomen moeten worden; ik neem aan ook de 25 kilometerafkappingen. De rechter heeft het niet over de luchtvaart, dus waarom het kabinet daarvoor kiest, is een heel groot vraagstuk. Maar mijn vraag gaat specifiek over Lelystad Airport, want met deze brief is ook een soort basis

gelegd waarop witgewassen kan worden in de zin dat daar een natuurvergunning wordt uitgetild. Is mevrouw Van der Graaf het met mij eens dat dat op dit moment echt niet aan de orde zou moeten zijn?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Over Lelystad Airport heeft de ChristenUnie geen veranderd standpunt. We hebben duidelijke voorwaarden gesteld. Op dit moment zie ik niet dat er voldaan kan worden aan de voorwaarden.

De **voorzitter**:

Oké, helder antwoord. Nou, mevrouw Kröger, vooruit, heel kort dan nog, want die van zojuist was niet kort, maar vooruit.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Op dit moment, zegt de ChristenUnie, kan er niet voldaan worden aan de voorwaarden. Die zijn natuurlijk breder dan alleen stikstof. Mij ging het om stikstof. Ik hoop dat de ChristenUnie het met mij eens is dat een natuurvergunning op basis van wat in deze brief geschetst wordt, zeer problematisch zou zijn.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dat is een no-brainer.

De **voorzitter**:

Helder. Vervolgt u uw betoog. U heeft nog een kleine anderhalve minuut, mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Op de korte en middellange termijn wordt voor verduurzaming van de luchtvaart vooral ingezet op het bijmengen van duurzamere brandstoffen, maar we zien dat dat nog niet zo opschiet. De gewenste 14% bijmenging is nog niet in zicht, de beschikbaarheid van biokerosine is beperkt en de productie van synthetische kerosine staat nog in de kinderschoenen. Ik vraag de Minister naar het actieprogramma duurzame luchtvaartbrandstoffen, dat we zouden ontvangen. Wanneer krijgen we dit? Onderschrijft de Minister dat het principe «de gebruiker, de vervuiler, betaalt» ook zou moeten gelden voor de luchtvaart?

Voorzitter. We hebben een petitie ontvangen over Rotterdam The Hague Airport. Mensen maken zich er zorgen over dat ook hier sprake zou zijn van groei van de luchthaven. Dat is uitgesloten wat ons betreft. De Commissie m.e.r. beveelt aan scenario's met gelijkblijvende en lagere aantallen passagiers in kaart te brengen. Neemt de Minister de aanbevelingen van de Commissie m.e.r. een-op-een over? Zo ja, betekent dat dan ook dat de Minister geen scenario's laat onderzoeken waarin Rotterdam The Hague Airport meer verkeer gaat afhandelen?

Voorzitter. De ChristenUnie was positief verrast over het aandachtspuntenplan van Schiphol, met die acht punten. Ik vraag de Minister welke afspraken hij gaat maken met Schiphol om die ambities samen werkelijkheid te laten worden. Over de Balanced Approach schrijft de Minister dat minder vluchten zouden kunnen leiden tot de inzet van grotere vliegtuigen om het aantal passagiers te laten toenemen. Dat zou gepaard kunnen gaan met 3% extra stikstofuitstoot, terwijl we juist een enorm stikstofprobleem hebben in Nederland. Dat is niet uit te leggen. Hoe gaat de Minister dat voorkomen?

Tot slot vraag ik de Minister het volgende. De Kamer is toegezegd dat zij in een voortgangsrapportage geïnformeerd zal worden over de vorderingen ten aanzien van het CO₂-plafond. Dat moet zo snel mogelijk worden ingevoerd. Wanneer komt die rapportage en kan de Minister alvast een stand van zaken rond dat CO₂-plafond geven?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Dan gaan we over naar de laatste spreker van de zijde van de commissie en dat is mevrouw Van der Plas van de BoerBurgerBeweging. Gaat uw gang.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dank u wel, en excuses dat ik iets later was in verband met een ander debat, in de plenaire zaal. Maar het is goed dat ik hier zit.

Voorzitter, inwoners van Nederland en alle mensen die betrokken zijn bij de luchtvaart, zowel omwonenden als personeel als piloten. De brief van de Minister voor Natuur en Stikstof als reactie op de motie van het lid Kröger, die ik heb medeondertekend, laat zien dat de luchtvaart zich eigenlijk niet extra hoeft in te spannen om de stikstofuitstoot te verlagen, terwijl een hele sector, te weten de landbouwsector, onze voedselmakers, letterlijk over de kling wordt gejaagd. Duizenden hardwerkende, passievolle boeren, tuinders, telers en vissers wordt de schuld in de schoenen geschoven; zij moeten zelfs stoppen omdat ze de natuur schade zouden toebrengen. Dit terwijl zelfs de Ecologische Autoriteit tegen ons zegt dat we niet alleen op stikstof moeten focussen.

Er staat in de brief dat het vliegverkeer verantwoordelijk is voor 0,1% van de totale gemiddelde depositie, de stikstofneerslag op Natura 2000-gebieden. Nu is er recent een onderzoek verschenen van de TU Delft waarin wordt geconcludeerd dat de stikstofuitstoot van vliegverkeer veel groter is dan wordt aangenomen. Gemiddeld is de impact twintig keer zo groot. Dit geldt voor alle Natura 2000-gebieden. De stikstofimpact op Natura 2000-gebieden in de buurt kan zelfs oplopen tot 30%. Ook laat het onderzoek zien dat door het niet meten van de stikstofuitstoot boven een vlieghoogte van 900 meter 90% van de uitstoot en 70% van de depositie niet worden meegenomen.

Ten eerste ben ik benieuwd of de Minister van IenW op de hoogte is van de onderzoeken van de TU Delft naar de stikstofuitstoot van vliegverkeer. Hoe kijkt hij met de kennis van die onderzoeken naar de brief van de Minister voor Natuur en Stikstof? Deelt hij, met de bevindingen van de TU Delft in het achterhoofd, de inhoud van die brief? Indien het antwoord nee is, ben ik benieuwd wat de verdere vervolgstappen van de Minister zijn. Indien het antwoord ja is, ben ik benieuwd waarom er niks wordt gedaan met deze informatie van de TU Delft. Ook ben ik benieuwd hoe deze kennis binnen het ministerie verder gebruikt gaat worden.

Voorzitter. Dan wil ik het vervolgens even hebben over het aerotoxische syndroom. Veel mensen die werkzaam zijn in of rondom vliegtuigen krijgen te maken met verwoestende gezondheidsklachten. Het kan hierbij gaan om kanker, hartaanvallen en neurologische klachten. Met enige regelmaat leidt dit tot vroegtijdig overlijden. Het aerotoxische syndroom is een niet-erkende naam voor aandoeningen gerelateerd aan verontreinigde cabinelucht. Hier komt dus ook het probleem naar voren: het is geen erkende beroepsziekte. Het vakje «aerotoxische syndroom» bestaat niet, waardoor bedrijfsartsen geen goede diagnose kunnen geven. Daarnaast is er geen medisch protocol en is er weinig over bekend. Maar nu is er recentelijk in het Environmental Health Journal een medisch protocol verschenen. Is de NAC hiervan op de hoogte en heeft de NAC de Minister van IenW geïnformeerd en mogelijk geadviseerd over dit medische protocol? Zo ja, wat is er geadviseerd? En hoe verloopt de samenwerking met het andere waarnemend lid, namelijk het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid? Welke rol speelt het Ministerie van Volksgezondheid in deze discussie? En kan deze Minister met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en met het Ministerie van Volksgezondheid in gesprek gaan en mogelijk met een plan komen over hoe dit protocol zo snel mogelijk geïmplementeerd kan worden, zodat bedrijfsartsen, hulpverleners en ziekenhuizen dit protocol kennen en ernaar kunnen handelen?

Voorzitter. Ik kom op een kort laatste punt. Het valt mij op dat in de discussie over de verduurzaming van de luchtvaart structureel een groep met veel impact op een duurzame luchtvaart onderbelicht blijft. Het gaat steeds over luchthavens en over luchtvaartmaatschappijen, maar het gaat zelden over de grote vliegtuigbouwers zoals Boeing en Airbus, die hun toestellen bouwen om zo lang mogelijk in de lucht te blijven, met een ontwerp dat voor de bedrijven betrouwbaar is en weinig financieel risico met zich meebrengt maar dat innovatie afremt. Welke rol hebben deze enorme bedrijven op de transitie naar een duurzame luchtvaart? Wat doen Nederland, allicht in samenwerking met Europese landen vanwege het Europese Airbus, en ook zeker de VS als thuisbasis van Boeing, om dit soort bedrijven hun verantwoordelijkheid te laten pakken?

Voorzitter. Honderd procent en zeker: BBB is voor verduurzaming van de luchtvaart en voor het stiller worden van vliegtuigen, met oog voor omwonenden en hun gezondheid en voor de mensen die op de luchthavens werken. Maar wij zijn er niet voor om overal het mes maar in te zetten, met grote gevolgen voor tienduizenden mensen qua werkgelegenheid en bestaan. Kan de Minister aangeven welke gesprekken hij voert met de mensen die hun rekeningen kunnen betalen dankzij hun werk in de luchtvaart, bijvoorbeeld op Schiphol of de regionale luchthavens?

Wat betreft de vierde aanvliegeroute sluit ik aan bij de vragen die al zijn gesteld door de heer Alkaya en mevrouw Van der Graaf. Aanvullend daarop zou ik graag willen weten welke gevolgen die vierde aanvliegeroute eventueel heeft voor de vliegveiligheid, omdat er over gebieden wordt gevlogen waar in bepaalde seizoenen heel veel ganzenoverlast is. Ook daarover wilde ik dus een vraag stellen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Ik heb zonet een collega van u aangesproken op woordgebruik. Ik hoorde u zeggen dat dit kabinet mensen over de kling jaagt. Daarbij gebruikte u ook het woord «letterlijk». Maar «over de kling jagen» heeft letterlijk een hele vervelende betekenis, namelijk: aanzetten tot moord. U bedoelde «figuurlijk», neem ik aan.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik wil daar toch even op reageren.

De voorzitter:

Dat mag.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Het is prima, maar volgens mij is dit een uitdrukking die al heel lang bestaat. Ik probeer het debat altijd scherp maar netjes te voeren, maar we moeten hier niet op elke slak zout gaan leggen omdat er weleens iets bedoeld kan worden en iedereen gekwetst kan worden en zo. Laten we nou gewoon lekker het debat voeren. Laten we gewoon met elkaar afspreken dat we geen persoonlijke aanvallen doen. Ik heb ook niet gezegd dat het kabinet mensen over de kling jaagt. Ik heb gezegd: ze worden over de kling gejaagd. Maar ik vind dit wel heel krampachtig hoor, voorzitter.

De voorzitter:

Ik snap het, mevrouw Van der Plas. Kijk, ik ben er zojuist van beticht selectief te zijn toen ik iemand aansprak. Dat zijn uw collega's geweest. Daarom heb ik u bewust op dit zinnetje gepakt, of aangesproken, omdat u er «letterlijk» bij zei terwijl u «figuurlijk» bedoelde. Ik weet ook dat u dat bedoelt. Ik stel voor dat we nu overgaan naar mevrouw Van der Graaf, want die heeft een vraag aan u.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Op één slakje van mevrouw Van der Plas zou ik toch wat zout willen leggen, omdat ik daar wat helderheid op probeer te krijgen. We hebben in Nederland een heel groot stikstofprobleem. We zien dat de landbouw en de agrariërs in Nederland zuchten onder dit vraagstuk en dat het moeilijk is om tot een goede oplossing te komen. Het is heel belangrijk dat alle sectoren een evenredige bijdrage leveren. Ik hoor mevrouw Van der Plas net zeggen dat ze niet van mening is dat het nodig is om overal maar het mes in te zetten. Ik wil dat even goed begrijpen. Bedoelt mevrouw Van der Plas daarmee te zeggen dat de luchtvaart geen evenredige bijdrage zou hoeven te leveren aan de oplossing van het stikstofprobleem in Nederland?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Nee, dat heeft mevrouw Van der Graaf niet goed begrepen. We zijn in Nederland heel erg bezig om alles af te schaffen wat ook maar een ietsiepietsie vervuילend is. Dat moet dan gelijk weg. Wij houden er niet zo veel rekening mee dat dat ontzettend grote gevolgen heeft voor mensen die in een bepaalde sector en aan de rand van die sector werken. Zij hebben daar hun inkomen uit. Mevrouw Van der Graaf en de ChristenUnie weten ook dat ik een heel warm pleitbezorger ben van het bedrijfsleven in het algemeen, maar in dit geval ook van de luchtvaart en de boeren, om daar de kans te geven om te innoveren. Ik weet gewoon dat in bijna elke sector alle ondernemers dat heel graag willen, maar zij willen ook ruimte hebben voor de ontwikkeling. In Nederland zetten we overal een knip in: hup, dát moet weg, dát moet weg en dan is het probleem opgelost. Dat weten we helemaal nog niet. We weten helemaal nog niet of die stikstofdepositie wel die schade veroorzaakt aan dat natuurgebied. We hebben een gesprek gehad met de Ecologische Autoriteit. Die heeft zelf aangegeven dat het multifactorieel is. Er zijn veel meer factoren die van invloed kunnen zijn op een natuurgebied. Doordat wij helemaal focussen op stikstof, denken we dat het allemaal opgelost is, maar dan kan over twintig jaar misschien wel blijken dat het helemaal niet zo was. Dan is het natuurgebied nog steeds niet in orde.

Tot slot, voorzitter. Ik wil zeker dat iedereen een evenredige bijdrage levert. Ik vind het echt oneerlijk dat de landbouw alles op het bordje krijgt gelegd en dat bijvoorbeeld de luchtvaart kennelijk niks extra's hoeft te doen, zoals blijkt uit de brief van mevrouw Van der Wal. Ik wil voorkomen dat wij een Nederland krijgen waarin we tegen alle bedrijven zeggen «jullie zijn slecht en jullie moeten weg», terwijl we ruimte voor ontwikkeling moeten geven. Dat is het mooie van ons land. We hebben hoogtechnologische kennis. Ik weet zeker dat als je daar de ruimte voor geeft, bedrijven echt hun verantwoordelijkheid nemen. Ik denk dat iedereen in Nederland ervan overtuigd is dat we een duurzame bijdrage moeten leveren aan de samenleving.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Graaf heeft een vervolgvraag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik begrijp heel goed wat mevrouw Van der Plas probeert te zeggen. Met haar laatste woorden kwam ze in de richting van de vraag die bij mij echt leeft. Ik stel 'm toch nog even: staat mevrouw Van der Plas erachter dat voor de luchtvaart ook 25% reductie als doelstelling zou moeten worden opgelegd?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Zoals de ChristenUnie en mevrouw Van der Graaf weten, ben ik altijd een beetje huiverig voor alles in jaartallen, doelen en «voor die tijd moet het geregeld zijn», want als het dan niet lukt, lopen er weer allemaal mensen

naar de rechter en gaat het hele land weer op slot. We hebben gezien wat ervan komt als je alles in wetgeving verankert. Wij hebben ooit die hele strenge Stikstofwet aangenomen en alles verankerd met overal doelen voor: dan moet dát gebeurd zijn en dan dát; we gaan het nog even aanscherpen en er nog even een stukje bovenop doen. Dat kan grote gevolgen hebben. Ik vind dat iedereen zijn aandeel moet leveren. Zoals ik net al zei, denk ik dat iedereen in Nederland ervan overtuigd is dat we naar een duurzamere samenleving moeten, maar ik vind dat we onze bedrijven en alles wat daaromheen zit – er zijn miljoenen mensen in Nederland die daardoor hun rekeningen kunnen betalen – de ruimte voor die ontwikkeling moeten geven op het gebied van innovaties.

De voorzitter:

Helder. Een hele korte laatste vraag van mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Toch hoor ik geen duidelijke «ja». Ik hoor dat de luchtvaart ook een bijdrage moet leveren, maar niet dat die evenredig zou moeten zijn. Zou mevrouw Van der Plas ons die helderheid vandaag gewoon kunnen geven? Anders ga ik hier met een onduidelijk gevoel weg.

De voorzitter:

U vraagt eigenlijk gewoon een ja of een nee van mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik vind zeker dat ze een evenredige bijdrage moeten leveren, maar wij zien het pad daarnaartoe misschien iets anders. Dat is mijn antwoord.

De voorzitter:

Helder. Dank. Dan zijn we daarmee aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de commissie. Ik stel voor dat we drie kwartier schorsen. Dan heeft u ook ruimte voor een dinerpauze. Dat betekent dat we elkaar om 18.25 uur weer zien. Dank en tot straks. O, om 18.55 uur; excuus.

De vergadering wordt van 18.11 uur tot 18.58 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedenavond. We hervatten het commissiedebat Luchtvaart. We zijn toegekomen aan de beantwoording van de vragen die zijn gesteld in de eerste termijn. De beantwoording vindt plaats door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ik ga hem even vragen of hij de beantwoording in blokjes doet. Als dat het geval is, gaan we even meeschrijven.

Ik geef hem het woord. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de leden van de commissie voor hun inbreng. Ik zal eerst even antwoord geven op uw vraag. Ik wil de beantwoording doen aan de hand van de volgende vier blokken. Het eerste blok is Schiphol. Dan heb ik een blokje luchtruimherziening. Vervolgens heb ik een blokje verduurzaming en stikstof. Tot slot heb ik een blokje met een aantal overige vragen. In dat blokje zitten bijvoorbeeld vragen over regionale luchthavens, KLM, veelklagers en de cabinelucht.

De voorzitter:

Prima. Dan starten we dus met het blokje Schiphol.

Minister Harbers:

Bij Schiphol zitten we, zoals de Kamer weet, midden in de Balanced Approachprocedure voor de beoogde reductie van het aantal vluchten per november 2024. De heer Koerhuis en anderen vroegen naar een stand van zaken. Die is dat afgelopen 15 juni de consultatiefase van de Balanced Approachprocedure is afgelopen. Dat betekent dat we nu druk bezig zijn om alle inbrengen uit de consultatie zorgvuldig te wegen, zodat we op basis daarvan tot een definitief pakket aan maatregelen kunnen komen. We zullen dan aan het eind van de zomer de notificatie bij de Europese Commissie starten. Zoals de Balanced Approachprocedure voorschrijft, zullen we bij het bepalen daarvan een brede belangenafweging doen, op basis van de reacties op de in het consultatiedocument voorgestelde maatregelen, inclusief eventuele alternatieve maatregelen. Kansrijke alternatieve maatregelen worden dan ook op kosteneffectiviteit onderzocht. Op basis daarvan kunnen we gezamenlijk met de uitkomsten van de uitvoeringstoetsen – het moet natuurlijk ook nog maakbaar zijn in de operatie – een keuze maken voor een definitief pakket aan maatregelen. Na de notificatie bij de Europese Commissie verwachten we dat we de notificatiefase begin volgend jaar kunnen afronden. In de consultatie zijn heel veel inbrengen geleverd, die wij allemaal zorgvuldig hebben te wegen.

Met name twee plannen hebben veel aandacht gekregen van de commissie. De eerste is die van KLM. Daarvoor geldt, net als alle andere reacties, dat we die zelf zorgvuldig moeten wegen en moeten meenemen in de Balanced Approachprocedure. Dat betekent dus ook nog niet dat ik hier al op alle onderdelen waar KLM publiciteit mee heeft gezocht, een reactie kan geven. De zorgvuldigheid van de procedure laat dat namelijk niet toe. In de procedure heeft iedereen overigens de mogelijkheid gehad om zienswijzen, zoals gebruikelijk is in zo'n procedure, vertrouwelijk te delen. Dat heeft KLM ook gedaan. Dat heb ik, omwille van de zorgvuldigheid, ook te respecteren.

