

Vergaderjaar 2022–2023

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1059

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 15 mei 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 11 april 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2022 inzake voortgangsrapportage Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (Kamerstuk 31 936, nr. 1001);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 januari 2023 inzake onderzoeksrapport over waterstofbehoefte Nederlandse luchtvaartsector richting 2030–2050 (Kamerstuk 31 936, nr. 1028);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 januari 2023 inzake pakket nationaal CO₂-plafond (Kamerstuk 31 936, nr. 1027);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 februari 2023 inzake reactie op verzoek commissie over een afschrift van de brief aan NVL en meerdere organisaties van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met betrekking tot beter alternatief voor nationaal CO₂-plafond (Kamerstuk 31 936, nr. 1045);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 maart 2023 inzake principebesluit CO₂-plafond luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 1047);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 maart 2023 inzake beleidsaanpak niet-CO₂-klimaat effecten luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 1050);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 maart 2023 inzake zeer zorgwekkende stoffen op luchthavens (Kamerstukken 31 936 en 30 175, nr. 1051);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 april 2023 inzake toezegging gedaan tijdens het commissiedebat Luchtvaart van 25 januari 2023, over de wenselijkheid en mogelijkheden om privéjets meer onderdeel te maken van het klimaatbeleid voor de luchtvaart (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 1053);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 april 2023 inzake vonnis kort geding luchtvaartmaatschappijen tegen de Staat en Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 468);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 april 2023 inzake reactie op het artikel in NRC/Parool over achtpuntenplan Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 465).**

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, Boutkan, Eppink, Graus, Van Haga, De Hoop, Koerhuis, Kröger, Krul, Minhas en Van Raan,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 17.31 uur.

De voorzitter:

Goedenavond allemaal. Ik moet eigenlijk nog zeggen: goedemiddag. Welkom bij het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet de leden, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, alle gasten op de publieke tribune en iedereen die thuis meekijkt, van harte welkom. We hebben een strakke planning. Ik zie dat er veel aanwezigen zijn, dus we gaan snel beginnen. Alle leden hebben een spreektijd van maximaal vijf minuten. Ik zal het aantal interrupties beperken tot drie. Ik zal scherp zijn op de compactheid van de interrupties. Anders zijn we om 21.30 uur vanavond niet klaar. De heer Koerhuis van de VVD is de eerste spreker van de zijde van de Kamer. Gaat uw gang, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Nederland zit in een vervoerstransitie waarbij al het vervoer elektrisch en schoon wordt. We gaan van fossiele brandstoffen naar elektriciteit, waterstof en bio en synthetische brandstoffen. Voorop blijft staan dat we hebben afgesproken het haalbaar en betaalbaar te doen en het niet te verplichten maar te stimuleren. We lopen als land in de luchtvaart voorop. Die positie moeten we behouden en kunnen we gebruiken in de vervoerstransitie. Om die positie te behouden, moeten we oneerlijke concurrentie voorkomen. Oneerlijke concurrentie kan ontstaan als de luchtvaart in Nederland meer moet doen dan de EU-klimaatregels eisen. Ik heb eerder gevraagd naar de EU-klimaatregel om fossiele brandstoffen bij te mengen met bio en synthetische brandstoffen. Omdat we als land bio en synthetische brandstoffen maken, is dat goed voor ons land. Ik wil best een hogere verplichte bijmenging en een verplicht CO₂-plafond in Nederland, maar dan moeten we de luchtvaart compenseren en bijvoorbeeld een terugsluis van de ticketbelasting geven, zoals we hebben afgesproken in het coalitieakkoord. Ik hoor graag wat de stand van zaken is. Oneerlijke concurrentie kan ook ontstaan als de luchtvaart aan de randen van de EU minder hoeft te doen dan de EU-klimaatregels eisen. Mijn motie om luchtvaartmaatschappijen die landen op EU-luchthavens of door EU-luchtruim vliegen aan EU-klimaatregels te houden, is aangenomen. Ik hoor graag wat de stand van zaken is. Ik heb specifiek een motie aangenomen gekregen voor Turkije. Ik begrijp dat een land dat we laten toetreden tot het EU-luchtruim zich automatisch aan de EU-klimaatregels moet houden. Kunnen we er niet voor zorgen dat Turkije dit doet?

Voorzitter. Elektrisch vliegen is belangrijk voor de toekomst van korte vluchten. In de toekomst worden korte, elektrische point-to-pointvluchten belangrijk. Het luchthavensysteem in Nederland wordt een vorm van ov. We hebben vorig jaar voor het eerst vanuit het MIRT-fonds geïnvesteerd in luchthavens. Wat mij betreft blijven we dit doen.

Naast op elektrisch vliegen in de lucht moeten we inzetten op elektrisch taxiën op de grond. Schiphol heeft twee elektrische TaxiBots gekocht, die vliegtuigen kunnen taxiën tussen de gates en de start- en landingsbanen. Ik heb begrepen dat door al het taxiën op onze luchthavens elektrisch te

maken, de stikstofuitstoot op de grond met 50% wordt verminderd. Schiphol heeft 100 TaxiBots nodig. Ik begrijp dat het geld hiervoor beschikbaar is, maar dat Luchtverkeersleiding Nederland hieraan geen prioriteit wil geven. Wat mij betreft is de stikstofuitstoot het belangrijkste probleem voor de luchtvaart en geven we hieraan de eerste prioriteit. Kan de Minister hiervoor zorgen?

Ground power units zijn dieselaggregaten op de grond voor de vliegtuigen. Ik heb begrepen dat door filters op ground power units te zetten of door ground power units aan te sluiten op walstroominfrastructuur, de stikstofuitstoot met nog eens 10% kan worden verminderd. Air power units zijn dieselaggregaten aan boord van vliegtuigen. Ik heb begrepen dat door vliegtuigen aan te sluiten op walstroominfrastructuur, de stikstofuitstoot met nog eens 10% kan worden verminderd. Kan de Minister hier de regie op pakken? Wat is de stand van zaken van de bijdrage uit het Groeifonds voor elektrisch vliegen? Ik zie hierbij graag een uitsplitsing tussen Schiphol en regionale luchthavens.

Voorzitter. Een volgend punt is het op waterstof vliegen. We gaan fors investeren in waterstofinfrastructuur in heel Nederland. Doordat Eelde hierop kan aansluiten en ons amendement om geld te investeren in het bedrijvenpark voor duurzame luchtvaart op Eelde is aangenomen, is de Europese vliegtuigbouwer Airbus erin geïnteresseerd om op Eelde waterstofvliegtuigen te gaan bouwen. Kan de Minister zich hiervoor inzetten?

Voorzitter. De Minister heeft aangekondigd dat een tijdelijk plafond van 460.000 vluchten op Schiphol eind 2023 zou moeten ingaan. De rechter heeft vorige week echter uitgesproken dat de Minister dit niet mag doen. Zoals ik in het vorige debat al had gewaarschuwd: we moeten ons houden aan het luchtvaartverdrag, dat uitgaat van groei van de luchtvaart om mensen en landen te verbinden en vrede en veiligheid te brengen. Ik ben verbaasd dat de Minister nu al in hoger beroep gaat. We zijn een land waarin we afspraken met elkaar maken in plaats van dat we naar de rechter gaan. Ik wil de Minister vragen om nu eerst te proberen om afspraken met de luchtvaartmaatschappijen te maken.

Ik begrijp dat we op basis van de geluiduitstoot die we in het Luchthavenverkeerbesluit 2008 hebben afgesproken, de luchtvaartmaatschappijen kunnen laten groeien naar 540.000 vluchten met kleine, stille vliegtuigen in 2024. Ik hoor graag een bevestiging.

Voorzitter. De nieuwe Schipholtopman Sondag is vorige week maandag dwars door de aankondiging van de Minister en de uitspraak van de rechter heen gevlogen. Ik heb Sondag daar vorige week donderdag hier in de commissie op aangesproken. We hebben in het coalitieakkoord afgesproken dat we de hubfunctie van Schiphol willen behouden. Sondag wil alle nachtvluchten schrappen. Kan de Minister bevestigen dat hij de nachtvluchten die belangrijk zijn voor de hubfunctie – de lijnvluchten van de KLM en de luchtvracht – niet schrapt? En kan de Minister bevestigen dat hij ingrijpt als Sondag die lijnvluchten van de KLM en de luchtvracht wel wil schrappen?

We zien al een jaar lang problemen op Schiphol. Schiphol heeft aan de randen van de dag nog capaciteit voor vakantievluchten. Als Sondag die capaciteit wil schrappen, kan de Minister dan bevestigen dat hij de vakantievluchten overplaatst naar regionale luchthavens? Ik herinner hem graag aan de motie die de Minister vraagt hier regie op te pakken.

Tot slot. Ik begrijp dat Sondag de 17.000 privévluchten ook wil verplaatsen naar regionale luchthavens. In dit beeld zijn dat de vakantievluchten naar Ibiza, maar in de praktijk zijn dit ook de zakenvluchten die belangrijk zijn voor de economie en het vestigingsklimaat, evenals de medische vluchten. Gaat hij al die vluchten overplaatsen? Naar welke regionale luchthavens dan? Ik wil de Minister vragen hier ook regie op te pakken. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Dan is de volgende spreker van de zijde van de Kamercommissie de heer Van Haga. O sorry, de heer Boutkan had nog een interruptie. Meneer Boutkan, gaat uw gang.

De heer Boutkan (Volt):

Dank, voorzitter. Eén vraag aan de heer Koerhuis. Ik hoor dat hij pleit voor een hogere bijmengverplichting van bio en synthetische brandstoffen en ik neem aan dat hij dat doet vanuit een duurzaamheidsoogpunt. Ik zie hem knikken, dus dat bevestigt mijn aanname. Over welke bio en synthetische brandstoffen heeft de heer Koerhuis het dan? Vallen daar ook bijvoorbeeld biobrandstoffen onder die we maken uit kolen of uit slachtafval?

De heer Koerhuis (VVD):

Zover als ik begrijp zijn kolen fossiele brandstoffen, dus dat lijkt me niet. Het lijkt me ook een mooie vraag voor de Minister. Maar ik kan me voorstellen dat we allerlei andere zaken zoals biomassa of keukenafval gebruiken voor biobrandstoffen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik was toegekomen aan de heer Van Haga. Ik moet de commissie wel mededelen dat de heer Van Haga formeel geen lid is van deze commissie. Met uw instemming mag hij deelnemen aan het debat. Ik zie daar geen bezwaar tegen, dus dan geef ik het woord aan de heer Van Haga. Hij gaf ook al aan dat hij eerder weg moet. De heer Van Haga.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

Voorzitter, altijd mooi om dit genadebrood te moeten eten, maar dank aan de commissie dat dit toch wordt toegestaan. Dank jullie wel.

Voorzitter. Een jaar geleden riep ik de werknemers van Schiphol op om aangifte te doen bij de Ondernemingskamer tegen voormalig directeur Dick Benschop vanwege wanbeleid. Reizigers werden behandeld als vee en stonden uren in de rij. De Staat is voor bijna 70% aandeelhouder en wij kennen inmiddels het doel van dit kabinet, namelijk het fors reduceren van het aantal vluchten, als zoenoffer voor onze nieuwe klimaatreligie.

Maar minder vluchten betekent minder bestemmingen, duurdere vliegtickets, minder reizigers, minder banen en een krimpende economie. Het kabinet wil het aantal vluchten nu terugbrengen naar 440.000. De rechter haalde gelukkig een streep door de plannen van de Minister, omdat voor zo'n ingreep Europese regels gelden, die voorschrijven dat eerst alle andere alternatieven moeten zijn onderzocht. Maar duidelijk is dat deze Minister blijft inzetten op krimp. Sterker nog, hij gaat nu in hoger beroep. Met zulke vrienden heeft Schiphol geen vijanden nodig. Kan de Minister uitleggen waarom hij zich niet gewoon neerlegt bij het vonnis? Ik ben blij dat de heer Koerhuis hierover daarnet ook al verbaasd was.

Voorzitter. Met Schipholtopman Ruud Sondag zijn we nog slechter af dan met Dick Benschop. Als het aan hem ligt, moet Schiphol 's nachts op slot, gaat de Boeing 747 in de ban, komt er geen tweede Kaagbaan en gaat er een streep door 22.000 kleinere, veelal zakelijke vluchten. Daarom opnieuw de oproep aan de medewerkers van Schiphol: doe aangifte bij de Ondernemingskamer! Dit rechterlijk orgaan heeft de taak, geschillen in Nederlandse vennootschappen te beoordelen en hier bindende uitspraken over te doen. Dat kunnen geschillen zijn tussen het bestuur, de raad van commissarissen, de aandeelhouders of de werknemers. Werknemers kunnen bij een eventueel geschil vertegenwoordigd worden door zowel de ondernemingsraad als door vakbonden. Dat laatste is interessant, omdat door alle acht vakbonden in de Nederlandse luchtvaart enkele jaren geleden is gesteld dat de overheid moet ingrijpen om de concurrentiekracht van Schiphol te vergroten.

Voorzitter. Door het wanbeleid van dit kabinet en Schipholtopman Sondag wordt alles waar de vakbonden toen voor vochten, nu te grabbel gegooid: de belangen van de reizigers, de werknemers, luchtvaartmaatschappijen zoals de KLM, de concurrentiepositie van Schiphol als belangrijke overstapluchthaven en de dienstverlening van de luchthaven. 500 bedrijven zijn op Schiphol gevestigd, waar in totaal 65.000 mensen werken. Als we de werkgelegenheid in de regio meetellen, is Schiphol goed voor 300.000 banen. Dit kabinet en de heer Sondag verkwanselen al deze belangen en het overkoepelende belang van Nederland.

Voorzitter. Wat BVNL betreft kan Schiphol juist groeien, maar als we nu even constructief meegaan in het misplaatste streven naar het afzwakken van de piekmomenten op Schiphol, dan doet BVNL twee concrete voorstellen. Ten eerste zou Lelystad Airport snel open kunnen voor vakantievluchten. Kan de Minister uitleggen waarom Lelystad Airport al drie jaar klaar is en nog steeds niet opengaat? Dit vliegveld kan op termijn van 10.000 naar 45.000 vluchten groeien. De luchthaven zal nooit een tweede Schiphol worden, maar de ruimte die Lelystad biedt, zal voldoende zijn om de piekmomenten op Schiphol af te zwakken. Zo wordt de ruim 200 miljoen euro aan belastinggeld toch nog goed benut en zal de werkgelegenheid in de regio Flevoland fors toenemen. Dat is pas duurzaam. Ik reken dan ook op de steun van VVD-collega, en mijn oud-buurman, Koerhuis, die over het algemeen het belang van Nederland buitengewoon goed dient. Als hij de linkse alfahel nog een keer wil ontvluchten, dan is hij van harte welkom bij BVNL.

Ten tweede zouden er meer vluchten vanuit Rotterdam The Hague Airport gepland kunnen worden. BVNL denkt 24% meer commerciële vluchten te kunnen realiseren, waarvan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag groot economisch voordeel zou hebben. Recent onderzoek laat zien dat twee derde van de Rotterdammers het belangrijk vindt dat de stad een luchthaven heeft en datzelfde geldt natuurlijk voor Den Haag. BVNL ziet mogelijkheden voor groei zonder fysieke groei van het vliegveld, door de helikopterbewegingen los te koppelen van het overige vliegverkeer. Trauma- en politiehelikopters zijn van groot belang voor onze gezondheid en veiligheid. Deze noodzakelijke vliegbewegingen zouden niet ten koste moeten gaan van commerciële vluchten. Kan de Minister aangeven of dit een oplossing kan zijn?

Voorzitter. Nu Schiphol onder vuur ligt, wil BVNL dat de bouw van een grote luchthaven in de Noordzee opnieuw op tafel komt als serieuze optie. Eerder onderzoek wees uit dat een luchthaven op zee haalbaar is, maar in 2020 liet het kabinet weten het niet te zien zitten om Schiphol naar zee uit te breiden. Ik hoor graag van de Minister waarom dit geen oplossing zou kunnen zijn. In Japan is dit tenslotte al gedaan. De luchthaven van Hong Kong werd zelfs gebouwd op een nieuw eiland dat voor een groot gedeelte door Nederlandse bedrijven is aangelegd. Nederlandse ingenieurs zijn de beste in de wereld, dus laten wij de middelmatigheid achter ons laten. Haal dit soort beslissingen weg bij incompetent politici en zet opleiding, ervaring en expertise weer bovenaan, in het belang van Nederland.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Haga. Dat was keurig binnen de tijd. Dan gaan we naar de volgende spreker van de zijde van de Kamer en dat is de heer Eppink, van JA21. Gaat uw gang.

De heer Eppink (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Ik zal niet doorgaan in de sneltreinvaart van mijn voorganger.

De voorzitter:

Ik houd u wel aan uw spreektijd, meneer Eppink.

De heer **Eppink** (JA21):

Ja, dat weet ik.

Voorzitter. In de brief staat de Minister stil bij de neveneffecten van invoering van een CO₂-plafond voor de luchtvaart. Dat CO₂-plafond is een lappendeken boven op EU-maatregelen, want met Fit for 55 voldoet de Nederlandse luchtvaart aan al haar klimaatdoelen. Door het besluit uit de hoofdlijnenbrief Schiphol om de capaciteit op Schiphol te beperken tot 440 vluchten per jaar, is de kans dat het CO₂-plafond voor 2030 knellend wordt, zeer klein. De brief is echter ingehaald door de actualiteit, want op 5 april heeft de rechter een uitspraak gedaan inzake het kort geding dat is aangespannen door KLM en andere luchtvaartmaatschappijen. Mijn vraag aan de Minister: had Schiphol, waarvan de Nederlandse Staat hoofdaandeelhouder is, niet zorgvuldiger te werk moeten gaan, zoals de rechter het stelde, namelijk samen met de sector en met gedegen onderzoek naar betere maatregelen?

Voorzitter. Ik wil voorts ook enkele zaken in perspectief plaatsen. Naast verduurzaming wordt ook geluidsreductie aangehaald. In een artikel van het EEA, the European Environment Agency, wordt nagegaan of de 30%-reductiedoelstelling voor 2030 kan worden gerealiseerd. Het is vooral relevant om te zien hoe de luchtvaart ten opzichte van trein- en wegverkeer scoort. Dat schetst namelijk een broodnodige context. Het EEA verwacht dat het aantal gehinderden door luchtvaart binnen de EU tot en met 2030 het meeste daalt van alle vervoersmodaliteiten: ten minste met 37% en mogelijk zelfs met 70%. Vliegtuigen worden steeds stiller en schoner door innovatie. Bovendien verdient het klachtenfenomeen enige relativisering: in 2022 heeft een aantal van 85 klagers voor 167.000 klachten gezorgd. Oftewel, 1% van de klagers was goed voor 49% van alle klachten. Hier is sprake van een klachtenindustrie en van beroepsklagers. Menig luchthaven die ik recentelijk heb mogen bezoeken, is overigens oprecht bezorgd over de verharding van het debat en de intimidatietactieken uit de hoek van de antiluchtvaartbeweging. Ziet de Minister mogelijkheden om iets te doen aan deze klachtencultuur?

Voorzitter. Dat brengt mij bij het volgende punt: sluis de opbrengsten van de vliegbelasting terug naar de luchtvaartsector. Ik heb het coalitieakkoord erbij gehaald en daarin staat toch echt duidelijk, op pagina 10: «We verhogen de vliegticketbelasting waarbij de opbrengst deels gebruikt wordt voor de verduurzaming van de luchtvaart en vermindering van leefomgevingseffecten.» Het moet dus worden teruggedruisd, maar gebeurt dat ook? Mijn vraag aan de Minister is, ook al hebben regeerakkoorden een babylonisch karakter: wat gaat hij doen, houdt hij zich eraan? Tot slot, voorzitter, het eindrapport getiteld «Hernieuwbare waterstof voor luchtvaartbrandstoffen in Nederland». Op pagina 4 valt het volgende te lezen: «Tegen 2050 zal de waterstofvraag van de luchtvaart in Nederland sterk toenemen als gevolg van de hoge e-SAF-mandaten die in ReFuelEU Aviation zijn opgenomen.» Het belang van waterstof neemt toe. Kijkende naar de koppelkansen tussen Eemshaven en Groningen Airport Eelde aangaande waterstof heb ik derhalve nog de volgende vraag aan de Minister. Den Haag heeft nogal wat goed te maken richting de inwoners van Groningen. Hoe welwillend staat de Minister tegenover de ambitie om deze streek tot het waterstofcentrum van Nederland te maken? Dank u, voorzitter. Dat was binnen de tijd, neem ik aan.

De **voorzitter**:

Meneer Eppink, dat was keurig binnen de tijd. Complimenten.

De heer **Eppink** (JA21):

Vier minuten, hoor ik. Dan had ik nog een minuutje over.

De voorzitter:

Dat zijn toch allemaal mooie trends voor het vervolg. U heeft een mooi referentiekader neergezet. We gaan door naar de volgende spreker van de zijde van de Kamer, de heer Alkaya van de Socialistische Partij. Gaat uw gang.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Het is een belangrijke tijd voor de luchtvaart, omdat het een van de sectoren is waarin veel moet veranderen in de komende jaren, terwijl ondertussen veel mensen gewoon gebruik zullen blijven maken van het vliegtuig en terwijl de werkgelegenheid in de luchtvaart, wat de SP betreft, in stand moet blijven en niet in gevaar mag komen. Ik vind het altijd mooi om te zien dat mensen met veel trots werken in deze sector en zo hun brood verdienen. Dat zag ik vandaag ook weer, toen het cabinepersoneel ons een petitie kwam overhandigen. Ze zitten vandaag hier op de publieke tribune. Zij zijn trots op hun sector – dat zie je gewoon – en zij pleiten voor verduurzaming van hun eigen sector. Dat is mooi om te zien.

Zowel voor de gezondheid en het werkplezier van die werknemers en hun collega's, als voor de gezondheid en het woonplezier van de mensen die rondom luchthavens wonen, als voor de strijd tegen klimaatopwarming is het wat ons betreft wel nodig dat het aantal vluchten van en naar ons land iets afneemt. Ik hoor rechtse partijen altijd zeggen dat groei nodig is om het aantal banen, de werkgelegenheid, in Nederland te behouden. Ik wil graag citeren uit een mail van FNV, die we allemaal hebben ontvangen. «Vaak wordt aangenomen dat Schipholwerkers belang hebben bij groei van de luchtvaart. De werkelijkheid is genuanceerder. Groei is tot nu toe mogelijk gemaakt door lage ticketprijzen over de rug van werknemers. Het levert geen banen op, maar werkdruk.» Mijn eerste vraag aan de Minister is: hoe zit dat nou? Gaat de krimp naar 440.000 vluchten, die nu alsnog in de planning van de Minister staat, ten koste van de banen in Nederland? Zo ja, hoeveel? Zo nee, laten we dat idee dan ook de wereld uit helpen. Voorzitter. Krimp betekent wat de SP betreft ook niet dat vliegen onbetaalbaar moet worden voor een groeiend deel van de samenleving. Want als het aantal zakelijke veelvliegers iets afneemt en internationale treintickets juist goedkoper worden gemaakt, komen we al een heel eind. Het kabinet kon daarom ook op grote steun rekenen bij het terugbrengen van het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol van 500.000 naar 440.000 per jaar. Maar vorige week strandde dat voornemen bij de rechter. Mijn vraag aan de Minister is: wat betekent dat voor zijn plannen voor dit jaar? Kan deze uitspraak bijvoorbeeld ook consequenties hebben voor het uitfaseren van nachtvluchten? Hoe zit dat? De ontstane patstelling lijkt helaas exemplarisch voor onze tijd. Er is sprake van verlamming en onvermogen bij het kabinet en het bestuur om zaken voor elkaar te krijgen, zelfs met grote steun in het parlement. Dat is toch wel treurig om te zien.

Voorzitter. Ook voor een CO₂-plafond voor de gehele luchtvaartsector lijkt er een brede meerderheid te zijn in dit parlement. Kan de Minister aangeven of er op dit punt wel medewerking wordt verwacht van de luchtvaartbedrijven? Is hij met ze in gesprek of kunnen we opnieuw rechtszaken verwachten op basis van EU-regels die werken in het voordeel van de luchtvaartmaatschappijen?

Voorzitter. Een andere belangrijke stap in de verduurzaming van de luchtvaart is dat bij grondgebonden activiteiten de uitstoot van CO₂ en andere zeer zorgwekkende stoffen naar nul gaat. Er komen tientallen schadelijke stoffen vrij tijdens het taxiën, wat relatief makkelijk te voorkomen is. Elektrisch taxiën moet zo snel mogelijk de standaardprocedure worden in ons land. Dat is niet alleen beter voor het klimaat en het milieu, maar ook veel beter voor de gezondheid van het grondpersoneel. Op dit moment is slechts 25% van het grondmaterieel op Schiphol

elektrisch. Daar moet dus nog veel gebeuren – dat geef ik toe – maar is 2030 niet veel te laat? Kan dat niet sneller? Kan de Minister meer duidelijkheid geven over de belemmeringen die zo'n snelle overgang naar elektrisch taxiën in de weg staan? Is dat echt alleen maar LVNL? Wij hoorden dat het tijdens werkzaamheden aan de landingsbanen wel mogelijk was om toestellen te verslepen, zodat medewerkers niet in de schadelijke jetblast terecht kwamen. Het kan dus gewoon. Waarom kan dat dan niet de standaardprocedure worden?

Tot slot, voorzitter, zou ik de Minister willen vragen naar de stand van zaken met betrekking tot twee onderwerpen.

Allereerst: de schadelijke effecten van loodhoudende vliegtuigbrandstof bij kleinere toestellen. Tijdens het vorige debat heeft de Minister toegezegd hiernaar te kijken. Wat kan hij daar al over melden?