De andere inbreng die veel aandacht heeft gekregen – de aankondiging daarvan is publiek gedaan – is het achtpuntenplan van Schiphol. Diverse leden, zoals meneer Krul en mevrouw Van der Graaf, hebben gevraagd om een reactie daarop. We hebben daar ook eerder in een debat over gesproken. Op zichzelf heb ik toen aangegeven dat het kabinet de ambitie van Schiphol verwelkomt. Op dit moment lopen gesprekken om te verkennen wat de effecten van de door Schiphol voorgestelde maatregelen zijn en waar juridische mogelijkheden en onmogelijkheden zitten. Een deel van de punten heeft Schiphol ingebracht in de openbare consultatie van de Balanced Approachprocedure, namelijk: de nachtsluiting, het weren van privéjets en het weren van lawaaierige toestellen. Die nemen we allemaal mee in de beoordeling in de Balanced Approach. Een van de punten waar heel concreet voortgang te melden is, is punt vijf van het actieplan. Dat is namelijk de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan. Ik heb, zoals de Kamer weet, de Kamer geïnformeerd dat het kabinet voornemens is om de ruimtelijke reservering te laten vervallen. Dat voorstel brengt het kabinet nu ook in consultatie.

Mevrouw Van der Graaf vroeg in dat opzicht wat nu de precieze gevolgen zijn van het vervallen van die gebiedsreservering. Het eerste gevolg is dat als de reservering is opgeheven, dat met name voor de kern Rijsenhout zekerheid biedt. Dat is een kern waarin al langer de behoefte bestaat om de vitaliteit en de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. In het kader van het NOVEX-programma rond Schiphol en de gesprekken die Rijk en regio daarover voeren, komt dat ook naar voren. Het dorp heeft onder andere woningbouw nodig om iets te kunnen doen aan bijvoorbeeld de leegstaande kassen, de vergrijzing en een nieuwe woonplek voor jongeren, zodat er draagvlak blijft voor voorzieningen als scholen, sportclubs en winkels. Het zal, zo dicht bij Schiphol, nog altijd niet om grootschalige woningbouw gaan, maar het Rijk en de regio hebben nu

afgesproken om samen concrete plannen te gaan uitwerken om te kijken of er stap voor stap woningen bij kunnen komen in het dorp. Het absolute maximaantal woningen dat theoretisch mogelijk is, zal op 400 uitkomen. Daarnaast hebben Rijk en regio ook afgesproken dat in Rijsenhout gezocht wordt naar een locatie voor een pilot met geluidadaptief bouwen, waar afgelopen jaar ook experimenten mee zijn gedaan. Dat biedt perspectief voor Rijsenhout zelf, maar als we zo'n pilot doen, kunnen die resultaten mogelijk ook voor de hele Schipholregio gunstige gevolgen hebben. Als je eenmaal weet hoe het zich in de praktijk verhoudt, kun je die techniek namelijk ook op andere plekken toepassen. Mevrouw Van der Graaf vroeg ten aanzien van het achtpuntenplan of de ambities van Schiphol ook worden vastgelegd in duidelijke doelstellingen, adequate monitoring en onontwijkbare handhaving. Zoals gezegd zijn we in overleg met Schiphol over punten die ze zelf kunnen aanpakken, maar ook over punten waarbij ze de hulp van de Rijksoverheid nodig hebben. Als het tot dergelijke maatregelen komt, zullen de vraagstukken die mevrouw Van der Graaf aansnijdt vanzelfsprekend ook gebruikt worden bij de definitieve vastlegging van maatregelen, want we moeten natuurlijk wel precies weten wat we dan met elkaar afspreken.

Ik ga straks ook in op de vragen van de heer Boucke op dit punt. Hij vroeg meer: wat gebeurt er in de toekomst en is er al dan niet sprake van groei? Ik maak eerst nog even de vragen van de heer Krul af. Hij vroeg naar een tijdpad voor nachtvluchten. Zoals ik net al aangaf, heeft Schiphol de nachtsluitingen, het verbod op privéjets en het weren van lawaaiige vliegtuigen ingebracht in de openbare consultatie. Bij al deze dingen kijken we ook naar de kosteneffectiviteit en de juridische mogelijkheden. We kijken ook wat de mogelijkheden zijn binnen nationale en internationale regelgeving. Vanwege de aard van die Balanced Approachprocedure kan ik daar nu niet verder op ingaan, maar het wordt wel allemaal meegenomen. Dat geldt ook voor de zorg die de heer Krul uitsprekt dat voor heel veel omwonenden de schoen wringt bij de randen van de dag, rond 5.00 uur, 6.00 uur. Ook dat is iets wat meegenomen wordt in de weging van alle voorstellen in de Balanced Approach.

Mevrouw Van der Graaf stelde dat minder vluchten ook kunnen leiden tot de inzet van grotere vliegtuigen, waarmee het aantal passagiers toeneemt en wat ook tot extra uitstoot kan leiden. Meerdere sprekers hebben dat aangegeven. De natuurvergunning die Schiphol heeft aangevraagd omvat een exploitatiebeperking tot 440.000 vliegbewegingen. In het hoofdstuk duurzaamheid en stikstof kom ik nog verder terug op stikstof, maar dit laat zien dat er ook nog wel andere grenzen zijn aan de omvang van Schiphol. Het moet in de toekomst natuurlijk ook binnen de natuurvergunning passen.

Een ander aspect van de Balanced Approach op Schiphol is de werkgelegenheid op Schiphol. Een aantal sprekers heeft daarnaar gevraagd, waaronder de heer Van Haga, de heer Alkaya en mevrouw Van der Plas. In het onderzoek van SEO dat recent aandacht kreeg, werd gesproken over een verlies van 13.000 banen als gevolg van de inkrimping van Schiphol. Daar zijn een paar dingen over te zeggen. Het eerste is wat een jaar geleden al door het kabinet is aangekondigd, namelijk dat we een brede weging van belangen hebben gemaakt. Denk aan de hubfunctie, de leefomgeving, de omwonenden en zeker niet in de laatste plaats de economische kant van Schiphol. Dat gaat om de verbondenheid van Nederland, maar ook de werkgelegenheid. Een jaar geleden hebben we ook al analyses laten maken van de werkgelegenheid.

De aantallen die nu genoemd worden in de analyse, zijn herkenbaar, maar wel herkenbaar als brutowerkgelegenheidseffecten. Zoals SEO zelf ook aangeeft, zal het netto-effect aanzienlijk kleiner zijn. Het is bijvoorbeeld goed om te beseffen dat de analyse uitgaat van een verschil tussen een situatie van 500.000 en 440.000 vliegbewegingen. Op dit moment heeft Schiphol geen 500.000 vliegbewegingen en dus ook niet de bijbehorende

werkgelegenheid. Er zijn op dit moment minder vliegbewegingen en er is sprake van krapte op de arbeidsmarkt, wat maakt dat er ook nog wat tegengestelde bewegingen zijn. Zoals u weet, is er ook nog steeds een enorme behoefte aan mensen die op Schiphol kunnen werken en om ervoor te zorgen dat de huidige exploitatie soepeler en met minder werkdruk afgewikkeld kan worden. Ik kom daar later, in het slotblok, ook nog op terug, bijvoorbeeld op de afhandelaren. Dat maakt dat 13.000 een brutogetal is. Afhankelijk van de economische situatie zul je netto op veel minder uitkomen. Zeker met de krappe arbeidsmarkt van nu is het ook de verwachting dat mensen snel een andere baan zullen kunnen vinden. In ons onderzoek van een jaar geleden zien we – en we zagen dat ook afgelopen jaar – dat het verloop op Schiphol relatief hoog is. Mogelijk vinden mensen een nieuwe baan binnen de luchtvaart, maar dat kan, zeker in die regio, ook daarbuiten zijn. Dat is ook de reden dat een transitiefonds mij op dit moment niet aan de orde lijkt. Ik vermoed dat mensen op de arbeidsmarkt in de regio Amsterdam/Haarlemmermeer ook om andere redenen wel snel een baan zullen vinden. Dat is dan denk ik ook wel het antwoord op mevrouw Van der Plas, die ook inging op eventuele gevolgen voor mensen die op Schiphol werken.

De voorzitter:

Ik ga u even kort onderbreken, want er is een aantal vragen. Als eerste zag ik mevrouw Van der Plas met een vinger omhoog. Ik geef haar het woord. Ik ben vergeten aan te geven dat we werken met drie vervolgvragen. We kijken hoe dat met de tijd werkt. Als eerste mevrouw Van der Plas. Gaat uw gang.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik begrijp even iets niet van de Minister. Hij geeft aan dat er nu minder vliegbewegingen zijn en er dus minder mensen op Schiphol werken. Eerder gaf hij aan dat als er een krimp komt, of minder vliegbewegingen, dat niet zo veel gevolgen zal hebben voor de werkgelegenheid op Schiphol. Dus daar spreekt de Minister zichzelf volgens mij wel een beetje tegen. Er zijn nu minder vliegbewegingen en mensen werken dus niet op Schiphol. Misschien hebben ze een andere baan, misschien zitten ze in de WW; dat weten we allemaal niet. Maar dat is toch in tegenspraak?

De voorzitter:

We gaan het vragen.

Minister Harbers:

Het aantal van 13.000 is bruto. Dat heeft SEO berekend. Dat is theoretisch de werkgelegenheid op Schiphol als er 500.000 vluchten worden uitgevoerd, maar dat is op dit moment niet het geval. Als je op dit moment een dergelijke reductie zou hebben, dan zou het met minder baanverlies gepaard gaan. Ik heb een jaar geleden ook aangegeven dat het met baanverlies gepaard kan gaan. Tegelijkertijd hebben we ook gezien, eigenlijk sinds de aankondiging van het hoofdlijnenbesluit door het kabinet van een jaar geleden, dat Schiphol juist een enorme behoefte had aan extra werknemers, ook vanwege alle perikelen in de exploitatie van Schiphol. Je kunt dus nooit helemaal precies zeggen waar je uitkomt. Het is ook niet ondenkbaar dat het banen zou kosten, zeker als er economische tegenwind is. Maar als je kijkt naar de huidige krappe arbeidsmarkt en zeker ook in de regio Amsterdam/Haarlemmermeer, waar Schiphol gelegen is, verwacht ik eerlijk gezegd dat het niet tot langdurige werkloosheid zal leiden, omdat er gewoon heel veel alternatieven zijn voor mensen die op Schiphol werken. Maar 13.000 is een brutogetal, gebaseerd op de theoretische situatie dat er nu 500.000 vluchten zouden zijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik proef hier weer het Haagse spreadsheetmanagement: theoretisch, modellen, op papier, gemiddeld. Maar dat is niet de praktijk. Neem het cabinepersoneel. Als jij stewardess, steward of wat dan ook bent en jouw baan verdwijnt, dan wordt er hier heel makkelijk gezegd: er is zo veel vraag naar personeel; je kunt ook wel even wat anders gaan doen. Ik hoor mensen dat wel vaker zeggen: dan zoek je toch gewoon een andere baan? Het gaat helemaal niet om die andere baan. Het moet ook werk zijn dat bij je past. Het moet werk zijn dat je met je gezin kan combineren. Je kunt niet zomaar even lasser worden als je daarvoor in de cabine werkte. Ik vind dat er eigenlijk maar een beetje overheen gewandeld wordt. Eigenlijk gebeurt dat weer zonder oog voor de mensen die het betreft. Mensen die op een platform werken, werken daar vaak al tientallen jaren. Die hebben daar hun vrienden, hun collega's, hun structuur. Als dat weggaat ...

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, wat is uw vraag? Ik hoor wel heel erg een betoog. Laten we de tweede termijn daarvoor gebruiken. Als we korte vragen en korte antwoorden hanteren, kan ik u extra ruimte geven, maar niet als we hele lange aanlopen gebruiken naar vragen toe.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik vind het wel belangrijk om het te duiden, omdat er zo makkelijk mee wordt omgegaan.

De **voorzitter**:

En ik vind het belangrijk om de tijd in de gaten te houden, dus ik moet u toch vragen om even tot uw vraag te komen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dat snap ik. Zeker. Ik hoop dat ik een beetje de ruimte krijg voor een debat.

Mijn vraag aan de Minister is waarom er steeds zo wordt gedacht. In de praktijk is dit namelijk gewoon een heel andere situatie.

Minister **Harbers**:

Twee dingen. Ik ben het volledig eens met wat mevrouw Van der Plas zegt. Het is terecht dat zij het zo zegt. Ik weet dat het op Schiphol zo zit. Twee. Ik kan niet voorbijgaan aan de vraag van mensen hoe het zit met dat getal van 13.000 banen die mogelijk verdwijnen. Natuurlijk betekent het altijd iets ingrijpends voor mensen als ze hun baan noodgedwongen zouden kwijtraken, maar ik wijs op een paar tegengestelde effecten. De afgelopen jaren was het verloop op Schiphol hoog. We hebben gezien dat mensen die bij Schiphol vertrokken, snel een andere baan hadden. Ook in de covidtijd zijn veel mensen vertrokken die hun baan in de luchtvaart al dan niet noodgedwongen hebben zien verdwijnen. Soms vertrokken ze ook uit eigen wil. Het afgelopen jaar was het juist de tragedie van Schiphol dat men heel veel moeite had om de mensen terug te vinden om op Schiphol te werken. Dat laat onverlet dat je in die situaties waar dat lastig is, je met alle betrokken overheden alles uit de kast zal moeten halen om ervoor te zorgen dat mensen elders een andere baan vinden. Met het betoog van mevrouw Van der Plas ben ik het van a tot z eens.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Feitelijk verliezen mensen wel hun baan. Ze worden misschien niet werkeloos, omdat ze misschien ergens anders iets kunnen gaan doen, maar die mensen verliezen wel hun baan. Vaak hebben ze die al heel lang. Ze hebben daar collega's. Ze hebben vriendenkringen opgebouwd. Ze komen op elkaars verjaardag. Ze vieren misschien kerst met elkaar. Hun kinderen groeien misschien met elkaar op. De Minister stelt: ze verliezen

hun baan niet. Die verliezen ze wel. Ze moeten alleen op zoek naar een andere baan. Ze worden misschien niet werkeloos. Menselijk gezien vind ik dat we er hier in Den Haag, waar we beleid maken, rekening mee moeten houden dat er een heel sociaal netwerk aan vastzit. Daar wordt mijns inziens veel te weinig rekening mee gehouden, vandaar mijn opmerking over het – ik hoop dat het mag, voorzitter – spreadsheetmanagement in Den Haag.

De voorzitter:

Dat woord laat ik dan toch ... Nee, hoor, absoluut; u mag zeggen wat u wilt.

Minister Harbers:

Ik noem het anders. Vanzelfsprekend hebben we er volop oog voor als die gevolgen er zijn, ook met de werkgevers die in de luchtvaart en op Schiphol actief zijn. In de volledige weging van alle belangen, tussen de luchtvaart, tussen de juridische onderbouwing van het opereren van Schiphol, tussen de leefomgeving, tussen de omwonenden is dit een van de aspecten die wij meewegen. Die maakte ook dat het kabinet een jaar geleden bijvoorbeeld heeft gezegd: we willen geen aantal vliegbewegingen onder de 440.000, omdat je met dat getal de economische waarde van Schiphol overeind kunt houden, inclusief behoud van werkgelegenheid.

De voorzitter:

Dan was er een vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ik sluit mij helemaal aan bij mevrouw Van der Plas. Ik maak me hier ook zorgen over, vooral omdat de Minister eerder een ander beeld heeft geschetst en het nu ook weer nuanceert. Ik wil dat geloven, vooral ook omdat ik me kan voorstellen dat die 500.000 vliegbewegingen waar het onderzoek het tegen afzet, de afgelopen jaren natuurlijk helemaal niet gerealiseerd zijn. Toch komen zij onderaan de streep niet met 13.000 maar netto ook met 1.000 tot 5.000 mensen die in werkloosheid raken en dus niet zo snel een andere baan kunnen vinden. Is de Minister het met mij eens dat we dat moeten voorkomen? Is hij bereid om met Schiphol in gesprek te gaan om in principe in ieder geval een inspanningsverplichting van hun kant de wereld in te helpen dat dit niet tot gedwongen ontslagen zal leiden, dus dat ze het zo veel als mogelijk zullen proberen op te vangen met natuurlijk verloop?

Minister Harbers:

Dat laatste zullen we sowieso bespreken met werkgevers op Schiphol. We zien ook dat er een behoorlijk verloop is op Schiphol. Ik heb nooit beweerd dat we de absolute wijsheid in pacht hebben. Dat heb je meestal niet met dit soort voorspellingen. Maar ik zie wel gewoon een aantal bewegingen die maken dat ik niet in paniek ben over de werkgelegenheid op Schiphol. Er is bijvoorbeeld ook nog een beweging die we de komende jaren wel zien aankomen op Schiphol, zelfs met een verminderd aantal vluchten. Alle perikelen van afgelopen jaar en alles wat we nog te doen hebben – ik kom aan het eind nog terug op uw vraag over het aantal afhandelaren – om de werkdruk bij de bagageafhandeling op het platform te verminderen, zal uiteindelijk vaak leiden tot het feit dat het werk dat we nu doen op Schiphol, met meer mensen gedaan moet worden. Er zijn in dat opzicht tegengestelde bewegingen. Er zijn niet alleen bewegingen die maken dat er minder banen zijn, maar ook bewegingen die maken dat hetzelfde werk juist met meer mensen gedaan zal moeten worden. Zoals vorig jaar gezegd, en dat wordt ook door Schiphol gezegd, gaan we echt voor de kwaliteit. We gaan geen roofofbouw plegen op mensen. We gaan

medewerkers niet dusdanig krap inzetten dat we de rijen terugkrijgen die we afgelopen jaren hebben gezien, want die zijn daar het gevolg van.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Alkaya, heeft u een vervolgvraag? Gaat uw gang.

De heer Alkaya (SP):

Ik begrijp dit helemaal. Het is niet zo dat ik hier met een motie van wantrouwen loop te wapperen omdat de Minister eerst wat anders zei. Dit is natuurlijk met onzekerheid omgeven; dat begrijp ik helemaal. Toch zou ik wat concreter van de Minister willen horen wat hij dan gaat doen om dit te voorkomen. Hij gaat dus met Schiphol en met de werkgevers in gesprek; hij gaat een oproep doen om het zo veel mogelijk via een natuurlijk verloop te laten verlopen en gedwongen ontslagen te vermijden. Wil hij de Kamer daarvan op de hoogte houden? En wil hij zo veel mogelijk zijn best doen om daadwerkelijk zo'n publieke uitspraak van die werkgevers te krijgen, zodat zij hun best gaan doen om gedwongen ontslagen, ook bij zo'n krimpscenario, te voorkomen?

Minister Harbers:

Dat kan ik toezeggen, want dat wilde ik toch al doen. Het zijn twee stappen. Eerst wegen we alle inbreng uit de Balanced Approach, daarop maken we het notificatiebesluit en daarna ... We zijn nog lang niet aan het eind van 2024. Vanzelfsprekend zal ik alle aanpalende kwesties, ook werkgelegenheid, bespreken met de werkgevers in de sector. Ik zal u daar in de volgende voortgangsbrieven ook van op de hoogte houden.

De voorzitter:

Dan is er nog een vraag van de heer Van Haga. Meneer Van Haga, gaat uw gang.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

Ik vind dat de Minister die krimp en de vermindering van het aantal banen nogal bagatelliseert. Het is natuurlijk heel aardig om te zeggen: ik hoop dat ze ergens anders werk vinden en de economie is goed, dus er is een tekort. Maar uiteindelijk gaat het om de keuze. De keuze die dit kabinet maakt is er een van krimp, van afbraak en van mindering, terwijl het ook mogelijk is om te kiezen voor groei en ambitie. Het stupide feit is gewoon dat andere luchthavens in de rij staan om deze omzet over te nemen. We zijn geen geïsoleerd land, dus we schieten onszelf nu in de voet ten koste van maximaal 13.000 mensen. Ik vraag me af: waarom kiest de Minister niet gewoon voor duurzame groei? Dit deed de VVD vroeger altijd: aspireren om de sterren te plukken en de hemel te bestormen. Nu wordt er gewoon continu ingezet op krimp en afbraak. Dat is onrechtvaardig tegenover onze parels, zoals Schiphol, KLM en de medewerkers dat zijn.