Ten slotte: Lelystad Airport. Het zou toch echt onverkoopt zijn als dit vliegveld wordt geopend, terwijl de luchtvaart duidelijk tegen de grenzen van haar groei aan het lopen is. Kan de Minister gewoon duidelijkheid geven en beloven dat Lelystad niet open zal gaan voor de burgerluchtvaart?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. Het was ook keurig binnen de tijd. De volgende spreker is de heer Van Raan van de Partij van de Dieren. Excuus, het is de Partij vóór de Dieren. Ik zat ook in een filmpje van u waarop ik dat zei, dus ik herhaal het nog maar een keer. Gaat uw gang, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Zo zie je maar weer dat je op moet passen met 1 aprilgrappen, voorzitter! Voorzitter. Vandaag spreken we verder over de fata morgana. In de verte zien we iets waarvan we weten dat het niet bestaat, namelijk een duurzame luchtvaart. Zeker in de komende jaren zal er nauwelijks betekenisvol duurzaam gevlogen kunnen worden. Dat is de keiharde conclusie van de wetenschap. Dat wordt ook niet tegengesproken door de second opinion die is gevraagd door deze Kamer. Ook niet tegengesproken wordt het fair-share-naar-rato-uitstootplafond van 2,5 megaton in 2030, exclusief de niet-CO₂-gerelateerde uitstoot. Maar deze Minister houdt voor de lange termijn toch vast aan groei met groene droomvluchten, zoals verwoord in de Luchtvaartnota. Dat zijn dromen over vluchten die zo stil en zo zuinig zullen zijn dat de sector flink kan groeien richting 2050, naar 800.000 vliegbewegingen per jaar. Het moment is nu gekomen: is de Minister bereid de illusie van de Luchtvaartnota los te laten en deze nota in te trekken? Zo nee, dan moeten we helaas concluderen dat zijn visie op luchtvaart vooral een luchtspiegeling is – alsof dit kabinet zich kan veroorloven er nog een sprookje bij te hebben. Of gaat de Minister de CO₂-plafonds voor de luchthavens zo scherp als mogelijk kiezen binnen deze 2,5 megaton? Gaat hij een veelvliegersbelasting invoeren? Graag een reactie. Gaat hij nu al de niet-CO₂-gerelateerde uitstoot meerekenen? Graag een reactie. Niet-CO₂-gerelateerde uitstoot levert een bijdrage aan de opwarming van de aarde, maar wordt niet meegerekend. Dankzij deze Minister komt de luchtvaart gratis weg met een flink deel van de schade die ze veroorzaakt. Graag een reactie. Voorzitter. De recente ontwikkelingen rondom Schiphol, met minder vluchten, lijken gunstig voor klimaat, leefomgeving en veiligheid. U weet: dat zijn de grenzen waarbinnen de luchtvaart zich te houden heeft. Maar een ander scenario is net zo goed mogelijk, namelijk dat de vrijgekomen nachtvluchten worden ingezet voor veel meer dagvluchten, dat de luchtruimherziening niet wordt ingezet voor CO₂-reductie maar voor meer vluchten en dat Lelystad wordt geopend om die extra vluchten op te

vangen. Maar het is heel eenvoudig: de Minister kan hier klip-en-klaar zeggen dat dit geen scenario is. Graag een antwoord.
Voorzitter. Tot slot vraag ik aandacht voor de zeer zorgwekkende stoffen. Kankerverwekkende stoffen komen in enorme hoeveelheden vrij boven sterk stedelijk gebied. Nadat de Partij voor de Dieren in meerdere vragensets en debatten de aandacht daarop vestigde, is inmiddels duidelijk geworden dat de normen waarbij in de industrie allang zou zijn overschreden, op Schiphol soms met een factor 2.000 worden overschreden. Dat zijn dus berekende normen en niet gemeten normen. Ik zal niet vragen of de Minister zich eigenlijk niet een beetje schaamt voor zijn uitspraak uit een vorig debat, namelijk dat hij nooit gezegd heeft dat hij alle zeer zorgwekkende stoffen zou vastleggen in de Luchtvaartwet. Dat ga ik niet aan hem vragen, maar ik ga wel aan hem vragen om serieus te kijken naar de twaalf amendementen die we gaan indienen bij de herziening van de Luchtvaartwet. Dat komt dus later nog aan de orde. Ik ga hem ook vragen om ons vijfpuntenplan, waarmee ik zo afsluit, zo snel mogelijk te omarmen.

Eén. Verminder de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen zo snel als mogelijk. De minimalisatie- en informatieplicht zoals die voor alle industrie geldt, moet dus ook voor de luchtvaart gelden. Maak eenmotorig taxiën verplicht, maar regel ook zo snel als mogelijk elektrisch taxiën. Maak zo snel mogelijk de fixed power units verplicht. Verbied desnoods vluchten in het belang van de volksgezondheid.

Punt twee. Informeer en bescherm de omgeving. Er is op dit punt een grote achterstand. Zijn het Ministerie van VWS en de gemeenten onder de aanvliegroutes op de hoogte gebracht? Is het voor mensen bijvoorbeeld nog gezond om hard te lopen in het Amsterdamse Bos? Moeten de medewerkers op het platform eigenlijk in hazard suits met zuurstofflessen lopen? Dat geldt eigenlijk ook voor het cabinepersoneel: hoe veilig zijn zij? De gevallen van kanker onder het platformpersoneel zijn zorgwekkend hoog.

Punt drie. Leg een uitgebreid meetnetwerk aan voor alle stoffen die worden gebruikt en kunnen vrijkomen in de luchtvaart. Nu hebben we het alleen gehad over de ZZS'en, de zeer zorgwekkende stoffen, die vrijkomen bij verbranding. Maar ook stoffen die nu nog niet op de radar staan, zoals de stoffen die gebruikt worden bij het ijsvrij maken en houden van vliegtuigen, moeten gemeten worden. Die zijn zeer giftig.

Punt vier. Schakel niet To70 in om de uitstoot van kankerverwekkende stoffen te modelleren, al was het alleen maar om de reden dat de directeur van dit bedrijf het beleid van de Minister recentelijk nog als «gek» omschreef. Volgens de directeur van To70 moet u juist kiezen voor meer vluchten. Dat is allerminst een neutrale insteek.

Voorzitter, dan tot slot. Punt vijf – het zal geen verrassing zijn – betreft krimp van de luchtvaart. Voor volksgezondheid, natuur, klimaat, omwonenden, milieu en dieren, dus voor alles en iedereen is krimp de beste optie.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Dat was ook keurig binnen de tijd. Dan gaan we naar de volgende spreker van de zijde van de Kamer. Dat is de heer Krul. Gaat uw gang.

De heer Krul (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Zoals zo vaak staat dit commissiedebat vooral in het teken van de actualiteit. Allereerst wat er vorige week gebeurd is, namelijk het besluit van Schiphol om te stoppen met nachtvluchten en privévluchten. De dag erna werd duidelijk dat het krimpbesluit dat de

Minister voornemens is, geen stand hield bij de rechter. Dat werd aangevuld met het nieuws van vandaag dat de Minister in hoger beroep gaat.

Ik begin met het eerste: het besluit van Schiphol. Het CDA herkent veel van wat Ruud Sondag in zijn interview te vertellen had. Het was, om het zo maar eens te noemen, een maatschappelijk ondernemend verhaal met oog voor wat er in de samenleving speelt. Wij zijn heel benieuwd of ook de Minister op dit verhaal kan reflecteren. Tegelijkertijd zit er natuurlijk spanning tussen hoe dit besluit van Schiphol valt bij andere maatschappelijke partners, zoals de luchtvaartmaatschappijen, hoe de communicatie verlopen is en hoe er wordt samengewerkt in de luchtvaartsector. Ik hoor graag van de Minister of hij hierin een rol voor zichzelf ziet. Net nog, vlak voor het debat, hoorde ik iemand zeggen dat de luchtvaartsector vroeger heel erg voelde als een familie met af en toe een meningsverschil maar uiteindelijk met dezelfde grondslag en hetzelfde doel, maar dat dat inmiddels helemaal weg is.

Voorzitter. Dan de uitspraak in het kort geding. Als eerste wil ik gezegd hebben dat we er zorgen over hebben dat dit soort zaken, van de Staat tegen staatsdeelneming, vaak worden uitgevochten bij de rechter. Deze juridisering hangt helaas samen met de toegenomen polarisatie in onze samenleving. Wij roepen echt alle maatschappelijke partners op om vooral samen te blijven werken.

De voorzitter:

Meneer Krul, er is een vraag van mevrouw Kröger aan u. Mevrouw Kröger, gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wij hebben ook de aankondiging van Schiphol gezien. Ik moet zeggen: als GroenLinks waren wij blij verrast dat we nu Schiphol als medestrijder hebben voor nachtsluiting. Wij hebben een initiatiefwet daarvoor. Als je kijkt naar wat van alle gezondheidsschade echt het allermeeeste doet met mensen, dan zijn dat die nachtvluchten. Ik ben wel heel benieuwd waar het CDA de Minister op aanspoort en of het CDA ook staat voor een nachtsluiting, zodat mensen een fatsoenlijke nacht slaap kunnen hebben.

De heer **Krul** (CDA):

Ik ken de inhoud van die initiatiefwet niet op dit moment. Daar moet ik gewoon eerlijk over zijn. Op de vraag van mevrouw Kröger hoe het CDA naar de nachtvluchten kijkt, zeg ik dat ik dat net heb aangegeven. Deze woordvoerder is blij met het verhaal dat de heer Sondag daar hield. Wij zien in die zin een goede ontwikkeling in het terugbrengen van de nachtvluchten vanaf Schiphol. Ik denk dat dit een goede eerste stap is.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Krul. Dan geef ik gelijk het woord aan de heer De Hoop, want hij had ook een vraag. Gaat uw gang, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Dan maak ik gelijk van deze gelegenheid gebruik om een vraag te stellen. We horen het CDA op dit moment natuurlijk uitgebreid in het stikstof-dossier. Dat kunnen we niet helemaal los zien van alles wat er qua luchtvaart en krimp gebeurt. Er wordt ook veel door het CDA gezegd – daar ben ik het ook mee eens – dat meerdere sectoren hun aandeel moeten leveren. Daar hoort de luchtvaart dus ook bij. Dan vraag ik mij af: als het CDA dat vindt, bent u nu dan inmiddels ook zover om te zeggen dat we Lelystad Airport in deze tijd echt niet moeten willen?

De heer **Krul** (CDA):

Ja, dat klopt. Het verhaal van het CDA is inderdaad dat alle sectoren een eerlijke bijdrage moeten leveren aan het stikstofprobleem, zo ook de luchtvaartsector. Mijn voorganger, de heer Van der Molen, heeft al ontzettend duidelijk aangegeven dat er wat hem en het CDA betreft hele strenge voorwaarden verbonden moeten worden aan de opening van Lelystad. Voor zover mijn kennis nu reikt, is het niet dichtbij dat die voorwaarden daadwerkelijk gehaald gaan worden. Dat standpunt blijft dus staan. Gezien de huidige situatie zou ik het onverstandig vinden om Lelystad Airport te openen. Gezien de maatschappelijke ontwikkelingen en de ontwikkelingen in de luchtvaart lijkt me dat op dit moment een onverstandig besluit.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Krul. Meneer De Hoop, een vervolgvraag?

De heer De Hoop (PvdA):

Wat voor situatie ziet het CDA dan wel voor zich? Als ik u zo hoor, dan bent u al heel ver richting zeggen: dat kan gewoon niet meer in deze tijd. Wat zou dan nog wel een reden kunnen zijn, of het verschil kunnen maken, waardoor het CDA zegt: dan Lelystad wel? Want als ik u zo hoor, dan constateer ik eigenlijk dat de deur, ook bij het CDA, bijna niet eens meer op een kier staat.

De voorzitter:

Dat gaan we vragen.

De heer Krul (CDA):

Dan ben ik misschien toch wat optimistischer ingesteld dan mijn collega van de Partij voor de Dieren, die het heeft over een fata morgana. Ik hoop wel dat de luchtvaartsector uiteindelijk de verduurzamende transitie doormaakt en schoner kan vliegen. Ik hoop ook dat er ontzettend veel winst te behalen is in de toekomst. Hoe uiteindelijk het totale bestel in Nederland eruit komt te zien met die duurzame toekomst ... De heer De Hoop wil nu natuurlijk heel graag een harde «ja» of «nee». Ik denk dat het eventueel wel mogelijk zou zijn als het ons lukt om die transitie goed te doorlopen. Maar als u mij op dit moment vraagt of het verstandig is om Lelystad te openen, dan is het antwoord van het CDA: nee, dat is uitermate onverstandig. De voorwaarden die wij daaraan gekoppeld hebben, zijn in de verste verte niet gehaald. Wij zien voorlopig dus ook geen enkele reden om dat standpunt te wijzigen.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de heer Van Raan, die ook een vraag aan u heeft. Gaat uw gang, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Goed om het realisme van het CDA te horen; dat is fijn. Ik heb twee vragen. Eén. Strekt het realisme van het CDA zich ook uit tot de wetenschappelijke toets die gedaan is en die ook niet weersproken is in een second opinion, waaruit blijkt dat er de komende 30 jaar geen betekenisvolle bijdrage van duurzaamheid in de luchtvaart te verwachten is? Onderschrijft hij die conclusie?

De heer Krul (CDA):

Ik heb altijd geleerd dat je dan gewoon maar moet zeggen: dat weet ik niet. Dat is het eerlijke antwoord. Ik heb in de korte tijd waarin ik woordvoerder luchtvaart ben inmiddels gesproken met ontzettend veel organisaties, die wel degelijk heel veel kansen zien in de verduurzaming van de luchtvaartsector. Ik zie ook de kansen die waterstof uiteindelijk gaat bieden. Ik kom daar later nog op terug. Daar houd ik mij graag aan vast.

Maar ik ben natuurlijk bereid om straks de second opinion op de wetenschappelijke toets nog een keer door te nemen. Ik voel me er ook verantwoordelijk voor om daarop terug te komen, om dan ook daadwerkelijk de daad te voegen bij die realistische koers.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, heeft u een vervolgvraag? Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Jazeker, temeer daar de second opinion aangevraagd is door uw eigen partij. Ik denk dus dat u die zeer ter harte kan nemen; daar zit geen vooroordeel van de Partij voor de Dieren bij. De tweede vraag ging een beetje over de polarisatie die u beschreef. Ik vind dat eigenlijk jammer. Ik wil u vragen daarop te reageren. Die polarisatie is namelijk niks anders dan dat bijvoorbeeld burgers, of in ieder geval de Staat, aan de rechter vraagt om zich aan de wet te houden. Ik snap het punt van polarisatie dus niet goed. Er is geen natuurvergunning. Schiphol heeft geen geldige natuurvergunning voor het aantal vluchten dat ze uitvoert. Daarvoor naar de rechter stappen kun je toch moeilijk polarisatie noemen? Dat is gewoon vragen om je aan de wet te houden.

De voorzitter:

Dat is een heldere vraag.

De heer Krul (CDA):

Het punt dat ik heb proberen te maken, is dat we er in de samenleving steeds minder makkelijk uitkomen. Dat noemen we dan de juridisering. Dat noemden we vroeger misschien de polder, het consensusdenken, of überhaupt de grondhouding dat je samen ergens uit moet komen. Wij zien een algemene trend, waarin we te vaak meteen naar de rechter springen.

De voorzitter:

U gaat verder met de beantwoording, meneer Krul.

De heer Krul (CDA):

Dat vinden wij in de algemene zaak jammer. Wij denken namelijk dat de partijen er onderling heel goed uit moeten kunnen komen, als je maar met die positieve grondhouding het gesprek aangaat. Dat is wat ik heb geprobeerd te zeggen. Dat is wel degelijk een gevolg van wat wij polarisatie vinden, absoluut.

De heer Alkaya (SP):

Even om het heel scherp te krijgen. Het CDA zegt enerzijds: «Ik zou het onverstandig vinden als Lelystad Airport nu of binnenkort open zou gaan. Maar, mocht duurzaam vliegen echt de realiteit worden, dan zou het in de toekomst wel kunnen.» Tot de tijd dat we echt op grote schaal, of in ieder geval op een aanzienlijke schaal, elektrisch kunnen vliegen of kunnen vliegen met synthetische brandstoffen, is Lelystad Airport openen dus onbespreekbaar voor het CDA.

De heer Krul (CDA):

Dat lijkt ons uiterst onverstandig. Dat mag meneer Alkaya best zo interpreteren, als ik hem daarmee duidelijkheid verschaf.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger tot slot. Gaat uw gang. Sorry, excuus. Meneer Alkaya heeft toch nog een vervolgvraag. Gaat uw gang.

De heer Alkaya (SP):

Als ik als oppositiepartij zeg dat ik iets onverstandig vind, heeft dat ook toegevoegde waarde – dat geef ik toe – maar als een coalitiepartij dat zegt, dan is dat nog wat zwaarder. Hoe moeten we dit dus wegen? Kunnen we dan gewoon van het kabinet vragen om daar duidelijk over te zijn en om te zeggen dat Lelystad Airport in ieder geval in deze kabinetsperiode of in de komende jaren niet opengaat? Ik was en ben namelijk ook nog steeds heel optimistisch over de innovatie en de verduurzaming in de luchtvaart-sector. Ik ben alleen wat pessimistischer geworden over de snelheid waarmee dat gaat. Ik heb de hele zomer gewijd aan spreken met partijen die daarmee bezig zijn. Men zegt: we zijn al ambitieus als we gaan naar een paar procent bijmengen van synthetische kerosine in 2030. Ik vind het dus heel mooi wat daar gebeurt, maar in de komende jaren gaan we daar nog niet veel van merken, ben ik bang.

De heer **Krul** (CDA):

Mijn voorganger, de heer Van der Molen, heeft volgens mij ook hele duidelijke voorwaarden gesteld namens het CDA. En zoals het er nu naar uitziet, lijkt het er op geen enkele manier op dat die voorwaarden gehaald gaan worden. U mag het best zo interpreteren dat we er deze vergadering een schepje bovenop doen, maar het is natuurlijk niet zo dat het alleen maar van het CDA afhangt of dat wel of niet in de toekomst gaat gebeuren. Ons standpunt is dat het met de huidige maatschappelijke ontwikkelingen zeer onverstandig is om Lelystad te openen. Daar blijf ik bij. Dat is ook de lijn die wij hiervoor al bezigden, dus in die zin is dat geen stap dichterbij. Dan over of we nou in meer of mindere mate optimistisch of pessimistisch zijn over de transitie waarin de luchtvaart zit. Tja, dat hangt af van de partij. Ik zie dat graag optimistisch in. Ik hoor daar ook positieve signalen over. Dat kan natuurlijk altijd sneller, maar dat is uiteindelijk... Maar ik denk dat u het inderdaad best zo mag interpreteren.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar mevrouw Kröger. Zij had tot slot ook nog een vraag aan u. Gaat uw gang, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nou, volgens mij niet tot slot, voorzitter.

De **voorzitter**:

Nee, dat niet, maar ik neem aan dat dit de laatste vraag is die aan de heer Krul is gericht.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

O, oké.

Toch ook even over Lelystad Airport. Op dit moment wordt dat hele vliegveld letterlijk in de lucht gehouden. Luchtverkeersleiders zitten daar betaald stand-by te zijn. Het drukt dus ook op de begroting. Maar als ik het CDA nu hoor, zeggen jullie eigenlijk: er is in de verste verte niet aan die voorwaarden voor de verduurzaming van de luchtvaart voldaan en het gaat nog wel even duren voordat daaraan voldaan wordt. Wat betekent dat dan concreet voor wat we de komende jaren met dat vliegveld gaan doen? Zeggen we dan dat het in de ijskast gaat? Gaan we die mensen daar dan ook niet meer laten zitten? Laten we het dan leegstaan? Wat is voor het CDA het plan?

De heer **Krul** (CDA):

Ik wilde eigenlijk antwoorden dat dit volgens mij niet een vraag is die u aan mij moet stellen. Wij hebben lang geleden al aangegeven – dat heeft mijn voorganger gedaan – dat het wat ons betreft niet realistisch is dat Lelystad Airport op hele korte termijn opengaat. Daar verandert verder niks aan. Voor de luchtverkeersleiders die daar zitten en het plan dat

daaromheen zit, moet u volgens mij echt bij de Minister zijn. In die zin verandert er dus niks doordat wij zeggen dat het onverstandig is om nu te werken aan een opening van Lelystad Airport. Die voorwaarden zijn echt nog lang niet behaald. We zien dat er gesproken wordt over minder vluchten. Totdat de sector die hele transitie is doorgegaan, blijft dat ons uitgangspunt. En ik begrijp best dat partijen nu hopen dat er even een uitspraak ontlokt kan worden in de trant van «doe maar nooit meer open», maar zo pessimistisch zijn wij gewoon niet.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, nu wel tot slot.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, misschien dan heel concreet. Vindt het CDA dat die luchtverkeersleiders daar het komende jaar nog steeds betaald moeten gaan zitten om de boel draaiende te houden? Want dáár hebben we het over. Of zegt het CDA dat er echt een pas op de plaats gemaakt moet worden, en dat als het ooit nog open moet, de boel maar weer moet worden opgetuigd?

De heer Krul (CDA):

Wat mij betreft gaan we nu echt te diep. Wij sturen graag op de wat-vraag. Volgens mij gaat de discussie ook helemaal niet over hoeveel personeel er is en waar dat precies zit. Wat ons betreft gaat Lelystad Airport op de korte termijn niet open. Dat lijkt ons onverstandig. Er wordt hard gewerkt aan de verduurzaming van de luchtvaartsector. Er zijn meerdere voorwaarden gesteld en het lijkt er niet op dat die voorwaarden gehaald worden. Dat is wat ons betreft de huidige stand van zaken van Lelystad Airport. Dat lijkt dus niet dichtbij.

De voorzitter:

Dan is er tot slot een vraag van meneer Boucke. Dat is echt tot slot, denk ik.

De heer Boucke (D66):

Ik wil inderdaad nog heel even doorgaan op Lelystad Airport. De heer Krul zegt namelijk dat het op dit moment onverstandig is. Ik wil even een slagje dieper gaan. Is de heer Krul het met D66 eens dat er bij Lelystad Airport geen laagvliegroutes mogelijk moeten zijn?

De heer Krul (CDA):

Volgens mij was dat inderdaad ook een van de voorwaarden waarover mijn voorganger gesproken heeft.

De heer Boucke (D66):

Dus voordat Lelystad Airport open kan, eerst de laagvliegroutes oplossen?

De heer Krul (CDA):

Dat klopt. Ja.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik u graag de ruimte om uw betoog te vervolgen. Gaat uw gang.

De heer Krul (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het CDA is van mening dat we ons in het debat te veel blindstaren op de discussie over krimp of groei. Wij vinden die discussie eigenlijk te beperkt. Al langere tijd pleit het CDA voor een ander systeem. We moeten uitgaan van de mogelijkheden en ruimte die de bestaande normen en vergunningen op het gebied van milieu, klimaat en geluid ons bieden. De Minister heeft het dan over «een nieuwe balans».

Wat ons betreft is dat nog steeds iets te vaag. Graag hoor ik van de Minister, ook met het oog op wat er de afgelopen weken is gebeurd, of hij nog gewoon streeft naar maximaal 440.000 vluchten en zo ja, hoe het stappenplan daartoe er precies uitziet.

Voorzitter. De Single European Sky is een van de nieuwe manieren waarop richting die nieuwe balans gekomen kan worden. Hierop wordt echter te weinig voortgang geboekt. Zou de Minister willen reflecteren op hoe hij de komende tijd juist op dit onderdeel voortgang denkt te gaan boeken?

Voorzitter. Wat betreft het CO₂-plafond wordt de referentiesituatie gebruikt van 635.000 vliegbewegingen per jaar, waarvan 538.000 op Schiphol per 2035. De referentie gaat dus al uit van groei en meer emissies ten opzichte van het huidige aantal. Is de Minister bereid de effecten ten opzichte van het piekjaar 2019 of vandaag de dag in kaart te brengen, zodat duidelijk is wat de toename precies is? Wil de Minister tevens in kaart brengen hoe de capaciteit van een enkele aanvliegeroute verandert door het gebruik van het nieuwe stijg- en dalprofiel?

Voorzitter. We hebben niets aan nog meer tegenover elkaar staan in de rechtszalen. Zou de Minister op dat punt willen toelichten hoe bijvoorbeeld ook de luchtvaartmaatschappijen nou echt bij de verdere uitwerking van het CO₂-plafond betrokken worden? Hetzelfde geldt voor de verschillende vormen van sturing. Hoe gaat de Minister de Duurzame Luchtvaarttafel betrekken?

Voorzitter. We zijn ook benieuwd hoe wordt omgegaan met grote onzekerheden in de toekomstige energiemix van de luchtvaart. Worden alle technologieën gefaciliteerd? Welke investeringen worden er gedaan in benodigde infrastructuur en beschikbare ruimtes in de havens? Welke stappen neemt het kabinet om te voorzien in de te verwachten extra vraag naar duurzame biobrandstoffen? Welke stappen neemt het kabinet om te voorzien in de grote vraag naar waterstof die met name tussen 2030 en 2050 kan ontstaan? Er is al een paar keer naar verwezen, maar ook wij als CDA zien bij luchthaven Eelde grote kansen voor een waterstofcentrum. Wat is de visie van het kabinet op de rol van Nederland in het produceren van de benodigde duurzame brandstoffen? Welke ambitie heeft het kabinet op dit punt voor de Nederlandse havens? In hoeverre zijn die havens eigenlijk voorbereid op een transitie naar duurzame brandstoffen?

Voorzitter. Als nieuw Kamerlid en als nieuwe woordvoerder spons je veel op bij een portefeuille. Dan ga je vooral veel in gesprek en luister je. Ik heb de afgelopen periode heel veel gesproken met verschillende organisaties in de luchtvaartsector en heb daarin eigenlijk een rode draad ontdekt. Zij stellen zonder uitzondering dat zij in hoge mate last krijgen van een toenemende regeldruk. Het is zelfs zo nijpend dat zij soms meerdere personen fulltime nodig hebben om de continu veranderende beleidsregels, kaders en richtlijnen te interpreteren voor hun bedrijfsvoering. Hoewel dit natuurlijk nog niet de diepte ingaat, ben ik wel benieuwd of de Minister dit beeld herkent.

Voorzitter. Als laatste kom ik op het elektrisch taxiën. Uit meerdere recente onderzoeken is gebleken dat er met relatief eenvoudige ingrepen nog veel winst te behalen is bij het verduurzamen van de grondgebonden activiteit op Schiphol. Met dank aan mijn collega Amhaouch is in het verleden een motie aangenomen om concrete afspraken te maken over een ambitieuze uitrol van elektrisch taxiën op in ieder geval de luchthavens van nationale betekenis. Het bestaande doel is om elektrisch taxiën de norm te maken vanaf 2030. Daarom heb ik als laatste twee vragen. Kunnen we niet een iets ambitieuzer doel stellen dan 2030? Waar blijven eigenlijk de acties ter uitvoering van deze motie?

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Krul. Dan gaan we naar de heer De Hoop namens de Partij van de Arbeid. Gaat uw gang, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Dank, voorzitter. Decennialang kregen we te horen dat Schiphol de grote motor van onze economie is. Het kon niet op. Het was de plofkip met de zogenaamde gouden eieren. Dat heeft zo zijn consequenties gehad. Of het nu gaat over arbeidsvoorwaarden, geluid, stikstof, fijnstof of CO₂, de maatschappelijke grenzen zijn jarenlang door Schiphol overschreden. De onverzadigbare drang naar meer groei is maatschappelijk onwenselijk. Dat betekent dat de belangrijkste stap die gezet moet worden voor de verduurzaming van de luchtvaart in Nederland gewoon krimp is. Ik ben blij dat dit kabinet en deze Minister dat inzien. Niet alleen voor het klimaat, maar ook voor de gezonde leefomgeving van heel veel Nederlanders is een daling van het aantal vluchten vanaf Schiphol noodzakelijk. Dat bleek onlangs wederom uit de rapportage van TNO over zeer zorgwekkende stoffen. Collega Van Raan had het daar ook al over. Hierin stond dat vliegtuigen nog meer kankerverwekkende materialen uitstoten dan eerder werd gedacht, juist wanneer motoren niet op volle kracht draaien op de grond. De rapportage onderstreept dat vliegtuigen en motoren zo veel mogelijk uit zouden moeten staan in de buurt van werknemers. Vliegtuigen moeten zo spoedig mogelijk versleept worden en motoren op de grond zouden uit moeten staan. Wat kan de Minister doen om dit maximaal en zo snel mogelijk te faciliteren? We moeten echt meer kracht zetten voor een gezonde leefomgeving voor omwonenden en ook voor werknemers.