Minister Harbers:

Ik neem afstand van het verwijt dat ik besluiten rond Schiphol bagatelliseer. Dat heb ik nooit gedaan. Ik heb een jaar geleden, van meet af aan, ook aangegeven dat ik snap hoe ingrijpend dit is voor luchtvaartmaatschappijen, voor Schiphol en voor iedereen die daaromheen zijn brood verdient. Ik heb daarbij ook altijd aangegeven wat de noodzaak is om tot dit besluit te komen, onder andere gelegen in de signalering door de ILT eind 2021. De ILT gaf aan dat het bij een langjarig gebrek aan een deugdelijk luchthavenverkeerbesluit van Schiphol, de juridische onderbouwing van Schiphol, niet langer meer mogelijk was om tot anticiperend handhaven over te gaan en dat dat op korte termijn beëindigd diende te worden. Dat is de reden. Ik wil gewoon dat de operatie van Schiphol ook voldoet aan de regelgeving en dat ook omwonenden hun rechten hebben

waar het gaat om de ervaren hinder, en alleen dat heeft gemaakt dat we helaas tot dit besluit moesten komen.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Dat is allemaal hartstikke leuk en mooi voor de bühne: het is ingrijpend en het is noodzakelijk. Maar wij maken volgens mij, in dit huis, de wetten en de regels. Dus als we onszelf aan onze eigen wetten en regels moeten houden en we vinden dat niet leuk, dan moeten we die wetten en regels gaan veranderen. Dan nog even over dat KLM-plan. Het is dus mogelijk, zoals de KLM heeft laten zien, om precies datzelfde te bereiken, om zelfs beter dan het kabinet wil die geluidshinder terug te brengen in 2028. Waarom kiest de Minister dan niet voor groei in dat KLM-plan, maar voor afbraak, mindering en een scenario waarin we economisch de grond ingaan?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kan me voorstellen dat de Minister op dat laatste punt terugkomt in zijn laatste blok, want daar zit de beantwoording over de KLM.

Minister **Harbers**:

Nee, dat ging over de staatsagent.

De **voorzitter**:

Oké. Nou, gaat uw gang.

Minister **Harbers**:

Ik heb helemaal niet gezegd dat ik het KLM-plan niet serieus neem. Alle inbreng die in de Balanced Approach is ingediend, alle zienswijzen, nemen wij bloedserieus. Dat verwacht de Balanced Approachprocedure ook van ons. Ik kan er alleen nu nog niet verder op ingaan, omdat we alle ingediende voorstellen moeten doorrekenen en op uitvoerbaarheid moeten toetsen en moeten kijken wat het doet met de doelstelling voor vermindering van geluidsoverlast. Dat is precies de weging die we maken op weg naar een definitief besluit dat we kunnen notificeren aan Brussel.

De **voorzitter**:

En dan is er nog een vraag van mevrouw Kröger. Gaat uw gang, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik sloeg even aan op de woorden «doorrekenen» en «uitvoerbaarheid». Als ik het nou goed begrijp, heeft KLM iets gepresenteerd, een mooie infographic, die de heer Van Haga net ook aanhaalde. Volgens mij noemde de heer Koerhuis het ook. Een infographic is natuurlijk geen doorrekenbaar plan. Daarnaast is er iets ingediend bij het ministerie. Daar staan alle details in, maar dat is vertrouwelijk en niet verifieerbaar voor ons als volksvertegenwoordigers. Dat wordt doorgerekend en dan wordt het publiek. Klopt dat?

Minister **Harbers**:

Wat ik in het begin van mijn betoog al aangaf, is dat alle inbreng in de Balanced Approach door ons zorgvuldig wordt gewogen. We kijken wat de inbreng behelst. Daar waar er onduidelijkheden zijn, zul je soms moeten doorvragen. Daar waar je niet weet of het op voorhand maakbaar is, zullen we uitvoerbaarheidstoetsen moeten doen. En uiteindelijk zul je bij alle voorstellen moeten doorrekenen wat ze doen voor bijvoorbeeld het geluidsdoel dat in het consultatiedocument is gezet. Dat is precies het werk waar we nu mee bezig zijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Mijn vraag was of het publiek wordt.

Minister **Harbers**:

Datgene wat we uit de inbreng destilleren en wat uiteindelijk het definitieve besluit wordt, dat we ter notificatie eerst nog weer voorleggen aan de Europese Commissie, is helemaal doorgerekend en wordt straks helemaal publiek.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Krul.

De heer **Krul** (CDA):

De Minister geeft aan dat het wordt doorgerekend. Op welke onderdelen gebeurt dat? Hij heeft er eentje genoemd, maar ik neem aan dat er meer zijn.

Minister **Harbers**:

De procedure schrijft voor dat ze bijvoorbeeld ook op kosteneffectiviteit worden doorgerekend. Uiteindelijk gaat het ook om de uitvoerbaarheid. Past het in de exploitatie van Schiphol en hoe het luchtverkeer is georganiseerd binnen de luchtverkeersleiding? Ik denk aan het gebruik van het luchtruim. Al dat soort dingen kunnen aspecten zijn waarop we het moeten toetsen.

De **voorzitter**:

Ik wil ook aan de Minister aangegeven dat we hier via de voorzitter debatteren. Ik geef de heer Krul nog even het woord.

De heer **Krul** (CDA):

Ik hoor toch veel in het straatje van wat mevrouw Van der Plas «spreadsheetmanagement» noemde. Als het gaat om de impact, heb ik alleen geluid gehoord. In de Balanced Approach spreken we ook vaak over de bredere impact van de luchtvaartsector en de balans die nodig is tussen de impact en het aantal vluchten. Zijn er meer van dat soort factoren waar ook naar gekeken wordt of is geluid echt de enige factor? Ik begrijp de juridische kwesties.

Minister **Harbers**:

De basis voor deze Balanced Approachprocedure is het geluidsdoel. Dat was precies datgene waarvan de ILT eind 2021 zei dat het huidige systeem van geluidshandhaving niet lang houdbaar meer zou zijn bij gebrek aan een deugdelijk luchthavenverkeerbesluit. Dat is dus ook de basis, ook van het consultatiedocument dat ik eerder dit jaar aan de Kamer heb verstrekt, waaraan wij de plannen dienen te toetsen ...

De **voorzitter**:

Oké.

Minister **Harbers**:

En aanpalend kunnen er dus allerlei andere vraagstukken zijn, inclusief juridische. Kan dit en past dit binnen internationale regelgeving? Het zijn allemaal dingen die we moeten meenemen bij de toetsing van ingediende zienswijzen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Vervolgt u uw beantwoording.

Minister Harbers:

De heer Van Haga vroeg ook nog aandacht voor de oproepen van vliegtuigbonden en vliegmaatschappijen om te kijken naar alternatieven en datgene wat easyJet aangaf. Dat zijn allemaal zaken die ik betrek bij de Balanced Approachprocedure. Datzelfde geldt mochten er voorstellen zijn op het gebied van innovatie.

De heer Eppink vroeg wat er gebeurt als na vijf jaar de normstelling nog niet gereed is. Daarmee kom ik meer op de vraag hoe het in de toekomst gaat. Laat ik dan maar beginnen met de vraag van de heer Boucke. Zijn er hints dat het na 2027 wel weer eens vrijheid, blijheid zou kunnen zijn, zoals de heer Krul zei. Nee, dat is niet datgene wat het kabinet zich heeft voorgenomen. In het hoofdlijnenbesluit is opgenomen dat we na 2027 willen overgaan naar een stelsel met milieunormen. De toegestane hoeveelheid geluid, maar ook de uitstoot van andere milieuhinder, zal vanaf dan steeds verder worden aangescherpt. Dan zou het kunnen dat door ontwikkelingen als vlootvernieuwing er binnen die knellende milieunormen toch ruimte ontstaat voor meer vluchten. Daarover heb ik steeds gezegd dat die geluidswinst nadrukkelijk ook ten goede van de omgeving moet komen. Het is dus niet zo dat de sector dat soort ruimte in zo'n nieuw normenstelsel direct vol kan vliegen. Hoe die normstelling voor Schiphol eruit gaat zien, zijn we nu aan het uitwerken. Ten overvloede merk ik op dat het zo kan zijn dat er tegen die tijd binnen de geldende milieunormen, binnen de aangescherpte nieuwe milieunormen, deels ruimte voor ontwikkeling van de luchtvaartsector is. Dat bedoelde ik met de uitspraken die door de heren Boucke en Krul werden aangehaald. Bij de hele normstelling die we aan het ontwikkelen zijn, wordt de Kamer vanzelfsprekend betrokken, want dat heb ik in eerdere debatten al toegezegd. Bij iedere stap die we daarin zetten, zullen we de Kamer betrekken. Maar op dit moment zijn we nog aan het studeren daarop.

De voorzitter:

Dan is er om te beginnen een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Hoewel dit het blokje Schiphol is en we straks naar het blokje luchtruimherziening gaan, ga ik toch proberen die onderwerpen samen te pakken. Deze opknip maakt onduidelijk wat er na 2027 gebeurt. Ik hoorde de Minister heel duidelijk zeggen dat er milieunormen gesteld gaan worden, dus dat er vanaf dat moment milieunormen zijn. Het stelsel van milieunormen geldt dan niet alleen voor Schiphol, maar ook voor de herziening van het luchtruim met betrekking tot de stand van zaken die zich dan voordoet. Dat zullen niet andere milieunormen zijn. Dan begrijp ik oprecht niet – daarom meen ik mij de vrijheid te kunnen veroorloven om te zeggen dat de Minister knaagt aan de grondbeginselen van behoorlijk bestuur – ...

De voorzitter:

Probeert u er een vraag van te maken, ook in het kader van de tijd.

De heer Van Raan (PvdD):

De Minister probeert het allemaal in kleine blokjes te hakken. Elk blokje is dan misschien logisch, maar in de samenhang dendert het vliegtuig gewoon door. Dit is dus wel even ...

De voorzitter:

En uw vraag daarover, meneer Van Raan?

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, die komt nu. Op het moment ...

De **voorzitter**:

Ja, gaat uw gang.

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

U vindt het grappig, voorzitter? Want dan kunnen we even lachen.

De **voorzitter**:

Nee, nee, gaat uw gang.

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

Op het moment dat in de luchtruimherziening de planMER letterlijk zegt «de commissie signaleert dat bij toetsing van de MER de volgende essentiële informatie ontbreekt om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de voorkeursbeslissing luchtruimherziening», wat dus ook gevolgen heeft voor hoe dat met Schiphol gaat, kan de Minister op dit moment gewoon überhaupt niet zeggen dat hij een beslissing neemt waarbij het milieubelang goed is meegewogen. Immers, die normen zijn vaag. Met andere woorden, wat zegt hij hier nu allemaal? In al die aparte blokjes gaat het allemaal stap voor stap, maar we worden ondertussen meegevoerd in beslissingen waarvoor de basis ontbreekt en waarvoor de wettelijke basis gaat ontbreken omdat het niet voldoet aan de Comptabiliteitswet. Dat is het probleem. Ik ben benieuwd of de Minister dat ziet, of dat hij dat niet ziet of dat dit ernaast zit.

De **voorzitter**:

Oké, helder.

Minister **Harbers**:

Ik kijk even waar ik zal beginnen. Voor de duidelijkheid heb ik er wel voor gekozen om die twee onderwerpen na elkaar te behandelen. Ik ga straks echt uitvoerig in op de luchtruimherziening, maar de omvang van het vliegverkeer in Nederland wordt in de toekomst, en ook nu, niet bepaald door de omvang van het luchtruim. Ook op dit moment, binnen de huidige luchtruimregels, zijn er meer vluchten mogelijk dan de 500.000 waartoe Schiphol op dit moment begrensd is. De omvang van het luchtverkeer ligt vast in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en de luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens. De Kamer wordt in alle stappen daarbij betrokken, dus zij heeft dat altijd inzichtelijk en kan daar haar oordeel over vellen. Sta mij toe dat ik straks inga op de luchtruimherziening zelf en hoe we daarvoor de milieudoorlichting en de MER doen. Het ervoor zorgen dat alle wet- en regelgeving weer klopt, kan complex overkomen. Dat ben ik met de heer Van Raan eens. Je ontkomt er niet aan dat dit soms ook stap voor stap gaat, al is het maar omdat bijvoorbeeld een Balanced Approachprocedure ook onderdeel is van die stappen. Die zijn we gewoon internationaalrechtelijk verplicht te voeren. Ik werp wel van me dat het iets zou zijn dat stap voor stap gaat waarbij we niet weten waar we uitkomen en de Kamer daar geen inzicht in heeft. Het is mijn ambitie om de Kamer bij iedere stap transparant mee te nemen in waar we staan en waar we naartoe op weg zijn.

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

Daar twijfel ik niet aan, maar waar we nu staan, is niet wat de Minister bepaalt of wat de Kamer vindt, maar dat is bijvoorbeeld wat zo'n commissie schrijft. Die zegt: «We hebben geen idee. De Minister heeft geen idee. Hij kan het niet zeggen. Hij kan het niet volwaardig meewegen.» De luchtruimherziening gaat met terugwerkende kracht ook gelden voor Schiphol, waar we nu besluiten over gaan nemen. Daar zit de pijn. Het punt is niet hoe dat wordt ingevuld of dat het er toevallig minder zijn vanwege corona of vanwege arbeidstekorten. Het punt is dat het systeem dat hij nu optuigt, de wettelijke normering die hij nu optuigt, niet

deugt. Daar moet hij zich rekenschap van geven. Dat tast namelijk de beginselen van behoorlijk bestuur aan.

Minister Harbers:

Over die normering rond Schiphol, die ik nu aan het optuigen ben, is nog geen enkel besluit gevallen. We zijn druk aan het studeren. Zoals ik de Kamer eerder heb toegezegd en zoals ik sowieso al van plan was, wordt de Kamer bij de uitwerking van die nieuwe normering in de komende vijf jaar stap voor stap betrokken. Het is simpelweg niet mogelijk om te zeggen dat van die normering helemaal niks deugt, want die normering is er nog niet. Daarom en omdat het weer een complex proces is, nemen we daar – dat hebben we vorig jaar gezegd – maximaal vijf jaar voor, of we verwachten dat het vijf jaar gaat duren om tot die normering te komen. Dat zal uiteindelijk ook op instemming van de Kamer dienen te rekenen. Dat kan niet anders.

De voorzitter:

Dan ga ik door naar de heer Boucke. Hij had ook nog een vraag. Gaat uw gang, meneer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Ik probeer het even helder te krijgen. We komen uit een situatie waarin de luchtvaart enorm gegroeid is en daarmee de overlast ook. Dat systeem is onhoudbaar gebleken. Dat is ook de reden dat deze Minister een heel drastisch besluit heeft moeten nemen en voor krimp kiest. Als ik het goed begrijp, maar de Minister moet me corrigeren als ik het verkeerd heb, zegt de Minister nu dat hij tijdelijk kiest voor krimp, maar dat we op termijn weer kunnen groeien. Dan doe je eigenlijk wat gemaakt heeft dat je bent waar je nu bent, namelijk enorm veel overlast en een systeem waarbij groei mogelijk is geweest zonder dat heel scherp duidelijk werd wat dat voor de overlast betekende. In wezen komt het neer op een vertrouwenskwestie. Er is gewoon geen vertrouwen meer bij omwonenden dat dit nieuwe stelsel waar de Minister mee bezig is wel de oplossing biedt. Dat is terecht, denk ik. Is het niet gewoon veel beter om te zeggen: «wij stellen een maximum aan het aantal vliegbewegingen en dat is het»? Daarmee geef je namelijk de beste garantie aan omwonenden.

Minister Harbers:

Ik krijg een beetje flashbacks naar het afgelopen jaar. In september en bij een paar gelegenheden daarna hebben we dit debat volgens mij uitvoerig gevoerd. Toen heb ik aan de heer Boucke de toezegging gedaan om juist bij de uitwerking van het nieuwe normenstelsel stap voor stap de Kamer te betrekken. Het is niet zo dat we dan straks weer in de situatie komen waarin we beland zijn, want de ambitie is om – dat heb ik meerdere malen aan de Kamer vermeld – als we eenmaal op die 440.000 vliegbewegingen zitten, de bijbehorende milieu-uitstoot op dat moment op geluid, op CO₂, op stikstof en op andere stoffen als absoluut plafond vast te stellen. Vervolgens willen we de ambitie in het nieuwe normenstelsel verder vormgeven om ook daar in de loop van de jaren een stelsel van afnemende hinder op te bouwen. Dat is iets waar de omgeving op mag rekenen. Daar zijn we nog niet. Op het moment dat we daar de contouren voor uitgewerkt hebben, leg ik dat weer voor aan de Kamer. Dan kan de Kamer ook zien of dat waargemaakt wordt en of zij daarmee instemt. Ik wil juist voorkomen dat we in de situatie komen dat we over tien, twintig jaar weer zeggen: we zijn weer een beetje te veel gaan groeien en we moeten weer ingrijpen. Eén keer is wat mij betreft meer dan genoeg. De ambitie om te komen tot zo'n nieuw normenstelsel is er ook omdat we met een luchtvaart die steeds verder verduurzaamt, verwachten dat uitsluitend het aantal vliegbewegingen waarschijnlijk in de verdere toekomst minder dan nu iets zegt over de milieuhinder in de omgeving.

Daarom proberen we veel meer op de daadwerkelijke uitstoot vast te leggen, omdat de omgeving daar veel meer op kan toetsen dan op bijvoorbeeld het aantal vliegbewegingen.

De voorzitter:

Dank u wel. Er was nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, op dit punt, want ik deel de verzuchting en de frustratie eigenlijk wel. Ik zou het net weer anders verwoorden. We gaan nu op een toch best arbitrair gekozen geluidsniveau, want dat is waar de Balanced Approach op gebaseerd is, het aantal vliegbewegingen vastklikken. Die milieuruimte – die betreft ook zeer zorgwekkende stoffen, stikstof en CO₂ – krijgt Schiphol vervolgens en dat wordt dan het maximum. Dat is toch bizar als we niet eens weten of die blootstelling aan ZZS of die hoeveelheid CO₂-uitstoot of stikstofuitstoot überhaupt past binnen de normen die we willen stellen? Ik wil hun juridisch die milieuruimte helemaal niet geven totdat wij met elkaar hebben besloten wat de normen zijn waar we de mensen en de natuur in Nederland aan bloot willen stellen. Dat is volgens mij het probleem dat de heer Van Raan probeerde duidelijk te maken en waar ook de heer Boucke naar vroeg.

Minister Harbers:

Het is niet arbitrair vastgesteld. Het verhaal begint bij het signaal van de ILT, die zegt: anticiperend handhaven kan niet bij gebrek aan een concrete datum voor het LVB; daar moet je dus een eind aan gaan maken. Vervolgens hebben we bekeken waar het stoppen met anticiperend handhaven in combinatie met het behouden van het preferentieel baangebruik je brengt. Dat leidde tot het getal van 440.000 vliegbewegingen. Aangezien dat op geluid is gebaseerd, hebben we dat in het consultatiedocument voor de Balanced Approachprocedure moeten omzetten in een corresponderend geluiddoel. Ik kan me best voorstellen dat mevrouw Kröger het graag anders had gezien, maar we hebben van alle kanten te maken met zekerheden. We kunnen ook niet zomaar aan de rechtspositie van de luchthaven of van vliegmaatschappijen tornen. Dat zal allemaal in balans moeten zijn, ook omdat het kabinet de bepaling in het coalitieakkoord om de verbondenheid en economische belangen van Nederland een plek te geven, serieus neemt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

En precies dit antwoord is waarom omwonenden het over Schiphol hebben. Want wat gebeurt er? Er wordt een aantal vliegbewegingen vastgesteld in een soort balansoefening tussen verschillende belangen. Vervolgens wordt dat aantal vliegbewegingen omgekat naar een bepaalde hoeveelheid geluid en die wordt dan vastgeklikt. Daar hoort een milieuruimte bij die ook geldt voor al die andere effecten, zoals CO₂, stikstof en zeer zorgwekkende stoffen. Schiphol krijgt die ruimte dan ineens, zonder dat we met elkaar normen hebben vastgesteld voor wat verantwoord is. Dit is precies het salamiën en schiphollen dat het vertrouwen van de omwonenden nekt. Ik vind het heel frustrerend dat de Minister dat niet inziet. Ik hoop echt dat hij kan toezeggen dat we normen gaan stellen die gebaseerd zijn op het welzijn en niet op de milieuruimte die Schiphol nu cadeau krijgt.

Minister Harbers:

Het besluit gaat wel over 60.000 vliegbewegingen minder dan er nu op Schiphol zijn. Het is gebaseerd op de geluidshandhavingpunten die er waren, maar waar we niet meer anticiperend op willen handhaven, juist om recht te doen aan de omgeving. Met die milieuruimte in de hand ... En dan vergeet mevrouw Kröger nog één ding: in het normenstelsel dat we

aan het ontwikkelen zijn, willen we vanaf dat plafond tot verder afnemende hinder komen in de toekomst. Het is een plafond en in de jaren daarna moet de uitstoot steeds verder naar beneden. Dat heb ik al diverse malen aan de Kamer geschreven en in debatten uitgelegd. Het is geen plafond voor de eeuwigheid; nee, die curve gaat omlaag, voor alle uitstoot in de jaren daarna.

De voorzitter:

Dank u wel. We gaan als eerste naar de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik sluit me aan bij de wijze waarop mevrouw Kröger die omkatmethode benoemt. Laten we ook niet vergeten dat dit de Minister is die gaat over de zeer zorgwekkende stoffen die de luchtvaart uitstoot, ook op Schiphol, waarvan voor 99% niets geregeld is. De Minister heeft de Kamer met een kluitje in het riet gestuurd door te zeggen dat de zeer zorgwekkende stoffen in het milieubesluit zitten. Toen bleek dat dat maar 0,1% was, zei hij: maakt u zich over de rest maar geen zorgen, want dat heb ik geregeld in de Luchtvaartwet. Maar als je dan gaat kijken in de Luchtvaartwet, zie je dat het daar gewoon niet in staat. Als nu nog niet eens geregeld is wat de normen zijn voor zeer zorgwekkende stoffen, hoe kan de Minister het dan geloofwaardig hebben over een afnemend niveau? Hij heeft geen idee van het huidige niveau! Nogmaals, hetzelfde geldt voor de luchtvaarterhizing. Het hele complex dat hij nu aan het opzetten is, is dus gebaseerd op drijfzand. Het is drijfzand, maar er zit nog wel een harde kern in: de Luchtvaartnota. Dat is het gevaarlijke, zo zeg ik even tegen het CDA en de ChristenUnie, want die Luchtvaartnota maakt een groei tot 800.000 vliegbewegingen mogelijk. Hoe kan de Minister nou zeggen dat dat een stevig fundament is om de luchtvaart in Nederland te borgen? Dat gelooft toch niemand meer?

Minister Harbers:

De Luchtvaartnota is niet het luchthavenverkeerbesluit. Daar leg je de omvang in vast. Twee: bij dat plafond hoort de uitstoot zoals die nu is van een aantal dingen, ook van ZZS op het moment dat daar normen voor komen; dan rekenen we die daar ook in om. Ik ga niet het eerdere debat herhalen; ik heb al toezeggingen gedaan over het onderzoek naar ZZS, juist ook om internationaal tot die normstelling te kunnen komen. Daar heb ik de Kamer al eerder toezeggingen over gedaan.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik wil de andere kant van het debat belichten, want er wordt hier gedaan alsof alles lukraak tot stand is gekomen. Dat is gewoon niet waar. De Kamer is gewoon bij het vaststellen van het Luchthavenverkeerbesluit 2008 geweest. Drie bewindspersonen op rij hebben, met de Kamer erbij, het aantal vliegbewegingen op 500.000 gezet. Dat waren Staatssecretaris Mansveld, Staatssecretaris Dijkema en Minister van Nieuwenhuizen. Het is dus niet lukraak tot stand gekomen. Het zijn vier bewindspersonen op rij en de Kamer is er gewoon bij geweest.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, dit was een statement. Ik hoorde geen vraag. Ik ga over naar de Minister, maar ik zou zeggen: bewaar dit soort statements voor uw tweede termijn. Ik geef de Minister het woord, zodat hij de beantwoording kan vervolgen.

Minister Harbers:

Er was een vraag van de heer Eppink: wat als de normstelling na vijf jaar nog niet gereed is? Mocht dat nieuwe systeem onverhoopt nog niet gereed zijn na vijf jaar, dan blijft het geldende stelsel nog van kracht tot

het nieuwe normenstelsel gereed is. Zoals gezegd denken we dat dat binnen vijf jaar moet kunnen lukken.

De heer Graus vroeg nog naar de impact van de vermindering op vracht. Ook Schiphol heeft nog onderzoek laten uitvoeren naar de impact op de vrachtsector. We zullen die informatie meewegen met de andere inbreng die we hebben gekregen. Ook naar aanleiding van eerdere uitspraken van de Kamer zijn we nog altijd in gesprek met de vrachtsector en Schiphol over manieren om de vrachtoperaties binnen de geldende regelgeving zo goed mogelijk voor Schiphol te behouden.

Voorzitter. Tot slot bij de vragen over Schiphol is er nog het door de heer Alkaya naar voren gebrachte onderwerp, de beperking van het aantal afhandelaren. Hij vroeg welke belemmeringen daaraan nog in de weg staan. We zijn goed op weg om nog voor het reces duidelijkheid te scheppen voor alle betrokken partijen. Ik heb in eerdere debatten in de afgelopen jaren al aangegeven dat we ook onderzoek moeten doen naar het huidige functioneren van de afhandelaren op Schiphol, de omvang van de markt et cetera. Dat onderzoek is een behoorlijk eind op weg. Zodra dat klaar is, zal ik de Kamer daarover informeren. Daarna kunnen we besluiten gaan nemen over het beperken van het aantal afhandelaren. Dan volgt bij de uitvoering onder andere nog een aanbestedingsprocedure, die ongeveer negen maanden duurt, en een overgangperiode, zodat alle betrokken bedrijven en werknemers zich kunnen aanpassen aan de nieuwe situatie. Op basis van die stappen die nog genomen moeten worden, is de verwachting dat in 2025 gewerkt kan worden met een gereduceerd aantal grondafhandelingsbedrijven. Alle betrokkenen – Schiphol, de Rijksoverheid – zien gewoon het grote belang hiervan en ook van het snel maar ook zorgvuldig kunnen doorlopen van dit proces om geen averij op te lopen.

Voorzitter. Dat waren de vragen over Schiphol. Dan kom ik nu bij de vragen over de luchtruimherziening. Aangezien nagenoeg alle leden daarover vragen hebben gesteld, begin ik maar gewoon met een korte schets van wat die luchtruimherziening is. Die richt zich op het verminderen van geluidsimpact en uitstoot en tegelijkertijd op het verbeteren van de geoefendheid van de Nederlandse krijgsmacht. Dat is de eerste stap in de luchtruimherziening, een soort herindeling over Nederland van de gebieden die door de luchtmacht worden gebruikt en de gebieden die door de civiele luchtvaart kunnen worden gebruikt. Die herindeling van het luchtruim kan vervolgens leiden tot kortere routes waarover hoger gevlogen wordt. Daardoor is de geluidsimpact op de grond in z'n algemeenheid lager en worden bij kortere routes wat minder CO₂ en stikstof uitgestoten. Ik zeg nogmaals dat die luchtruimherziening niet als doel heeft om het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Nederlandse luchthavens te verhogen, zoals net gezegd is, omdat dat in luchthavenverkeerbesluiten vastligt.

Die herziening bestaat vervolgens uit twee onderdelen, het herindelen van het luchtruim en het mogelijk maken van zo veel mogelijk continu klimmen en dalen van en naar de Nederlandse luchthavens over vaste routes. In de praktijk betekent dat dat piloten dalen vanaf veel hogere hoogten, met minder continu motorvermogen totdat ze geland zijn. Deze bewegingen samen leiden tot de beoogde verbeterde resultaten op het gebied van de leefomgeving.

Afgelopen jaar is het voorkeursbesluit genomen, maar dat is – in dit geval een beetje rare woordspeling – hoog over. Dat gaat over de contouren waarbinnen we dat nieuwe luchtruim gaan ontwerpen. Daarin is een vierde naderingspunt voor Schiphol opgenomen. Ik ben me meer dan bewust van de zorgen die daarover zijn. Ik hoorde dat de Kamer vandaag daarover een petitie aangeboden heeft gekregen. Het ingewikkelde voor mij is dat ik vandaag nog niet kan ingaan op de specifieke inhoudelijke zorgen over naderingspunten, omdat wij op dit moment met één ding bezig zijn, namelijk het schetsontwerp van hoe dat nieuwe luchtruim eruit

zou kunnen zien. Dat is pas in het najaar klaar. Ik weet zelf ook nog niet waar dat komt te liggen, dus ik weet niet of mensen uit Utrecht zich terecht zorgen maken of niet. Maar ik weet wel welke ontwerpuitgangspunten er zijn bij dit nieuwe luchtruim, bijvoorbeeld dat het ertoe zal leiden dat vliegtuigen over het algemeen op veel hogere hoogte vliegen dan ze nu doen bij het naderen van Schiphol. En dat in zichzelf leidt in ieder geval tot minder overlast op de grond.

Als wij die eerste schetsontwerpen hebben, wordt die hoofdstructuur echt inzichtelijk. Dan zullen wij daarbij ook alle regionale effecten inzichtelijk maken. Dat is dus straks per route te zien. Vanzelfsprekend doen we dit niet alleen. Daarin hechten we aan goede participatie en aan communicatie. In de afgelopen periode is er al vaak contact geweest met decentrale overheden en met bewonersgroepen. Dat zullen we nog met grotere intensiteit voortzetten op het moment dat dat eerste schetsontwerp gereed is. Ik wijs er ook wel op dat de hele luchtruimherziening een langdurige veranderopgave is. Dat doe je ook niet overnight. Er is alle tijd om een zorgvuldig proces te voeren, waarbij we alle belanghebbenden vroegtijdig hebben betrokken en zullen blijven betrekken.

De voorzitter:

Ik hoor daar een punt. Dan kijk ik naar de heer Krul, want die heeft een vraag.

De heer Krul (CDA):

Dus we gaan eerst een ontwerpschets maken, hoor ik de Minister zeggen, en daarna gaan we kijken welke effecten deze schets heeft op leefomgeving, hinder, klimaat en milieu. Dat is toch de verkeerde volgorde, zo vraag ik de Minister.

Minister Harbers:

Dat zou de verkeerde volgorde zijn als we dat nu out of the blue zouden doen, maar we zijn al een aantal jaren op weg met het programma Luchtruimherziening. Eerdere onderzoeken leidden al tot het voorkeursbesluit, waarin op hoofdlijnen al een aantal uitgangspunten gewogen zijn. Daarmee kennen we de contouren waarbinnen we dat luchtruim verder gaan uitwerken. Maar om vervolgens met de omgeving een slag verder te gaan in het gesprek, zul je moeten beginnen met binnen de contouren van dat voorkeursbesluit te schetsen waar de routes komen te liggen. Die routes zul je dan meteen op alle effecten door moeten lichten, maar altijd natuurlijk binnen de ambitie en de doelstellingen van het programma Luchtruimherziening, zoals kortere routes en het mogelijk maken van continu stijgen en dalen. Dat zal leiden tot minder geluidsoverlast en minder CO₂-uitstoot. Dit is wel de volgorde, want je zal eerst moeten weten binnen welke contouren je de routes gaat maken. Pas als je dat schetsontwerp hebt, heb je iets waarbij je preciezer geografische effecten in beeld kunt brengen. Dat doen we ook hier weer. Dat doen we bij elke stap in het proces een stukje gedetailleerder. Daarmee hebben we het in het overleg met de omgeving ook over steeds meer details.

De voorzitter:

Meneer Krul, ik wijs u erop dat u door uw interrupties heen bent. Dus helaas voor u. Ik kijk naar mevrouw Van der Graaf, want zij heeft ook een vraag.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Op hetzelfde punt. In de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening die we hebben gekregen, lees ik: het kabinet besluit de verkenningsfase af te ronden en de voorkeursbeslissing tot uitgangspunt te nemen voor het vervolg van het programma Luchtruimherziening. De Minister heeft het net over schetsontwerpen. De vraag die ik heb, is of het voor de Minister

op dit moment al vaststaat dat er een vierde naderingspunt gaat komen. Ik denk dat daar de zorg van mensen zit, namelijk: als we dat niet willen, dan moeten we actie ondernemen.

Minister Harbers:

Dat hele voortraject, die verkenning, heeft geleid tot een voorkeursbesluit. Op basis van alle afwegingen in die verkenning, leidde dat tot een voorkeursvariant waarin inderdaad een vierde naderingspunt zit. Het schetsontwerp wordt dus gemaakt op basis van dat voorkeursbesluit met vier naderingspunten. Maar op basis daarvan is nog niet te zeggen waar precies dat vierde naderingspunt komt te liggen. Om dan maar meteen in te gaan op de vraag «als we dat niet willen»: dat betekent hoogstwaarschijnlijk dat je de beoogde doelen van het programma Luchtruimherziening niet kunt bereiken. Denk aan korter vliegen en de beoogde vermindering van de CO₂-uitstoot. Het huidige luchtruim is wel een beetje uitgeoptimaliseerd op dat punt. Het zal dan ook veel ingewikkelder zijn dan nu om bijvoorbeeld een stelsel met continu stijgen en dalen in het huidige luchtruim te realiseren.

De voorzitter:

Vervolgt u de beantwoording, Minister.

Minister Harbers:

Dank u wel. Ik heb de vraag van de heer Krul eigenlijk al beantwoord. Hij vroeg: worden alle effecten inzichtelijk gemaakt? Dat gebeurt bij dat schetsontwerp. Hij vroeg naar de steilere vertrapping. Ja, dat is precies een van de dingen die het nieuwe luchtruim mogelijk zou moeten maken: kortere routes waarover hoger gevlogen wordt. Ik heb hem ook al eerder toegezegd om die steilere vertrapping te onderzoeken in de uitwerking. De vraag van mevrouw Van der Graaf heb ik eigenlijk ook al beantwoord. Optimalisatie van het huidige luchtruim is in de huidige indeling nog maar zeer beperkt mogelijk. De doelen kunnen we dus niet bereiken in de bestaande luchtruimstructuur met drie aanvliegroutes. Dit was niet alleen een vraag van mevrouw Van der Graaf, maar ook van mevrouw Kröger. De stelling is dan dat we 1 miljoen mensen aan extra geluid blootstellen. Tenminste, zo heb ik de vraag begrepen, zo van: als jullie dat echt willen doen, moet dat heroverwogen worden. Ja, sorry, zo heb ik de vraag begrepen. Laat ik er in ieder geval op ingaan. Dat is wel een beetje wat ik proefde. Het is natuurlijk niet de bedoeling om een luchtruimherziening te maken met meer gehinderden. Ze moet leiden tot minder gehinderden, tot minder hinder op de grond en tot minder uitstoot. Overigens heeft de luchtmacht ook heel hard een passende militaire oefenruimte nodig. Juist door veel langer hoger te vliegen, verminder je de geluidsoverlast op de grond. Ik denk dat ik mezelf ook nog weleens achter de oren krab als dat straks niet uit de effecten van de nieuwe routes zou blijken, want dat doel wil ik juist waarmaken.

De voorzitter:

Dan ga ik toch nog even naar mevrouw Van der Graaf, want zij heeft een vervolgvraag naar aanleiding van de beantwoording.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

De Minister proeft dat we hier in de Kamer gewoon bredere zorgen hebben, namelijk: zou het niet toch leiden tot extra vluchten? Zo'n gekke gedachte is dat niet. Kijk naar de Europese documenten en de Luchtvaartnota, die nog steeds vaststaand beleid is en uitgaat van groei. Ik wil met alle liefde goed luisteren naar wat de Minister allemaal zegt, maar kan hij, om deze vrees weg te nemen, hier gewoon klip-en-klaar aangeven dat de Luchtvaartnota op dit punt achterhaald is en dat die aanpassing behoeft?

Minister Harbers:

Ik had die vraag net voor me liggen. Ik herhaal gewoon wat ik net heb gezegd. De omvang van de luchtvaart wordt niet bepaald door het luchtruim. Mevrouw Van der Graaf is bevreesd voor groei van de luchtvaart, maar ook in het huidige luchtruim, met drie naderingspunten, is dat mogelijk. Daarom hebben we andere instrumenten om de omvang van de luchtvaart te bepalen. Dat is het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en dat zijn de luchthavenbesluiten voor de andere luchthavens. Bij de vaststelling daarvan is de Kamer zelf betrokken. Kan ik beloven dat er tot over 30 jaar niet meer vluchten komen? Nou, dan zou ik wel heel ver over mijn graf heen regeren. Maar het is niet zo dat ik of een opvolger dat in zijn eentje kan beslissen, want dat vergt instemming van de Kamer. Wat hier het doel is van luchtruimherziening, is juist bij iedere omvang van de luchtvaart ervoor zorgen dat we minder hinder op de grond hebben, dat we het luchtruim efficiënter benutten, dat we tot minder uitstoot komen en dat we kortere routes gebruiken. En overigens – ik blijf het maar herhalen – moeten we er ook voor zorgen dat Defensie een robuuster, aaneengesloten oefengebied krijgt. Dat heeft Defensie met de F-35 ook hard nodig.

Dus als ik vrees weg moet nemen: ja met alle liefde, getuige het feit dat ik rond Schiphol op dit moment wel andere besluiten heb genomen.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Alkaya heeft nog een vraag.

De heer Alkaya (SP):

Misschien kan ik de Minister zelfs een beetje helpen. In het voorkeursbesluit staat dat het verhogen van de capaciteit van het luchtruim, ook voor civiele luchtvaart, een van de doelen is. Waarom is dat relevant als het verder geen effect heeft op het aantal vliegbewegingen? Als in het huidige luchtruim al een uitbreiding van het aantal vliegbewegingen mogelijk is en een verhoging van die capaciteit van het luchtruim dus echt helemaal niks betekent, waarom wordt dat dan als een van de doelstellingen opgeschreven?

Minister Harbers:

Bijvoorbeeld omdat je met vier naderingsroutes, ook bij verschillende weersomstandigheden en het optimaal gebruikmaken van strikt preferentieel baangebruik op Schiphol, meer dan in de huidige situatie tot kortere routes zou komen. Ja, de optelsom van die routes leidt tot meer capaciteit, maar het is niet het doel van het programma Luchtruimherziening om op voorhand te zeggen: al die capaciteit willen we benutten. Het doel is gewoon: minder hinder op de grond, kortere routes, minder uitstoot en continu stijgen en dalen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er nog een vraag van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Volgens mij hebben we het over de aan- en uitvliegroutes van Schiphol. Ik kan ook tellen. Ik proef hier ook een meerderheid in de commissie die kritisch is op de groei van Schiphol. Maar volgens mij ligt die meerderheid anders als het gaat om regionale luchthavens en moeten we de groei van Schiphol en de groei van de luchtvaart in Nederland echt uit elkaar halen. Want ten aanzien van het laatste liggen de meerderheden gewoon anders.

De voorzitter:

Hoorde ik daar een vraag? Ook dit was meer een statement. Meneer Koerhuis, u bent nu wel weer twee interrupties kwijt. Ik vraag de Minister om zijn beantwoording te continueren.

Minister Harbers:

Ik wijs er wel op dat het over het hele luchtruim gaat. Dus routes naar regionale luchthavens zijn daar wel onderdeel van.

In reactie op de interruptie heb ik de vraag die de heer Alkaya nog had gesteld, eigenlijk al beantwoord. Als ik zo kijk, zijn eigenlijk alle vragen daarover in het interruptiedebat aan de orde gekomen.