Voorzitter. Hoezeer de PvdA een duurzame luchtvaart toch vooral als toekomstmuziek ziet, is het vanzelfsprekend wel een belangrijk element in het beperken van de opwarming van de aarde. De luchtvaart is verantwoordelijk voor 4,5% van de totale CO₂-uitstoot in Nederland, maar blijkt lastig te verduurzamen. Waar de verduurzaming in veel sectoren al snel en voortvarend gaat, blijft de luchtvaart hartstikke stilstaan. Actie is dus nodig. Dat begint met het eerlijk verdelen van de lasten. Dan vind ik het natuurlijk niet te verkopen dat mensen die afhankelijk zijn van de auto om bij hun werk te komen flinke accijnzen betalen, terwijl artiesten, rijke ondernemers, topsporters en influencers weggomen met 0% belasting op de kerosine in hun privéjet. Het liefst schaffen wij deze idiote vluchten zo snel mogelijk af. Per passagier zijn ze bovendien ook het meest vervuilend en vaak zijn dit vluchten van zeer korte afstand.

Daarom pleit ik vandaag samen met GroenLinks voor een EGO-belasting, een forse belasting op het ETS en kerosine voor privéjetvluchten. Wij willen gewoon dat deze stoerdoenerij het liefst vandaag nog een halt wordt toegeroepen. Zolang er nog geen verbod is, willen wij dus een EGO-belasting invoeren voor privévliegtoegen. Is de Minister het met ons eens dat een dergelijke EGO-belasting wenselijk is? Hoe wil de Minister ervoor zorgen dat ook alternatieven voor kortere afstanden zichtbaar zijn? Ik zag laatst bijvoorbeeld dat ze bij Lufthansa al werken met combitickets. Daar zie je dat je eerst een stuk met de trein kunt doen en dan nog een noodzakelijk gedeelte met het vliegtuig als het echt niet anders kan. Wil de Minister ook in gesprek gaan met Schiphol om dit soort initiatieven verder te stimuleren?

In de discussie over groei of krimp van de luchtvaart worden allerlei groepen belanghebbenden genoemd, maar de mensen die het werk op de luchthaven uitvoeren, komen nauwelijks aan bod. Net als de SP las ik het bericht. Dat deel ik van harte. We horen te vaak van rechtse partijen dat Schipholwerknemers belang zouden hebben bij groei van de luchtvaart, terwijl de werkelijkheid echt anders ligt. De vliegmarkt concurreert op lage ticketprijzen. Die zijn te bereiken door de kosten op arbeid tot een minimum te beperken. Groei van de luchtvaart levert dus geen goede banen op, maar zorgt voor een hoge werkdruk en houdt de lonen te laag.

Gezien de grote krapte op de arbeidsmarkt zal een krimp op dit moment niet leiden tot een groot verlies aan personeel. Het is nu dus het moment om te zorgen voor een duurzame krimp met kwalitatief goede banen. Op dit moment is er ook een grote groep Schipholmedewerkers die waarschuwt dat er nu al te weinig personeel is om het huidige aantal vluchten op een verantwoorde en veilige manier af te handelen. Daar hebben we in de vorige debatten ook al aandacht voor gevraagd. Die situatie vind ik echt onacceptabel op dit moment. Economische belangen mogen niet ten koste gaan van de gezondheid en veiligheid van werknemers. Kan de Minister vertellen hoe het er nu voor staat met de arbeidsomstandigheden en de werkdruk van het personeel? Met name voor de personeelstekorten in de afhandeling geldt dat Schiphol, luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren nog steeds naar elkaar wijzen. Door dit getreuzel is het, net als vorig jaar, nog maar de vraag of het geplande aantal vluchten voor de komende maanden nog wel verantwoord is. Gezien de aankomende meivakantie moet dit snel duidelijk worden. Dat is ook in het belang van de reizigers. Voor de lange termijn moeten er normen komen voor minimumpersoneelsaantallen en maximale werkdruk, die zorgen dat de kwaliteit in plaats van de kwantiteit centraal komt te staan in de luchtvaart. Ziet de Minister mogelijkheden om dit in het beleid op te nemen?

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. De heer Eppink heeft een vraag aan u.

De heer Eppink (JA21):

Ik ben toch wat geschokt door het woordgebruik van de heer De Hoop. Hij spreekt over een «EGO-belasting» en vervolgens over «lage lonen» en dergelijke. Ik denk dat heel veel mensen bij Schiphol met veel plezier en met grote inzet werken. Misschien mag ik hem erop wijzen, voor zover hem dat niet bekend is, dat de enige die de lonen heeft verlaagd op Schiphol de vorige president-directeur van Schiphol was. Dat is de partijgenoot van de heer De Hoop, de heer Benschop.

De voorzitter:

Ik hoorde geen vraag, meneer Eppink. Meneer De Hoop mag daar wel even op reageren.

De heer Eppink (JA21):

Dat was een vaststelling.

De voorzitter:

Oké.

De heer De Hoop (PvdA):

Dan stel ik ook vast dat ik, samen met de heer Koerhuis, degene was die Benschop naar de Kamer toe riep. Ik denk dat u daarmee wel doorhebt hoe kritisch ik was op het beleid van Schiphol. Het maakt mij geen bal uit welke politieke kleur een voorzitter of een president van welke organisatie dan ook heeft. Die zit daar, op dat moment, onafhankelijk. Die zit daar namens een bedrijf en niet namens een politieke partij. Dat is op heel veel plekken zo. Op dit moment is de heer Asscher ook voorzitter van de Duurzame Luchtvaarttafel. Nou, hij zit daar echt niet namens de Partij van de Arbeid.

De voorzitter:

Laten we al die rollen er even buiten houden.

De heer De Hoop (PvdA):

Daarom zeg ik het, want u stond wel toe dat het even op die manier gezegd werd. Het leek alsof hij dat als PvdA'er deed. Daar heb ik moeite mee.

De voorzitter:

U heeft uw punt gemaakt.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ja, ik heb mijn punt gemaakt. Ik moet nog antwoord geven op de vraag.

De voorzitter:

O, er was ook een vraag? Oké.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ja, er was een vraag over de EGO-belasting. Daar schrok de heer Eppink van. Ik schrik ervan dat er het afgelopen jaar 12.176 privévluchten waren in Nederland. Dat zijn veelal korte vluchten. Dat zijn vluchten van Antwerpen naar Amsterdam. Dat zijn vluchten van Amsterdam naar Londen. Dat zijn vluchten van Amsterdam naar Brussel. Als daar geen extra belasting over wordt betaald, dan vind ik dat echt bizar. Als we met z'n allen zo veel last hebben van de luchtvaart, en als iedereen in Nederland voor veel vervuiling betaalt, maar dat over dit soort onnodige vluchten geen cent vervuiling over betaald wordt, dan vind ik dat egoïstisch. Ik vind dat daar een fatsoenlijke last op mag komen te liggen. Een forse belasting is wat ons betreft dan ook absoluut nodig.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis heeft nog een interruptie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De heer De Hoop haalt dit, denk ik, terecht aan. We hebben goed samen opgetrokken in het twee keer naar de Kamer halen van de heer Benschop. De tweede keer is hij zelf opgestapt. Dat was inderdaad geen doel op zich. Dat was een vaststelling, zoals de heer Eppink dat zegt.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, wat is uw vraag?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nu hebben we weer een nieuwe topman van Schiphol, de heer Sondag. Nu kunnen we weer samen optrekken om hem naar de Kamer te halen. Hij was al bij de commissie SZW, maar ik zou hem ook graag naar de commissie I&W halen. Ik ben namelijk op werkbezoek geweest naar de bagagekelder. Ik weet niet of de heer De Hoop daar ook is geweest. Anders zou ik het hem zeer aanbevelen. Ik schrok namelijk echt van wat ik daar zag. De arbeidsomstandigheden zijn daar echt niet goed. Ik heb bij de hoorzitting van vorige week begrepen dat het op de platformen nog erger is. De lonen van die mensen gaan ook maar niet omhoog. Ik zou dus best weer graag met de heer De Hoop willen optrekken om de heer Sondag naar deze commissie te halen.

De voorzitter:

Dat was een heldere vraag. Een ja of een nee volstaat, denk ik, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ja.

De voorzitter:

Kijk, mooi. Meneer Boutkan heeft ook nog een vraag aan u.

De heer **Boutkan** (Volt):

Ik heb een vraag over die EGO-belasting. Ik vind dat wel een aardig plan. Ik vraag me dan wel het volgende af. Als dat mensen zijn die het waarschijnlijk toch al kunnen betalen, moeten we dat soort vluchten, die je makkelijk met de trein kunt doen, dan niet gewoon verbieden?

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik ben het helemaal eens met de heer Boutkan van Volt. Ik zou die vluchten het liefst vandaag nog verbieden, maar zolang dat nog niet het geval is, zou ik die echt zwaar willen belasten. Die vluchten veroorzaken namelijk veel vervuiling. Ik moet eerlijk zeggen dat ik niet de illusie heb dat mensen met deze vermogens daardoor minder gebruik gaan maken van privévluchten. Ik hoop dat het iets van een effect heeft. Ik vind dat zolang die vluchten bestaan, we die zeer zwaar moeten belasten. Die zijn namelijk heel vaak totaal overbodig, maar vooral ook heel erg vervuilend. Dat vind ik niet wenselijk.

De **voorzitter**:

Daarmee heeft u weer een interruptie uitgelokt van de heer Eppink.

De heer **Eppink** (JA21):

De heer De Hoop spreekt voortdurend over privévluchten, alsof het hier gaat om superrijken die maar een beetje rondvliegen voor hun plezier. Het zijn meestal, naar ik heb gehoord, zakenvluchten. Het gaat om mensen die zakendoen. Zij hebben mobiliteit nodig. Zij betalen daar ook voor. Is de heer De Hoop niet bezig om de sector van zakenvluchten te demoniseren? Hij plakt er namelijk een bepaald etiket op. Ik zou graag zien dat hij zich aan de feiten houdt.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Een groot gedeelte is inderdaad zakenvluchten. Die zijn heel vaak ook ontzettend overbodig. In coronatijd hebben we gezien hoeveel er mogelijk is. Men kan zoomen in plaats van zoeven. Kom op, de praktijk heeft echt wel bewezen dat veel van die vluchten niet nodig zijn. Anders kun je ook businessclass vliegen. Er zijn tal van mogelijkheden om op een bepaalde plek terecht te komen. Deze privévluchten zijn relatief zó vervuilend dat ik het écht, écht gewenst vind om die zwaarder te belasten. Ik zie dus geen enkele reden waarom we dit niet zouden moeten willen. Ik vind dit praktijken die niet meer van deze tijd zijn. Die moeten we heel snel aanpakken.

De **voorzitter**:

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

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Bij een debat over verduurzaming van de luchtvaart is het alleen maar logisch om met de noodzakelijke krimp te beginnen, want op korte termijn is minder vliegen helaas de enige manier om al die schadelijke effecten van de luchtvaart adequaat tegen te gaan. De Minister heeft ons net gemeld in beroep te gaan tegen de uitspraak van het kort geding over de experimenteerregeling dat door de KLM is aangespannen. Hij zegt: de uitspraak is niet in het belang van de omwonenden. Enerzijds wil ik hem danken voor die inzet, maar wat betekent dat nou eigenlijk voor de krimp naar 440.000 vluchten? Is dat niet wat echt in het belang is van omwonenden? Of nog een veel grotere krimp? Is die experimenteerregeling wel in het belang van omwonenden als er toch wordt bewogen met al die handhavingpunten? In welk tempo

gaat hij de Balanced Approach doorlopen om tot die krimp van 440.000 te komen?

De allergrootste overlast en de allergrootste gezondheidsschade worden veroorzaakt door de nachtvluchten. Ook Schiphol heeft zich nu achter ons voorstel voor een nachtsluiting van Schiphol geschaard. De Raad van State was in reactie op onze initiatiefwet duidelijk: de Balanced Approach moet ook hier gevolgd worden, want het mogen veroorzaken van overlast behoort kennelijk tot het eigendomsrecht van de luchtvaartmaatschappijen. Wij willen de Minister vragen om ook een nachtsluiting van Schiphol een stap verder te brengen door die Balanced Approach in te zetten. Help Schiphol een betere buur te worden.

Voorzitter. Dat krimp onvermijdelijk is, is duidelijk. We moeten de impact van de luchtvaart terugdringen. Wat zijn de stappen naar een systeem waarin meten, beleving en geluidspieken echt een plek hebben? We dreigen nu weer op basis van toch een papieren werkelijkheid die 440.000 vluchten te gaan vergunnen en vervolgens groei van stillere vliegtuigen mogelijk te maken, terwijl meer stillere vliegtuigen onherroepelijk tot meer overlast leiden. We moeten de luchtvaart laten passen in wat kan; we moeten niet de handhavingpunten verschuiven tot het past op papier. Dan CO₂. Ik ben blij dat de Minister het CO₂-plafond in voorbereiding heeft, per luchthaven en dan in lijn met wat nodig is voor de klimaatdoelen. Dus niet op basis van groei. Ik zie uit naar de verdere stappen. Wat GroenLinks betreft is het cruciaal dat de luchtvaart net als andere sectoren evenredig bijdraagt aan het verminderen van uitstoot. Dat gaat om CO₂ maar ook om stikstof. Vandaar ook dat Lelystad Airport absoluut niet open kan. Maar dat brengt mij wel op het volgende punt: wanneer krijgen we nou als Kamer eindelijk duidelijkheid over het referentiejaar dat Schiphol kan hanteren voor stikstofuitstoot? Dus voor hoeveel uitstoot moeten er boeren worden opgekocht? Hoe kan het dat er al wel geld wordt uitgegeven, terwijl wij als Kamer die transparantie krijgen? Dat moet toch gewoon duidelijk kunnen worden?

Er is onderzoek gedaan naar aanleiding van onze motie over de niet-CO₂-effecten van de luchtvaart. Die zijn gigantisch, met name bij langeafstandsvluchten. Dan is er twee keer zo veel uitstoot. Excuus, ik lees nu dat het zelfs drie keer zo veel is. De effecten concentreren zich op een klein aantal vluchten. Ik wil heel graag weten welke dat zijn en of we daar dan specifiek beleid op kunnen maken. Ik noem boetes, vlieghoogtes, de tijd van de dag en het weer. Wat zijn de factoren en hoe kunnen we daarop gaan sturen? En kunnen we nu al in Europa en in ICAO-verband een basis leggen om dit internationaal te gaan doen? Zeker nu blijkt dat zuiverdere brandstoffen tot minder condens leiden, moeten we de eisen aan de brandstofkwaliteit aanscherpen. Daar zit meer winst in dan in de bijmenging. Neemt de Minister dit mee naar Europa voor de ReFuelEU-gesprekken?

Voorzitter. Ik kom te spreken over de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen. Naar aanleiding van vragen van met name collega Van Raan is duidelijk geworden dat Schiphol een gigantische bron is van giftige, kankerverwekkende stoffen. De aanwezigheid van formaldehyde is 2.000 keer meer dan de norm. Het is volstrekt bizar dat de luchtvaart is uitgezonderd van de minimalisatieverplichting. Als je gevaarlijke stoffen uitstoot, ben je verplicht om je uitstoot zo klein mogelijk te laten zijn. Simpel! Dus gaat de Minister deze bizarre loophole repareren en gaat de Minister de impact van die uitstoot op werknemers en omwonenden snel onderzoeken? Dat moet dan gebeuren met meetpunten en vooral ook op het platform. Want dat het de stad in waait, is één ding. Maar mensen staan letterlijk naast die giftige uitstoot. Ik ben ook heel erg benieuwd wat de zeer zorgwekkende stoffenemissies zijn van andere brandstoffen die ingezet gaan worden. Kan de Minister dit laten onderzoeken?

Voorzitter. Tot slot wil ik nog ingaan op de privéjets. We hebben het er in de Kamer allemaal vaker over dat klimaatbeleid rechtvaardig moet zijn.

Als er nou iets niet rechtvaardig is, is het wel dat de meest luxe uitstoot in Nederland ongebreideld kan doorgroeien en niet fatsoenlijk belast is. Deze Minister zoekt naar manieren om daar paal en perk aan te stellen. Wij zien dat Schiphol nu wil dat de ruimte voor privéjets wordt ingeperkt en aan banden wordt gelegd. Alleen, kan Schiphol dit alleen af? Wat is daarvoor nodig aan regelgeving van de Minister? Is de Minister in de tussentijd bereid om naar de EGO-belasting te kijken?
Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan gaan we door naar de volgende spreker van de commissie, de heer Boucke van D66. Gaat uw gang, meneer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Dank u wel, voorzitter. Word je niet door de hond gebeten, dan word je wel door de kat gekrabd. Ik kan me voorstellen dat de omwonenden van Schiphol heel sterk dat gevoel hebben dezer dagen, want de eerste stap van het krimpbesluit, een heel moedig besluit van deze Minister, wordt nu al van tafel geveegd. Het inzetten van de experimenteerregeling leek een quick fix, maar lijkt juridisch niet houdbaar. Een paar vragen aan de Minister hierover. Heeft de Minister eerder signalen ontvangen vanuit zijn ministerie dat de experimenteerregeling hier waarschijnlijk niet voor kon worden ingezet? De ILT zei eerder juist dat het anticiperend handhaven door een rechter zou kunnen worden beëindigd. Er is namelijk nog steeds geen zicht op het wettelijk verankeren van het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit Schiphol. Kan de Minister verduidelijken hoe dit zit? Hoe rijmt hij dit met de uitspraak van vorige week? Is dat ook iets wat de Minister zal inbrengen in het aangekondigde hoger beroep? De echte verliezers van deze rechtszaak zijn de omwonenden. Hoe gaat de Minister zich ervoor inzetten om omwonenden beter te beschermen tegen overlast?

Voorzitter. Juist de nachtvluchten kunnen een groot verschil maken. D66 zet zich al jaren in voor het verminderen van het aantal nachtvluchten. Schiphol heeft nu zelf een mooi voorstel gedaan: niet meer starten tussen middernacht en 06.00 uur en niet meer landen tussen middernacht en 05.00 uur. Dat is een goede eerste stap. Kan de Minister toezeggen deze inzet over te nemen? Zo ja, hoe gaat hij zich hier dan concreet voor inzetten? Wanneer zou dit voorstel gerealiseerd kunnen worden? Kan de Minister met Schiphol in gesprek gaan om te onderzoeken of de nachtsluiting uitgebreid kan worden naar het tijdvak waarin Schiphol nu het nachtregime hanteert? Dat is dus van 23.00 uur tot 06.00 uur. Wij zouden dit zelfs graag zien voor wat volgens de Wet geluidhinder geldt als de nachtperiode: van 23.00 uur tot 07.00 uur. Zo ja, kan de Minister dan verduidelijken hoe hij zich hiervoor gaat inzetten? Kan de Minister daarnaast alsnog toezeggen het aantal nachtvluchten binnen de Balanced Approach naar rato mee te laten krimpen, als minimale stok achter de deur?

Voorzitter. Schiphol heeft meerdere goede voorstellen gedaan om de leefbaarheid te verbeteren en onnodige CO₂-uitstoot tegen te gaan. Kan de Minister reflecteren op de diverse voorstellen van Schiphol? Kan hij daarbij ook ingaan op de inzet van zijn ministerie hierop?

Voorzitter. Dan het CO₂-plafond. De luchtvaart moet verder verduurzamen. Daarom is het ontzettend goed dat het CO₂-plafond per luchthaven er gaat komen: van een D66-motie naar een ambitie in het coalitieakkoord en, na veelzijdig onderzoek, nu dit besluit. Deze beslissing biedt zekerheid aan de sector en die zekerheid moet leiden tot meer investeringen van de sector in verduurzaming. De Minister geeft in zijn brief aan dat ook de overheid met aanvullend beleid extra verduurzaming kan stimuleren. Kan de Minister dit verder verduidelijken? Op welke manier wordt hierop ingezet?

Kan de Minister toezeggen de Kamer op de hoogte te houden van het vervolproces, met ten minste één voortgangsbrief per kwartaal?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. Er is een korte interruptie van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja, want volgens mij ...

De voorzitter:

Een moment. Wilt u uw microfoon even uitzetten, meneer Boucke?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Volgens mij gaat de heer Boucke nu iets te snel. We hebben in het coalitieakkoord inderdaad het CO₂-plafond afgesproken – dat is een kop op Europees beleid – maar wel met in ruil daarvoor een terugsluis van de ticketbelasting. Die terugsluis van de ticketbelasting zie ik nog niet, dus hoe kan de heer Boucke nou zo snel concluderen dat het CO₂-plafond er wel is?

De heer **Boucke** (D66):

Allereerst is het CO₂-plafond geen kop op het Europese beleid. Het CO₂-plafond is een borgingsinstrument, dus een instrument om te waarborgen dat we wat we met elkaar hebben afgesproken in de Luchtvaartnota, wat voortkomt uit Europese afspraken, ook halen. Dat wil ik even heel duidelijk neerzetten. We hebben een brief van de Minister ontvangen over het CO₂-plafond. Dat is een uitwerking van het coalitieakkoord. Ik zeg in mijn betoog dat ik heel blij ben dat de Minister met dit voorstel komt om ervoor te zorgen dat de sector zekerheid krijgt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er een vraag van de heer Alkaya. Gaat uw gang, meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik heb het belang van het behoud van banen in de luchtvaartsector al benadrukt. Nu hoor ik twee coalitiepartijen die het niet eens zijn over een verduurzamingsmaatregel, vanwege een andere, daaraan gekoppelde afspraak, namelijk dat de opbrengsten van de vliegtaks niet teruggaan naar de sector. Ik weet het goed gemaakt. Wat als jullie nou luisteren naar de FNV? De FNV zegt: «Richt een fonds in en vul dat met geld dat bedoeld is om banen te behouden. Waarschijnlijk zullen we daar nooit gebruik van hoeven te maken, omdat de werkdruk nu zo hoog is dat een bescheiden krimp helemaal niet tot banenverlies zal leiden, maar mocht het nodig zijn, dan hebben we toch een fonds om werkgelegenheid te behouden.» D66 levert de Minister van Financiën. Waarom zetten jullie dat geld van de vliegtaks niet in om banen in de luchtvaartsector te behouden, ook in de tijden die komen gaan?

De heer **Boucke** (D66):

Ik zou willen dat de luchtvaartsector zijn eigen broek kan ophouden. Ik vind het ook belangrijk dat we de hoogwaardige banen in de luchtvaartsector die we hebben, kunnen behouden. U zei het heel goed: we hebben te lang gewerkt met een model van goedkoper en nog goedkoper, en op die manier heel veel vluchten binnengehaald. Je zag voor corona ook een explosieve groei van de luchtvaart. Ik denk dat we daarvan af moeten. Ik vind dat we toe moeten naar een duurzame Nederlandse luchtvaartsector die werkt met hoogwaardige banen.

Dan uw voorstel voor een fonds. We hebben dit bij meerdere gevallen in de klimaattransitie en de energietransitie gezegd: als niet iedereen dit kan meemaken, moeten we mensen daarbij helpen. Maar ik vind het oprichten van een fonds en daarna kijken of dat nodig is niet de goede volgorde. Laten we er eerst voor zorgen dat de sector zijn broek kan ophouden met hoogwaardige banen. Ga de sector verduurzamen. Als daar hulp bij nodig is, ben ik de eerste die daarnaar wil kijken.

De voorzitter:

Dank u wel. Helaas zijn uw interrupties op, meneer Alkaya, dus dan ga ik naar de heer Koerhuis voor zijn laatste interruptie.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik vond het op zichzelf wel interessant wat de heer Alkaya probeerde. Laten we eens kijken of we er samen uit kunnen komen. Ik wil dat ook wel even proberen. De heer Boucke pleit voor krimp van de luchtvaart. Ik pleit voor groei van de luchtvaart.

De voorzitter:

Nou, dan gaat het wel lukken, maar niet heus.

De heer Koerhuis (VVD):

Laat ik het proberen. We leven in een rechtsstaat, en de rechter heeft gesproken. Dat is een uitspraak die D66 volgens mij ook vaak doet. De rechter heeft gezegd dat krimp niet zomaar mag. Kunnen we dan niet eens kijken of we samen kunnen werken, in overleg met omwonenden, luchtvaartmaatschappijen en Schiphol, en of we ons kunnen houden aan de uitspraak van de rechter? Kunnen we kijken of we er samen uit kunnen komen zonder – om de woorden van het CDA te gebruiken – juridificering, om op 500.000 vluchten te blijven?

De voorzitter:

Meneer Boucke. Een live coalitieonderhandeling in het commissiedebat Luchtvaart.

De heer Boucke (D66):

De heer Koerhuis zegt een hoop dingen. Om te beginnen zegt hij dat de heer Boucke voor krimp van de luchtvaart is. Ik wil de heer Koerhuis eraan herinneren dat het in dit kabinet de Minister is, toevallig een Minister van zijn eigen politieke kleur, die het moedige besluit genomen heeft tot krimp van de luchtvaart, niet omdat we krimp zo fantastisch vinden – dat vind ik ook niet – maar omdat het noodzakelijk is. De aanleiding voor deze krimp is dat omwonenden van Schiphol jaar na jaar iets beloofd is wat niet waargemaakt is. Ik heb het lijstje bij me; ik kan het de heer Koerhuis toesturen. Jaar na jaar. In het afgelopen decennium is omwonenden iets beloofd. Als u een debat wilt hebben over wat er misgaat tussen inwoners van Nederland en de politiek: dit is het. Wij beloven zaken die wij niet waarmaken. En nu is er een uitspraak van de rechter. Die hebben we allemaal te respecteren. Maar ik juich het wel toe als deze Minister ook nu weer de moed heeft om in hoger beroep te gaan. Tegelijkertijd vraag ik de Minister ook hoe hij ervoor gaat zorgen dat de situatie voor omwonenden beter wordt. Daarom heb ik ook gevraagd of hij al signalen had dat deze quick fix het niet zou halen. Dat is ook heel belangrijk.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. Dan gaan we naar de heer De Hoop, die ook een vraag voor u heeft.

De heer De Hoop (PvdA):

Het is interessant om te constateren dat de heer Boucke bij luchtvaart op de pauzeknop wil drukken, terwijl de heer Koerhuis wil versnellen. Maar dat daargelaten. Ik ben heel blij met het verhaal van D66. Maar omdat de heer Boucke zelf zijn collega van het CDA, de heer Krul, interrumpende over Lelystad Airport, ben ik ook wel benieuwd of D66 inmiddels moedig genoeg is om daar duidelijkheid over te geven.

De voorzitter:

We gaan het vragen.

De heer Boucke (D66):

We zijn koersvast op Lelystad. We hebben steeds gezegd dat we drie voorwaarden hebben voordat Lelystad Airport open kan: alleen als overloopluchthaven, geen stikstofprobleem en het probleem met de laagvliegroutes moet zijn opgelost. Dat zijn de voorwaarden die wat ons betreft nog steeds gelden. Ik zie overigens niet dat een oplossing heel dichtbij is.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. U vervolgt uw betoog; gaat uw gang. Excuus, ik zie dat de heer Graus ook nog een vraag aan u heeft.

De heer Graus (PVV):

Ik hoorde meneer Boucke zeggen – dat hoor ik al jarenlang met name van D66 – dat we naar een duurzamere luchtvaart toe moeten. Maar als we ergens een duurzame luchtvaart hebben, dan is het in Nederland. KLM was al aan het investeren in stillere, zuinigere kisten en biobrandstoffen – ze waren zelfs al bezig met waterstof – voordat alle andere landen daarmee begonnen waren. Ze krijgen bijna jaarlijks een prijs. Ze zitten altijd in de top drie en zijn een paar keer eerste geworden. Wat moet er nu nog meer van onze blauwe vogels verwacht worden? Wat moet er nog meer verduurzaamd worden als we kijken naar wat ze nu al doen ten opzichte van de wereld? CO₂ stopt niet bij een grens. Waarom gaan wij onze mensen die vooroplopen, onze luchthavens en airlines, om zeep helpen?

De voorzitter:

De heer Graus had het over de blauwe zwaan.

De heer Graus (PVV):

De blauwe zwaan, onze trots.

De heer Boucke (D66):

Hartstikke goed dat onze luchtvaart voorop wil lopen. Het is alleen niet genoeg; dat is het grote probleem. Want klimaatverandering en het terugdringen van onze CO₂-uitstoot zijn ook nog tijdgebonden. Daarom zijn alle pogingen heel goed; die moedig ik ook aan. Ik ben een groot voorvechter van verdere verduurzaming van de luchtvaart, elektrificeren, waterstof en synthetische kerosine. Ik ben ook voorstander van normeren en stimuleren. Wat mij betreft kunnen we dat niet genoeg doen. Ik zie ook een kans voor de Nederlandse economie als het gaat om het produceren van duurzame brandstoffen. Maar eerlijk is eerlijk, het gaat gewoon te traag. Daarom zal ik de duurzame kant op blijven duwen, overigens zonder de sector kapot te maken.

De heer Graus (PVV):

Als ik Minister was, zou ik ook in de Europese Commissie zeggen: jongens, gaan jullie het eerst ook maar doen, en kom dan maar weer terug bij ons. We hebben al de meest veilige airline. KLM is de beste qua veiligheid, qua milieu, technisch: in alles. Met alles zitten ze in de top drie.

Waarom moeten we nu net zo'n airline en onze luchthavens gaan straffen? Laat de anderen maar eens komen, al die lapzwansen. Waarom moeten onze mensen, die al zoveel geïnvesteerd hebben – ze hebben al zoveel gedaan aan veiligheid en milieu, ook voor omwonenden – nekslag op nekslag krijgen? Een vliegtaks op tickets, milieuheffingen, noem het allemaal maar op. Je wordt er helemaal misselijk van.

De heer **Boucke** (D66):

Ik zou willen dat wij voorloper zijn en dat wij voorloper blijven in de verduurzaming van de luchtvaart. Maar laten we even heel eerlijk zijn. Deze Minister heeft de krimp van onze luchtvaart ingezet. Dat heeft hij niet gedaan vanwege de CO₂-uitstoot. Dat komt echt door de overlast die de luchtvaart voor omwonenden veroorzaakt. De Minister zal daar zo meteen zelf nog wat uitgebreider op ingaan. Er is namelijk aangetoond dat er voor omwonenden op dit moment heel weinig rechtszekerheid is. Deze Minister kiest een vlucht vooruit. Hij zegt: «Ik wil voorkomen dat de rechter mij dwingt tot het nemen van maatregelen. Ik kies er zelf voor om Schiphol te doen krimpen, eerst naar 460 en daarna naar 440.» Dat heeft nog helemaal niets met de CO₂-uitstoot te maken.

Ik wil wel even op de vraag over CO₂ ingaan. Als het gaat om de CO₂-uitstoot, zijn we gebonden aan internationale afspraken. Nederland zet zich daar ook in VN-verband voor in, mede op aandringen van D66. In Europees verband doen we dat ook. Alleen, wat zien we? Vanwege Europese wetgeving mogen we niet verder gaan dan Europa, vandaar het borgingsinstrument. We doen er alles aan om tot de kopgroep van Europa te behoren. Maar het is niet zo dat wij al heel ambitieus CO₂-klimaatbeleid hebben voor de luchtvaart. Deze krimp is ingezet omdat omwonenden heel veel overlast hebben.

De **voorzitter**:

Tot slot, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Ja, tot slot. KLM heeft gezegd: we willen wat doen voor de omwonenden. Wat die 747 betreft – nog steeds het mooiste vliegtuig ooit gebouwd en dat blijft het ook, ook qua sound en qua geur – heeft KLM als eerste gezegd: jongens, we gaan ermee kappen. Allemaal ten behoeve van omwonenden en van het milieu, noem maar op. Waarom moeten wij dan KLM zo blijven straffen? Meneer de voorzitter, we moeten dat niet doen. Ik zal een ander voorbeeld geven, meneer de voorzitter, dat heel belangrijk is. Dat is meteen een interruptie.

De **voorzitter**:

Nee, meneer Graus. Ik zou nu een vraag van u willen horen, want...

De heer **Graus** (PVV):

De pulskorvisserij van onze vissers was de beste en die is ook door de Europese Unie om zeep geholpen. Daarin liepen we ook voorop en die heeft de Europese Unie ook om zeep geholpen. En onze beste luchthaven en onze beste airline worden ook door de Europese Commissie om zeep geholpen.

De **voorzitter**:

Oké, dank u wel, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

We moeten dat niet accepteren! De Minister moet daar eens met de vuist op tafel gaan slaan! Die moet niet zo bang zijn. We moeten niet meer accepteren wat daar gebeurt.

De heer **Boucke** (D66):
Ik hoorde geen vraag in het betoog.

De **voorzitter**:
Dus u kunt uw betoog vervolgen.

De heer **Boucke** (D66):
Toch een kort antwoord. Meten is weten. Ik denk dat het belangrijk is voor de omwonenden van Schiphol dat er goed gemeten kan worden. Dan zie je heel gauw dat er te veel overlast is, en dat komt doordat de luchtvaart heel snel heel hard gegroeid is. Tegen de heer Graus zeg ik dus: ja, KLM doet z'n best, maar er moet een tandje bij.

De **voorzitter**:
Oké, dank u wel. De heer Eppink heeft nog een vraag. Gaat uw gang.

De heer **Eppink** (JA21):
Ik had in mijn inleiding reeds gezegd dat we het aantal klachten een beetje moeten relativiseren als we zien dat 85 personen verantwoordelijk zijn voor 167.000 klachten. Dat heb ik niet zelf bedacht of zo, dat komt uit het jaarrapport van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol, het BAS. Dan moet je toch de vraag stellen of dat niet een industrie aan het worden is. Zijn mensen gewoonweg elke dag maar klachten aan het neerleggen? Hoe echt is dat? Je hebt dus veelklagers en dat is natuurlijk ook een groot probleem. Ik wil nu toch eens horen wat de spreker daar zelf van vindt.

De heer **Boucke** (D66):
Elke klacht is er één te veel. Ik vind niet dat welke inwoner van Nederland dan ook eerst moet klagen voordat die z'n recht krijgt, maar dat is wel de situatie waarin de omwonenden van Schiphol zitten. Er is overlast. Er is te veel overlast en deze Minister neemt hele lastige maar moedige maatregelen om Schiphol te doen krimpen. Waarom doet hij dat? Omdat hij weet dat er geen rechtszekerheid voor omwonenden is. Elke klacht is er dus één te veel, maar het gaat niet om het aantal klachten, zeg ik tegen de heer Eppink, via u, voorzitter. Het gaat erom dat er geen rechtszekerheid voor omwonenden is en dat is al jaren zo. Het zou de heer Eppink sieren als hij daar ook voor op zou komen, of het nou mensen zijn rondom Schiphol of Groningen, waar we het nu heel veel over hebben.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Een compacte vraag leidt tot een compact antwoord. Ik kijk naar de klok. We willen ook nog een tweede termijn met z'n allen. U gaat zelf over uw antwoord, maar als er snel een punt achter uw antwoord kan komen, dan ga ik u ruimte geven om uw betoog te vervolgen. We hebben hierna nog twee sprekers en een Minister die heel veel vragen heeft gekregen. Ik zou dus zeggen: rond uw antwoord af en dan gaan we snel door.

De heer **Boucke** (D66):
Voorzitter, ik zie interrupties altijd als cadeautjes.

De **voorzitter**:
Voor mij zijn ze een beetje een straf als ik de tijd in de gaten moet houden, maar ga door.

De heer **Boucke** (D66):
Voorzitter, dank voor het voorzitten. Tegen de heer Eppink zou ik willen zeggen: kom juist op voor de mensen in Nederland, want daar gaat het om.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog, meneer Boucke. U heeft nog anderhalve minuut.

De heer Boucke (D66):

Voorzitter. Duurzame brandstoffen. Naar verre en overzeese bestemmingen zullen we blijven vliegen en daarom moeten we vol inzetten op een radicaal duurzamere luchtvaart. Ontwikkelingen kunnen snel gaan, maar dat gebeurt niet vanzelf. Daar zijn stevige keuzes voor nodig. Ik vraag aan de Minister hoe het staat met de motie-Boucke c.s. over het opstellen van een visie, een plan en een groeipad voor de productie, de opslag en het transport van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Het rapport over de behoefte aan hernieuwbare waterstof concludeert dat er een gebrek is aan stimulansen voor SAF-producenten in Nederland om SAF, sustainable aviation fuel, te leveren aan de Nederlandse luchtvaartsector, zolang de Luchtvaartnota of de ReFuelEU niet zijn omgezet in juridisch bindende nationale wetgeving. Buurlanden beschikken al over SAF-mandaten en kunnen daarom afnameovereenkomsten met producenten vastleggen. Op welke termijn gaat dit in Nederland gebeuren? Tot slot, voorzitter. Ik heb vaker afgesloten met één specifieke vraag. Nu ik Schiphol als verrassende bondgenoot aan mijn zijde vind, vraag ik na vele verzoeken hopelijk nog één laatste keer aan de Minister of hij kan toezeggen om een einde te maken aan de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan, niet ergens voor de zomer, maar nu, hier, vandaag. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. Dan is er allereerst een hele korte vraag van meneer Van Raan, heb ik me laten vertellen.

De heer Van Raan (PvdD):

Jazeker. Die vraag gaat over de zeer zorgvuldige stoffen.

De voorzitter:

Zeer zorgwekkende stoffen.

De heer Van Raan (PvdD):

Over zeer zorgwekkende stoffen; dank u wel, voorzitter. We zagen de heer Boucke op sociale media enorm uitpakken omdat er goede stappen waren genomen met betrekking tot de krimp. Ik vraag de heer Boucke van D66 of ik hem aan mijn zijde vind als het gaat om het aanpakken van zeer zorgwekkende stoffen. En ...

De voorzitter:

Dank u wel. Of heeft u nog een vraag?

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, want ik heb daar een vijfpuntenplan voor geschreven. Ik vraag om steun daarvoor, zodat we daar ook samen in kunnen optrekken.

De heer Boucke (D66):

De heer Van Raan vindt mij zeker aan zijn zijde als het gaat om het aanpakken van zeer zorgwekkende stoffen. Ik heb daarover zelf een schriftelijk overleg aangevraagd. Dat heeft geen meerderheid gekregen, maar wij hebben hierover heel veel vragen voor het kabinet en die zullen wij dan ook in schriftelijke vorm stellen. Het plan van de heer Van Raan zal ik eerst even doorlezen. Dan zal ik aangeven wat ik ervan vind.

De voorzitter:

Dank u wel. Heeft meneer Boutkan ook nog een vraag? Dat is niet het geval. Dan zijn we toegekomen aan de volgende spreker van de zijde van de Kamer en dat bent u, namens de fractie van Volt. Gaat uw gang.

De heer **Boutkan** (Volt):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met het charmeoffensief van Schiphol. Schiphol vermindert overlast door jaarlijks 10.000 nachtvluchten te schrappen, door privéjets te verbieden en door de meest lawaaiige toestellen te weren. Alleen, het klimaat heeft er niks aan als nachtvluchten simpelweg overdag plaatsvinden. En wijken die privéjets niet gewoon uit naar andere luchthavens, zoals die in Eindhoven, Rotterdam of Maastricht? Waar gaan die privéjets zonder verbod naartoe, vraag ik aan de Minister. Hoeveel fossiele vluchten denkt de Minister zelf dat er mogelijk zijn voor Nederland om binnen de eigen klimaatdoelen te blijven?

Voorzitter. Het is geen fijne boodschap, maar niet alles kan meer. Je vraagt jezelf dan natuurlijk als eerste af wat er nog wél kan, maar dat weten we niet. We weten niet hoeveel schadelijke stoffen er precies door de luchtvaart worden uitgestoten en welke schade die veroorzaken. We weten wel dát de luchtvaart grote hoeveelheden giftige stoffen uitstoot en dat we dat als land blijkbaar normaal vinden en niet aan banden leggen. We weten ook dat Schiphol van sommige stoffen tientallen keren meer uitstoot dan is toegestaan voor bijvoorbeeld de industrie. De sector weet klimaatbeleid goed buiten de deur te houden. Je zou dus denken: wat goed dat in de Luchtvaartnota het doel is gesteld om de CO₂-uitstoot in Nederland tussen 2005 en 2050 te halveren. Dat klinkt misschien mooi, maar alle andere broeikasgassen worden hierbij buiten beschouwing gelaten. Bovendien blijven we boven het niveau van 1990 met het doel om de CO₂-uitstoot van 2005 slechts te halveren in 2050. Ten derde geeft de Minister aan dat we niet eens weten hoeveel er in 2005 werd uitgestoten. Ik vraag me wel af hoe er dan beleid gemaakt kan worden. Dat is dan ook mijn concrete vraag aan de Minister.

Voorzitter. We vinden het blijkbaar allemaal normaal om – met «allemaal» sla ik 'm even heel plat – 8% van de bevolking 40% van de vlieguren te laten maken. Is de Minister het met mij eens dat het niet meer van deze tijd is om dagelijks tientallen keren op en neer te vliegen naar Londen, Brussel en Parijs? Is hij het met me eens dat het ook niet meer van deze tijd is dat een op de drie vluchten korter is dan 750 kilometer, en dat deze vluchten dus makkelijk door treinen of andere alternatieven vervangen kunnen worden?

Voorzitter. Afgelopen woensdag werd bekend dat luchtvaartmaatschappijen een kort geding tegen Schiphol en de Staat over het verlagen van het maximumaantal vluchten per jaar hebben gewonnen. Diezelfde Staat is aandeelhouder van KLM en heeft dit bedrijf met ons belastinggeld gered tijdens de coronacrisis. Dat maakt één ding heel duidelijk: luchtvaartmaatschappijen hebben bewezen dat ze hun maatschappelijke verantwoordelijkheid niet zelf gaan nemen. De nodige verandering vanuit de markt blijft uit. Het is aan de overheid om te gaan normeren en handhaven.

Voorzitter. De conclusie is simpel: de fossiele luchtvaart moet krimpen en alternatieven moeten zo snel mogelijk worden gestimuleerd. Dat is niet onrechtvaardig. Het is niet onrechtvaardig om deze vorm van luchtvaart te laten krimpen. Wat wel onrechtvaardig is, is om niet elke Nederlander duurzaam op vakantie te kunnen laten gaan of een toekomst zonder al te heftige klimaatverandering en schone lucht te kunnen bieden. We staan voor een kruispunt: we kiezen voor een duurzamere luchtvaart en gaan dat versnellen, of we gaan uitstellen. Wat Volt betreft moet het volgende gebeuren. Ik wil graag per voorstel een reactie van het kabinet.

Eén. Er moet een eerlijke belasting komen op de prijs van vliegen, zodat je bijvoorbeeld kan zorgen voor een verlaging van de btw op treinreizen of

op duurzaam vliegen, wat veel duurder gaat worden. Er moet ook een extra belasting komen op veelvliegen. Wat wordt er nu Europees geregeld rondom een veelvliegbelasting? Daarmee zou het kabinet aan de slag gaan. We hebben het daar namelijk ook al over gehad bij het Belastingplan. Ik ben benieuwd hoe het daar nu mee staat.

Twee. Er moet een sterker fossiel afbouwpad komen voor de luchtvaart, niet alleen voor de vluchten binnen de EU, waarmee we de luchtvaart zo snel mogelijk in lijn met de doelstellingen van Parijs brengen, maar juist ook voor de vluchten naar buiten de EU. Hoe gaat de Minister er in internationaal verband voor zorgen dat er zo snel mogelijk betere afspraken komen over de uitfasering van niet-duurzame vluchten? Want anders verplaatst het. We weten dat de onderhandelingen bij Fit for 55 juist op dit punt zijn stukgelopen. Er ligt nu dus geen adequate regeling om dit binnen de kaders van klimaatverandering op te lossen. Tot slot moeten we ervoor zorgen dat het gemeenschappelijke Europese luchtruim zo snel mogelijk wordt volmaakt. Het is bizar dat we hier al sinds 1999 mee bezig zijn en dat deze onderhandelingen nu al twee jaar vastzitten in de triloofase. Alleen al het afmaken van dit plan zorgt voor 10% minder milieu-impact. Ik wil dan ook vragen hoe het staat met deze onderhandelingen. Wat zijn precies de problemen, zeker nu het prioritair is verklaard door de Europese Commissie?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boutkan. De laatste spreker van de zijde van de commissie is de heer Graus namens de fractie van de PVV. Gaat uw gang, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ook dank aan meneer Boucke voor de beantwoording. Ik verwacht dat de Minister ook antwoordt op wat ik allemaal heb gevraagd per interruptie, want dan kan ik tellen besparen. Ik sluit me aan bij alles wat de heer Koerhuis heeft gezegd. Ik trek altijd veel met hem op rondom luchtvaart. Ik sluit me ook aan bij de heer Van Haga. Dat scheelt mij een hoop spreektijd.

Als je in een vliegtuig stapt, word je altijd geleerd dat je eerst zelf het zuurstofmasker moet opzetten als er iets gebeurt en dan pas je kind. Heel veel mensen snappen dat niet, maar dat is natuurlijk logisch. Als je er namelijk zelf niet meer bent, kun je ook je kind niet meer redden. Maar wat doen wij in de Europese Unie? We zetten alle landen maskertjes op en zelfs ook landen buiten de Europese Unie, maar we doen dat niet voor onze eigen bedrijven. Dat kan niet. Het moet altijd zijn: eigen kind eerst, eigen volk eerst, eigen airlines eerst, altijd alles eerst. En dan komt pas de rest. Maar zo gaat het hier niet. We zitten hier in het Nederlandse parlement en niet in het Europees Parlement of in de Europese Commissie.

Ik heb het al gehad over KLM, dat wordt gestraft met die taksen en milieueffingen, terwijl ze alles hebben gedaan: stillere vliegtuigen, zuinigere vliegtuigen, veiligere vliegtuigen, biobrandstof. Ze lopen overal in voorop, maar wat gaan wij doen? Als rupsjes-nooit-genoeg geven we KLM – hop! – nog meer nekslagen. Ze gaan het niet redden, want ze hebben al valse concurrentie vanuit al die kamelenlanden. Die hebben allemaal dat kerosinevoordeel. We gaan het niet redden als we zo doorgaan, voorspel ik u. We zijn onze eigen luchtvaartsector compleet om zeep aan het helpen. Ik woon in Limburg. De mensen daar gaan gewoon over de grens, hoor. Dat doen ze. Ze gaan gewoon over de grens, want meer belastingen en krimp leiden niet tot verduurzaming. Graag een reactie van meneer de Minister.

Ik heb al gezegd dat we onszelf om zeep aan het helpen zijn. Ik krijg daar graag een reactie op. Wat gaat de Minister daaraan doen? Want CO₂ stopt

niet bij een landsgrens, meneer de Minister, zeg ik via de voorzitter. Ik wil persoonlijk een rondetafelgesprek aanvragen met alle actoren. Behoud alle banen en alle verbindingen naar vrijheid. Of het nu zakelijk is of voor vakantievluchten, wat maakt het allemaal uit, jongens? Het is vrijheid. Blijf dat behouden, en ook de banen. Schiphol en KLM zijn een Siamese tweeling van sociaal-maatschappelijk en financieel-economisch belang, van nationaal belang. Het gaat inderdaad, zoals meneer Van Haga al zei, direct om tienduizenden banen maar indirect om honderdduizenden banen en belangen.

Nederland is altijd sterk geweest in verbindingen. Vroeger gingen we met schepen en nu met het vliegtuig. Ik zal u eerlijk vertellen: het is ook de meest veilige manier van vervoer. Ik ga nog naar Berlijn met een vliegtuig, want dan worden alle passagiers gecheckt. Dat doen ze tegenwoordig, vanwege al die idioten met messen. En dan kun je ook nog veilig zitten. Je zit ook nog. Dat is dus nog los van het feit dat een vliegtuig sowieso veiliger is dan thuis in de douche stappen. Want de kans dat je thuis in de douche overlijdt, is groter dan dat je overlijdt als je in een vliegtuig stapt. Maar het is dus gewoon een veiligere manier van voortbewegen. Het is ook een beleving, voor iedereen. Alle kinderen willen aan het raampje zitten. Ze vinden het allemaal prachtig. Dit is ook het afnemen van plezier in voortbewegen. Wie zijn wij om dat te doen?

De vliegtaks is verhoogd van 200 naar 600 miljoen per jaar. Hoeveel komt daarvan terug? Wij willen alles terug. Wij willen dus alles terug. Meneer Koerhuis is er ook al over begonnen. Kijk, wij waren er als een van de weinigen tegen, maar als je het dan doet, laat het dan gaan naar de mensen die er al decennialang in investeren. Beloon ze dan, en ga ze niet nog meer straffen. Daar had ik graag een reactie op gehad.

Hoe staat het met één Europees luchtruim, met Single European Sky? Ik heb altijd een hekel aan die Engelse termen, dus vandaar dat ik het even in het Nederlands zeg. Hoe staat het daarmee? Wat is de stand van zaken van de samenwerking met de counterparts?

Ik wil verder ook verzoeken om alles wat van Schiphol moet worden overgegeven ... Van ons mag het blijven. We hebben ooit gevraagd of Schiphol kon groeien tot 800.000 vliegbewegingen zonder aanpassing van banen. De oude CEO van Schiphol heeft mij persoonlijk verteld dat dat tot de mogelijkheden behoorde, en die man kan het weten. Trouwens, de CEO die er nu zit, wil ik helemaal niet uitnodigen in de Kamer; die moet echt zo vlug mogelijk weg. Ik weet niet hoe hij op die post is gekomen. Het is een vergroener van de energiesector die het helemaal niet goed heeft gedaan. Volgens mij is hij er gekomen op advies of op aanbeveling van de familie Van Raan.

De voorzitter:

Meneer Graus, ik waardeer uiteraard ... Iedereen heeft alle vrijheid om zijn of haar inbreng te leveren, maar laten we die beperken tot de inhoud, de politiek en de vragen aan de Minister. Ik vind het een beetje vervelend als we het gaan hebben over mensen die hier niet zijn.

De heer **Graus** (PVV):

Maar dat hebben Koerhuis en De Hoop net toch ook gedaan? Dus waarom gaat u mij belemmeren, terwijl u het bij Koerhuis toestaat?

De voorzitter:

Dat ging over het uitnodigen van iemand. Dat is wat anders dan...

De heer **Graus** (PVV):

Omdat hij het zo goed doet zeker!

De voorzitter:

Meneer Graus! Het gaat om de manier waarover we praten over externen, die zichzelf hier niet kunnen verdedigen, dus ik zou u toch vriendelijk willen verzoeken om daar goed rekening mee te houden. Ik geef u de ruimte om uw betoog te vervolgen. U heeft nog een klein minuutje. Gaat uw gang.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb geen naam genoemd; dat was netjes. Ik heb een functie genoemd. Het gaat om een nationaal belang. Ik ben een gekozen volksvertegenwoordiger. Ik vertegenwoordig KLM en Schiphol, wat eigenlijk iedereen hier zou moeten doen. Ik vertegenwoordig de bv Nederland, het sociaal, maatschappelijk en financieel-economisch belang van de luchthaven, van de airlines. Die vertegenwoordig ik. Ik heb het recht om nu in paniek te raken, nu daar iemand zit die alles nog meer om zeep helpt, die het dedain heeft gehad om het ons als Kamer niet eens eerst te komen zeggen. Het hoogste ambt van Nederland zit hier! Hij wil dat zomaar allemaal doen. Ik wil van de Minister weten of hij hiervan afwist. Ik vind het gewoon schandelijk wat er gebeurt. We zijn totaal niet ... Je moet het maar uit de krant halen of uit zo'n raar filmpje waarin hij zichzelf heeft opgenomen. Ik vind het gewoon schandelijk. Ik vind ...

De **voorzitter**:

Helder, helder, meneer Graus. U vervolgt uw betoog. U heeft inderdaad gezegd ... Oké, de vraag is gericht aan de Minister en...

De heer **Graus** (PVV):

Maar weet u wel om hoeveel schade dit kan gaan ...

De **voorzitter**:

Ik snap het, maar ...

De heer **Graus** (PVV):

... als zo iemand maar door blijft gaan?

De **voorzitter**:

... even centraal. Nee, meneer Graus, als u zo doorgaat moet ik u echt het woord ontnemen, want u praat door mij heen. Ik zou willen voorstellen dat u uw betoog vervolgt. Uw vraag was helder. U heeft nog een klein minuutje om uw betoog te vervolgen. Gaat uw gang.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb gezegd wat ik heb gezegd, dus graag een reactie van de Minister. De vraag is of de interim- in ieder geval niet tot september mag aanblijven, want dan zijn we zo'n beetje alles kwijt. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Als het gaat om zakenverkeer, wil ik eigenlijk graag dat de overflow zo veel mogelijk terechtkomt bij ... Van mij mag dat allemaal op Schiphol blijven, maar als straks een meerderheid daartegen blijkt te zijn, zorg dan dat die overflow bij Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde terechtkomt.