Dan nog even iets over de besluitvorming. Ik heb eerder al aangegeven dat ik de Kamer zal informeren bij alle stappen die we hierin nemen, zodat de Kamer er ook wat van kan vinden. De herziening zelf bestaat uit verschillende deelprojecten. Bij elk project wordt het proces op het gebied van participatie en inspraak afzonderlijk doorlopen. Waar het luchthavens aangaat, verloopt het proces met luchthavenbesluiten en een MER. Die besluiten worden ook voorgehangen. De Integrale Programmabeslissing die uiteindelijk genomen wordt, beschrijft per project de wijze waarop de besluitvorming plaatsvindt. Dat wordt aan de Kamer voorgelegd. Dan wordt per project dat daaruit voortvloeit, ook nog duidelijk of en waar voorhang bij de Tweede Kamer plaatsvindt. Maar laat ik dit hele, ingewikkelde betoog gewoon kort samenvatten. Mij is meer dan helder dat de Kamer bij iedere stap die we hier zetten, betrokken wil worden. Dat zeg ik de Kamer toe. Bij het schetsontwerp, daarna bij de Integrale Programmabeslissing en daarna bij de uitwerking in deelprojecten zal ik de Kamer informeren en in de gelegenheid stellen om daar wat van te vinden.

Vervolgens was de vraag van de heer Boucke om een MKBA toe te passen op de voorkeursbeslissing. Op de voorkeursbeslissing is al een planMER gedaan. De luchtruimherziening heeft, als ik het zo even bekijk, geen grote economische effecten, dus ik denk simpelweg dat de MKBA daarvoor geen geschikt middel is. Maar zoals ik net al heb gezegd, zullen we bij het eerste schetsontwerp van de inrichting van het luchtruim alle effecten gedetailleerd inzichtelijk maken, zodat de gelegenheid er is, ook voor de Kamer, om een afgewogen besluit te nemen.

De heer Alkaya deed de suggestie om bij de luchtruimherziening capaciteit bij LVNL weg te halen en over te hevelen naar elektrisch taxiën. LVNL bepaalt uiteindelijk zelf waar zij haar capaciteit inzet. Wel voeren we met LVNL deze maanden overleg over de prioriteiten. Ik heb eerder toegezegd aan de Kamer dat ik aan LVNL meegeef om elektrisch taxiën prioriteit te geven de komende periode. Dat is ook nog specialistische capaciteit, die niet zomaar uitwisselbaar is. Maar nogmaals, ik zou het ook zonde vinden om die capaciteit bij LVNL weg te halen, want het verminderen van hinder is een speerpunt van dit kabinet en van uw Kamer. Dat doen we breed. Wat mij betreft hoort de herziening van het luchtruim daar ook bij.

Tot slot de allerlaatste vraag over de luchtruimherziening. Mevrouw Van der Plas vroeg naar de vliegveiligheid en de ganzen. Vliegveiligheid staat voor mij, voor het hele kabinet, op één, op twee, op drie. Het risico op aanvaringen met vogels is vooral aanwezig bij het opstijgen en landen van de vliegtuigen, dicht bij de luchthavens. Er worden allerlei maatregelen rond Schiphol en andere luchthavens genomen om dat tegen te gaan. Als je kijkt naar de herinrichting van het luchtruim, zou de eerste aanname zijn dat dat risico juist afneemt omdat vliegtuigen langer hoger blijven vliegen voordat ze de daling naar de luchthaven inzetten. Maar vliegveiligheid staat vanzelfsprekend op één. Dat wordt ook in alle aspecten van de luchtruimherziening meegenomen.

De voorzitter:

Ik zag dat er een vraag was van de heer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Dank aan de Minister voor de beantwoording van mijn vraag. Hij heeft hem beantwoord, maar ik ben niet tevreden met het antwoord. Dat kan.

De Minister geeft aan dat het niet nodig is om een MKBA uit te voeren omdat hij al een planMER heeft uitgevoerd. Hij zegt dat het met name om milieueffecten gaat en dat er weinig andere effecten zijn. Maar nu lees ik het volgende op de website van de overheid, dus dit verzin ik niet zelf; dit zegt de Minister. Wanneer voer je een MKBA uit? Wanneer belangenorganisaties of organisaties willen controleren of hun belangen, zoals natuur en veiligheid, genoeg zijn meegerekend. Dit is precies het debat dat we vanavond voeren met elkaar. We hebben een petitie in ontvangst genomen van 47.000 mensen die precies dit punt maken. Ze willen kunnen controleren of hun belangen genoeg zijn meegerekend. Volgens mij is dit een heel valide reden om wel een maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren.

De voorzitter:

Heel goed dat u die afkorting nog eens heeft uitgesproken. De Minister.

Minister Harbers:

Ik snap het verzoek om een MKBA, maar dat gaat voorbij aan het feit dat bij die volgende stappen ook weer een MER wordt uitgevoerd, waarin heel veel van de aspecten zitten die de heer Boucke nu aangeeft, namelijk milieuhinder, gevolgen voor de natuur, leefbaarheid et cetera. Dit was een planMER voor het voorkeursbesluit, maar ook bij de volgende uitwerking volgt weer een milieueffectrapportage, die denk ik ook de aspecten bevat die de heer Boucke belangrijk vindt.

De voorzitter:

Meneer Van Raan heeft een punt van orde. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Dit is wel echt lastig debatteren. We hebben gekozen voor drie. Dat is prima, maar de Minister maakt hier gewoon gebruik van. De Minister maakt er gewoon gebruik van dat wij heel weinig kunnen zeggen, want die planMER is gewoon met de grond gelijk gemaakt.

De voorzitter:

Dit is geen punt van orde.

De heer Van Raan (PvdD):

Jawel, want zo kun je niet debatteren. Zo kun je echt niet debatteren.

De voorzitter:

Ik denk dat het goed is, als u niet tevreden bent met de beantwoording, dat u in de tweede termijn uw ruimte gebruikt om daar verduidelijking over te vragen. Daar gaat u zelf over. Maar uw punt is geen punt van orde. U zegt eigenlijk dat u geen antwoord op uw vraag hoort of dat het antwoord niet helder genoeg is. Nogmaals, mijn advies is om daar de tweede termijn voor te gebruiken. Dan kunnen we aan het einde van de avond concluderen wat we daaraan doen. Wat betreft de interrupties: ik heb daar bewust voor gekozen, simpelweg omdat ik de klok in de gaten moet houden. Ik moet de orde van deze vergadering bewaken. Ik zie dat er een flink aantal deelnemers is. Het laatste wat ik erover wil zeggen is dat er tijdens de procedurevergadering aan u allen is gevraagd of er bereidheid was om het debat met één uur te verlengen en daar was geen meerderheid voor. In dat licht is er gekozen voor drie interrupties. Wij gaan daar zelf over en ik vind dat we de Minister dat niet in de schoenen moeten schuiven.

Dan ga ik nog even door naar de onbeantwoorde vragen. Er is eerst een onbeantwoorde vraag van ... Een punt van orde? Is dat echt nodig, meneer Koerhuis? Oké. Dan heeft u voorrang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik weet dat de heer Van Raan het nooit zo bedoelt, maar het kan zo overkomen. Ik vind dat de Minister meer dan uitvoerig antwoord geeft op de vragen. De opmerking, de suggestie, dat hij het beperkte aantal interrupties gebruikt of bijna misbruikt, bedoelde de heer Van Raan volgens mij niet zo. Ik wil hem de kans geven om te zeggen dat hij dat niet zo bedoeld heeft.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Meneer Van Raan, kunt u aangeven of u dat zo bedoeld heeft of niet? Daarbij volstaat een ja of een nee.

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

Dat is een eerlijke vraag, dank daarvoor. Op het moment dat je signaleert dat er echt aperte onjuistheden in de beantwoording zitten, terwijl die wel in de antwoostenstroom worden meegenomen, zo van «dat hoeft niet, want we hebben al een planMER gedaan, dus hoeft de MKBA niet» ... Dat is even procedureel gezien. Maar die wordt gewoon aan de kant gezet, dus dat is eigenlijk ook technisch gezien geen antwoord.

Minister **Harbers**:

Dat is wat anders.

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

En daar maak ik bezwaar tegen.

De **voorzitter**:

Dank, meneer Van Raan. Laten we voorkomen dat we deze discussie nu verder gaan voeren. Dit gaat allemaal af van de tijd die u heeft. Ik adviseer u om in de tweede termijn om nadere duiding te vragen. Meneer Krul had nog een onbeantwoorde vraag. Ik geef hem het woord.

De heer **Krul** (CDA):

Ik heb geen interrupties meer, maar ik heb wel deze vraag, even voor mijn duidelijkheid. Ik had aan de Minister gevraagd om de aanvliegroute niet via een algemene maatregel van bestuur te regelen, maar om die aan de Kamer voor te leggen. In zijn beantwoording heb ik hem heel vaak horen zeggen: dat is vanzelfsprekend; dat zeg ik toe. Maar ik hoorde zo veel woordenspaghetti dat ik nog niet precies weet wat nou de toezegging was en wat nou het concrete antwoord op mijn vraag was. Volgens mij waren er wel twintig regels voor nodig.

De **voorzitter**:

We kijken naar de Minister voor de toezegging over het betrekken van de Kamer.

Minister **Harbers**:

Het is mij meer dan helder dat de Kamer daarin overal bij betrokken wil worden. Dat klopt. Ik kan het per AMvB doen en het niet voorhangen, maar het is mijn ambitie om het gewoon keurig van tevoren aan de Kamer te melden.

De **voorzitter**:

Oké, dank u wel. Dan gaan we ...

Minister **Harbers**:

Ik meen echt dat ik dat zojuist al heb gezegd. Dat moet me toch even van het hart. Het is me meer dan helder dat de Kamer dit stap voor stap wil kunnen meenemen.

De voorzitter:

Dan blijft u aan het woord, want we gaan door naar het volgende blokje.

Minister Harbers:

Ik heb een naar gevoel bij de suggestie – dat wil ik ook nog even zeggen in reactie op het interruptiedebat van zojuist – dat ik er gebruik van zou maken. Bij iedere stap volgt uitvoerig inzicht. We hebben nu een voorkeursbeslissing, een richtinggevend besluit op hoofdlijnen. Dat is de basis. Die heb je nou eenmaal nodig voor het uitwerken van de herziening in de volgende fase. Als onderbouwing van die voorkeursbeslissing, hebben we alvast een planMER en een passende beoordeling gemaakt, maar die maken uiteindelijk alleen maar inzichtelijk wat de potentie is. Of die waargemaakt kan worden, kan pas blijken in de volgende fase. Dan worden meteen ook alle geografische effecten inzichtelijk en die vormen de basis voor toekomstige besluitvorming. Na de zomer volgen de Integrale Programmabeslissing en het schetsontwerp, waarin ook effecten inzichtelijk worden, maar laat ik de Kamer ook toezeggen om als extra service in de brief te vermelden hoe die hele verdere procedure er uitziet, dus op welk moment de Kamer iets kan verwachten, wat de effecten daarvan zijn en hoe we omgaan met de omgeving. Ik heb er namelijk ook geen zin in dat dit ons nog langer in de weg staat.

De voorzitter:

Heel goed. Dank. Ik denk dat de Kamer daar blij mee is. Als ik naar links kijk, zie ik instemmend geknik. Gaat u verder, Minister.

Minister Harbers:

Dan ben ik bij de vragen op het gebied van verduurzaming en stikstof. Ik begin bij de vraag van de heer Koerhuis hoe het staat met elektrisch vliegen vanuit het Groeifonds. Elektrisch of hybride vliegen is een van de innovaties die in potentie kan bijdragen aan verduurzaming. Via het Groeifondsvoorstel Luchtvaart in Transitie wordt nu onderzoek gedaan naar hybride vliegen. In dat kader zijn verschillende projecten gestart. Daar zijn we mee aan de slag. Het project is begin dit jaar ook officieel gestart. Via de voortgangsrapportages in het kader van het Nationaal Groeifonds wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

Ik blijf even bij elektrisch vliegen. De heer Boucke vroeg hoe het staat met elektrisch vliegen tussen de landen in het Caribische deel van ons Koninkrijk. We zitten samen met de luchthavens en de lokale autoriteiten daar in de taskforce elektrisch vliegen Caribisch Nederland. Die taskforce werkt nu een strategisch plan uit om elektrisch vliegen tussen de eilanden in vijf à tien jaar te kunnen implementeren. Dat is in lijn met de conclusies van het SEO-onderzoek, waarin werd gesteld dat er vanaf 2030 meer te verwachten valt van elektrisch vliegen dan op de hele korte termijn. We laten vanuit lenW momenteel onderzoek doen naar wat concreet nodig is op de eilanden om testvluchten met een elektrisch vliegtuig te organiseren. We verwachten de resultaten daarvan in november en nemen die dan ook weer mee in het strategisch plan van de taskforce. Als het volgende commissiedebat na november plaatsvindt, zal ik de Kamer hier in de daaraan voorafgaande voortgangsbrief over informeren.

Dan maak ik de stap van elektrische naar waterstofvliegtuigen. De heer Koerhuis vroeg andermaal naar de stand van zaken rondom het plan van Airbus om op Eelde waterstofvliegtuigen te gaan bouwen. Net als de vorige keer heeft Airbus nog steeds geen concreet plan gedeeld met het ministerie om dat op Eelde te gaan doen. Wij staan wel altijd open voor ideeën om de luchtvaart te verduurzamen. Ik kan wel melden dat er intensief contact is tussen Airbus en de Nederlandse maakindustrie en kennisinstellingen om te bezien hoe Nederlandse partijen bij kunnen dragen aan de ontwikkeling van een nieuwe generatie duurzame vliegtuigen. Afgelopen week was op de Air Show in Parijs ook te merken

dat er grote ambitie is bij Airbus om de samenwerking met het Nederlandse luchtvaartecosysteem verder te concretiseren. Dan kom ik eigenlijk gelijk op de vraag die mevrouw Van der Plas stelde over de vliegtuigfabrikanten. Zij zei zeer terecht: daar moet veel aandacht naar uitgaan, want zij moeten wel de duurzame vliegtuigen van de toekomst leveren. Daarom ondersteunen we ook de samenwerking tussen vliegtuigbouwers en de Nederlandse maakindustrie en kennisinstellingen – dat doen wij overigens niet alleen; dat doet ook de Minister van Economische Zaken – en de ontwikkeling van een nieuwe generatie duurzame vliegtuigen via het eerdergenoemde Nationaal Groeifondsprogramma.

Ook in Europees verband, zeg ik tegen mevrouw Van der Plas, wordt verduurzaming gestimuleerd. Daar zijn ook Europese onderzoeksprogramma's voor, zoals Clean Aviation en Clean Hydrogen, waarin veel partijen uit de luchtvaartsector en vliegtuigbouwers samenwerken. Vanuit de ministeries van IenW en EZK is er contact met Airbus, Embraer en Boeing om hen ertoe op te roepen en uit te dagen om samen te werken met de Nederlandse maakindustrie. We staan er wat dat betreft ook goed voor. Nederlandse investeringen in de luchtvaartindustrie staan op de vijfde plaats in Europa. Dat toch weer mooi meegenomen voor ons als klein landje.

De heer Koerhuis memoreerde dat ook Fokker erin geïnteresseerd is om waterstofvliegtuigen te gaan bouwen. Dat voornemen is een hele mooie ontwikkeling. De inzet van het ministerie richting Fokker is afhankelijk van de behoefte van Fokker. Gelukkig geven ze zelf aan dat ze gewoon een gezond bedrijf zijn en heel veel op eigen kracht kunnen. Maar het is ook echt een mooi onderdeel van het Nederlandse luchtvaartecosysteem. Dat is echt iets waar we trots op mogen zijn.

De heer Boucke haalde het onderzoek van Transport & Environment aan over waterstof. Hij vroeg of ik ook vind dat er steviger beleid nodig is ten aanzien van vliegen op waterstof. Ja, we weten dat er voor de verduurzaming van de luchtvaart een mix van duurzame brandstoffen nodig is, waaronder waterstof. We werken op verschillende manieren mee aan die complexe puzzel om vliegen op waterstof in de toekomst mogelijk te maken. Naast de zojuist genoemde initiatieven zijn we ook nauw betrokken bij het Nationaal Plan Energiesysteem van de Minister voor Klimaat en Energie. Daarin wordt gekeken naar het verhogen van de productie van waterstof, het importeren van waterstof en het verminderen van de behoefte, om aan de vraag te kunnen voldoen. Er wordt ook gekeken naar hoe de bijbehorende infrastructuur voor transport, opslag en toevoer eruit zou moeten zien. De Minister voor Klimaat en Energie zal u binnenkort informeren over de contouren van dat Nationaal Plan Energiesysteem.

De andere vraag van de heer Boucke ging over de samenhang tussen het project Luchtvaart in Transitie en de Europese uitrol van vliegen op waterstof. Projecten die we binnen het Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie draaien, nemen ook deel aan de eerdergenoemde Europese onderzoeksprogramma's. In die projecten wordt bijvoorbeeld gekeken naar de technologische ontwikkeling van vliegtuigonderdelen ten behoeve van het vliegen op waterstof. Binnen Luchtvaart in Transitie is er ook een specifiek project om aansluiting bij de Europese onderzoeksprogramma's te stimuleren.

Ik refereerde er net al even aan: de heer Koerhuis vroeg naar de stand van zaken van elektrische TaxiBots op Schiphol. De sectorpartijen blijven eraan gecommitteerd om dat uiterlijk in 2030 de standaardoperatie te maken op Schiphol. Conform de motie van de heren Koerhuis en Boucke heb ik de afgelopen tijd met LVNL gesproken over hun inzetbaarheid en beschikbare capaciteit. Ik heb ze daarbij aangespoord om meer prioriteit te geven aan de inzet van TaxiBots. Daar spreken we de komende tijd met LVNL ook nog verder over. Conform de oproep in de motie zal ik voor de

begrotingsbehandeling ook een tijdpad op dit punt aan de Kamer presenteren.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, heeft u een vraag?

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, ik heb een vraag. Ik zat even te bedenken waar ik mijn laatste interruptie aan zou besteden. De elektrische TaxiBots zijn belangrijk, omdat we daarmee de stikstofuitstoot op de grond met 50% kunnen verminderen. Nu hoor ik de Minister zeggen: een uitrol in uiterlijk 2030. Mij gaat het erom dat we gewoon zo snel mogelijk aan de slag gaan. Er rijden er nog maar 2 rond. Ik begrijp dat er 100 nodig zijn. Kan de Minister dus iets meer comfort geven over dat die dingen eraan komen en we niet wachten tot 2030?

Minister Harbers:

Ja, maar ik wil wel dat het comfort gebaseerd is op een reële tijdlijn. Daar hebben we de inzet van LVNL voor nodig. Juist daarom neem ik de oproep om te kijken naar hun inzet serieus. Je ziet natuurlijk op alle mogelijke manieren dat de operatie op Schiphol sneller moet verduurzamen, getuige bijvoorbeeld ook de recente inzet van de Arbeidsinspectie op het platform. Dat wordt op Schiphol dus wel heel duidelijk begrepen.

De voorzitter:

Als u het goedvindt, doen we hierbij ook nog de interruptie van de heer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Nog heel even over vliegen op waterstof. De Minister was namelijk heel kwalitatief in zijn antwoord, maar ik zou het toch net iets scherper willen. Er is onderzoek naar gedaan. Op mijn vraag welke tekortkomingen in het beleid de Minister signaleert, heeft hij eigenlijk geantwoord ... Nou goed, ik weet niet of hij tekortkomingen ziet en ook niet welke oplossingen hij ervoor voorstelt. Ik zal de vraag dus anders formuleren: op welke termijn verwacht de Minister dat wij in Nederland op waterstof kunnen vliegen? Kan hij daarnaast inzichtelijk maken hoeveel waterstof daarvoor nodig zal zijn en waar dat vandaan moet komen? Dat is waar ik naar op zoek ben. Als het antwoord via de brief van de Minister voor Klimaat gaat, vind ik dat ook goed, maar ik wil wel specifiek iets op het onderwerp vliegen op waterstof. Er is namelijk een onderzoek naar gedaan door Transport & Environment, en ik zou daar heel graag van de Minister een reactie op willen.