Groningen Airport Eelde moet trouwens echt de testluchthaven worden voor elektrisch vliegen. Daar hebben meneer Koerhuis en ik al een paar keer voor gepleit.

Ik ben bijna door mijn tijd heen, dus ik zal het kort houden. De traumaheli's en de politieheli's moeten allemaal worden losgekoppeld. Dat zei meneer Van Haga ook. Daar ben ik groot voorstander van. Als we straks elektrisch gaan vliegen en op waterstof ... Wilt u dit even van de tijd aftrekken, voorzitter? Want er was even een onderonsje met de Minister, maar ik was tegen jullie aan het praten.

Een luchthaven is niet alleen, zoals ik het zeg, een poort naar de vrijheid, maar is ook milieutechnisch ... Ik ben zelf een groot dierenvriend en dieren trekken massaal naar Schiphol toe.

De voorzitter:

Wilt u afronden, meneer Graus?

De heer Graus (PVV):

Er moeten drie autootjes rijden om alle vogels te verjagen. Zo slecht is het allemaal, zo bang zijn die vogels allemaal. Er liggen prachtige grasvelden. Het wordt allemaal zo zwaar overtrokken, jongens. Echt waar. Waar zijn we in godsnaam mee bezig? Andere landen lachen ons uit. Ik zeg je: als er nu niks aan wordt gedaan, gaat er ooit een parlementaire enquête komen en dan zitten hier heel veel mensen met een natte bilnaad voor de commissie; ik weet hoe dat voelt. We zijn onze nationale belangen aan het verguizen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Bij dezen bent u gewaarschuwd, want het komt via de Dienst Verslag en Redactie in de Handelingen, dus dan kan niemand zeggen dat ...

De voorzitter:

We zijn daarmee aan het eind gekomen van de eerste termijn van de Kamercommissie. Ik stel voor dat we dit debat schorsen tot 19.45 uur. Dan heeft ook de ruimte om te dineren. Om 19.45 uur vervolgen we het debat met de beantwoording van de zijde van de regering. Ik zal u nu alvast erop wijzen dat we na de schorsing nog maar heel weinig tijd hebben, dus bereidt u zich daar ook alvast op voor. Het aantal interrupties zal beperkt zijn.

De vergadering wordt van 19.06 uur tot 19.45 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedenavond allemaal. Welkom bij het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart. We hervatten het debat met de beantwoording van de zijde van de Minister. Ik veronderstel dat de Minister de beantwoording in blokjes gaat doen, dus ik ga hem vragen om die blokjes als eerste te benoemen. Ik kijk naar de leden: we beginnen met een tweetal vragen, twee losse vragen. Een vervolgvraag tellen we niet mee. Ik wil u vragen om zuinig en kritisch te zijn op de vragen, zeker vanwege de beperkte tijd die we hebben. Ik gun u allen een tweede termijn die langer duurt dan een minuut. Het woord is aan de Minister.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Er zijn heel veel vragen gesteld, dus ik ga geen lange inleidingen houden, maar ik geef even de volgorde aan waarin ik de vragen ga beantwoorden. Ik begin bij de vragen over het CO₂-plafond. Dan kom ik bij de grondgebonden activiteiten en vervolgens bij de ZZS, de zeer zorgwekkende stoffen. Daarna kom ik bij enkele vragen over de niet-CO₂-effecten. Vervolgens ga ik in op de vragen over het kortgeding en alles wat daarmee samenhangt. Dan kom ik bij de vragen over het achtpuntenplan van Schiphol. Tot slot heb ik een blok overig. Ik geef maar mee dat dit laatste, het blok overig, het langst is, want er zijn heel veel vragen gesteld die ik nergens anders kon thuisbrengen. Ik begin bij de vragen over het CO₂-plafond. De heer Krul vroeg hoe de luchtvaartmaatschappijen bij de verdere uitwerking van het CO₂-plafond betrokken worden. Hij vroeg ook naar de verschillende vormen van

sturing, onder andere het erbij betrekken van de Duurzame Luchtvaarttafel. Het antwoord is dat we alle stakeholders, waaronder luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en niet in het minst de Duurzame Luchtvaarttafel de mogelijkheid gaan bieden om inzichten in te brengen die kunnen worden meegenomen in de verdere uitwerking. Ook hebben alle stakeholders de mogelijkheid om hun inzichten mee te geven via de internetconsultatie van het conceptwetsvoorstel die we eind 2023 verwachten te doen, dus eind van dit jaar. Dat is al best een garantie dat iedereen daar nog zijn zegje over kan doen.

Dat is ook meteen het antwoord op de vraag van de heer Alkaya. Hij vroeg in essentie hetzelfde, namelijk om alle stakeholders bij de verdere uitwerking van het CO₂-plafond te betrekken. Zoals bij ieder wetsvoorstel gaan we dat op ordentelijke wijze doen.

De heer Krul noemde getallen die wij niet gelijk konden thuisbrengen. Hij sprak over 635.000 vliegbewegingen, waarvan 538.000 op Schiphol. We hebben in de studies vooral de effecten van het CO₂-plafond ten opzichte van diverse mogelijke scenario's in beeld gebracht. Het idee van het CO₂-plafond is dat we vooraf vastleggen hoeveel CO₂-ruimte er is. In 2035 is dat ongeveer 9,5 megaton. Of het CO₂-plafond vervolgens ingrijpt op het aantal bewegingen, hangt af van andere ontwikkelingen, zoals de economie en de Europese regelgeving. In essentie hebben we twee studies laten doen om de effecten te zien. De eerste had drie basispaden voor capaciteit, namelijk krimp, stilstand en groei en de tweede had twee basispaden ten opzichte van het voorgenomen aantal van 440.000 vliegbewegingen, namelijk stilstand en groei. Het gaat uiteindelijk gewoon om de hoeveelheid CO₂ die we als plafond vastleggen.

De heer Van Raan verzocht mij de plafonds zo scherp mogelijk te kiezen binnen de 2,5 megaton. Ik geef hem mee: wat ons betreft is het CO₂-plafond een instrument om de CO₂-doelen uit de Luchtvaartnota te borgen. Zo hebben we dit project van meet af aan opgestart, zodat het op die manier op de lange termijn zekerheid biedt aan de sector en aan de maatschappij. Wat mij betreft is aanpassing van de doelen nu niet aan de orde. Er zijn ambitieuze doelen opgesteld samen met de sector en ook in de Luchtvaartnota. Die gaan we borgen via het CO₂-plafond.

De heer Boucke vroeg naar aanvullend beleid om extra verduurzaming te stimuleren. Het CO₂-plafond borgt de CO₂-doelen uit de Luchtvaartnota – die hebben betrekking op de periode van 2030 tot 2070 – om zekerheid en duidelijkheid te bieden. Dat is een belangrijke basis voor investeringen in verregaande verduurzaming. Daarnaast stimuleert de overheid extra verduurzaming via internationaal beleid, zoals het EU ETS-systeem, CORSIA en de ReFuelEU-verordening. Op nationaal niveau stimuleren we innovatie via het Nationaal Groeifonds. Hij vroeg ook om de Kamer op de hoogte te houden met één voortgangsbrief per kwartaal. Ik denk in alle eerlijkheid dat die frequentie een beetje hoog is, want alle inzet is nu natuurlijk ook gericht op het uitwerken van het wetsvoorstel en de internetconsultatie. Dat zijn sowieso stappen waar de Kamer ook van op de hoogte blijft. Maar los van die stappen zou ik willen voorstellen dat er in ieder geval eens per halfjaar een voortgangsbrief komt over het hele project van het CO₂-plafond.

De heer Boutkan vroeg eigenlijk hetzelfde als de heer Van Raan: hoeveel vluchten zouden er binnen het CO₂-plafond mogelijk moeten zijn? Ik heb net al uitgelegd waar we naar hebben gekeken: de borging van de absolute uitstoot aan CO₂. Hoeveel vluchten daarbinnen mogelijk zijn, hangt van heel veel factoren af, zoals het type vliegtuigen, de bestemming et cetera. Het CO₂-plafond stuurt daarom niet op een aantal vluchten, maar op de hoeveelheid CO₂-uitstoot. Dat is meteen mijn antwoord op zijn veronderstelling dat de luchtvaartsector het klimaatbeleid buiten de deur zou houden. Wij hebben nu als borging dat CO₂-plafond als voornemen. Die doelen uit de Luchtvaartnota zijn: in 2030 het niveau van 2005, in 2050 een halvering ten opzichte van 2005 en in 2070 nul uitstoot.

De doelen hebben betrekking op internationale vluchten vertrekkend uit Nederland. Het is bekend hoeveel CO₂ er in 2005 is uitgestoten. Dat is circa 11 megaton. Op basis van deze CO₂-doelen realiseert het CO₂-plafond de stapsgewijze reductie naar nul CO₂-uitstoot in 2070. Zoals ik in het vorige debat aangaf, kijken we natuurlijk ook nog naar het nieuwe doel dat door het ICAO is vastgesteld en passen we dit zo nodig aan op de voornemens van ICAO, waar die scherper zijn.

Voorzitter. Dan kom ik bij de vragen over de grondgebonden activiteiten. Dat ging met name over het elektrisch taxiën. Eerst even een paar feiten. Elektrische taxivoertuigen, of het nu TaxiBots of oudere modellen zijn, zijn nu nog niet op de markt. Er wordt nu getaxied met bots die op hernieuwbare brandstof rijden. Die hebben dus wel een minder belastend CO₂-effect. De volgende generatie TaxiBots zal op waterstof gaan rijden, want elektrische zijn te snel uitgeput. Er bestaan ook nog geen TaxiBots die widebodyvliegtuigen kunnen taxiën. Die zijn daar nog te zwaar voor. Er is wel op Schiphol in coronatijd veel geoefend met de TaxiBots. Maar de volgende fase moet een normale operatie zijn. Daar kom ik zo meteen op. Bij ons weten zijn TaxiBots niet gebruikt tijdens eerder baanonderhoud.

Hoe gaan we er dan voor zorgen dat LVNL prioriteit maakt van het elektrisch taxiën? Dat stelde de heer Koerhuis aan de orde. Wij zijn met LVNL in gesprek om te kijken wat wel mogelijk is als het gaat om duurzaam taxiën. Ook LVNL houdt vast aan de doelstelling voor 2030 om volledig duurzaam te taxiën. Tegelijkertijd is dat gesprek met LVNL best diepgaand, omdat er een aantal zaken zijn die wij op dit moment van ze vragen. Ze zijn zelf bezig met de implementatie van het nieuwe luchtverkeersbegeleidingssysteem, iCAS. Daarnaast hebben ze een bijdrage te leveren aan de herinrichting van het luchtruim. Al die ontwikkelingen bij elkaar hebben natuurlijk een forse impact op de personele capaciteit van LVNL. Wij zijn binnen al de extra zaken die we van ze vragen gedetailleerd met hen in overleg om te bekijken of ook voor dit soort zaken capaciteit kan worden vrijgemaakt, om dat duurzaam taxiën ook vorm te geven. Als we in juni weer een debat hebben, verwacht ik u daar mogelijk meer over te kunnen aangeven.

De heer Alkaya vroeg nog of LVNL de enige belemmering is voor elektrisch taxiën. Het feitelijke antwoord is: zodra we het concreet gaan inzetten in de praktijk, zie je soms ook nog of er andere belemmeringen zijn. Daar hebben we nu nog geen zicht op. Het belangrijkste is gewoon dat het in de procedures mogelijk moet worden gemaakt. Daar hebben we om te beginnen LVNL voor nodig. Dat gesprek voeren we, zoals ik zojuist aangaf.

De heer Krul vroeg naar een ambitieuzer doel dan 2030. We zitten dus in de fase van pilots met TaxiBots. Overigens leveren ook andere zaken als eenmotorig taxiën veel winst op. Op Schiphol is al voorgeschreven dat vliegtuigen met zo min mogelijk motoren moeten taxiën. Voor andere luchthavens van nationaal belang wordt per luchthaven onderzocht hoe taxiën op één motor ingevoerd kan worden. Op Eindhoven wordt al een pilot uitgevoerd. Maar het doel is dat duurzaam taxiën in 2030 de norm is, zo mogelijk nog eerder, maar daar is best nog een hoop werk voor te verzetten.

Dan tot slot van de grondgebonden activiteiten de vraag van de heer Koerhuis over ground power units, walstroominfrastructuur. De sector werkt op dit moment aan uitvoeringsplannen via de Duurzame Luchtvaarttafel, ook voor de verduurzaming van de grondgebonden activiteiten. Aanvullend heeft de Arbeidsinspectie afgelopen maand eisen tot naleving opgelegd aan Schiphol en acht bagageafhandelingsbedrijven over de vervanging van een aantal dieselaangedreven middelen. In dat kader spreken we ook met de sector over mogelijkheden om de vervangingsprogramma's voor het grondmaterieel te versnellen en innovaties te stimuleren, omdat daarmee uiteindelijk – dat werd ook door diverse

sprekers aangegeven – ook de uitstoot van andere vervuilende stoffen kan worden verminderd.

Voorzitter. Ten aanzien van ZZS zijn ook een aantal vragen gesteld. Ik begin even bij de vraag van de heer Van Raan, die twaalf amendementen en een vijfpuntenplan aankondigde. Zoals u hebt kunnen zien in de brief die ik recent heb gestuurd, verken ik meerdere instrumenten zoals grenswaarden en een minimalisatieplicht, maar daarvoor heb ik ook eerst het inzicht nodig in de concentraties waartoe de ZZS-emissies leiden. Er wordt nu berekend wat de emissie van ZZS betekent voor de blootstelling in de omgeving inclusief Amsterdam. Die resultaten verwacht ik in het derde kwartaal met de Kamer te kunnen delen. Ondertussen kijkt de Nederlandse Arbeidsinspectie naar de blootstelling van platformmedewerkers aan de emissies van vliegtuigen. Die zal daarover binnenkort rapporteren. Dat is allemaal de invulling van de toezegging die ik u vorig jaar deed om voor het eind van dit jaar een volledig beeld te geven van hoe ZZS zich verspreiden als gevolg van de luchtvaart, inclusief een overzicht van manieren waarop we daarop kunnen ingrijpen. Het onderzoek dat ik u recent stuurde, is een tussenstand. Het is een van de onderzoeken die we daarvoor nodig hebben.

Mevrouw Kröger vroeg naar de zeerzorgwekkendestoffen-emissies van andere brandstoffen die ingezet gaan worden. Op dit moment hebben we nog geen informatie over ZZS-emissies van andere brandstoffen, al is de verwachting dat ze lager zullen zijn dan die van gewone kerosine. Maar ook daar komen we in het derde kwartaal van dit jaar op terug in de brief over het verdere onderzoek naar concentraties van ZZS vanuit de luchtvaart.

De voorzitter:

Dank u wel, Minister. Dan kijk ik naar de heer Van Raan, want hij had een vraag over dit laatste punt.

De heer Van Raan (PvdD):

Misschien aan het eind van het blokje ZZS; ik dacht dat u dat signaal gaf.

De voorzitter:

Het is het eind van het blokje ZZS.

De heer Van Raan (PvdD):

Oké, kijk aan. Helder. Even voor iedereen die kijkt en ook hier in de commissie: we kennen de kwalijkheid van ZZS, zeer zorgwekkende stoffen, en we weten dat berekeningen aangeven dat dat ernstig kan zijn, maar we stellen dus ook vast – dat wou ik even van de Minister horen – dat hij op dit moment, anders dan nader onderzoek, geen onmiddellijke maatregelen neemt om de volksgezondheid te beschermen. Dat geldt zowel voor de brandstoffen als voor de stoffen die bijvoorbeeld worden gebruikt om te de-icen, waar ook zitten zeer zorgwekkende stoffen in zitten, de blusmiddelen, tot voor kort pfas. Klopt dat, vraag ik via de voorzitter.

Minister Harbers:

Om te weten wat je moet aanpakken, hebben we gewoon verdergaand onderzoek nodig. Dat heb ik ook aangegeven in de brief van vorige week. De enige normstelling die we op dit moment hebben, is de uitstoot van ZZS via vaste, stationaire installaties, bijvoorbeeld een schoorsteen van een fabriek die op één plek staat. Maar we weten in ieder geval dat de verspreiding van zeer zorgwekkende stoffen een andere is op het moment dat die uit mobiele apparaten komt, in dit geval vliegtuigen of voertuigen op het platform. Om tot een normstelling te kunnen komen, hebben we daar eerst inzicht in nodig. Ik heb u vorig jaar al aangekondigd dat dat nog wat tijd in beslag neemt en dat we daar ook de rest van dit jaar voor nodig

hebben. Ik breng overigens ook in herinnering dat wij een van de weinige landen in de wereld zijn, en sowieso voorloper zijn, die hier onderzoek naar doet.

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

Al die mensen die op zo'n platform staan te werken, hebben er niks aan dat we vooroplopen. Voorlopig worden ze daaraan blootgesteld. We weten ook dat als de hoeveelheden, als ze waar zouden zijn, zich zouden voordoen bij een industriële inrichting, die inrichting gesloten zou worden. Ja, tenzij het natuurlijk Tata is, want als het aan dit kabinet ligt, wordt Tata nooit gesloten, wat ze ook doen. Ik begrijp niet goed dat de Minister geen voorzorgsmaatregelen neemt in de wetenschap dat de uitstoot van die stoffen er is. En als het nou onverwacht zou zijn ... Maar hij weet het allang. Toen we het de vorige keer over de Luchtvaartwet hadden, zei hij zelf nog: ja, daar staat het in geregeld, maar ik heb niet gezegd dat ik alles doe.

De **voorzitter**:

En nu de vraag nog.

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

Dat is zó onverantwoordelijk omgaan met de volksgezondheid van Nederlanders, van de werknemers die op Schiphol werken, van de mensen die onder de aanvliegroutes of bij de landingsbanen wonen. Ik vind dat onverantwoordelijk. Ik roep de Minister echt op om nu al te komen met een pakket aan maatregelen.

Minister **Harbers**:

Twee dingen daarover, want ook daar hebben we de vorige keer het debat over gevoerd. Juist omdat we ZZS serieus nemen, doen we dit onderzoek, zoals vorig jaar aangekondigd. Maar je hebt een aantal dingen nodig om tot een normstelling te komen die ook juridisch houdbaar is. Ten tweede is het niet zo dat we geen maatregelen nemen. Ik noemde u zojuist al de Arbeidsinspectie. Daar hebben we ook de Kamer over geïnformeerd. De Arbeidsinspectie heeft aanwijzingen gegeven aan Schiphol en ziet ook toe op de handhaving van maatregelen om blootstelling van medewerkers te voorkomen, bijvoorbeeld mondkapen en dergelijke op het moment dat je op het platform werkt. Ze hebben geconstateerd dat er aanscherping nodig is. Samen met de Minister van SZW en de vakbonden spreken wij binnenkort met Schiphol om erop toe te zien dat deze maatregelen ook daadwerkelijk gehandhaafd worden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ook op dit punt. Ik snap best dat de Minister verder onderzoek gaat doen naar wat de enorm schokkende hoeveelheid uitstoot nou betekent qua blootstellingsnormen. Alleen gaat het mij om het principe van de minimalisatieverplichting zoals we die kennen voor zeer zorgwekkende stoffen, dus dat je je als bedrijf, als degene met een vergunning, moet inspannen om zo min mogelijk uit te stoten. Ik zou denken dat de Minister dat principe nu kan omarmen en kan zeggen dat hij dat gaat vormgeven en in de wet gaat verankeren. Het argument is dan: ja, maar dat geldt niet voor mobiele bronnen. Maar we gaan ook een CO₂-plafond hanteren, wat natuurlijk eenzelfde logica behelst, namelijk dat je zegt: het heeft een cap en je moet naar beneden. Dus ik wil de Minister vragen of hij toch het principe van een minimalisatieverplichting kan omarmen.

Minister **Harbers**:

Dan herhaal ik wat ik net heb gezegd en ook al aan de Kamer heb geschreven. Ik neem het onderwerp serieus, maar om tot de best mogelijke maatregelen te komen hebben we meer inzicht nodig. Zoals u

hebt kunnen lezen, verken ik meerdere instrumenten, zoals grenswaarden en/of een minimalisatieplicht. Maar dan wordt de volgende vraag: welke norm hang je daaraan? Daar hebben we gewoon aanvullend onderzoek voor nodig, of eigenlijk het onderzoek dat ik u eerder toezegde. Het onderzoek dat ik u vorige week toestuurde, is een onderdeel daarvan, maar is niet de volledige informatie die we nodig hebben. Maar ik verken meerdere instrumenten en kom nog dit jaar met een compleet beeld bij de Kamer terug.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we aangekomen bij het blokje niet-CO₂-effecten, als ik het goed heb. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Mevrouw Kröger vroeg om in ICAO-verband een basis te leggen om dit internationaal verder aan te scherpen en te kijken naar routes, vlieghoogtes en eisen aan brandstofkwaliteit. We laten op dit moment onderzoek doen naar niet-CO₂-effecten op routeniveau voor MKBA's. Die zullen in het tweede of misschien net het derde kwartaal gereed zijn en dan krijgt de Kamer die. Dan kan ik ingaan op de vraag hoeveel procent van het klimaateffect door langeafstandsvluchten komt. Daarom focust de aanpak op dit moment op onderzoek, internationale inzet en samenwerking. Schonere fossiele brandstoffen, zoals mevrouw Kröger vroeg, zijn daar integraal onderdeel van. Ook in het kader van ReFuelEU hebben we dit regelmatig ingebracht. Dat blijven we doen zolang de trilogen lopen. Dat heeft geleid tot een monitoringsverplichting op Europees niveau.

De heer Van Raan vroeg of ik nu al de niet-CO₂-gerelateerde uitstoot mee ga rekenen in het CO₂-plafond. Met de recente beleidsaanpak lopen wij wereldwijd al voorop. Er zijn ook nog veel onzekerheden. Daar doen wij onderzoek naar en dat zetten wij verder voort. Wat mij betreft is het te vroeg om een plafond voor niet-CO₂ in te voeren. Daarvoor is het namelijk eerst nodig om de juiste maatregelen te ontwikkelen om te komen tot reductie. Daar hebben we gewoon meer onderzoek voor nodig. Voorzitter. Dan het kortgeding.

De voorzitter:

Als u het toestaat, heeft de heer Van Raan een hele korte vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, een hele korte. Die niet-CO₂-uitstoot is nog niet bekend; dat klopt. Maar we weten dat elk onderzoek een ondergrens aangeeft van minimaal twee keer zoveel. Is de Minister bereid om een scenario te maken dat daarvan uitgaat?

Minister Harbers:

Het niet-CO₂-effect kan inderdaad tweemaal zo groot zijn, maar we weten ook dat het per route en per vlucht flink kan variëren. Daar hebben we gewoon heel veel onzekerheden over. Dat weet de heer Van Raan ook. Precies daarom zetten wij dat onderzoek voort en dragen wij internationaal uit wat we in Nederland aan het onderzoeken zijn. Van volgende stappen wordt de Kamer vanzelfsprekend op de hoogte gehouden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we door naar het kortgeding.

Minister Harbers:

In het kortgeding eisten de luchtvaartmaatschappijen een verbod op zowel het beëindigen van het anticiperend handhaven als het vaststellen van de experimenteerregeling om het strikt preferentieel baangebruik te

behouden. Daarbij heeft de rechter de vorderingen van de luchtvaartmaatschappijen toegewezen. Dat is natuurlijk niet het resultaat waar wij op hoopten. Ik snap ook de teleurgestelde reacties van omwonenden op deze uitspraak van de rechter. Het kunnen stoppen met anticiperend handhaven, wat de ILT ons eind 2021 als signaal meegaf, is immers een belangrijke stap om hun rechtspositie te herstellen. Er loopt op dit moment ook een rechtszaak met de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder, terwijl wij ondertussen door de uitspraak niet de rechtspositie van omwonenden kunnen herstellen. Om die reden heb ik besloten om hoger beroep aan te tekenen. Dat maakt overigens – ik zal zo meteen een aantal vragen beantwoorden – dat ik niet zeer gedetailleerd inhoudelijk op de zaak kan ingaan. We moeten namelijk nog een keer naar de rechter.

Het kabinet blijft streven naar een betere balans tussen alle belangen in de regio Schiphol, zoals vorig jaar aangekondigd. Zoals ik vorig jaar september aan de Kamer meldde, bestond het effectueren van het besluit van vorig jaar juni uit drie sporen. Het eerste spoor was het stoppen van anticiperend handhaven. Het tweede spoor was het volgen van de Balanced Approachprocedure, om uiteindelijk invulling te geven aan het besluit van 440.000 vliegbewegingen. Het derde spoor was om binnen maximaal vijf jaar tot een nieuw sturingsstelsel te komen dat niet meer uitgaat van het aantal vliegbewegingen maar de maximale uitstoot, en van daaruit een dalende lijn.

Mevrouw Kröger vroeg wat de volgende stappen zijn om alsnog bij die 440.000 vliegbewegingen uit te komen. Voor het geluidgerelateerde deel daarvan doorlopen we op dit moment de Balanced Approachprocedure. Dat moet je vervolgens vastleggen in het Luchthavenverkeersbesluit. Daar gelden nog meer verplichtingen, zoals onder andere de natuurvergunning voor de exploitatie van Schiphol.

Die Balanced Approachprocedure is reeds gestart. Afgelopen maart, op 15 maart, is de consultatiefase gestart. Daarin hebben alle stakeholders, nationaal en internationaal, waaronder de sector, partijen en omwonenden, drie maanden de tijd om te reageren op de openbare internetconsultatie met daarin voorstellen voor de verschillende maatregelen. Na afloop van de consultatie zal de inbreng worden gewogen en maakt het kabinet een keuze over een definitief pakket aan maatregelen. Dat pakket wordt dan genotificeerd bij de Europese Commissie en andere EU-lidstaten. Andere belanghebbenden worden hiervan in kennis gesteld. Dat zal rond de zomer zijn. Die notificatiefase moet zes maanden voor de start van het slotverdelingsproces starten. In de eerste drie maanden van die fase kan de Europese Commissie zelf, dan wel op verzoek van een andere EU-lidstaat, de procedure toetsen. Vervolgens adviseert de Europese Commissie over het Nederlandse voorstel en beslist het kabinet over de definitieve effectivering van de maatregelen. In dat tijdschema hoop ik dat de Balanced Approachprocedure begin volgend jaar zal zijn afgerond, zij het dat er één afhankelijkheid in zit, namelijk wanneer het advies van de Europese Commissie komt.

De heren Koerhuis en Van Haga vroegen of ik nu met de luchtvaartmaatschappijen afspraken ga maken over het aantal vluchten, waar de rechter dan niet tussen hoeft te komen. Ik verwijs naar de uiteenzetting die ik zojuist deed. In de Balanced Approachprocedure hebben alle belanghebbenden, waaronder de luchtvaartmaatschappijen, de gelegenheid om maatregelen zoals zij die zien, of gevoelens of input, mee te geven in de consultatie. Sterker, ik heb ze uitdrukkelijk gevraagd om input te leveren, omdat we die uiteindelijk voor een zorgvuldig afgewogen besluitvorming goed kunnen gebruiken.