Minister Harbers:

Precies dat, dus de hele waterstofinfrastructuur voor vliegen en de toekomstige behoefte, zit allemaal in het NPE. Dat debat hebben we hier in de commissie namelijk ook eerder al gehad, en we hebben alle gegevens daarvoor aangeleverd. Dat volgt dus binnen afzienbare tijd in het NPE, het nationaal programma energiestructuur. Ik bedoel het Nationaal Plan Energiesysteem; dat is ook iets met de letter s. Wat techniek betreft: dat zal echt uit innovatie moeten komen. We kennen bijvoorbeeld de ambitie van Airbus om in 2035 de eerste long haul op waterstof te hebben. Er zijn in Nederland kleinschalige initiatieven, bijvoorbeeld studenteninitiatieven, om het in het eerstvolgende jaar al mogelijk te maken, maar die zitten allemaal nog echt in de experiment- en ontwikkelingsfase. Een uitlijning voor de hele lange termijn van de behoefte aan waterstof zit in het NPE.

De voorzitter:

Dank. Dat lijkt me een helder antwoord. Ik verzoek u om uw beantwoording te continueren.

Minister Harbers:

Dan kom ik bij de vragen over de stikstofsituatie rond Schiphol en de motie die daar eerder over is ingediend en waar diverse leden vragen over hebben gesteld naar aanleiding van de brief die de Minister voor Natuur en Stikstof pasgeleden aan de Kamer heeft gestuurd. Wat zijn de punten die diverse sprekers daar anders in zouden willen? Dat gaat over de afkap op 25 kilometer en de afkap boven 900 meter. Bij dat laatste volgen wij gewoon de regels die er op dat punt zijn, niet alleen nationaal maar ook internationaal. In dat opzicht is het rapport dat de taskforce van de heer Remkes daarover in 2020 publiceerde, nog steeds richtinggevend. Dat rapport geeft ook aan wat de redenen zijn waarom de stikstofuitstoot boven 3.000 voet niet wordt meegerekend. Het belangrijkste is natuurlijk dat we het stikstofbeleid in Nederland ook richten op de depositie. We weten dat de stikstofuitstoot die in de hogere luchtlagen zit, daar mengt en niet toewijsbaar als depositie in dat gebied neerkomt, vaak over een veel groter gebied verspreid en ook niet noodzakelijkerwijs in Nederland; dat gebeurt vaak veel verder weg.

Met betrekking tot de 25 kilometerafkappgrens wijst mevrouw Kröger erop dat die in de rechterlijke uitspraak gekoppeld zou zijn aan wegen. Nee, de 25 kilometerafkappgrens is de algemene afkappgrens voor het bepalen van toewijsbare stikstofdepositie in Nederland. In die rechtszaak ging het over dat betreffende wegproject, maar wij volgen simpelweg de huidige regelgeving op het gebied van stikstof. Die kent gewoon beide begrenzungen. Binnen die kaders heeft Schiphol zijn aanvraag van een natuurvergunning gedaan.

De elektrificatie van grondoperaties is een heel belangrijke bijdrage om de stikstofuitstoot van Schiphol verder te verkleinen. Dat verwachten we ook van Schiphol; dat hebben we ook al een paar jaar geleden vastgesteld. Daar is men mee bezig. Zoals gezegd gaat het om effecten tot op 25 kilometer afstand. Dit alles was voor het kabinet aanleiding om te constateren dat we voldoen aan de overwegingen die in de motie stonden.

Wat de algehele doelstellingen betreft heeft het kabinet al eerder de keuze gemaakt om op sectorniveau te kijken wat de bijdrage van diverse sectoren aan stikstof is. Net zoals we in de landbouw geen afzonderlijke doelen hebben voor wat de veehouderij, de pluimveehouderij en de varkenshouderij moeten bijdragen aan het stikstofdoel maar we het hebben over de bijdrage van de landbouw en net zoals we in de gebouwde omgeving niet uitsplitsen naar het type gebouw, hebben we bij mobiliteit ervoor gekozen om een sectordoel op te leggen waar de mobiliteit wel aan moet voldoen en waar ook Schiphol en de luchtvaart aan moeten voldoen. Dat zal dus een toetssteen zijn bij bijvoorbeeld een aanvraag van een natuurvergunning door Schiphol.

Mevrouw Kröger vroeg naar een stikstofplafond. Dan kom ik echt op het werkterrein van de Minister voor Natuur en Stikstof, want dit zou echt een onderdeel moeten zijn van het stikstofbeleid. Ook vanuit de mobiliteit en vanuit de luchtvaart volgen we gewoon de regels die op dat gebied gesteld zijn.

Mevrouw Kröger vroeg ook naar de mogelijkheid dat de stikstofuitstoot zou toenemen ondanks de afname van het aantal vliegbewegingen op Schiphol. Daarbij geldt, zoals ik volgens mij ook al eerder zei, dat Schiphol een natuurvergunning heeft aangevraagd op 440.000 vliegbewegingen en dat te vergunnen activiteiten altijd volledig gemitigeerd moeten zijn voordat de natuurvergunning kan worden verleend. Dat geldt dus ook bij de aanvraag die op dit moment onderhanden is.

Mevrouw Van der Plas vroeg nog naar de conclusies van de onderzoeken van de TU Delft. Die onderzoeken zijn bekend. Ook vorig jaar al heeft de Minister voor Natuur en Stikstof daarover vragen beantwoord. Ik begreep dat dit aan de Eerste Kamer was, maar ik kan wel de Tweede Kamer van dienst zijn door haar die antwoorden ook nog te doen toekomen. Er is daarop namelijk uitvoerig ingegaan. De factsheet waar de brief van afgelopen week naar verwijst in de eerste voetnoot, voetnoot 1, bevat ook feitelijke informatie over de impact van luchtvaart op stikstof. Er is geen sprake van een hogere impact dan in dat factsheet wordt aangenomen. Ik deel ook niet de uitleg die in sommige media aan de studie van de TU Delft wordt gegeven. Maar zoals gezegd, we zullen de eerder aan de Eerste Kamer gegeven antwoorden ook aan de Tweede Kamer doen toekomen.

Voorzitter. Dan is er nog een aantal vragen gesteld over bijmengen. Mevrouw Kröger vroeg naar de vrijwillige bijmengverplichting. De Europese bijmengverplichting heeft in ieder geval een stok achter de deur, want dat is een verplichting die in een verordening wordt vastgelegd. De nationale bijmengdoelstelling – dat is iets anders dan een verplichting, want het is een doelstelling die gezamenlijk is afgesproken – is bekrachtigd in het Akkoord Duurzame Luchtvaart en het kabinetsbeleid. Zoals eerder gemeld zijn we op dit moment aan het bekijken welke stimulerende maatregelen genomen kunnen worden om dat doel ook te behalen. Daarover zal de Kamer in het najaar worden geïnformeerd. Er was nog een vraag van mevrouw Van der Graaf. Zij vroeg naar het actieprogramma duurzame luchtvaartbrandstoffen zoals dat in de geactualiseerde actieagenda Luchtvaartnota stond. Dat actieprogramma is al in 2021 opgeleverd. Het bevindt zich nu in de uitvoeringsfase. Ik zag wel dat in de geactualiseerde uitvoeringsagenda, die we recent verstuurd, nog steeds vermeld stond dat het kabinet een actieprogramma zal opstellen en uitvoeren. Per abuis is het woord «opstellen» ten opzichte van de vorige actieagenda van drie jaar geleden daarin niet verwijderd. Het is opgesteld aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Het is 8 maart 2021 aan de Kamer aangeboden en de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel zijn nu bezig om opvolging te geven aan de verschillende acties daarin, met name gericht op het opschalen van de productie en de beschikbaarheid van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Dan hintten enkele sprekers op een uitbreiding of een extra tickettaks. Ik heb daar geen voornemen toe. In dat opzicht heeft het kabinet uitgevoerd wat in het coalitieakkoord was opgenomen, namelijk een verhoging van de bestaande vliegbelastingen waarbij anders dan in de tekst van het coalitieakkoord staat, nog geen directe terugsluis is gerealiseerd, aangezien die niet in de financiële paragraaf van het coalitieakkoord was opgenomen. Daarin worden in ieder geval verduurzamingsmaatregelen die ik eerder al heb genoemd, bijvoorbeeld het Nationaal Groeifonds, uit de algemene middelen gefinancierd. Dus in dat opzicht voldoen we wel aan het principe, wat de heer Krul van ons vroeg.

Mevrouw Van der Graaf vroeg nog of het principe «de vervuiler betaalt» ook geldt voor de luchtvaart. Ja, dat doet het. De vliegbelasting is daarbij een van de instrumenten en «de vervuiler betaalt» is een van de argumenten geweest om die vliegbelasting aan het begin van dit jaar te verdrievoudigen. Daarnaast betalen luchtvaartmaatschappijen voor de uitstoot op intra-Europese vluchten onder het ETS-systeem, het Europese emissiehandelssysteem. Vanaf 2026 moeten zij voor de volledige uitstoot betalen. Zoals bekend zet het kabinet in Europees verband ook in op een kerosineaccijns.

Dan kom ik op de vraag over het CO₂-plafond van mevrouw Van der Graaf. Zoals eerder afgesproken wordt de Kamer in het najaar geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van dat CO₂-plafond. Sinds het principebesluit dat we in maart namen, zijn we druk bezig met de verdere uitwerking van dat CO₂-plafond in een conceptwetsvoorstel. De

luchtvaartsector wordt, zoals toen is toegezegd, ook betrokken bij deze uitwerking. De uitwerking verloopt nog steeds volgens planning. De heer Graus vroeg om een mkb-toets te doen. We verwachten eerlijk gezegd dat het CO₂-plafond geen directe impact zal hebben op het mkb, dus die mkb-toets ligt daarom niet voor de hand. Wel kan het mkb uiteraard een reactie op het conceptwetsvoorstel meegeven in het kader van de internetconsultatie van het wetsvoorstel.

Mevrouw Kröger vroeg nog om te garanderen dat de krimp wordt doorgevoerd totdat het CO₂-plafond is bereikt. Daarbij wijs ik erop dat het CO₂-plafond wel een ander doel heeft, namelijk de CO₂-doelen uit de Luchtvaartnota borgen. Die doelen kunnen worden gehaald door innovatie, zoals elektrisch vliegen, vliegen op waterstof, bijmenging van duurzame brandstoffen. Als dan uiteindelijk de CO₂-doelen hiermee niet gehaald worden, dan kunnen er minder kilometers gevlogen worden. Voorzitter. Daarmee ben ik aan het eind van dit blok vragen.

De voorzitter:

Mooi. Dan gaan we snel door naar het laatste blokje: overige. Daar zitten ook nog wel wat onderdelen tussen, volgens mij. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Dank u wel. Er was een vraag over de groei van Lelystad Airport. De heer Van Haga wilde vooral weten waarom het nog niet open is. Dat is omdat er aan de twee zaken die daarvoor voorwaardelijk zijn, die ik vorig jaar ook aan de Kamer meldde, nog niet voldaan is: een natuurvergunning en een oplossing voor de laagvliegroutes, waarvoor we de schetsontwerpen van het nieuwe luchtruim nodig hebben. Daarmee kan Lelystad Airport nog niet open.

Dan hadden meneer Van Haga, mevrouw Van der Graaf en mevrouw Kröger vragen over Rotterdam The Hague Airport. Daarbij waren er verschillende meningen. De heer Van Haga wil het juist verder laten groeien. De andere twee spreeksters vroegen aandacht voor het advies van de Commissie m.e.r. Er is geen besluit genomen over Rotterdam The Hague Airport. Wel hebben we het advies van de Commissie m.e.r. overgenomen dat stelde: je moet voor de MER in het luchthavenbesluit ook alternatieven onderzoeken met gelijkblijvende passagiersaantallen en zonder ontwikkelruimte. Met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft Rotterdam The Hague Airport één alternatief aan zonder groei en twee alternatieven met groei te onderzoeken. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r. en de ingediende zienswijzen heb ik in mijn advies aan Rotterdam The Hague Airport meegegeven ook een alternatief met krimp en een variant met gelijkblijvende passagiersaantallen te onderzoeken. Dat is dus anders dan de heer Van Haga mij vroeg. Die zei: zet er per se op in dat er meer vluchten moeten komen. Maar nogmaals: er is geen besluit over gevallen. Het gaat ook hier stap voor stap. Daartussendoor komt nog het onderzoek dat de provincie Zuid-Holland heeft aangekondigd. Dat is recent gebleken uit het nieuwe coalitieakkoord in Zuid-Holland. Bij eventuele informatieverzoeken denk ik dat ook de nieuwe gedeputeerden mij weten te vinden. Ik plaats er wel een kanttekening bij, want het onderzoek is echt in opdracht van de provincie. Voor mij is de Luchtvaartnota het uitgangspunt. Op grond van de Luchtvaartnota heeft Rotterdam The Hague Airport een functie voor de regio. Op grond van de Luchtvaartnoga wil ik ook het luchthavenbesluit eind 2024 vaststellen, waarbij, zoals gezegd, in de MER wel een aantal varianten onderzocht moeten zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Een korte vraag van de heer Van Haga.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Ik vind het toch wel teleurstellend, want Rotterdam The Hague Airport is essentieel. Dat kan een heel mooi vliegveld zijn. Ik vraag me af waarom de Minister niet toch juist inzet op groei, maar dan duurzamer, schoner, stiller en zuiniger. Wanneer valt hier het definitieve besluit over?

Minister **Harbers**:

Het definitieve besluit verwacht ik eind 2024. Nu moet eerst weer de MER verder vormgegeven worden door Rotterdam The Hague Airport als initiatiefnemer. Zoals gezegd moeten ze daarin een aantal varianten onderzoeken. Pas als dat weer onderzocht is hebben we weer een verdere basis voor besluitvorming.

De **voorzitter**:

Oké. Gaat u verder.

Minister **Harbers**:

De heer Koerhuis vroeg naar de stand van zaken over Groningen Eelde Airport en Maastricht Aachen Airport. De afgelopen periode heeft het ministerie met zowel Schiphol als de regionale luchthavens gesprekken gevoerd over de mogelijkheden voor verplaatsing. Er zijn ook gesprekken over gevoerd met luchtvaartmaatschappijen. De mogelijkheden voor verplaatsing blijken beperkt. Extra vluchten moeten ook passen binnen de vergunningen die de luchthavens hebben, zowel wat betreft geluidsruimte als wat betreft openingstijden. Dat laatste knelt soms ook voor hen, geven airlines aan. Dat maakt dat het aantal daadwerkelijk verplaatste vluchten in de praktijk zeer beperkt is. Zoals ik eerder heb gemeld, heb ik geen instrumenten om maatschappijen te dwingen om vluchten te verplaatsen, maar dat weet de heer Koerhuis ook. We blijven de situatie monitoren. Ik zal de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen daar de komende periode nog een keer op bevragen en de Kamer daarover informeren. Dan de vraag over de mogelijkheid dat regionale luchthavens businessjets van Schiphol overnemen. Ook daarover hebben we in de afgelopen periode met Schiphol en verschillende luchthavens en gebruikers gesproken. Eerst moet blijken of zakenjets juridisch gezien daadwerkelijk van Schiphol verplaatst kunnen worden en hoe de sector van de business aviation dit zelf ziet. We hebben wel gemerkt dat andere luchthavens aangeven geen behoefte te hebben aan verplaatsing van zakenjets van Schiphol naar hun luchthaven, vaak omdat ze gewoon hun eigen markt willen bedienen en/of omdat er geen ruimte in de vergunning meer zit. Maar we zijn nog bezig om de uitvraag rond te krijgen. Ik blijf het monitoren. In de volgende voortgangsbrief zal ik uw Kamer daarover informeren.

Dan was er een vraag over de administratievelastendruk voor kleine vliegvelden. Ik ben bereid om naar voorstellen te kijken. Ik zeg er wel bij dat sommige eisen niet voor niets worden gesteld. Ik schrok ook een beetje van de brandveiligheid en dergelijke. Dat zijn dingen waar ik niet heel erg aan wil tornen, zoals u zult begrijpen. Ik weet dus niet of ik voorstellen direct kan honoreren. Ik zal ze altijd bekijken in het licht van veiligheid. Ik zal eens kijken wat er ligt aan voorstellen van kleine luchthavens om de regeldruk te verminderen en ik zal kijken of we daar iets mee kunnen.

Dan was er een interruptiedebatje waarin vervolgens een vraag aan mij werd gesteld over de lonen bij KLM. Het is een beetje procesmatig, maar ik wijs erop dat de Kamer daarover heeft gesproken met de verantwoordelijke Minister, Minister Kaag, aan het begin van deze maand, in het commissiedebat Staatsdeelnemingen. Zij heeft toen al toegezegd te kijken of er nog stappen wenselijk en juridisch haalbaar zijn inzake de niet-naleving van steunvoorwaarden. Dat doen we zorgvuldig. Daar is het kabinet nog mee bezig. We zullen de Kamer informeren over de

uitkomsten van deze beoordeling, zoals door Minister Kaag in dat debat is toegezegd.

De heer Eppink maakte de vergelijking met de trein. Vanzelfsprekend dienen alle modaliteiten verder te verduurzamen. Dat geldt dus ook voor het spoor. Desalniettemin streven we ernaar, zoals afgesproken in de Luchtvaartnota en de Actieagenda Trein en Luchtvaart, om te bevorderen dat de trein voor zes prioritaire bestemmingen die vanaf Schiphol goed met de trein bereikbaar zouden moeten zijn, als goed alternatief voor consumenten kan worden ingezet. Daarbij kan schaarse capaciteit op Schiphol vrijkomen voor bijvoorbeeld intercontinentale bestemmingen, die juist niet met de trein bereikbaar zijn.

De heer Eppink had nog een vraag ... Nou, het was niet echt een vraag, maar meer een uitvoerige beschouwing over veelklagers. Daar is ook in het vorige commissiedebat over gesproken. Vooropgesteld: het is belangrijk dat mensen hun klachten over de luchtvaart kwijt kunnen. Dat geeft ook nuttige informatie over waar met extra aandacht naar gekeken moet worden. Die informatie gebruiken we ook voor het minderhinderprogramma van Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland. Juist om een vertekend beeld te voorkomen worden veelklagers apart weergegeven in de statistieken. Daarmee hebben we voor onszelf dus wel een soort filter op de informatie, juist om tegemoet te kunnen komen aan het probleem dat de heer Eppink schetst.

Tot slot. Mevrouw Van der Plas en de heer Graus hebben vragen gesteld over de cabinelucht. Naar aanleiding van de internationale discussies hebben we in 2015 de Nationale Adviesgroep Cabinelucht opgericht. In 2021 is, toen ook naar aanleiding van een vraag van de heer Graus, een forensisch patholoog uitgenodigd bij de NAC, zoals dat afgekort heet. Naast onderzoeksinstituten en werknemersorganisaties nemen daar ook luchtvaartmaatschappijen, waaronder Corendon, aan deel. Ik zal naar aanleiding van de vragen van de Kamer met de NAC in overleg gaan of de genoemde specialisten weer uitgenodigd kunnen worden voor een presentatie. Tevens ga ik met de NAC in overleg of we de commissieleden hier, naast de jaarlijkse rapportages, weer op een andere manier over kunnen informeren. Om te beginnen zal ik wat mij betreft met een brief de commissie over dit thema informeren.

Er werd gevraagd naar de samenwerking met het Ministerie van VWS, maar het is juist het Ministerie van SZW dat hier een rol in vervult inzake de arbeidsomstandigheden. Die samenwerking verloopt goed. Het is niet zozeer het Ministerie van VWS dat hier een formele rol heeft, maar het RIVM vervult wel een prominente rol, omdat we voor de beoordeling van onderzoek en medische protocollen op hun kennis en kunde bouwen. Mevrouw Van der Plas vroeg naar het recent gepubliceerde medische protocol. Dat protocol is bekend. Het is ook al besproken in de laatste NAC-vergadering van afgelopen week. NAC heeft aangegeven dat protocol te bestuderen. We hebben nog geen advies van de NAC over dat protocol ontvangen en zijn in afwachting van hun advies over de mogelijkheden van de implementatie van zo'n protocol in Nederland. Op het moment dat we daar uitsluitsel over hebben, zal ik de Kamer daarover informeren.

Voorzitter. Daarmee ben ik aan het eind van mijn beantwoording gekomen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik als eerst naar de heer Eppink. Hij had een vervolgvraag op het punt over de klagers.

De heer Eppink (JA21):

Inderdaad, voorzitter. Want mijn bezwaar tegen het huidige systeem is dat het geen loket is waar mensen kunnen klagen, waarbij elke klager een aparte klager is. Het is een geautomatiseerd, computergestuurd proces,

waardoor er elke dag klachten binnenkomen en je dus niet kunt weten of deze echt zijn of niet. Hierdoor worden cijfers opgeblazen en enorm overdreven. De Minister zegt dat het ministerie daar een filter op heeft gezet. Maar goed, iemand kan nog altijd 365 keer per jaar een klacht indienen. Maar ik zie ook dat de website www.vliegherrie.nl op zijn beurt ook een overzicht van meldingen aan gemeentes en andere belanghebbenden overhandigt. In één jaar heeft die site meer dan 228.000 klachten geproduceerd, waarvan je kunt afvragen of dat nou werkelijke of fictieve klachten zijn. Dat is mijn probleem met deze methode; er zit een frauduleus aspect aan.

Minister Harbers:

Ik weet niet of ik dat frauduleus moet noemen. Ik weet ook niet goed hoe je een ban op het geautomatiseerd indienen van klachten kunt leggen. Vanuit onze kant doen we twee beoordelingen. We doen een kwantitatieve beoordeling, vanuit aantallen, waarin we onderscheid maken tussen mensen die veel of minder vaak klagen. Maar we hebben de kwalitatieve informatie, die ook in dit soort klachten naar voren komt, wel nodig om ons beleid vorm te geven. Het is simpelweg ook zo dat het onmogelijk maken van het veel melden van klachten, de overlast die mensen ervaren niet wegneemt. Die informatie hebben we wel nodig, dus dat doen we op deze manier.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Eppink, had u nog een vervolgvraag? Deze kunt u stellen.

De heer Eppink (JA21):

Nou ja, het is natuurlijk wel zo dat, als je beter kunt inschatten hoeveel klachten er zijn, je ook beter beleid kunt voeren. Ik zie dus dat het ook aan gemeentes en andere belanghebbenden wordt overhandigd. Hebben die daar dan ook een filter op staan? Want gaan gemeentes, neem Rotterdam, Den Haag, Lelystad of welke gemeente dan ook, dan op basis van die klachten, die automatisch worden doorgestuurd, te werk?

Minister Harbers:

Ik begrijp het dilemma dat de heer Eppink ziet, maar de omgang met klachten en die informatie wordt niet alleen door dit soort systemen bepaald. Rond alle luchthavens hebben we ook bewonerscommissies. Zo hebben we de CRO's, zoals dat heet. Daar vindt ook gewoon bespreking plaats. Er vindt ook gewoon kwalitatieve duiding plaats van welk type overlast er sprake is. Dus in de praktijk gaan we daar veel diverser mee om dan dat we alleen naar de statistieken kijken.

De voorzitter:

Oké, dank u wel. O, excuus.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Nog even over het aerotoxic syndrome. De Minister zegt dat het recent verschenen medisch protocol is besproken en wordt bestudeerd. Maar het cabinepersoneel en andere mensen die hiermee te maken hebben en die hier al een hele tijd mee bezig zijn, vragen gewoon om een noodplan. Als mensen met klachten, bijvoorbeeld cabinepersoneel of mensen die op een platform hebben gewerkt, naar de huisarts of de bedrijfsarts gaan, worden die klachten heel gauw geschaard onder een burn-out, ME of allerlei andere ziekten, terwijl die te maken kunnen hebben met zo'n gebeurtenis met verontreinigde cabinelucht. Zij trekken al echt wel langer aan de alarmbel omdat ze graag willen dat als er zoiets gebeurt – ik las dat er ook vandaag weer wat was gebeurd in een aantal toestellen met een rare olielucht – zij echt gericht naar een arts of naar een specialist worden

gestuurd. Zij willen dat als ze klachten hebben, zoals neurologische klachten of hartklachten, ze naar een specialist worden gestuurd. Dat gebeurt nu niet. Ik wil de Minister vragen om hier toch wel enige druk op te zetten, zodat in ieder geval de patiënten die daarmee te maken hebben echt gericht worden onderzocht en niet te maken krijgen met een scala van uitspraken als «het kan een burn-out zijn» of «het is tijdelijk». Dat is juist het hele punt.

Minister Harbers:

Dat herken ik ook wel, want ik heb me ook eerder verdiept in dit aerotoxisch – ja, hoe moet je het noemen – verschijnsel of syndroom. Het punt is, en daarbij moet ik ook maar even vertrouwen op de medische beroepsgroep, dat de oorzaak van de klachten nog altijd niet precies duidelijk is. Dat stelt ook de Nationale Adviesgroep Cabelucht in zijn laatste rapportage. Daar laten we het niet bij. We dragen als Nederland bij aan internationaal onderzoek om hier meer duidelijkheid over te krijgen. Diezelfde NAC kijkt ook wat we op nationaal niveau nog meer kunnen doen voor een veilige en gezonde werkomgeving. Via het RIVM dragen we ook bij aan het onderzoek van EASA – dat is het Europese agentschap – naar luchtkwaliteit in de cabine. Zoals gezegd biedt ook het recente medische protocol wellicht aanknopingspunten. Ik laat het echt even aan die deskundigen in de NAC om dat goed te beoordelen. Die zorg is er. We kennen dit verschijnsel en we weten dat mensen daarmee naar de arts gaan. We willen niets liever dan duidelijkheid om te weten wat het is en waardoor het komt, zodat we het ook bij de bron kunnen aanpakken.

De voorzitter:

We zijn hiermee ...

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Voorzitter ...

De voorzitter:

Nou, héél kort dan, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Eén hele kleine toevoeging om de noodzaak nog wat verder te benadrukken. Het kan ook gevaarlijk zijn voor het vliegen zelf. Een piloot kan ermee te maken hebben en het kan ook voor passagiers gevaarlijk zijn. Dus nogmaals de vraag om daar enige druk op te zetten.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Daarmee zijn we echt aan het einde gekomen van de beantwoording van de zijde van de Minister. We gaan over naar de tweede termijn van de Kamer. Ik geef u daar ruim een minuut voor. Gaat uw gang, meneer Van Haga.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Voorzitter. Dit kabinet zet in op krimp van Schiphol en Rotterdam The Hague Airport, en Lelystad gaat ook nog steeds niet open. Het is onvoorstelbaar dat een meerderheid van de partijen dit afbraakbeleid steunt. We zouden juist trots moeten zijn op Schiphol en de KLM en moeten inzetten op groei. Het plan van KLM bewijst dat we stiller en schoner kunnen vliegen door innovatie en zónder krimp. De agenda van dit kabinet leidt tot vernietiging van de samenleving zoals die door vorige generaties is opgebouwd. Dag boeren, dag vissers, dag ondernemers, dag banen, dag Schiphol, dag KLM. Laten we hopen op snelle verkiezingen, in het belang van Nederland.

Ik wil graag een tweeminutendebat aanvragen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Haga. Mevrouw Kröger heeft een vraag aan u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nu hoor ik het de heer Van Haga weer zeggen: «het plan van Schiphol bewijst dat het schoner en stiller kan». Het plan van Schiphol dat de heer Van Haga heeft gezien is een infographic. Dus op basis van welk bewijs zegt hij dat? Dit is toch absoluut niet verifieerbaar? Het is een mooie infographic, maar deze is niet verifieerbaar.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Ik had het niet over het plan van Schiphol, maar over het plan van de KLM. Het is inderdaad een hele mooie infographic, die niet duidelijker kan zijn dan dat ik het hier kan tonen. Ze willen verschillende dingen doen: aangepaste startprocedure, verscherpt ILT-toezicht, passende omvang privéjets, verbeterde aankomstprocedures. Nou, hartstikke mooi allemaal. Ook willen ze schonere, stillere nieuwe vliegtuigen. Het is een prachtig plan. Ik zou zeggen: laten we dat doen, laten we trots zijn op Schiphol en de KLM en laten we lekker doorgroeien, zodat we meer banen en een betere economie hebben, zodat we belastinginkomsten hebben. In de plannen van de linkse kant van de Kamer hebben we minder belastingen en gaan we straks Venezuela achterna.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Haga. Mevrouw Kröger tot slot.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

In de infographic staat: ons plan is vanaf 2028 effectiever dan het voorstel van het ministerie. Op basis van welke informatie is dat uit deze infographic af te leiden? Ik zou de heer Van Haga toch echt vragen om iets minder op een persbericht af te gaan en gewoon te vragen om echte analyses.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Misschien moet mevrouw Kröger dit grafiekje nog even bekijken. De KLM heeft uitgerekend dat ze het in 2028 inderdaad beter doen dan het kabinet. Het kabinet heeft ook geen data. Kijk, het is een vergelijking van twee verschillende plannen. Die wordt in de infographic heel goed neergezet. Die achterliggende data zie ik ook graag, maar ik vertrouw erop dat de KLM dit goed heeft gedaan, maar ik heb er geen enkel vertrouwen in dat het kabinet het goed heeft gedaan.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Haga. We gaan door naar de volgende spreker, en dat is de heer Koerhuis. Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ben trots op Schiphol en de KLM. Ik ga even door de punten heen die ik nog heb. Misschien heb ik het niet goed gehoord: wat is nu de stand van zaken van de aparte slotpool voor de luchtvracht op Schiphol? Dat is punt één.

Punt twee: de Minister haalt de openingstijden aan voor het overnemen van vakantievluchten van Schiphol door Eelde en Maastricht Aachen. Ik herinner de Minister eraan dat Drenthe de openingstijden graag wil verruimen. Hoe kijkt de Minister daar tegenaan?

Dan het overnemen van de businessjets van Schiphol door regionale luchthavens. Ik begrijp dat Eelde heel erg geïnteresseerd is en kan dus niet helemaal plaatsen waarom de Minister zegt dat er geen regionale luchthavens geïnteresseerd zijn. Graag een reactie.

Ik had nog gevraagd of de Minister de regie wil pakken op de kleine luchtvaart, die nu moet uitwijken naar de kleine vliegvelden en die bijvoorbeeld blijft zitten met hangaars op de grote regionale luchthavens. Kan de Minister daar de regie op pakken? Natuurlijk staat veiligheid op één, maar het helpt de veiligheid niet als de kleine luchtvaart zich verplaatst naar kleine vliegvelden net over de grens. Ik zit te zoeken naar een toezegging ...

De voorzitter:

U bent door uw tijd heen, dus een laatste vraag nog.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik zit echt te zoeken naar een toezegging van de Minister om in kaart te brengen hoe het in de drie voorbeelden die ik heb gegeven zit met de administratievelastendruk en de eisen die wij stellen in Nederland.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Dan gaan we naar de heer Eppink. Gaat uw gang.

De heer Eppink (JA21):

Voorzitter, ik zal kort zijn. Ik dank de Minister voor zijn antwoorden en daar houd ik het bij.

De voorzitter:

Dank u wel. Zo kan het ook. Meneer Graus, gaat uw gang.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik wil me helemaal aansluiten bij meneer Van Haga en meneer Koerhuis. Wat die banen betreft, heb ik het ook gehad over de financieel-economische en sociaal-maatschappelijke gevolgen van de krimp. Eigenlijk zou er op enig moment een onderzoek moeten komen naar de verkwanseling van KLM aan de Fransen ooit, want daar is het al fout gegaan. De luchtvaart heeft daarbij nooit een eerlijke kans gehad. Ik heb niet alleen het actieplan van de KLM aangehaald dat ook de heer Van Haga noemde, maar ook de oplossingen van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, de piloten, ook allemaal ter zake deskundigen. Het ergste vind ik het voor de vrijheid om je veilig en snel voort te bewegen, want een vliegtuig is het veiligste middel om je voort te bewegen en veilig te reizen. Daar kan ook niet een of andere idioot met een mes instappen, wat ik al eerder zei. Ik voel me altijd heel fijn en veilig in een vliegtuig, en heel veel mensen ook. Ik zal dan ook zeker een motie indienen en ik zal ook daarin die parlementaire enquête weer aanhalen, mevrouw Kröger. Je moet er namelijk als Kamerlid alles aan hebben gedaan om een Minister of een regering ervan te overtuigen dat ze fout bezig zijn. Dat heb ik geleerd toen ik zelf lid was van een parlementaire enquêtecommissie. Je moet waarschuwen voor de gevolgen. Daar zijn onderzoeken naar gedaan. Het gaat niet om 13.000 banen, maar het gaat dadelijk om tienduizenden banen meer, direct en indirect.

De voorzitter:

En dan probeert u af te ronden.

De heer Graus (PVV):

Zeker. Dan gaan we afronden, meneer de voorzitter. Het is een zeer ernstig verhaal en het is onze plicht als Kamer om er alles aan te doen om te proberen dat te voorkomen.
Een gezegende avond. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. De heer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Dank u wel, voorzitter. Als de Minister zonder de geschiedenis van de afgelopen jaren zou werken, dan zou ik hem wel kunnen volgen in zijn verhaal over een Balanced Approach en de luchtruimherziening. Maar dat is niet de realiteit. De Minister draagt de geschiedenis met zich mee, en die heeft gezorgd voor heel veel wantrouwen, en terecht, bij omwonenden. Je ziet ook dat er bij mensen die onder de zogenaamde vierde aanvliegroute wonen, heel veel wantrouwen is. Dat is de situatie waar deze Minister mee te maken heeft. Ook na dit debat blijft er veel onduidelijkheid bestaan over de situatie na het krimpbesluit. Met name over de normstelling is er veel onduidelijkheid en onzekerheid – ik geloof zomaar dat mijn buurvrouw daar nog wat meer over zal vertellen – maar ook over de luchtruimherziening en de effecten daarvan. Daarom zou ik de Minister toch nog willen oproepen om een maatschappelijke kosten-batenanalyse van die luchtruimherziening uit te voeren. Als hij dat niet van plan is, overweeg ik zeker een motie op dit punt in te dienen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. Helder. Dan gaan we naar de heer Koerhuis, die daar een vraag over heeft.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, nou ja, een vraag ... Ik hoor de heer Boucke beginnen over wantrouwen. Dat heeft een bepaalde lading in deze Kamer. Ik neem aan dat hij niet de lading van een motie van wantrouwen bedoelt, want volgens mij doet deze Minister heel serieus zijn werk.

De heer Boucke (D66):

Volgens mij moet ik nu even de-escaleren ...

De voorzitter:

We gaan nu niet buiten de microfoon praten. De voorzitter houdt u strak aan de tijd, omdat u zelf de tijd voor dit debat heeft bepaald. Meneer Boucke geeft nog een antwoord. Gaat uw gang.

De heer Boucke (D66):

Dank u wel, voorzitter. Er bestaat heel veel wantrouwen – ik herhaal het nog maar eens – bij de omwonenden. We hebben vandaag een petitie in ontvangst mogen nemen, die maar liefst 47.000 mensen hebben ondertekend, uit een gebied waar dus nog geen vliegtuig overheen vliegt. Dat is wantrouwen. Er is een gebrek aan vertrouwen. Deze Minister moet daar iets mee. Hij moet vertrouwen herstellen. Dat doet hij door analyses uit te voeren samen met de omgeving. Dat is mijn pleidooi in deze tweede termijn.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. Tot slot, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, het spijt me heel erg, maar een Minister die de reservering van de tweede Kaagbaan afhaalt, waar de Kamer een uitspraak heeft gedaan dat dat niet hoefde, en die een krimpbesluit neemt ... Het is een beetje rupsje-nooit-genoeg bij D66.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we door naar mevrouw Kröger. Gaat uw gang, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik hoor iedereen praten over trots zijn op Schiphol en trots zijn op de KLM. Ik denk dat als je echt trots op die bedrijven bent, je ervoor zorgt dat ze toekomstbestendig worden. Daarvoor zorg je door echt eerlijke regels te stellen over geluid, stikstof, zeer zorgwekkende stoffen en CO₂. Nu dreigt weer te gebeuren dat we, op basis van een analyse van wat goed is voor de hub, het omkatten naar geluid en dat dan als milieuruimte geven voor de toekomst. Dat is het niet. Dat gaat ze gewoon bijten. Dan sluit ik me aan bij de woorden over vertrouwen.

Ik heb drie concrete vragen. Eén. Ik hoor de Minister net zeggen dat voor zes prioritaire bestemmingen de trein het alternatief wordt en dat die ruimte dan gegeven wordt aan internationale vluchten. Dat leidt tot meer CO₂-uitstoot. Kan de Minister garanderen dat dat niet het geval is? Dan de herindeling van het luchtruim. Er is dus voorhang toegezegd aan de Kamer. Kan de Minister dat bevestigen?

Ten slotte stikstof. Mijn punt was als volgt. Die 25 kilometer afkap was voor grondbronnen. Dus dan gaat het om het wegverkeer en de veehouderij. In de uitspraak van de rechter staat niets over vliegtuigen, over luchtvaart. Dat was mijn vraag: waarom is daar wel voor gekozen? De Minister zei net in de beantwoording zelf dat als die milieuruimte er is, alles minder moet worden daarna, dus ook stikstof. Betekent dat wel een stikstofplafond?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan gaan we door daar de heer Krul. Gaat uw gang, meneer Krul.

De heer **Krul** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. 47.000 mensen hebben hun ernstige zorgen geuit over die vierde aanvliegeroute middels hun handtekeningen die wij vandaag mochten ontvangen. Ik heb in de eerste termijn de Minister het volgende gevraagd. Is hij bereid om dit niet alleen via een algemene maatregel van bestuur te regelen, maar het eerst aan de Tweede Kamer voor te leggen? Ik moest hem dat twee keer vragen, want het antwoord was zeker in eerste instantie vaag. In tweede instantie heeft hij toegezegd om dit via voorhang te doen. Ik ben blij met die toezegging, maar ik herhaal die hier, omdat ik hier absoluut geen onduidelijkheid over wil laten bestaan, zelfs zodanig dat ik mijn hele tweede termijn aan dit punt opoffer.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Krul. Dan gaan we door naar de heer Van Raan. Gaat uw gang.

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

We zijn de heer Krul daar heel dankbaar voor, overigens.

Voorzitter. Ik zou graag de Minister bedanken voor de antwoorden op mijn vragen, maar dat kan helaas niet, want hij heeft er geen enkele beantwoord. Hij is op geen enkel punt ingegaan. Dus dan bedank ik maar even de partijen aan de rechterzijde, omdat zij zo duidelijk maken dat zij de kortetermijnbelangen van de economie boven het belang van de burgers stellen. Ik denk dat dat wel van belang is.

Voorzitter. Ook even voor de zaal: die luchtruimherziening maakt deel uit van de Single European Sky. Een van de doelstellingen van die Single European Sky is de verdrievoudiging van de capaciteit van het luchtruim, ook voor Nederland. Om het CDA en de ChristenUnie de meeste zekerheid te geven dat dat dan niet leidt tot groei – wat zij ook niet willen – vraag ik het volgende. Kan de Minister toezeggen dat hij de Luchtvaartnota

terugneemt? Daar staat 800.000 vluchten in. Kan de Minister toezeggen dat hij de voorkeursbeslissing terugneemt? Die faalt namelijk op drie punten. Dat is echt tornen aan de beginselen van behoorlijk bestuur. Ik stel voor: doe die brede MKBA.

De **voorzitter**:

Tot slot.

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

Hou op met de herziening van het luchtruim op dit punt.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Raan. Dan gaan we door naar de heer Alkaya.