De heer Koerhuis vroeg of op basis van het LVB 2008 luchtvaartmaatschappijen kunnen groeien naar 540.000 vluchten van kleine stille vliegtuigen. Het LVB 2008 bevat geen ruimte voor 540.000 vliegtuigbewegingen. In de experimenteerregeling, waar de rechter zich over heeft

uitgesproken, was in beginsel ruimte voor 460.000 vliegbewegingen, gebaseerd op het LVB 2008, in combinatie met preferentieel baangebruik. Wat we wel doen, is spoor drie van ons kabinetsbesluit. Dat is uiteindelijk in de definitieve situatie de milieunormen van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens laten gelden. Dat biedt perspectief aan de sector om zich te kunnen ontwikkelen, mits er nadrukkelijk ruimte is om een deel van de milieuwinst ten goede te laten komen aan de omgeving. Hoeveel ontwikkelingsruimte er zal zijn, zal uiteindelijk afhangen van de ontwikkeling van het nieuwe stelsel en de investeringen die vliegtuigmaatschappijen doen in nieuwe vliegtuigen. Dat getal van 540.000 vliegtuigbewegingen in 2024 is niet door de rechter bevestigd. Die heeft in zijn uitspraak aangegeven dat Schiphol de capaciteit mag vaststellen op 483.000. Dat is dus ver van de 540.000 vandaan.

De heer Krul vroeg of ik nog steeds streef naar maximaal 440.000 vluchten. Daar heb ik zojuist het stappenplan met de Balanced Approach-procedure voor uiteengezet.

De heer Alkaya vroeg of de uitspraak consequenties heeft voor de plannen rond nachtvluchten. De reductie van het aantal nachtvluchten, zoals we hadden voorzien – ik kom straks op het achtpuntenplan van Schiphol – is onderdeel van de lopende Balanced Approach-procedure. Daar ziet de uitspraak van de rechter dus niet op. Het streven blijft om per november 2024 het aantal nachtvluchten te reduceren.

Wat doet het lagere aantal met de werkgelegenheid? Dat was een andere vraag van de heer Alkaya. Dat is niet heel precies uit te drukken. Uit de impactanalyse die we vorig jaar hebben laten uitvoeren, blijkt dat er geen netto-werkloosheid door ontstaat. Werkgelegenheid is afhankelijk van meerdere zaken, bijvoorbeeld de grootte van de toestellen, het aantal stoelen voor passagiers of de ruimte voor vracht. Tegelijkertijd wijs ik erop – daar hebben we vorig jaar vele debatten over gevoerd – dat we zitten in een situatie van ongekende krapte op de arbeidsmarkt. Ik denk dus niet dat mensen op Schiphol voor hun baan moeten vrezen. Integendeel, er staan nog heel veel vacatures open.

De heer Eppink vroeg of we als Nederlandse Staat zorgvuldiger te werk hadden moeten gaan. Nee, hij vroeg of Schiphol, waar de Nederlandse Staat aandeelhouder van is, zorgvuldiger te werk had moeten gaan. In dezen is het de Staat die de experimenteerregeling heeft voorgesteld. Dat is de invulling die we hebben gegeven aan het voornemen om te stoppen met anticiperend handhaven. We hadden de experimenteerregeling nodig om dat op een nette manier te doen, vooruitlopend op de effectuering van het 440.000-besluit per november volgend jaar.

Dan ga ik gelijk in op de vraag van de heer Boucke of wij eerder signalen hadden ontvangen dat de experimenteerregeling waarschijnlijk niet hiervoor kon worden ingezet. De veronderstelling is dan dat er al een bestaande experimenteerregeling was, maar dat is niet het geval. Deze regeling is opgezet om invulling te geven aan het zo snel mogelijk beëindigen van het anticiperend handhaven in combinatie met het handhaven van preferent baangebruik. Dat zat niet in het LVB 2008 en dat wilden we overeind houden vanwege de netto geluidswinst voor de omwonenden. Daartoe hebben wij specifiek die experimenteerregeling opgezet. Wij waren van oordeel, zeker ook op basis van het signaal van de ILT, dat wij alles in het werk dienden te stellen om het anticiperend handhaven zo snel mogelijk te beëindigen.

Mevrouw Kröger vroeg of die experimenteerregeling in het belang was van de omwonenden, gezien de aanpassing in de handhavingspunten. Ja, dat was die. Sinds 2008 – het LVB waar je op terugvalt – zijn er ook positieve stappen gezet op het gebied van hinderbeperking en veiligheid, waaronder de introductie van het systeem van strikt preferentieel baangebruik. Dat is uiteindelijk het systeem waarbij de banen worden ingezet die voor zo min mogelijk mensen hinder opleveren. Om dat te

behouden, diende de actualisatie van een aantal handhavingspunten in de experimenteerregeling.

De heer Boucke vroeg ook naar de verhouding tussen het signaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport en de uitspraak van de rechter. De rechter heeft geoordeeld dat de Staat het anticiperend handhaven niet mag beëindigen zonder voorafgaand de Balanced Approachprocedure te doorlopen. Dat is iets anders dan wat de ILT zei, namelijk: zo snel mogelijk stoppen met het anticiperend handhaven. Ik vind dat ook een belangrijke stap om de rechtspositie van de omwonenden te herstellen. Om die reden is er het besluit om hoger beroep aan te tekenen tegen het vonnis van de rechter, zoals ik zonet aangaf. Vanwege de doorlooptijden zeg ik erbij dat het sowieso niet per 1 november van dit jaar geëffectueerd kan worden. Die termijnen halen we niet meer met de capaciteitsdeclaratie van Schiphol, maar ik vind het wel van belang om hierover ook juridische duidelijkheid te krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel, Minister. Er zijn een aantal vragen over dit onderwerp gesteld. Ik heb de namen in volgorde genoteerd. Ik zie sommige mensen heel ongeduldig kijken, maar ik laat u bewust het blok afmaken, zodat mogelijk vragen die nog beantwoord moeten worden, alsnog in dat blokje beantwoord kunnen worden. Ik ben uiteraard ook bereid om extra interrupties toe te staan, want ik zag een enkeling nog enigszins chagrijnig kijken. Ik zit hier voor u, om het debat in goede banen te leiden, maar wel rekening houdend met de tijd die u zelf daarvoor heeft georganiseerd. Ik begin bij de heer Koerhuis. Gaat uw gang, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

De Minister heeft het over de rechtspositie van omwonenden, en terecht, maar de luchtvaart heeft ook een rechtspositie. Ik heb al vaker gezegd dat we ons moeten houden aan het luchtvaartverdrag. De rechtspositie van omwonenden is niet per se te beschermen met krimp. Dat kan ook financieel of door isolatie van woningen. En dan zijn die twee – de rechtspositie van de luchtvaart en omwonenden – misschien wel met elkaar te rijmen. Wil de Minister daarnaar gaan kijken in plaats van naar krimp? Ik proef ook geen meerderheid in de commissie om weer naar de rechter te gaan, voor juridificering, die term viel hier al zo mooi, maar wel om met elkaar afspraken te maken. Het voordeel ervan om met elkaar afspraken te maken is dat het sneller gaat. Dan heb je eerder resultaat, ook voor die omwonenden.

Minister Harbers:

Het is niet zo zwart-wit. We hebben ook weer een nieuw isolatieprogramma voor een aantal woningen in de omgeving. Maar tegelijkertijd heb ik ook een signaal van de eigen inspectie. Omdat daarin iets anders van mij wordt gevraagd dan nu in de uitspraak van de rechter vind ik het ook niet zo'n halszaak om in beroep te gaan. Ik heb ook graag die juridische duidelijkheid. Dat kan denk ik ook nog van belang zijn voor andere lopende rechtszaken.

De voorzitter:

Dan ga ik door naar mevrouw Kröger. Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dit was een heel lang blok en het roept heel veel vragen op. Eigenlijk hoor ik de Minister schetsen dat we een lang proces ingaan van een Balanced Approach. De uitkomst daarvan moet hij voorleggen aan Europa en dat is het dan. Als het goed is, is dat dan die 440.000. Alleen, heeft de Minister er nou zicht op dat er ook een stikstofvergunning kan komen voor die 440.000, die gebaseerd is op LVB 2008? Wat is dan het referentiejaar

waarmee wordt gerekend? Ik neem toch aan dat hij niet het hele proces ingaat zonder überhaupt enig zicht te hebben op de legaliteit van het stukje natuurvergunning.

Minister Harbers:

Het klopt dat er voor het Luchthavenverkeersbesluit uiteindelijk meer nodig is, waaronder de stikstofvergunning. Ik ga even snel op zoek, want mevrouw Kröger had ook nog een vraag gesteld over het referentiejahr. Volgens mij heb ik dit ook al een aantal keer eerder aangegeven: Schiphol is bezig met het aanvragen van een natuurvergunning en heeft, zoals verzocht door het bevoegd gezag, onlangs de passende beoordeling ingediend. Op dit moment wordt door LNV als bevoegd gezag een toets op volledigheid en juistheid uitgevoerd. Als die is uitgevoerd en aan alle eisen is voldaan, kan worden overgegaan tot verlening van de natuurvergunning. De Minister voor Natuur en Stikstof zal u daar dan ook over informeren.

Wat betreft de referentiesituatie heeft de Kamer op 24 juni vorig jaar een brief ontvangen van de Minister voor Natuur en Stikstof met de uitgangspunten, zoals de manier van berekeningen, de motor- en vlootcombinaties, referentiejaren et cetera. Al die informatie is vorig jaar naar de Kamer gegaan. Ik heb daar ook meermalen in debatten aan gerefereerd. Omdat dat bij uitzondering is, maar ook gegeven de bijzondere positie van Schiphol, hebben wij die informatie vorig jaar naar de Kamer gestuurd.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, een vervolgvraag. Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Als de Minister nu zegt «ik klik het vast op 440.000 en ik ga een lang proces in om dat juridisch rond te krijgen, via de Balanced Approach» dan betekent dat toch dat, op het moment dat Schiphol die natuurvergunning niet zou krijgen, het naar een lager aantal moet en we nog een keer die hele riedel moeten doen? Ik snap niet dat er niet eerst duidelijkheid is over de vraag of ze überhaupt een natuurvergunning krijgen voor het aantal vliegbewegingen, waar nu de Balanced Approach voor wordt gestart. Want anders hebben we die hele internetconsultatie en is het over een halfjaar van: nee hoor, die natuurvergunning zit er niet in. Dan beginnen we de hele riedel opnieuw en moet je nog langer in een juridisch vacuüm opereren. Dat is toch niet logisch?

Minister Harbers:

Er is ontzettend veel werk te doen om tot een luchthavenverkeersbesluit te komen: de Balanced Approach, de natuurvergunning, een aanpassing van de m.e.r.-procedure. Dat werk moet allemaal gedaan worden. Als je het een weer laat wachten op het andere, ben je jaren verder. Uiteindelijk is het inderdaad een van de elementen die de maximale omvang van Schiphol bepalen. Ik ga ervan uit dat men uiteindelijk op 440.000 een natuurvergunning kan krijgen, maar dat is niet aan mij om te beoordelen. Het is aan Schiphol om dat in te dienen en het is aan LNV om dat te beoordelen. Maar als je wacht met de Balanced Approach, dan betekent dat sowieso dat je weer een jaar of wat verliest, vanwege de doorlooptijd van de Balanced Approach. Daarom heb ik daar niet voor gekozen.

De voorzitter:

Dan de heer Alkaya en daarna meneer Boucke.

De heer Alkaya (SP):

Het is belangrijk dat de Minister hier nogmaals aangeeft dat hij geen banenverlies verwacht bij een krimp naar 460.000 vluchten. Kan hij hetzelfde ook aangeven en onderbouwen bij 440.000 vluchten, dus dat

ook daar geen werkgelegenheidseffect wordt verwacht en er dus geen banen verloren gaan?

Minister Harbers:

Het antwoord dat ik zojuist gaf, ging over de impactanalyse die we hebben gedaan van 440.000. Ik breng ook in herinnering dat Schiphol vorig jaar geen 440.000 had en nog heel veel uitstaande vacatures had, zoals we vorig jaar hebben besproken.

De voorzitter:

Meneer Alkaya, een vervolgvraag.

De heer Alkaya (SP):

Dat is dan duidelijk. Dat gaat om 440.000 bewegingen. Ik snap het van de rechtsgang en het hoger beroep, maar op hoeveel vluchten zit Schiphol dit jaar, in de huidige situatie?

Minister Harbers:

Dat heb ik hier niet paraat. Vorig jaar was het onder de 440.000. De rechter heeft aangegeven dat vanaf november 483.000 zou moeten worden toegestaan. Ik ga kijken of ik voor de tweede termijn nog meer gegevens kan krijgen.

De voorzitter:

U wilt afrondend iets zeggen, meneer Alkaya? Nou, vooruit.

De heer Alkaya (SP):

Afrondend, voorzitter; dat scheelt straks ook weer. Dat is duidelijk. Als de Minister straks kan terugkomen op hoeveel vluchten Schiphol dit jaar zit en of dat dus richting dat getal gaat, dan kunnen we inschatten of we hier een motie over moeten indienen of niet, dus of daar vervolgactie op nodig is.

De voorzitter:

Terecht. Dank u wel.

De heer Boucke (D66):

Dank aan de Minister voor het beantwoorden van de vraag. Hij zegt terecht dat het gaat om de rechtspositie van omwonenden. Maar de Minister zit tussen een rots en een harde plek in. De rots is het feit dat het anticiperend handhaven door een rechter beëindigd kan worden, en de harde plek is het feit dat de rechter zegt dat wat de Minister wil, namelijk krimp met een experimenteerregeling, niet mag. Mijn vraag aan de Minister is de volgende. Hij gaat nu in hoger beroep. Ik denk dat het ook heel goed is dat hij dat doet. Maar als hij deze zaak ook weer verliest, wat gaat hij dan doen? Het gaat hem om de rechtspositie van omwonenden, maar hij zit wel klem. Wat gaat de Minister doen?

Minister Harbers:

Ik wil duidelijkheid hebben in deze zaak. Daarom ga ik ook in hoger beroep, onder meer op de punten die de heer Boucke aangeeft. Los daarvan loopt de Balanced Approachprocedure voor het besluit van juni vorig jaar. Ik noem het maar even het 440.000-besluit. Die procedure loopt sowieso. Dat is het tijdschema dat ik zojuist noemde. Dat is gericht op effectuering in het dienstregelingjaar dat op 1 november volgend jaar begint. Die procedure loopt sowieso. Dat is dus uiteindelijk de bestendige situatie.

De heer Boucke (D66):

Dan gaat de Minister er dus van uit dat zijn anticiperend handhaven niet door de rechter wordt beëindigd voordat dat allemaal rond is?

Minister Harbers:

De facto zal dat niet meer lukken per 1 november van dit jaar. Dat komt dus dicht bij elkaar. Er is ook nog een tussentijds moment, aan het begin van het zomerseizoen van volgend jaar, maar dat is allemaal ter weging na het hoger beroep.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, u had ook nog een vraag? Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik twijfel of ik hier een motie over zal indienen, dus ik vraag toch nog even door. Ik proef dat de Minister toch naar de rechter wil blijven gaan, maar wat houdt hem tegen om met luchtvaartmaatschappijen afspraken te gaan maken?

Minister Harbers:

Op zichzelf niets, maar het een hoeft het ander niet uit te sluiten. In ieder geval staat het luchtvaartmaatschappijen open om in de huidige consultatie die loopt al hun input te geven.

De voorzitter:

Oké, dank u wel. Dan begrijp ik dat we nu doorgaan naar het achtpuntenplan.

Minister Harbers:

Ja, het achtpuntenplan. Ik breng eerst maar in herinnering dat in het coalitieakkoord ook de opdracht stond om de uitstekende verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld en de sterke hubfunctie te behouden en tegelijkertijd aandacht te hebben voor het verminderen van de negatieve effecten op mens, milieu en natuur. Dat zei ik daarstraks al. Ongeveer alle partijen hebben gevraagd naar het achtpuntenplan van Schiphol. Veel partijen, waaronder die van de heer Koerhuis, de heer Van Haga, de heer Krul, mevrouw Kröger en de heer Boucke, vroegen ook in enigerlei vorm een appreciatie daarvan. Mijn appreciatie is dat ik daar in principe positief tegenover sta. Schiphol laat zien verantwoordelijkheid te nemen voor de hele inbedding van de luchthaven in de omgeving. Ik heb met veel belangstelling kennisgenomen van de inzet van Schiphol. Het plan sluit ook aan bij onderwerpen waar al langer over wordt nagedacht. Bij veel van die onderwerpen wordt ook onderzoek gedaan naar de effecten en de mogelijkheden binnen de regelgeving, al dan niet internationaal. Overigens zal niet alles van de ene op de andere dag gerealiseerd zijn. Er zijn ook nog wel de nodige juridische vragen te stellen over de plannen. Dat vergt nog een nader gesprek met Schiphol. In antwoord op de heer Krul, die daarnaar vroeg, zeg ik: dat gesprek voer ik graag met Schiphol, maar ook met andere partijen, zoals de luchtvaartsector en de omwonenden.

Mevrouw Kröger legde naar aanleiding van het achtpuntenplan terecht de link met de Balanced Approachprocedure, die zij ook uit haar eigen initiatiefwetsvoorstel kent. Een aantal van de thema's die Schiphol agendeert in het achtpuntenplan linken inderdaad aan de lopende Balanced Approachprocedure, bijvoorbeeld het aantal uren dat Schiphol moet sluiten voor nachtvluchten en het weren van lawaaiige toestellen. Indien Schiphol deze punten inbrengt in de consultatie van de huidige Balanced Approachprocedure, die nog twee maanden loopt, kunnen deze punten ook meegewogen worden in het kader van de al lopende procedure, uiteraard samen met andere inbreng. Ik vermoed namelijk dat

voor een aantal punten die Schiphol opbrengt wel een Balanced Approachprocedure zal moeten worden doorlopen.

De nachtvluchten. Zoals u weet, is het verminderen van hinder in de nacht ook een belangrijk punt van aandacht voor het kabinet. Ik vind het positief dat Schiphol dit punt deelt. Daarom hadden we in de huidige Balanced Approachprocedure al een reductie van het aantal vluchten in de nacht voorgesteld.

In antwoord op de vraag van de heer Boucke: ik zal Schiphol vragen naar de onderbouwing van de tijdstippen die Schiphol voorstelt. Ik zal hun ook vragen om te reflecteren op andere vormen van een nachtregime.

De heer Koerhuis vroeg naar de vracht. Zoals de heer Koerhuis weet, onderschrijft het kabinet het grote belang van de vrachtluchten. In de commissie is al vaker aandacht gevraagd voor de positie van de vrachtsector en het waarborgen daarvan. We zijn bezig om te kijken hoe we dat kunnen doen, in antwoord op een motie. Daar werken we aan. Op dit moment zijn we met de sector in gesprek om te verkennen hoe we de vrachtluchten kunnen borgen. We zetten ons bij de herziening van de slotverordening ook in voor mogelijkheden om vrachtluchten te beschermen. Ik kom daar later in het jaar op terug.

De privévluchten. De heer Koerhuis heeft een aantal vragen gesteld over het overplaatsen van vluchten naar regionale luchthavens. Met betrekking tot privévluchten gaat de discussie vooral over zakelijke vluchten, want Schiphol heeft aangegeven het maatschappelijke verkeer wel te willen blijven accommoderen. Wij gaan vanuit het kabinet graag met Schiphol in gesprek over de mogelijkheden die zij zien om te sturen op het zakelijke verkeer. Ik denk wel dat er een winstwaarschuwing bij past, want er is sprake van een internationaal kader van regelgeving met betrekking tot de mogelijkheden om te sturen, zoals ik twee weken geleden ook in de brief aan de Kamer schreef. Maar zoals gezegd, ga ik daarover graag met Schiphol in gesprek.

Dan het verplaatsen van privévluchten naar regionale luchthavens en Lelystad. Daarvoor geldt dat veel regionale luchthavens aan het maximum van de geluidscapaciteit zitten en een toename van het verkeer niet kunnen opvangen.

De heer Boucke vroeg ook naar de verdere uitwerking. Zoals gezegd gaan we graag met Schiphol en andere stakeholders in gesprek over de uitwerking van dit punt en de andere punten uit het achtpuntenplan. In de volgende voortgangsbrief over het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol zal ik verder ingaan op de uitwerking daarvan.

De heer Koerhuis vroeg ook of nachtvluchten belangrijk zijn voor de hubfunctie. Volgens de CEO van Schiphol zou het effect op de hubfunctie relatief gering moeten zijn, maar ook dat wil ik graag nog even in precisie met Schiphol doornemen voordat we dat kunnen beoordelen. Dat is een toezegging; dat valt allemaal onder mijn algemene toezegging dat we in de volgende brief nog met een uitvoerige appreciatie komen over het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol.

De heer Van Raan vroeg wat er gebeurt met de vrijgekomen nachtvluchten en of die naar dagvluchten zouden gaan. Het uitgangspunt van het kabinet is het herstellen van de balans tussen de effecten van de luchtvaart op de leefomgeving en de economische waarde van Nederland. Daarvoor moet de hinder voor omwonenden verminderen. Dat gaat niet als de vrijgekomen ruimte volledig wordt ingezet. Dat zullen we ook betrekken bij de uitwerking van het plan van Schiphol.

De heer Koerhuis vroeg naar het overplaatsen van vakantievluchten naar regionale luchthavens. Vorig jaar heb ik al een paar keer aangegeven dat er geen realistische sturingsmogelijkheid is tot het uitplaatsen van bestaande activiteiten op de bestaande regionale luchthavens, want die zitten vaak met de geluidscapaciteit en kunnen daardoor een toename van verkeer niet accommoderen. Er zijn twee luchthavens die wel ruimte

hebben, namelijk Maastricht en Groningen. Het staat luchtvaartmaatschappijen vanzelfsprekend vrij om van die ruimte gebruik te maken. Volgens mij heb ik dan... Nee, tot slot kom ik met betrekking tot het achtpuntenplan nog op de parallelle Kaagbaan. Dat thema is ook al vaker aan de orde gekomen in de Kamer. Eerder heb ik al gezegd dat ik voor de zomer een besluit neem over het wel of niet opheffen van de ruimtereservering. Ik kan best laten doorschemeren dat deze inzet van Schiphol daar in belangrijke, significante mate aan bijdraagt, dus u kunt wel raden welke kant mijn hoofd uit werkt. Tegelijkertijd ga ik dat niet even hier in het commissiedebat doen, want dat moet ik echt even op een ordentelijke wijze doen met andere betrokken overheden en stakeholders. De heer Boucke kan gerust zijn: ik zal dat besluit ruim voor de zomer nemen. Het standpunt van Schiphol is een significante stap die we met belangstelling hebben verwelkomd en die, zoals dat heet, zal worden meegenomen in de aanstaande besluitvorming.

De voorzitter:

Oké. Dank u wel. Over dit blokje, het achtpuntenplan, heb ik een aantal vragen gezien, als eerste die van de heer Van Raan. Heel kort, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, dank. De Minister ging in op het punt van de vrijgekomen nachtvluchten inzetten voor dagvluchten. Daar heeft hij antwoord op gegeven, maar dit maakte deel uit van een breder scenario dat ik hem schetste. Ik vroeg hem eigenlijk om klip-en-klaar te zeggen dat dat scenario er inderdaad eentje is óf om te zeggen dat dat niet zo is. Dat omvat dus niet alleen het inzetten van nachtvluchten voor dagvluchten, maar het behelst ook het inzetten van het herziene luchtruim, het openen van Schiphol Airport en de Balanced Approach. Dat zijn allemaal stappen die heel goed passen in uitbreiding van de groei van de luchtvaart in Nederland, conform de Luchtvaartnota. Klopt die aanname of kan hij die ontkrachten, zo van: dat is een scenario dat we dus niet gaan doen?

Minister Harbers:

Nee, in technische zin misschien, maar dat is niet het uitgangspunt van het kabinet.

De heer Van Raan (PvdD):

In technische zin...

Minister Harbers:

Nee, maar dat is ook niet het voornemen. Het aantal vliegtuigbewegingen wordt bepaald door het toegestane aantal vliegtuigbewegingen in een luchthavenbesluit of een luchthavenverkeerbesluit. De herziening van het luchtruim doen we om heel andere redenen. Die doen we om continu dalen en stijgen mogelijk te maken en om kortere vliegroutes te creëren. Dat laatste heeft een CO₂-besparend effect. Continu dalen en stijgen heeft een effect op de geluidshinder, namelijk minder geluidshinder. Daarnaast speelt de herverkaveling van het luchtruim tussen Defensie en de burgerluchtvaart. Dat zijn allemaal redenen waarom we het luchtruim herindelen. Het oogmerk is niet om daardoor meer vliegen toe te staan. Uiteindelijk wordt dat bepaald door het aantal toegestane vliegbewegingen in een luchthavenbesluit.

Over Lelystad Airport is zeker ook in de interruptiedebatten veel gesproken. Het voornemen van het kabinet is om een besluit te nemen over de opening van Lelystad Airport op het moment dat aan twee voorwaarden is voldaan. De Kamer kent deze. De ene voorwaarde is dat Lelystad een natuurvergunning moet hebben. Daar gaat het kabinet niet over. Die zal het bedrijf Lelystad Airport zelf dienen aan te vragen. De

andere is een oplossing voor de laagvliegroutes, zoals ik vorig jaar al aangaf. Beide zijn op dit moment nog niet aan de orde. Aan de herindeling van het luchtruim wordt nog gerekend en getekend. Ik verwacht daar in 2024 inzicht in te hebben. Het is aan Lelystad Airport om op enig moment te melden dat het over een natuurvergunning beschikt. Als die twee voorwaarden er liggen, kan het kabinet daar een besluit over nemen. Maar ik zeg hier dus niet dat Lelystad niet open moet, zoals de heer Van Raan in zijn scenario heeft. Ik kan hier tegelijkertijd ook nog niet aangeven dat ik kan besluiten dat het al open kan.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, heel kort dan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor die scenario's. Het is dus niet aan de orde. Dank! En passant laat de Minister één voorwaarde voor de opening van Lelystad Airport vallen. Hij noemt er twee, maar het zijn er drie. De derde is namelijk: geen autonome groei. Klopt dat? Of laat de Minister die inderdaad vallen?

Minister Harbers:

Het aantal vliegbewegingen op Schiphol wordt gereduceerd. Lelystad was in het verleden bedacht als overloopluchthaven voor Schiphol, zodat Schiphol verder kon groeien, maar nu is eerder het omgekeerde aan de hand als het tot opening komt. Dat is namelijk dat je Lelystad hard nodig hebt om de overloop van een aantal vakantievluchten vanuit Schiphol onder te kunnen brengen. Die twee voorwaarden die we vorig jaar hebben gesteld om een besluit te kunnen nemen over opening, zijn de natuurvergunning en de laagvliegroutes.

De heer Boutkan (Volt):

Ik zal straks misschien iets eerder weg moeten, dus ik wil alvast de Minister en de ondersteuning bedanken, mocht dat niet lukken in de tweede termijn. Hoorde ik nou goed dat we privévluchten dus niet gaan inperken, maar eigenlijk gaan verplaatsen? Dat is de eerste vraag.

De voorzitter:

De Minister hoorde u niet goed. Wilt u uw vragen herhalen, meneer Boutkan?

De heer Boutkan (Volt):

Ik wilde eigenlijk beginnen met de eerste vraag: hoorde ik de Minister zeggen dat we privévluchten eigenlijk niet inperken, maar dat er wordt ingezet op verplaatsing?

Minister Harbers:

Ik heb aangegeven dat dat een mogelijkheid is, zij het dat veel van de andere luchthavens aan de grens zitten van wat ze aankunnen. Dus het is niet reëel om te veronderstellen dat privévluchten dan en masse uit kunnen wijken naar andere luchthavens.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Boutkan, een vervolgvraag.

De heer Boutkan (Volt):

Ja, graag nog één vervolgvraag. De reden dat ik dat vroeg, is dat ik dit hele debat eigenlijk nog niemand heb gehoord over alternatieven. Op het moment dat er dus dingen wegvallen, zou ik wel graag willen horen wat de afwegingskaders zijn, maar ook op welke alternatieven er wordt ingezet, zeker als we het hebben over bijvoorbeeld die privéjets, die vaak heel korte afstanden afleggen en makkelijk vervangbaar zijn door de trein.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Uw vraag aan de Minister is: aan welke alternatieven denkt u dan?

De heer **Boutkan** (Volt):

Ja.

Minister **Harbers**:

Ik heb de vraag van de heer Boutkan op dat punt nog in het volgende blok zitten, maar ik kan hem gelijk bedienen. Dan hebben we dat ook gehad. Wat betreft de trein: we hebben een Actieagenda Trein en Luchtvaart, waarbij KLM, Schiphol, NS en ProRail werken aan het aantrekkelijk maken van de trein als alternatief op de bestemmingen Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Dat zijn namelijk bestemmingen die ook per trein makkelijk bereikbaar zijn. Daar is dus substitutie het meest kansrijk, want niet alle bestemmingen tot 750 kilometer kennen een reëel treinalternatief voor het vliegtuig.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De privévluchten vervallen, dus ik wil toch nog even doorvragen. We hebben eerder als Kamer een mooie motie aangenomen – de Minister refereerde er al aan – over dat de Minister regie moet pakken op het overplaatsen van vakantievluchten naar regionale luchthavens. Ik zie hier eventueel een kans voor regionale luchthavens om privévluchten van Schiphol over te nemen. Ik denk dat het een mooie kans is. De Minister refereert mij aan de luchthavens die vol zitten. Volgens mij zijn dat alleen Rotterdam, Den Haag en Eindhoven, en heeft Lelystad nog geluidsruimte voor privévluchten, en Eelde en Maastricht ook nog voor gewone vluchten. Dus ik krijg graag een toezegging van de Minister: kan hij ook regie pakken op het laten overnemen van privévluchten door regionale luchthavens, door Lelystad, Eelde en Maastricht?

De **voorzitter**:

Dank u wel meneer Koerhuis. We gaan het vragen aan de Minister.

Minister **Harbers**:

Ik voer maximale regie daarop, maar dat betekent in de praktijk niet dat ik luchtvaartmaatschappijen dan wel eigenaren van privéjets kan dwingen. Ik weet dat betrokken luchthavens er alles aan doen om zichzelf uitstekend in de markt te zetten. Ik denk dat dit debat en zeker de wijze waarop de heer Koerhuis mij hiertoe oproept, ook weer bijdraagt aan extra reclame voor deze luchthavens. Maar ik heb geen manieren om ze te dwingen. Ik stel wel vast dat luchtvaartmaatschappijen ook vorig jaar in een aantal gevallen als gevolg van de drukte op Schiphol zijn uitgeweken naar deze luchthavens, dus wie weet smaakt dat naar meer voor deze maatschappijen.

De heer **Boucke** (D66):

De Minister is positief over dit achtpuntenplan van Schiphol. Hij zegt ook: Schiphol neemt hiermee de verantwoordelijkheid. Hij gaat in gesprek met Schiphol, onder andere over een voorstel voor nachtsluitingen. Ik zou ook van de Minister willen weten wat de inzet van hemzelf is als het gaat om de nachtsluiting. Zet hij ook in op een sluiting tussen 23.00 uur 's avonds en 07.00 uur 's ochtends, zoals de Wet geluidhinder voorschrijft? Is dat zijn inzet?

Minister **Harbers**:

De basisinzet is, conform de Luchtvaartnota, om terug te gaan van 32.000 naar 29.000 en in een latere fase naar 27.000 binnen de huidige tijden. Maar goed, zoals ik zostraks al zei, staat het Schiphol vrij om dit in te

brengen in de Balanced Approachprocedure. We zullen alle input die daaruit komt, straks wegen om tot het beste besluit te komen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, u had ook nog een laatste vraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, ik heb ook een vraag over de nachtsluiting. Schiphol geeft nu zelf aan dat ze een nachtsluiting willen. Hoe gaat de Minister dat faciliteren? Hij gaf daar het antwoord op dat ze het nu dan in moeten brengen in de Balanced Approachconsultatie. Wordt het daarmee dan onderdeel van de besluitvorming?

Minister Harbers:

Het is natuurlijk een nogal vers plan. We gaan erover in overleg met Schiphol. Er zijn meerdere wegen om dit te effectueren. Indien Schiphol zegt «als eigenstandig besluit», dan zal daar ook een eigenstandige Balanced Approach voor moeten komen. Maar het zou zo kunnen zijn dat Schiphol het inbrengt in de lopende Balanced Approachprocedure. Dan zullen we daar de input moeten wegen die op dit moment in deze consultatie wordt gedaan. Dat loopt nog. Daar kan ik op dit moment dus nog niet meer over zeggen.

De voorzitter:

Dan gaan we door naar het laatste blokje. Dat is het blokje overig. Ik zeg wel «blokje», maar dat schijnt het langste blok te zijn.

Minister Harbers:

Ja, maar er zijn al wel een aantal thema's langsgesproken.

De voorzitter:

Heel goed.

Minister Harbers:

De terugsluis zit in het coalitieakkoord; dat heb ik ook eerder uiteengezet. Het zit evenwel niet in de financiële bijlage van het coalitieakkoord, die ook geldend is. Vorig jaar heb ik al aangegeven dat we in ieder geval voor de lopende begroting een uitzonderlijke opgave hadden. Denk bijvoorbeeld aan het energieplafond en het opvangen van de koopkrachtverliezen voor huishoudens als gevolg van de energiecrisis. Dat maakte het niet mogelijk om additioneel aan de afspraken in de financiële bijlage van het coalitieakkoord extra terug te sluisen. Tegelijkertijd is het niet zo dat er niets naar de luchtvaart gaat. Ik wijs bijvoorbeeld op de grote bijdrage vanuit het Nationaal Groeifonds aan het project Luchtvaart in Transitie. Dan de motie over derde landen en dus de vliegmaatschappijen buiten de EU. We zijn druk bezig met de uitvoering van de motie. Ik heb daar onder andere aan gerefereerd tijdens de Informele Transportraad van 27 februari jongstleden. Op ambtelijk niveau zijn we hierover in gesprek met de Europese Commissie. We proberen ook bij een aantal andere EU-lidstaten het belang hiervan te laten zien en gezamenlijk op te trekken. De heer Koerhuis vroeg naar de positie van Istanbul Airport en Turkish Airlines. We kunnen de EU-klimaatregels niet eenzijdig aan derde landen zoals Turkije opleggen. Wel zijn we, zoals naar aanleiding van de motie eerder is toegezegd, in EU-verband in gesprek gegaan om de mogelijkheden te verkennen om hier iets aan te doen. Er is op dit moment nog geen verdrag dat Turkije onderdeel maakt van de gehele interne EU-luchtvaartmarkt. Er hebben wel diverse onderhandelingsrondes plaatsgevonden over een EU-luchtvaartverdrag in het kader van het EU-nabuurschapsprogramma. Maar de partijen konden het niet eens worden over de tekst van een luchtvaartverdrag en de onderhandelingen

zijn gestaakt. Dat geeft op dit moment weinig aanknopingspunten om daar verder wat aan te doen. Maar mocht dat ooit weer komen, dan staat deze motie vanzelfsprekend ook in mijn netvlies gegrift.

Dan de vraag van de heer Koerhuis over de bijdrage uit het groeifonds en de begroting voor elektrisch vliegen. Naast Luchtvaart in Transitie wordt dit jaar onderzoeks- en subsidiebudget ingezet voor elektrisch vliegen. Daarbij maken we geen onderscheid tussen de luchthavens. Bij Luchtvaart in Transitie wordt 264 miljoen euro onvoorwaardelijk en 119 miljoen euro voorwaardelijk geïnvesteerd om onder andere vliegen op waterstof en elektrisch vliegen te versnellen. Komend jaar wordt daarnaast ingezet op ondersteunend onderzoek om elektrisch vliegen te faciliteren. Er wordt ook gewerkt aan de inzet van een subsidiebudget voor onder andere het realiseren van elektrische testvluchten tussen Aruba, Bonaire en Curaçao. Dat is ook qua afstanden namelijk een ideale plek om daarmee te experimenteren.

De heer Koerhuis vroeg naar het laten bouwen van Airbus-waterstofvliegtuigen op Eelde. Airbus heeft hiervoor nog geen concrete plannen met het ministerie gedeeld, maar ik sta natuurlijk altijd open voor ideeën om de luchtvaart te verduurzamen. Ik hoor dus graag de concrete plannen van Airbus zelf. Er is intensief contact tussen Airbus, de Nederlandse maakindustrie en kennisinstellingen om te bezien hoe Nederlandse partijen bij kunnen dragen aan de ontwikkeling van een nieuwe generatie duurzame vliegtuigen. Ik hoop dat de samenwerking tussen het Nederlandse luchtvaartecosysteem en Airbus in de komende periode nader wordt geconcretiseerd.

De heer Van Haga vroeg ook aandacht voor Rotterdam The Hague Airport en refereerde aan de problematiek van het maatschappelijk verkeer. In de Luchtvaartnota is daarom aangekondigd dat er een aparte gebruiksruimte voor spoedeisend maatschappelijk verkeer komt. Dat moet worden geborgd in het luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. Dat leidt echter niet tot extra groei ruimte voor het commerciële verkeer.

De heer Van Haga stelde een vraag over Schiphol naar de Noordzee. Toen we de Luchtvaartnota opstelden, hebben we een quickscan laten uitvoeren. Daaruit bleek dat Schiphol op zee zorgt voor een verplaatsing van de hinder en ook grote druk legt op de natuurkwaliteit en het ruimtegebruik op de Noordzee, los van het feit dat het enorm kostbaar is. Om die reden is daar toen van afgezien.

Nog een keer Groningen Airport Eelde, maar dan in verband met het belang van waterstof. De heer Eppink vroeg daarnaar. Gezien de waterstofopgave is opschaling in geheel Nederland van belang. We moedigen dan ook de regionale ontwikkelingen aan in relatie tot de koppelkansen rondom regio's en het opschalen van waterstof. Dat zou in het Noorden zeker kans kunnen maken, ook vanwege de positionering van de Eemshaven. De Minister voor Klimaat en Energie geeft uitwerking aan het Nationaal Plan Energiesysteem, waarin de energievraag richting 2050 in kaart wordt gebracht. Dan komt er vanzelf ook aandacht voor dit soort koppelkansen.

De heer Eppink vroeg ook naar de wijze waarop men klachten kan indienen in Nederland. Op zich is het goed als mensen kunnen aangeven dat ze overlast ervaren, want dat levert ook informatie op die Schiphol en LVNL gebruiken voor het minderhinderplan van Schiphol. Ik wijs erop dat om inzicht te geven in de klachten, in de rapportages van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol de klachten zonder de veelmelders apart inzichtelijk worden gemaakt. We hebben daar dus wel een gelaagd beeld van.

De heer Alkaya vroeg naar de brief over de loodhoudende brandstoffen. Ik begrijp dat die nagenoeg klaar is, dus ik verwacht die binnen enkele weken aan de Kamer te kunnen aanbieden.

De heer Krul had een aantal vragen over het opschalen van duurzame brandstoffen. Verschillende producenten hebben al aangekondigd dat zij

in het Rotterdamse havengebied aanzienlijke volumes duurzame biokerosine willen gaan produceren. De aangekondigde productiecapaciteit dekt bijna 25 van de bunker fuels in Nederland. Daarnaast heeft Shell vorig jaar besloten om de grootste groenewaterstoffabriek van Europa te gaan bouwen in Rotterdam. Ik denk dat dat Nederland op korte termijn een goede positie geeft op de markt voor duurzame brandstoffen en waterstof, ook internationaal. Wat de benodigde infrastructuur en ruimte in de havens betreft: verschillende bedrijven hebben de Tweede Maasvlakte in Rotterdam gekozen als locatie voor hun productie, mede vanwege de gunstige ligging en infrastructurele voorzieningen. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft ook een aparte plot op de Tweede Maasvlakte gereserveerd voor dit soort ontwikkelingen, waarbij ook de aanlanding van groene waterstof in de toekomst meteen een plek vindt in de haven.

De heer Krul stelde een vraag over waterstof tussen 2030 en 2050: welke stappen nemen we? Als Ministerie van IenW werken we actief mee aan het Nationaal Plan Energiesysteem, zeg maar de visie op de toekomstige energievraag. Met de uitkomsten van het onderzoek naar de waterstofbehoefte van de luchtvaart dragen we daar actief aan bij. Behalve brandstoffen heeft de luchtvaart weinig alternatieven om te verduurzamen. Inzetten op verschillende sporen van duurzame brandstoffen is dus heel hard nodig, waarschijnlijk inclusief de import van groene waterstof. Nederland is met een brede groep landen in gesprek over het sluiten van overeenkomsten over waterstofimport. Recent zijn er afspraken gemaakt met Portugal, Spanje, Chili en Oman.

De heer Krul vroeg naar de klacht van sectorpartijen dat er sprake is van toenemende regeldruk. Klopt dat? Het beleid is in verandering, dus dat levert ook nieuwe regels op en nieuwe beleidsinstrumenten. We doen er alles aan om partijen hierover te informeren en hierbij te betrekken, maar het is onvermijdelijk dat het ook partijen zelf inspanning kost om zich hierover te laten informeren en dat te implementeren in hun bedrijfsvoering.

Dan de voortgang van dat ene Europese luchtruim, de Single European Sky. Ik heb aangegeven dat Nederland altijd voorstander is geweest van een Single European Sky en de bijbehorende doelstellingen. Dat is ook belangrijk voor de aansluiting van Nederland op het Europese routenetwerk en het verbeteren van de vliegroutes. De prestaties in het Europese luchtruim worden ook stap voor stap beter. Zo is het omvliegen in Europa in het afgelopen jaar afgenomen tot gemiddeld 2,7% per vlucht. De gemiddelde vertraging per vlucht neemt de afgelopen jaren af, de verkeersleidingskosten per vlucht nemen ieder jaar af. Het huidige Zweedse en ook het aankomende Spaanse voorzitterschap hebben dit dossier gelukkig prioritair verklaard. Wij zitten in een groep landen die constructief proberen bij te dragen aan oplossingen voor dat Single European Sky-dossier. Onze inzet is om zo snel mogelijk te komen tot een goed compromis met het Europees Parlement.

De heer Van Raan vroeg naar een veelvliegersbelasting. De huidige vliegbelasting wordt geheven per vertrekkende passagier. Dat betekent dat hoe vaker iemand vliegt, des te vaker die persoon de belasting betaalt. Grotere vervuilers betalen onder de huidige systematiek dus al meer. Dan kom ik op de belasting op privéjets, die de heer De Hoop en mevrouw Kröger voorstelden. Anders dan de commerciële luchtvaart worden privéjets die passagiers vervoeren op dit moment al beprijsd. Niet-commerciële vluchten betalen € 571,75 accijns per 1.000 liter kerosine, wat dus niet voor de commerciële luchtvaart geldt. Als het toestel boven de gewichtsgrens valt, dan betalen de passagiers ook de vliegbelasting en dat is bij 73% van de privéjets in Nederland het geval. Zoals eerder aangegeven onderzoeken we de mogelijkheden om meer passagiers van privéjets onder de vliegbelasting te laten vallen door de

gewichtsgrens te verlagen. In het eerste halfjaar van dit jaar wordt u daarover geïnformeerd door de Staatssecretaris van Financiën. Lufthansa heeft combinatietickets voor trein en vliegtuig, gaf de heer De Hoop aan. Dan verwijs ik naar het antwoord dat ik zojuist aan de heer Boutkan gaf. Wij werken met KLM, Schiphol, NS en ProRail aan de Actieagenda Trein en Luchtvaart. Vorig jaar zomer heeft KLM een pilot gedaan met combitickets Brussel-Schiphol per trein. Die pilot wordt nu verder uitgebreid. Ook bij die verdere uitbreiding zal de inzet er voornamelijk op gericht zijn, te kijken hoe je ook de aansluiting verder kunt optimaliseren. Ik wijs er overigens wel op dat daarbij ook nog wel wat complexe projecten onderhanden zijn, zoals het aanpassen van de spoorcapaciteit en de perroncapaciteit op Schiphol, om daar meer internationale treinen te kunnen laten stoppen met een soepele overstap. De arbeidsomstandigheden zijn een ander onderwerp dat de heer De Hoop aangaf. Ik stel vast dat Schiphol zeker ook na afgelopen jaar oog heeft voor de werkdruk van het luchthavenpersoneel. De operatie moet gewoon veilig zijn voor reizigers en voor het personeel. Schiphol meldt ons dat het beoogde aantal van 850 nieuwe beveiligers is gehaald, al zit een deel van hen op dit moment nog in de screening of de opleiding. Schiphol blijft in gesprek over de capaciteit in de hele keten, dus ook met de grondafhandeling en de Koninklijke Marechaussee. Zoals ik zojuist al aangaf, spreken we binnenkort ook weer samen met de Minister van SZW, de FNV en Schiphol over de drukte en de werkomstandigheden. Maar het hebben van voldoende personeel is natuurlijk een hele belangrijke stap, want daardoor kan ook de werkdruk weer verantwoorde proporties aannemen. Ondertussen werken we, zoals de Kamer weet, ook nog aan het beperken van het aantal grondafhandelaren. Dan vroeg de heer Boucke nog naar zijn motie over een plan en een groeipad voor de productie, de opslag en het transport van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Dat is onderdeel van dat Nationaal Plan Energiesysteem, dat in de loop van dit jaar zal verschijnen. Daarin wordt ook uw motie meegenomen. Het onderzoek naar de waterstofbehoefte van de luchtvaartsector, een onderligger daarvan, is afgelopen januari met de Kamer gedeeld.

Dan de SAF-mandaten in de buurlanden, waardoor zij al afnameovereenkomsten met producenten vastleggen. Wij hebben niet het voornemen om een nationaal SAF-mandaat in te voeren, omdat we verwachten dat per 2025 een Europese bijmengverplichting zal gaan gelden. De verwachte ReFuelEU-verordening staat ook niet toe dat er op nationaal niveau een hoger SAF-mandaat wordt ingevoerd. Mocht er geen Europese bijmengverplichting komen, dan zal Nederland conform de Luchtvaartnota overgaan tot het instellen van een nationale bijmengverplichting. We zien bijvoorbeeld dat KLM op dit moment al meerjarige contracten aangaat om grootschalige SAF in te voeren. De mandaten die een aantal andere landen hebben ingevoerd, zullen weer moeten worden ingetrokken op het moment dat de ReFuelEU-verordening van kracht is. Voorzitter, dan denk ik dat ik alle vragen gehad heb.

De voorzitter:

Dat gaan we horen, want er zijn een aantal vragen. Ik begin bij de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Toch nog even over die regeldruk, want er is een reden dat ik erover begin. Ik heb met veel partijen gesproken en alle partijen spreken vanuit hun eigen perspectief en nemen ook hun eigen belang mee, maar het viel mij op dat zij dit eigenlijk allemaal, zonder uitzondering benoemden. Ik zal het met twee korte voorbeelden schetsen. Een organisatie die al sinds 2016 bezig is met de implementatie van een nieuw IT-systeem, moet dat nu tot 2026 uitstellen, puur en alleen omdat ze het elke keer moeten

herzien omdat de regels veranderen. Of een regionale luchthaven die om aan alle regelgeving te voldoen inmiddels zo veel overhead heeft dat het alleen daarom al niet meer rendabel is om zo'n luchthaven te exploiteren. Dan heb ik het niet alleen over brandweerpersoneel in het kader van brandveiligheid, maar ook over andere vormen van overhead. Ik hoor de Minister zeggen dat organisaties voor een deel zelf verantwoordelijk zijn om op de hoogte te blijven van de veranderende of toenemende regels. Daar ben ik het mee eens, maar ik vind het net even iets te makkelijk, alsof het een soort fact of life is dat wij steeds meer beleid en regels uitstorten over de sector. Is de Minister bereid om over dit specifieke punt op z'n minst het gesprek aan te gaan, om te kijken waar het dan knelt, zonder er dan meteen conclusies aan te verbinden? Want dat wil ik ook niet doen, maar is de Minister daartoe bereid?

De voorzitter:

We gaan het vragen. De Minister.

Minister Harbers:

Zoals de heer Krul het stelt, zou ik meteen zeggen dat we daarop moeten ingrijpen, maar de voorbeelden zou ik dan ook nog wel wat concreter willen hebben; misschien moeten we daar een keer over doorpraten. In deze sector geldt natuurlijk wel dat het een stevig geprotocolleerde en gereguleerde sector is. Dat heeft alles te maken met vliegveiligheid, met internationale verbindingen en ook nog wel een paar andere uitdagingen. Je wilt ook geen terrorisme en dat soort dingen toelaten, dus er zitten heel veel zaken omheen die sowieso gecheckt moeten worden.

Daar komt bij dat we voor steeds meer zaken oog hebben. Ik probeer ook de Kamer daarin te bedienen. Denk aan wat ik zostraks aangaf over de blootstelling van mensen op het platform aan zeer zorgwekkende stoffen. Kortom, er komen wel dingen bij, maar ik denk dat het inherent is aan de luchtvaartsector dat we op dat gebied wel regels moeten stellen om te zorgen dat we in ieder geval ook een gelijk speelveld hebben. Ik wijs het verzoek van de heer Krul niet meteen af, maar ik zou het, voordat we daartoe komen, wel wat meer en détail willen doorspreken.

Waar het gaat om het IT-systeem vermoed ik dat de heer Krul duidt op Luchtverkeersleiding Nederland. Ik wijs er wel op dat dit een zeer omvangrijk IT-systeem is. Het is gewoon een vervanging van het hele luchtbeveiligingssysteem; een kolossale operatie. Als je kijkt naar andere IT-systemen in Nederland, kennen die meestal een vergelijkbare tijdsduur. Juist dat systeem maakt dat we in de toekomst makkelijker en flexibeler wijzigingen in het luchtruim kunnen doorvoeren dan we met het oude systeem of het huidige, geldende systeem kunnen doen.

De heer Boutkan (Volt):

Nog even over dat gemeenschappelijke Europese luchtruim. De trilooffase duurt best lang. Het is mooi dat Nederland er positief in staat, maar ik vroeg me af of de Minister ons misschien een doorkijkje kan geven waar het op vastloopt of waarom het zo lang moet duren.

Minister Harbers:

Het is een veelheid van redenen. In een van de vorige debatten werd aangegeven dat Nederland de enige zou zijn die het zou blokkeren. Niets is minder waar. Sterker, als één land ervaring heeft met het luchtruim delen, dan zijn wij het, door wat wij doen met België, Luxemburg en een deel van Duitsland. Dat is het enige voorbeeld van een mini Single European Sky in Europa, juist omdat wij die voordelen zien. Wel hebben lidstaten altijd heel uiteenlopende redenen om een stukje van het voorstel het liefst anders te willen zien. Daarom zitten wij in een groep constructieve lidstaten om te bekijken hoe we het een slag voorwaarts kunnen brengen. Daaroverheen ligt ook nog de soevereiniteit over het luchtruim.

Dat is voor heel veel lidstaten een aangelegen onderwerp, zeker als er delen militair luchtruim in zitten. Hoe dan ook denk ik dat we best een heel eind kunnen komen om voortgang te boeken in deze triloofase.

De voorzitter:

Tot slot de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Twee vragen, ten eerste over die privévliegtuigen. Het klopt dat een groot gedeelte al belasting betaalt, maar dat behoorlijk wat privévliegtuigen buiten de huidige gewichtsgrens van, geloof ik, 8.616 kilo vallen. Ik zou het heel wenselijk vinden als de Minister kijkt naar een verlaging van de gewichtsgrens, want die voelt voor mij vrij willekeurig aan. Ik denk ook dat een heel aantal privévliegtuigen die daaronder vallen, echt wel belast zouden kunnen worden. Dan denk ik echt niet aan de vluchten door ambulancepersoneel of de verplaatsing van donoren. Dat begrijp ik allemaal. Maar een heel groot gedeelte kan volgens mij belast worden. Ik zou het waarderen als de Minister daarnaar wil kijken, net als naar een verlaging van de gewichtsgrens.

Minister Harbers:

Dat is precies de toezegging die ik de Kamer eerder heb gedaan en waar ik met de Staatssecretaris van Financiën naar kijk. Ik gaf zojuist aan dat we ook kijken naar de mogelijkheden om de gewichtsgrens te verlagen. Nog in het eerste halfjaar krijgt u daar informatie over, in dit geval van de Staatssecretaris van Financiën.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, een vervolg.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik had ook nog een vraag over de arbeidsvoorwaarden. De Minister klonk vrij positief. Dat vond ik behoorlijk verschillen met de signalen die we op dit moment van de FNV krijgen, die zegt: er worden op dit moment al stagiairs ingezet om de gaten in de roosters op te vullen en richting de meivakantie en zomervakantie maken wij ons gewoon grote zorgen over honderden stagiairs zonder begeleiding, waarbij op de piekmomenten ook de veiligheid in het gedrang komt. Dat baart mij wel zorgen. Ik ben dus benieuwd of de Minister door die signalen aanleiding heeft gezien om nog even stevige gesprekken te voeren met Schiphol over de piekmomenten die eraan komen. Ik denk dat we met z'n allen delen dat we niet willen dat het weer zo'n bende wordt als vorig jaar.