Gaat uw gang.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording van de vragen. Ik ben toch nog niet helemaal gerustgesteld dat er geen gedwongen ontslagen op Schiphol zullen vallen naar aanleiding van de krimp, waar een brede meerderheid voor bestaat. Ik ben echter blij met de toezegging dat de Minister zich gaat inspannen om dat te voorkomen. Ik ben blij dat hij met de werkgevers in gesprek gaat en dat hij de Kamer op de hoogte blijft houden van de werkgelegenheidseffecten en eventuele onverhoopte gedwongen ontslagen. De SP zal dit nauwgezet blijven volgen. Als het die kant op zal gaan, dan moeten we echt nadenken over een transitiefonds. Daar voelt de Minister nu nog helemaal niets voor. Tot slot over de luchtruimherziening. Kan de Minister in een volgende brief hierover toelichten waarom capaciteitsverbreding een doelstelling is als die niet zou moeten leiden tot meer vluchten? Dat zou helpen om het wantrouwen enigszins weg te nemen. Ik snap namelijk nog steeds niet waarom het een doelstelling zou zijn om meer capaciteit in de lucht te creëren als we daar geen gebruik van gaan maken. Ik begrijp dat het iets te maken heeft met noodweer, maar ik snap dat nog niet helemaal. Dank.

De **voorzitter**:

Oké, dank. We gaan het zo checken. Mevrouw Van der Graaf, gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik dank de Minister wél voor de antwoorden. Ik zie meneer Alkaya kijken, maar ik doel daarmee eigenlijk op de opmerkingen van de heer Van Raan. Ik heb namelijk wél antwoorden gekregen op de vragen die ik heb gesteld. De Minister heeft het volgende voor mij opgehelderd, wat ik fijn vind. Ik had gevraagd naar het actieprogramma Duurzame Brandstoffen. In de geactualiseerde uitvoeringsagenda Luchtvaartnota stond dat dat nog moest worden opgesteld. Daardoor hadden wij aangenomen dat dat nog allemaal moest gebeuren. Dat heeft de Minister echter opgehelderd. Wij duiken dus even terug in de geschiedenis.

Voorzitter. Ik vraag even een bevestiging aan de Minister. Hebben wij nou goed gehoord dat als het gaat om Rotterdam The Hague Airport, er twee scenario's worden uitgezocht? Eén: een gelijkblijvend scenario qua aantallen passagiers. Twee: een krimpscenario. Klopt dat? Dat wil ik nog graag bevestigd hebben.

Dan wil ik wat vragen over de luchtruimherziening. Als wij die als Kamer zouden willen wijzigen, hebben wij daar beperkte mogelijkheden voor. Dat gaat namelijk via een AMvB. Ik heb de toezegging niet zo duidelijk meegekregen als de heer Krul die heeft gehoord. Ik vraag de Minister of

hij kan toezeggen aan de Kamer dat dit middels een voorhangprocedure aan de Kamer zal worden voorgelegd.

Voorzitter. Ik begrijp ...

De voorzitter:

U moet echt even afsluiten als dat kan, mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dan stel ik de vraag heel snel. De Minister zegt dat de huidige regelgeving voor afkapgrenzen wordt gevolgd. Nederland is echter een van de drie landen in Europa die niet de emissie van stikstofuitstoot van vliegbewegingen boven de 900 meter rapporteert.

De voorzitter:

En?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

De richtlijnen geven daar gewoon wel ruimte voor. Ik zou de Minister dus toch willen vragen daartoe over te gaan en de noodzakelijke aanpassingen daarvoor voor te bereiden.

De voorzitter:

Dank. Tot slot gaan we naar mevrouw Van der Plas. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel. Dank aan de Minister en zijn staf voor de antwoorden. Ik wilde nog even terugkomen op het interruptiedebatje dat ik had met mevrouw Van der Graaf. Als mevrouw Van der Graaf hieruit begrijpt ... Het ging mij om het reduceren van stikstof tot een bepaald percentage of met een bepaald percentage. Het ging mij niet per se om een krimp van 25%. Ik hoop dus niet dat ze dat verkeerd begrepen heeft. Wat ik wilde uitleggen, is dat wij vinden dat elke sector evenredig moet bijdragen aan de reductie van CO₂ en stikstof. Die moet gewoon evenredig verdeeld worden. Wij zien daar echter een ander pad naartoe. Dat pad is niet altijd per se een knip zetten in het aantal vliegbewegingen, het aantal koeien, het aantal auto's of wat dan ook. Het gaat ons meer om een innovatieve, duurzame manier. Dat wilde ik nog even rechtgezet hebben, voordat mensen zeggen dat ik ook een mes in de vliegtuigstapel wil zetten. Dat is niet per se het geval. Ik wil echter wel dat we schoner gaan vliegen. Ik wil dat we schoner en stiller gaan vliegen en dat we veiligheid en gezondheid garanderen, zoals we dat bij alles willen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van de tweede termijn van de zijde van de commissie. Ik realiseer me dat we dit debat hebben gepland tot 21.15 uur. Er is ruimte voor uitloop. Ik vraag u daar formeel natuurlijk toestemming voor. Ik denk niet dat het debat langer dan vijf of tien minuten hoeft uit te lopen. De Minister heeft echter wel vijf tot tien minuten nodig voor de beantwoording. Ik stel dus voor dat we vijf tot tien minuten schorsen. Ik vraag u ook om, als dat kan, in de zaal te blijven. Een toiletbezoek kan natuurlijk. Het is nu 21.08 uur. Laten we proberen om 21.15 uur verder te gaan.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren. We hervatten het commissiedebat Luchtvaart. We zijn toegekomen aan de beantwoording van de zijde van het kabinet. Ik geef de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het woord. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Dank u wel. Ik ga de vragen die zijn gesteld nog even langs. De vraag van de heer Koerhuis over de vrachtpool meen ik wel beantwoord te hebben, maar de stand is dat we sinds het aannemen van de motie contact hebben met ACNL, de slotcoördinator. Zij maken op dit moment een nadere uitwerking van wat er eventueel mogelijk zou zijn. Daarnaast hebben we dat ook tot de inzet gemaakt van het kabinet bij de geplande herziening van de slotverordening. Dat is dus onderhanden werk. Wat ik al had aangegeven, is dat ik daar in de volgende voortgangsbrief over rapporteer.

Drenthe zou een verruiming van openingstijden van Groningen Airport Eelde niet bezwaarlijk vinden. Indien dat daadwerkelijk zo is, moet dat als voorstel in de aanvraag van het luchthavenbesluit in de huidige procedure worden opgenomen. Voorwaarden daarvoor zijn dat het past in de geluidsruimte en draagvlak in de regio heeft, en dat LVNL dan ook de capaciteit kan leveren. Als dat zo is, is mij dat nog niet gebleken, want die aanvraag moet nog gemaakt worden.

Businessjets op regionale luchthavens. Dat zal inderdaad in de praktijk nog wel wat gedifferentieerd zijn tussen de ene luchthaven en de andere. Er zijn er natuurlijk sowieso een paar die geen ruimte hebben. Daar waar operators dat willen en het past binnen de vergunning, is het uiteindelijk aan de markt, want ik neem aan dat ze dan ook daarheen vliegen waar ze het gevoel hebben dat ze willen zijn.

Even kijken. Dan de positie van kleine luchtvaart die moet verplaatsen naar kleine vliegvelden. Dat is natuurlijk allemaal weer stap voor stap voor stap, want we zijn daar nog niet. We hebben juist het gesprek met Schiphol over: hoe wil je omgaan met die privéjets? Ik begrijp dat daar een probleem achter vandaan kan komen, maar ik ben wat terughoudend om dat probleem meteen tot het mijne te maken. Uiteindelijk begint het wel bij bedrijfsactiviteiten op de luchthaven zelf en de daar actieve bedrijven. Ik ken de Nederlandse Vereniging van Luchthavens bijvoorbeeld als een vereniging die uitstekend geschikt is om ook daar de samenwerking te faciliteren. Ik zou eerst maar eens kijken of dit zich ook daadwerkelijk voor gaat doen, en dan kijken we hoe het zit met de afwikkeling daarvan.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik krijg de verenigingen al op de lijn. Ik kan ze doorverwijzen naar het ministerie. Maar ik ga er nog even achteraan en dan kom ik erop terug in het tweeminutendebat.

Minister Harbers:

Dan wacht ik dat debat af, want mij is nog niet gebleken dat het probleem zich daadwerkelijk voordoet. Daar zijn we ook gewoon nog niet.

Dan de voorstellen vanuit de kleine regionale vliegvelden. Ik meen al toegezegd te hebben dat ik wel ga kijken wat er mogelijk is aan vereenvoudiging van ... Ja, dat had ik al toegezegd. Ik zal de suggesties die u gedaan hebt op me in laten werken, maar dat wil niet zeggen dat ik ze automatisch overneem. Misschien zijn er ook andere suggesties, want zoals gezegd: vliegveiligheid en veiligheid aan de grond staan wel voorop. Laat ik met de heer Boucke kijken of we tot een samenwerking kunnen komen. Hij hecht zeer aan een MKBA. Ik denk echt dat een MKBA, als we straks helemaal op een rij zetten wat er allemaal in kaart wordt gebracht, wellicht niet nodig is, en dat we bijvoorbeeld met een MER en andere inzichten in effecten al heel goed inzichtelijk kunnen maken wat er nodig is voor de besluitvorming. Ik heb toegezegd om na de zomer nog even voor de Kamer uiteen te zetten hoe het proces verloopt aanpalend aan de Integrale Programmabeslissingen en schetsontwerpen. Het is meer dan duidelijk – ik hoop dat we het daarover eens zijn – dat al die effecten duidelijk in kaart gebracht moeten zijn om te komen tot afgewogen

besluitvorming. Wellicht kunnen we de vraag over of er dan toch nog een MKBA moet komen of niet en wat de voor- en nadelen daarvan zijn, even bewaren voor het moment dat ik naar de Kamer gewoon helemaal inzichtelijk heb gemaakt hoe de rest van dat proces eruit ziet en wat we over en weer nodig hebben aan informatie om gedegen tot besluitvorming te komen. Want nogmaals: ik denk op dit moment dat een MKBA gewoon niet het meest toepasselijke instrument is daarvoor.

Mevrouw Kröger wees op de zes bestemmingen die we in de AirRail-agenda hebben en wees erop dat daar dan weer meer uitstoot uit kan komen. Het klopt dat in de huidige slotverordening slots die vrijkomen, ingevuld kunnen worden door andere vluchten, ook langeafstands-vluchten. Ik hecht er bij de herziening van de slotverordening juist aan dat je een korteafstandsvlucht die vrijkomt, niet vervangen ziet worden door een andere korteafstandsvlucht, want dan spannen we ook het paard achter de wagen of de locomotief achter de trein. Uiteindelijk zijn we nu juist ook het CO₂-plafond aan het inrichten, om te kunnen sturen op een beperking van de CO₂-uitstoot. Ik begrijp de vrees van mevrouw Kröger dus wel, maar we hebben straks echt een herziening van de slotverordening en het CO₂-plafond nodig om ons daartegen tewezer te kunnen stellen.

Dan even over de kwestie van voorhang, die zowel door mevrouw Kröger als de heer Krul werd genoemd. Ik ga nog een keer proberen het heel helder te stellen. Ik heb aangegeven de Kamer te informeren en te betrekken voorafgaand aan besluitvorming over de verschillende stappen. Nu is het zo dat bij wijziging van het luchtvaartbesluit voorhang sowieso wettelijk is voorgeschreven. Bij overige wijzigingen mis ik een haakje in de wet om dat officieel «voorhang» te noemen, maar ik heb het volgende toegezegd. Ik snap de zorg. Ik weet niet of ik het wettelijk gezien «voorhang» mag noemen als daar geen haakje voor is, maar ik zal in de geest van voorhang opereren door die voorgenomen besluiten vooraf aan de Kamer te sturen en de Kamer in de gelegenheid te stellen daar met mij het debat over te voeren en daar iets van te vinden. Volgens mij is dat precies wat voorhang beoogt. Als ik het wettelijk gezien «voorhang» mag noemen, dan noem ik het ook «voorhang». Maar ik weet niet of dat dan weer op juridische bezwaren stuit. Dat hebben we nog even snel geprobeerd uit te zoeken. Maar als het juridisch geen voorhang is, dan handel ik helemaal in de geest van voorhang. Ik hoop dat dat nu echt helemaal helder is. Ik zal het ook in die brief over die Integrale Program-mabeslissing na de zomer nogmaals op een rij zetten. De momenten waarvoor er sowieso wel een wettelijk haakje is, zal ik ook officieel «voorhang» noemen.

De voorzitter:

Dank. Dan nog even een punt van mevrouw Van der Graaf. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Bij iedere stap voorafgaand aan besluitvorming zal de Kamer dus worden meegenomen door de Minister en in de gelegenheid worden gesteld om uitspraken te kunnen doen. Dat is mooi. Dan vraag ik de Minister wanneer het eerstvolgende moment zich daarvoor aandient. Ik heb de Minister dus heel goed begrepen dat, zoals ik had gevraagd, er voor het herindelingsbesluit, het luchtruimherzieningsbesluit, sowieso een voorhangprocedure zal komen, zodat we ons daar niet echt druk over hoeven te maken.

De voorzitter:

Nog even via de voorzitter, zeg ik ook tegen de Minister. De Minister heeft het woord.

Minister Harbers:

Het eerste besluit is in het najaar. Ik weet niet precies of dat dan oktober of november is, maar het is in het najaar. Juist bij wat mevrouw Van der Graaf noemt, zit geen wettelijk haakje om het een «voorhangbesluit» te noemen, maar ik zal het «voorhang» noemen als dat niet weer tot juridische problemen leidt. Als het dat niet is, dan zal ik wel helemaal in de geest en volgens de procedure van een voorhangbesluit handelen, als ware het een voorhangbesluit.

De voorzitter:

Helder. Meneer Krul nog, tot slot.

De heer Krul (CDA):

We zijn er bijna. Als er een algemene maatregel van bestuur wordt genomen, kun je daarbij volgens mij altijd een voorhangprocedure doen, omdat het een uitwerking is van een wet. Het is goed dat het nog even juridisch precies wordt uitgezocht, maar volgens mij kan dat. Als de Minister zegt dat hij in de geest van een voorhangprocedure gaat handelen, dan wil ik nog één stap verdergaan. Bij een voorhangprocedure is namelijk de gebruikelijke route: SO en daarna een debat. Dat is een voorhangprocedure. Die hoeven we niet in de geest te volgen, maar die moeten we dan gewoon volgen.

Minister Harbers:

Daarom had ik al gezegd: dan handel ik niet in de geest ervan, maar als ware het een voorhangprocedure. Ik ga niet over hoe de Kamer het behandelt en of dat met een SO en alles is. Daar gaat de Kamer zelf over. Ik kan me uit het verleden, toen ik Kamerlid was, ook voorhangprocedures herinneren die de Kamer gewoon heeft laten passeren. Daar gaat de Kamer zelf over.

De voorzitter:

Goed. Volgens mij bent u het daarover eens met de commissie. Gaat u verder.

Minister Harbers:

Ja. Ik wil dus wel doorgaan met de luchtruimherziening en alles wat daarbij hoort. Wat betreft alles wat ik van de heer Van Raan terug moest nemen, kan ik hem niet gelukkig maken. Daar ga ik wel mee door. Maar hij kan daar in volgende debatten weer wat van vinden.

De heer Alkaya vroeg nog naar een verdere onderbouwing van de capaciteitsuitbreiding in de luchtruimherziening. De beschikbare capaciteit is een gevolg van het beschikbare luchtruim, voorspelbare verkeersstromen, de afhandelpprocedure en goed getrainde verkeersleiders. Dat bepaalt met elkaar wat de capaciteit is van het luchtruim. Bijvoorbeeld bij slecht weer is de capaciteit voor afhandelen lager en dat betekent in de praktijk dan ook vaak omvliegen, of sneller of lager vliegen, met hinder tot gevolg. Capaciteit is dus ook nodig om luchtverkeer zo duurzaam mogelijk af te handelen, en korter, en hoger en zo veel mogelijk continu te kunnen klimmen en dalen. Dat betekent niet dat je in de praktijk alle capaciteit die er ook vandaag is, altijd gebruikt. Want nogmaals, de echte capaciteit wordt beperkt tot datgene wat we op luchthavens toestaan in luchthavenverkeersbesluiten.

Ik hoop dat dit voldoende is. Ik zie u kritisch kijken. Zal ik het anders toch nog een keer op papier zetten?

De heer Alkaya (SP):

Ik snap het, maar als in een voorkeursbesluit staat dat het een doelstelling is, terwijl de Minister aangeeft: in principe hebben we nu ook al meer dan genoeg capaciteit waar we geen gebruik van maken, dan vraag ik mij

natuurlijk af waarom die uitbreiding dan een doelstelling is. Maar ik snap dat dat dus met dit soort zaken te maken heeft.

Minister Harbers:

Ik zal dat ook bij die Integrale Programmabeslissing en de toelichting daarop nog nader toelichten.

Om het precies te maken voor mevrouw Van der Graaf over Rotterdam The Hague Airport: er worden meerdere alternatieven onderzocht. Dat waren er drie en het zijn er nu vijf, althans dat heb ik geadviseerd aan Rotterdam The Hague Airport, indachtig de zienswijzen. We hebben twee groeiscenario's, één standstillscenario in aantallen vliegbewegingen, één standstillscenario qua aantal passagiers en één krimpscenario.

Dan was er ook een vraag over het rapporteren over emissies boven de 3.000 voet. Eind afgelopen jaar heb ik in de Kamerbrief van december aangegeven dat het RIVM vanaf het jaar 2023 de emissies boven 3.000 voet ook in beeld zal brengen en zal registreren in de emissieregistratie. De eerste registratie zal dan na afloop van dit jaar in 2024 gerapporteerd worden. Dat rapporteren doet het RIVM en daar loopt alles volgens planning.

Dank, voorzitter. Daarmee ben ik aan het eind van de vragen.

De voorzitter:

Ja, dat had ik gezien. Dank. Dan zijn we bijna aan het eind van dit debat gekomen. Ik loop nog even de toezeggingen na, dus blijft u goed opletten, zou ik zeggen.

- In de volgende voortgangsbrieven zal de Kamer op de hoogte worden gehouden van de inspanningen van het ministerie en de werkgevers op Schiphol om de negatieve werkgelegenheidseffecten van het krimpbesluit zo veel mogelijk te beperken. Dat is een toezegging aan de heer Alkaya.
- De Kamer ontvangt na afronding van het onderzoek naar de beperkingen van het aantal grondafhandelaars op Schiphol de uitkomsten daarvan. Ook dat is een toezegging aan de heer Alkaya.

Ik hoor dat dat ook al een bestaande toezegging is. Oké. Dan gaan we ervoor zorgen dat die goed in het toezeggingenregister terecht komt.

- De derde toezegging is dat de Kamer bij iedere besluitvormende stap die wordt gezet bij de herziening van het luchtruim, geïnformeerd wordt en de mogelijkheid geboden krijgt hier al dan niet mee in te stemmen, al dan niet in de geest van een voorhangprocedure – dat heb ik er maar even aan toegevoegd, voordat we hier daarover weer een discussie krijgen. Ik de volgende voortgangsbrief zal het verdere proces worden toegelicht, inclusief een tijdpad van wanneer de Kamer wat kan verwachten.
- De vierde toezegging is dat de Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheden van het overnemen van vakantievluchten door Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- Nummer vijf. De Kamer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van de cabinelucht. Na bestudering van het recent verschenen medisch protocol zal de Kamer daarover worden geïnformeerd. Dat is een toezegging aan de heer Graus en mevrouw Van der Plas.
- Nummer zes. In de volgende voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden van een aparte slotpool voor de luchtvracht. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- Nummer zeven. De Kamer wordt geïnformeerd over de administratieve lastendruk en de veiligheidseisen voor kleine vliegvelden. Ook dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.

Tot slot heeft het lid Van Haga van de Groep Van Haga een tweeminuten-debat aangevraagd. Ik kan u meegeven dat daar pas na het zomerreces tijd voor is op de plenaire agenda.

Daarmee zijn wij aan het eind gekomen van dit debat, maar niet voordat ik iedereen hartelijk bedank: de Minister en zijn ondersteuning, de ondersteuning vanuit de Kamer, uiteraard de griffie, de bodes, de Dienst Verslag en Redactie, iedereen die hieraan heeft deelgenomen en de mensen thuis en hier op de publieke tribune.

Ik wens u allemaal een fijne avond.

Sluiting 21.30 uur.