Minister Harbers:

Ik spreek daarover geregeld met Schiphol. We weten ook dat het op een aantal dagen echt nog wel knelt. Schiphol spant zich ervoor in om daar met luchtvaartmaatschappijen uit te komen, zodat ze van tevoren in ieder geval een voorspelbare reis kunnen bieden. Antwoorden op de schriftelijke vragen over de inzet van stagiairs is onderweg; die heb ik dit weekend afgedaan. Het moet niet zo zijn dat stagiaires ingezet worden als vervanging van reguliere werknemers, want daar is een stageplek niet voor bedoeld. Ik ga een beetje herhalen wat ik er zelf de afgelopen tijd over heb toegezegd, maar bij al dit soort zaken geldt: samen met de Minister van SZW kijken we er zeer indringend naar. We hebben veelvuldig overleg met Schiphol. Ik tref gelukkig een directie van Schiphol die zich de problemen zeer aantrekt en die ook snapt dat je fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden moet bieden om je reizigers kwaliteit te kunnen bieden. Dat is ook wel de les van het afgelopen jaar.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de beantwoording van de Minister. Ik stel voor dat we doorgaan naar de tweede termijn van de Kamer. Ik geef u allemaal één minuut. Anders redden we het echt niet. Meneer Koerhuis, gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Allereerst vraag ik de Minister om het misschien iets dwingender te gaan doen richting Turkije. Wil de Minister daar nog op antwoorden?

Ik kom later terug op de TaxiBots. Ik wil de Minister toch nog eens een keer oproepen om in gesprek te gaan met luchtvaartmaatschappijen, ook los van de Balanced Approach, want dat is weer zo juridisch, en volgens mij moeten we het niet juridificeren. Ik sluit me daarvoor aan bij de woorden van het CDA.

Ik ben in ieder geval blij dat de Minister in gesprek gaat met de nieuwe Schipholtopman Sondag. Ik hoop dat dit een pittig gesprek is. Dat mag wel wat steviger dan dat wat nu enkel is toegezegd.

Over de privévluchten hoor ik de Minister meegaan in het toch wat linkse verhaal in deze commissie dat we de gewichtsgrenzen moeten verlagen en dan maar weer uitzonderingen moeten maken. Volgens mij moeten we de uitvoering bij de overheid niet te zwaar gaan maken, want dan moeten we weer uitzonderingen gaan handhaven voor politievvluchten, ambulancenvluchten, vluchten van het Koninklijk Huis, vluchten van Defensie en donorvluchten. Volgens mij moeten we dat niet...

De **voorzitter**:

Uw minuut is al voorbij, meneer Koerhuis. Uw laatste punt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dan kom ik in het tweeminutendebat terug op de regionale luchthavens en de parallelle Kaagbaan. Ik wil de Minister er toch even aan herinneren dat hij ook daar meegaat met dat wat linkse verhaal. De Kamer heeft uitgesproken die reservering niet te willen opheffen, en ik begrijp ook dat het bouwen van die tweede Kaagbaan juist vliegoverlast tegengaat en goed is voor de vliegveiligheid. Dat wou ik de Minister toch nog even meegeven. En ik vraag dus een tweeminutendebat aan.

De **voorzitter**:

Genoteerd. Meneer Eppink, gaat uw gang.

De heer **Eppink** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil nog één ding vragen over de veelklagers. De Minister sprak daar net even over. Hij zei dat die als het ware apart gerubriceerd werden. Het fenomeen is natuurlijk wel erg storend, want het speelt niet alleen bij Schiphol; het speelt bij bijna elke luchthaven in Nederland. Mijn vraag is: wat kan hij ertegen doen? Het is toch schadelijk voor de hele administratie en gang van zaken als mensen dat constant gaan doen?

De **voorzitter**:

Een hele korte vraag van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik vind toch wel dat de heer Eppink een beetje een karikatuur maakt van de mensen die klagen bij overlast. Kan de heer Eppink zich voorstellen dat als je gigantisch veel overlast hebt, je dan juist heel vaak gaat klagen? Zo ernstig kan het zijn voor een aantal mensen. Ik heb moeite met de karikatuur die de heer Eppink hier schetst.

De heer **Eppink** (JA21):

Ik zal kort antwoorden. Als 85 mensen 167.000 klachten produceren, is dat toch wel disproportioneel.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording van onze vragen. Ik heb natuurlijk een heel aantal punten opgebracht, waaronder het belang van banen en het behoud van banen in de luchtvaartsector. Die zal ik niet allemaal herhalen. Ik heb nog een vraag openstaan. Hopelijk kan de Minister daarop terugkomen.

De Minister is nu in hoger beroep. Daardoor bestaat er onzekerheid over of Schiphol dit jaar 483.000 of 460.000 vluchten krijgt; dat hangt nog even in de lucht. Ik wil voorkomen dat er nu tickets worden verkocht die dan misschien weer geannuleerd moeten worden en dat mensen weer in onzekerheid zitten over de vraag of hun vlucht al dan niet doorgaat. Dat soort chaotische situaties moeten we voorkomen. Ik zou dus graag bevestiging willen van de Minister dat Schiphol uit dient te gaan van het worstcasescenario totdat ze duidelijkheid hebben. Dan kunnen ze misschien meer tickets verkopen, maar ze moeten nu niet alvast tickets gaan verkopen die ze later wellicht moeten annuleren.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. Keurig binnen de tijd. Meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Ik constateer dat het ook in dit debat Duurzame luchtvaart echt weer ging om fata morgana's. Het CO₂-plafond bevestigt de uitzonderingspositie van de luchtvaart. 9,5 megaton in 2035 is veel te veel. De Minister doet eigenlijk niets aan de bestaande zeer zorgwekkende stoffen, behalve ze onderzoeken. D66 denkt dat de luchtvaart zijn eigen broek nog ophoudt. Nou, ik kan ze uit de droom helpen. De heer Eppink bagatelliseert inderdaad de veelklagers. Die worden eruit gefilterd; dat heeft de Minister goed uitgelegd. Onderzoek over de non-CO₂-effecten is al minstens zes jaar gaande. Het enige lichtpuntje, als ik daarmee mag afsluiten, was het CDA, dat klip-en-klaar zegt: wij zien het binnenkort niet gebeuren met Lelystad Airport.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Ook keurig binnen de tijd. Meneer Krul.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter. Ik heb de afgelopen tien jaar bij Defensie gewerkt en ook weleens de kans gehad om in een tank te rijden. Ik heb mij nooit veiliger op de weg gevoeld dan in een tank, maar als iedereen zich om die reden voortaan wil verplaatsen in een tank, dan blijft er van ons milieu niks over. Dat had ik tegen de heer Graus willen zeggen, maar die heeft het vliegtuig naar Limburg gepakt, denk ik. De VVD spreekt de Minister er twee keer op aan dat hij meegaat in het linkse verhaal. Ik zou daartegenover willen stellen dat het CDA heel blij is dat deze Minister voor een realistisch verhaal kiest als het gaat om de luchtvaart. D66 heeft het «moedig» genoemd. Wij denken dat het «doen wat nodig is» betekent. We wensen de Minister ontzettend veel sterkte en succes bij zijn hoger beroep.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Krul. De heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Wat de Partij van de Arbeid betreft is de beste stap voor de verduurzaming van de luchtvaart op dit moment nog steeds krimp. Ik ben dan ook blij dat de Minister doorgaat met het hoger beroep. Ik hoop alleen niet dat het symbolisch is en dat we er sowieso niks meer aan kunnen doen. Er is onderling natuurlijk al heel veel toegezegd qua vluchten. Dat gaan we zien, maar ik ben in ieder geval blij met de inzet en de motivatie van de Minister om daarmee door te gaan. Ik maak me wel zorgen over het gebruik van privévliegtuigen in Nederland. Dat gebeurt veel te veel. Ik vind dat we echt naar alle mogelijkheden moeten kijken om dat te belasten. Vandaar ook het initiatief dat ik vandaag met mevrouw Kröger naar voren gebracht heb.

In aanloop naar de mei- en de zomervakantie maak ik me echt nog zorgen dat we toch dezelfde problemen als vorig jaar zien rondom de arbeidsvoorwaarden. Ik blijf net als de Minister hopen dat we dat voorkomen. Ik zie de inzet van hem en ook die van de Minister van SZW. Ik hoop dat die zich uitbetaalt.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. We hebben een lang debat gehad, maar toch blijft bij mij na afloop een beetje het gevoel hangen dat het een volstrekt ongrijpbaar proces is. De Minister zet louter vanwege geluid in op 440.000 vluchten, terwijl CO₂, stikstof én zeer zorgwekkende stoffen ook knellende problemen zijn. Hij gaat een proces in voor een Balanced Approach, dat naar wat ik heb begrepen bij elkaar anderhalf jaar duurt, maar het is onduidelijk of er nu überhaupt een legale basis is voor die 440.000 vluchten in een natuurvergunning. Ik wil nogmaals vragen met welk referentiejaar Schiphol werkt. Hij verwijst naar een Kamerbrief, maar kan hij gewoon een jaartal noemen?

Over de nachtsluiting wil ik het volgende punt maken. Als Schiphol dit wil en als wij als GroenLinks van de Raad van State horen dat er een Balanced Approach gevolgd moet worden voor een nachtsluiting, waarom brengt de Minister dit dan niet in bij die Balanced Approach? Of zegt hij nu dat het genoeg juridisch geborgd is als Schiphol dat doet om tot een nachtsluiting te komen in dat anderhalve jaar dat hij schetst? Ik wil daar heel graag duidelijkheid over. Voor de rest is het evident dat privéjets aangepakt moeten worden. Ik zie uit naar de verdere stappen daarop. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot de heer Boucke. Gaat uw gang.

De heer Boucke (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben erover te spreken dat deze Minister voor zijn beleid staat. Ik ben benieuwd naar de uitspraak en het proces in hoger beroep. Het is van groot belang dat de rechtspositie van omwonenden wordt hersteld. Daarom vraag ik de Minister of er nu al iets gerealiseerd kan worden waardoor omwonenden minder overlast ervaren. Zo ja, is de Minister bereid dat te faciliteren?

Ik ga nog even in op de nachtvluchten. De Minister gaf namelijk aan dat hij nu inzet op 29.000 nachtvluchten, maar als je de Balanced Approach naar rato toepast, kom je op veel minder uit. Is de Minister dus bereid om in de Balanced Approach ten minste in te zetten op het naar rato laten krimpen van het aantal nachtvluchten?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. Er is een hele korte vraag van de heer Koerhuis aan u. Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Het verbaast me toch wat D66 nu doet. D66 zegt namelijk ook vaak dat we in een rechtsstaat leven en dat «de rechter gesproken heeft». De luchtvaart heeft ook een rechtspositie, maar nu het over luchtvaart gaat, lijkt D66 daar volledig aan voorbij te gaan.

De **voorzitter**:

Uw vraag, meneer Koerhuis?

De heer **Koerhuis** (VVD):

En hij roept de Minister op om nu al wat te doen tegen die rechtspositie in. Hoe rijmt D66 dat?

De heer **Boucke** (D66):

Dat zijn de woorden van meneer Koerhuis. Ik constateer dat de omwonenden al heel lang, al zeker een decennium, in een positie zitten waarin ze hun recht niet kunnen halen. Ik vraag aan de Minister hoe we dit kunnen oplossen.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan zijn we daarmee aan het eind gekomen van de tweede termijn van de Kamer. Hou het even centraal als dat kan, want ik hoor allemaal dingen buiten de microfoons om. Ik heb bijna 30 seconden volgepraat. Ik hoop dat de Minister daarmee de antwoorden al compleet heeft, maar we houden toch nog even een minuut of twee aan. We blijven op onze plek, als jullie dat goed vinden. Dan kunnen we zo dadelijk het debat hervatten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

We hervatten het debat met de beantwoording van de zijde van de Minister. Gaat uw gang.

Minister **Harbers**:

Voorzitter. Er zijn nog een aantal vragen gesteld. Die loop ik even langs. Om te beginnen de vraag van de heer Koerhuis, die oproept om dwingender op te treden tegen Turkije. Bij gebrek aan onderhandelingen over een luchtvaartverdrag is dat op dit moment niet mogelijk. Tegelijkertijd probeer ik in de Europese Unie voldoende lidstaten te mobiliseren om te kijken hoe je een gelijk speelveld tussen de landen in de EU, die met ETS te maken hebben, en de landen daarbuiten kunt realiseren. Maar dat geldt breder voor derde landen, dus niet alleen voor Turkije. Ik roep geregeld op om te kijken naar het instrument van CO₂-heffing aan de grens, het CBAM. Het zit niet in de eerste fase, maar op zijn minst vind ik dat het later bij een evaluatie meegenomen zou moeten worden. Ik probeer dus landen te mobiliseren, maar zeg er tegelijk bij dat het op dit moment nog niet tot een meerderheid leidt. Daar zal het uiteindelijk vandaan moeten komen.

Voor het gesprek met de luchtvaartmaatschappijen geldt dat de deur altijd openstaat. Hangende het kort geding, dat overigens door de sector was aangespannen en niet door mij, leek daar van beide kanten even geen behoefte aan te zijn, maar over de grotere doelen wil ik vanzelfsprekend in gesprek en dat proef ik ook wel aan de andere kant. Tegelijkertijd loopt die Balanced Approach. Ook daar kunnen de luchtvaartmaatschappijen hun input in kwijt. Dat geldt overigens niet alleen voor de luchtvaartsector, maar bijvoorbeeld ook voor omwonenden en andere belanghebbenden.

Dan...

De voorzitter:

Sorry, Minister. Heel kort, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Prima dat de Minister zegt dat de deur altijd openstaat als maatschappijen – dat zijn belanghebbenden – met hem willen praten. Geldt dat dan ook voor omwonenden? Wil de Minister daar ook mee in gesprek?

Minister Harbers:

Ik heb de afgelopen tijd geregeld gesproken met omwonenden, in diverse vormen van organisatie. Het geldt voor iedereen, maar vooral in die Balanced Approachprocedure, waarin iedereen input kan geven als reflectie op het door het kabinet gestelde doel.

Dan de parallelle Kaagbaan. Alle perspectieven worden daarbij afgewogen, maar het is nogal een significant signaal als een luchthaven waarvoor je die tweede Kaagbaan zou willen aanleggen, zelf zegt dat de reservering kan worden opgeheven. De komende tijd doorloop ik dat proces met alle betrokkenen. Er zijn overigens ook op dat punt meer belangen in de omgeving, onder andere van de gemeente Haarlemmermeer, die zegt: als je die reservering opheft, dan is er in die hoek van de Haarlemmermeer die nu volledig op slot zit, misschien ook weer wat meer mogelijk. Dat vind ik ook een belang om mee te wegen.

De heer Eppink had het over mensen die klagen. Ik ga geen onderscheid maken of groepen klagers wegzetten. Er is een mogelijkheid om klachten in te dienen. Daar gaan we mee om zoals we gezegd hebben. Juist vanwege het feit dat we weten dat er een groep mensen is die veelvuldig klachten indient, maken we onderscheid tussen wat veelklagers naar voren brengen en ludieke klachten, zodat het een gelaagd beeld geeft van de klachten, van hoe de omgeving denkt en van de suggesties en input die men heeft.

De heer Alkaya heeft een antwoord van mij tegoed over het aantal vluchten. In 2022 zijn 397.500 vluchten gerealiseerd. In het gebruiksjaar 2023, dat loopt vanaf 1 november 2022 tot 31 oktober dit jaar, worden tussen de 450.000 en 463.000 vluchten verwacht. Ik heb één ding te herstellen, over de impactanalyse. Die betrof 460.000 vluchten, in plaats van 440.000. Maar het principe is hetzelfde en conform de MKBA-leidraad is er ook bij 440.000 waarschijnlijk geen netto werkgelegenheidseffect voorzien.

De vraag die hij in tweede termijn stelde, is: leidt dat nou tot onzekerheid voor mensen die een ticket kopen voor een vlucht die straks misschien niet kan doorgaan? Schiphol moet over enkele dagen zijn capaciteitsdeclaratie vanaf 1 november vaststellen. De rechter heeft gezegd dat dit 483.000 zou moeten zijn. Schiphol moet de capaciteitsdeclaratie vaststellen. Dat is vervolgens de basis voor luchtvaartmaatschappijen om slots te krijgen en tickets te verkopen. Ik verwacht dus niet dat daar onzekerheid of onduidelijkheid voor de reiziger door ontstaat.

Mevrouw Kröger ...

De voorzitter:

Meneer Alkaya, nog heel kort op dit punt.

De heer Alkaya (SP):

Laat ik staccato gelijk twee korte vragen stellen. Eén. Is de Minister bereid ook een impactanalyse te maken voor de werkgelegenheid op 440.000? Twee. Op hoeveel vluchten zou Schiphol volgens de Minister capaciteit moeten vaststellen? Is dat 483.000 of 460.000?

Minister Harbers:

De rechter heeft aangegeven dat het 483.000 kan zijn. Het is aan Schiphol om de capaciteitsdeclaratie vast te stellen. Schiphol zal dan gewoon moeten aangeven wat ze operationeel waar kunnen maken. Dat is aan Schiphol. Wat betreft de vraag over de impactanalyse over 440.000 denk ik echt dat het geen zin heeft dat daar ook ... We hebben natuurlijk wel de MKBA-leidraad ernaast gehouden. We verwachten ook op dat terrein geen significante werkgelegenheidseffecten. Zoals al eerder aangegeven, hebben we nog heel veel vacatures te vervullen op Schiphol. Ik hoop van ganser harte dat daar nog heel veel mensen op afkomen. Dat zijn niet alleen vacatures bij de beveiliging, maar ook bij de bagageafhandeling, horeca, schoonmaak, overal op Schiphol.

Mevrouw Kröger verzuchtte dat het proces onduidelijk was en dat het lang duurt. Dat laatste ben ik met haar eens, maar we dienen het wel zorgvuldig te voeren. Het is ook een procedure die in dat opzicht ongetest is. Die is niet eerder gebruikt. Het is in mijn hoofd wel weer overzichtelijk. De Balanced Approach doen we voor geluid. Die moet begin volgend jaar klaar zijn. Daarna komt spoor 3, ook voor de andere emissies en voor de structurele situatie binnen maximaal vijf jaar. Los daarvan is een natuurvergunning nodig. De meest knellende parameter is straks bepalend voor het aantal vluchten in het Luchthavenverkeerbesluit. De heer Boucke vroeg of we nu al iets kunnen realiseren voor omwonenden. De experimenteerregeling op dit moment niet, want daar heeft de rechter een streep door gezet. Tegelijkertijd zijn we wel bezig om een nieuw programma te starten voor extra isolatie in met name de zuidwesthoek van Schiphol. Dat is vorig jaar aangekondigd. Dan wat betreft het naar rato toepassen van de Balanced Approach op het aantal nachtvluchten. Het aantal van 29.000 vluchten komt nog uit de Luchtvaartnota. In het consultatiedocument voor de Balanced Approach zitten meerdere scenario's, die allemaal richting het geluidsdoel leiden. In enkele van die scenario's wordt ook een apart nacht- en dagdoel geformuleerd. Dat staat allemaal open voor input vanuit de sector.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat ...

Minister Harbers:

Dan ben ik door de vragen heen.

De voorzitter:

Heel goed. Dan doen we nog even twee korte vervolgvraagjes. Eerst de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Was de andere vervolgvraag toevallig van mevrouw Kröger? Dan denk ik dat ik mijn vraag namens mevrouw Kröger ga stellen. Dat lijkt mij niet nodig.

De voorzitter:

Ja, excuus. Stelt u uw vraag.

De heer Krul (CDA):

Ik trek af en toe maar gewoon de verwonderkaart. Ik had hier op mijn lijstje geschreven: referentiejaar GroenLinks. Dat hoor ik dan niet. Ik wist niet dat mevrouw Kröger zelf een vraag ging stellen. Ik denk dat zij die vraag ook gaat stellen.

De voorzitter:

We gaan mevrouw Kröger ook gelijk haar vervolgvraag laten stellen. Dan kijken we of ze matchen.

Minister Harbers:

Zal ik het antwoord gelijk geven? Sorry, die lag nog in het stapeltje. Er is niet één referentiejaartal. Wat in die brief staat die vorig jaar juni naar de Kamer is gegaan, laat de referentiesituatie zien. Het jaartal voor de referentie verschilt per Natura 2000-gebied. Dat zijn dus meerdere getallen. Daaroverheen komen uitgangspunten voor bijvoorbeeld de combinaties van vliegtuigen en motoren, want je moet de werkelijkheid uit het verleden reconstrueren. Dat is allemaal uiteengezet in de brief die de Minister voor Natuur en Stikstof vorig jaar juni aan de Kamer heeft gestuurd.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, echt een hele korte afrondende vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik laat het referentiejaar dan maar even zitten. Mijn vraag gaat over nachtsluiting. Ik vraag de Minister heel specifiek: zegt hij nou dat als Schiphol in de consultatie aangeeft een nachtsluiting te willen, dat onderdeel wordt van de besluitvorming in de Balanced Approach en dat vervolgens een volledige nachtsluiting de uitkomst kan zijn? Of zegt de Minister: nee, voor een nachtsluiting moet een aparte Balanced Approach gevolgd worden? Dan wil ik de Minister vragen om dat proces te starten.

Minister Harbers:

En het antwoord is: dat is een van de dingen die we met Schiphol bespreken. Een juridische check daarvan moeten we zelf even doen. Het zou kunnen zijn dat Schiphol zelf zegt: we willen daar een apart voorstel voor maken. In dat geval moet je een aparte Balanced Approach doorvoeren. Het zou ook kunnen dat ze dit inbrengen in de lopende Balanced Approachprocedure – maar ook dan moeten we even kijken hoe dat juridisch zit – want dat is een consultatiedocument waar iedereen op kan reageren en alternatieven voor kan voorstellen. Dat zou iets kunnen zijn wat we moeten meewegen. Dit is geen definitief antwoord, want we moeten hier ook zelf nog de juridische check op doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Kan ik de Minister dan vragen om die juridische check te doen vóór het tweeminutendebat? Ik kan me ook heel goed voorstellen dat de Kamer aan de Minister gaat vragen om de nachtsluiting onderdeel te maken van de Balanced Approach. Als dat kennelijk nodig is omdat de Raad van State dat zegt in reactie op mijn initiatiefwet, dan hoop ik dat de Kamer de Minister die vraag stelt.

De voorzitter:

We gaan het de Minister vragen.

Minister Harbers:

Ik doe mijn best, maar ik kan dat niet in deze vorm toezeggen, want ik wil het wel zeker weten. Ik hang daar geen termijn aan. Het zou kunnen zijn dat we dat ook aan de Europese Commissie moeten voorleggen. Ik weet het gewoon niet. Ik ga daarom op dit moment geen harde toezegging daarop doen, behalve dat we het zelf uiteindelijk natuurlijk ook nodig hebben. Maar het begint bij overleggen met Schiphol.

De voorzitter:

Helder. Dank u wel. Dan zijn we bijna aan het eind gekomen van dit commissiedebat, maar niet voordat ik de toezeggingen heb doorlopen.

- De Kamer ontvang halfjaarlijks een voortgangsrapportage over de vorderingen ten aanzien van het CO₂-plafond. Dit is een toezegging aan de heer Boucke.

- De Kamer ontvangt een uitvoerige appreciatie van het achtpuntenplan van Schiphol in de volgende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. Dit is breed aan de Kamer toegezegd.
- Binnen enkele weken ontvangt de Kamer de brief over loodhoudende brandstoffen voor kleine vliegtuigen. Dit is een toezegging aan de heer Alkaya.

Tot slot is er een tweeminutendeбат aangevraagd door de heer Koerhuis.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De Minister wilde net geen termijn aangeven, maar hij zei wel degelijk dat hij juridisch gaat toetsen hoe we een nachtsluiting onderdeel kunnen maken van de Balanced Approach en dat hij de resultaten daarvan aan de Kamer zal laten weten. Dat lijkt mij vrij relevant, aangezien er een initiatiefwet ligt vanuit de Kamer, waar de Raad van State over heeft gezegd dat er een Balanced Approach gevolgd moet worden. Ik kan als Kamerlid geen Balanced Approach voeren. Ik kan een hoop dingen als medewetgever, maar ...

Minister **Harbers**:

Ik heb op één punt aangegeven dat ik daar nu geen termijn aan kan hangen, omdat mevrouw Kröger zo specifiek vroeg om dat voor het tweeminutendeбат te doen. Dat weet ik niet. Maar het klopt dat ik die informatie verstrek aan de Kamer.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Kan de Minister dan wel de Kamer laten weten ...

De **voorzitter**:

Even centraal, even centraal. Het gaat hier allemaal via de voorzitter. Ik geef heel veel ruimte, maar ik heb een beetje het idee dat u misbruik maakt van de vrije ruimte die de voorzitter biedt. We spreken hier via de voorzitter, ook al zitten we aan het einde van de tijd. Dat maakt niet uit, het blijft via de voorzitter. Mevrouw Kröger, afrondend.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou dan wel graag duidelijkheid van de Minister willen over wanneer hij kan schetsen op welke termijn hij die juridische duidelijkheid kan bieden. Nogmaals, ik heb te maken met een initiatiefwet, waarmee ik de volgende fase inga. Dit is relevant om tegemoet te komen aan de advisering door de Raad van State. Op welke termijn kan de Minister mij een tijdpad schetsen van dat juridische proces?

Minister **Harbers**:

Dat ga ik ook hier niet ... Laat ik in ieder geval zeggen: voorafgaand aan het tweeminutendeбат zal ik schetsen of ik die duidelijkheid heb en, zo niet, op welke termijn die komt.

De **voorzitter**:

Oké, helder. Dan wil de heer Koerhuis nog reageren op dit punt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb zelf ook ooit een initiatiefwet ingediend en aangenomen gekregen. Daarbij krijgt een Kamerlid gewoon ambtelijke ondersteuning van een ministerie. Wij hoeven daar dus niet van mee te genieten in een interruptiedeбатje. Dat is mijn punt eigenlijk.

De **voorzitter**:

Punt gemaakt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Het is veel efficiënter om dit gewoon met de ambtelijke ondersteuning op te lossen.

De voorzitter:

Punt gemaakt, punt gemaakt! Ik heb de toezeggingen ... Even centraal, dames en heren! U heeft de toezeggingenlijst gehoord. We hebben afgesloten met de mededeling dat er een tweeminutendeбат is aangevraagd. De Minister heeft zojuist ook nog iets toegezegd aan mevrouw Kröger. Dat komt allemaal op de toezeggingenlijst.

We zijn daarmee aan het eind gekomen van dit enerverende commissiedebat. Ik dank u allen voor uw fijne bijdragen, inclusief de beantwoording door de Minister. Ook dank ik de ondersteuning: de Dienst Verslag en Redactie en de bodes. Verder dank ik alle mensen die genoten hebben van dit debat. Ik wens u allen een fijne avond.

Sluiting 21.34 uur.