

Vergaderjaar 2021–2022

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 930

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 16 maart 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 24 februari 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 november 2021 inzake verzamelbrief Luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 892);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2020 inzake definitieve Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 820);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 juli 2020 inzake adviezen ontwerpLuchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 802);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 augustus 2020 inzake toetsbrieven ontwerpLuchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 803);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 december 2020 inzake beantwoording vragen commissie over de definitieve Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 823);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 februari 2021 inzake verloop inspraakprocedure Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 841);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 maart 2021 inzake reactie op verzoek commissie over presentatie KAS inzake de Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 846);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 december 2021 inzake ILT-signaal over anticiperend handhaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 418);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 maart 2021 inzake hinderreductieplan Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 403);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 januari 2019 inzake verslag besprekingen Omgevingsraad Schiphol over de toekomst van Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 353);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 oktober 2021 inzake voortgang opvolging advies-Van Geel over Omgevingsraad Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 415);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 februari 2022 inzake reactie op brieven van bewonersorganisaties over luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 909);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 februari 2022 inzake reactie op verzoek commissie over de verwachte planning van de opening van Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 910);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 december 2021 inzake routes Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 895);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 februari 2022 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van de provincie Overijssel met betrekking tot laagvlieg-route Lemelerveld – Zwolle (Kamerstuk 31 936, nr. 908);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2021 inzake voortgang programma Luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 860);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake voortgangsbrief Luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 903);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 april 2021 inzake toetsingsadvies over het milieueffectrapport «Luchtruimherziening» (Kamerstuk 31 936, nr. 853);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 juli 2021 inzake werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's (Kamerstuk 31 936, nr. 869);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 februari 2022 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA met betrekking tot werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's (Kamerstuk 31 936, nr. 905);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2021 inzake overzicht van de kostenontwikkeling van de luchtvaart (onder andere belastingen, heffingen, emissierechten) (Kamerstuk 31 936, nr. 855);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 juni 2021 inzake voortgang programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid (Kamerstuk 31 936, nr. 858);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake voortgang programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid en Doc29 regionaal (Kamerstuk 31 936, nr. 899);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 augustus 2021 inzake rekenmethode Doc29 voor regionale luchthavens (Kamerstuk 31 936, nr. 870);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake cumulatie geluid rond luchthavens: toezending impactanalyses (Kamerstuk 31 936, nr. 897);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 november 2021 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van SchipholWatch over de uitstoot van zorgwekkende stoffen door luchthaven Schiphol (Kamerstuk 31 936, nr. 893);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 augustus 2021 inzake halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 413);

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake ILT-inspecties passagiersrechten luchtvaart tijdens de coronapandemie (Kamerstuk 31 936, nr. 900);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 oktober 2021 inzake gevolgen COVID-19-pandemie voor LVNL (Kamerstuk 31 936, nr. 887);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 december 2021 inzake prestatieplan en tarieven voor luchtvaartnavigatiediensten (Kamerstuk 31 936, nr. 902);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 juni 2021 inzake resultaten onderzoek omtrent een nationaal ticketgarantiefonds luchtvaart (Kamerstuk 27 879, nr. 84);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 november 2021 inzake toezendingen KiM-rapport «Zakelijk vliegen» en Motivation-rapport «Luchtvaart in Nederland» (Kamerstuk 31 936, nr. 894);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 november 2021 inzake Schiphol Gebruiksprognose 2022 & uitspraak kort geding inzake beleidsregel ACNL (Kamerstuk 29 665, nr. 417);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 maart 2021 inzake Eindhoven Airport – uitwerking aanvullend advies sturingsmodel voor geluid (Kamerstuk 31 936, nr. 845);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 oktober 2021 inzake reactie op verzoek commissie inzake het participatietraject Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (RTHA) (Kamerstuk 31 936, nr. 890);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 februari 2022 inzake handhavingsrapportages 2021 van Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Maastricht Aachen Airport (MAA) en Lelystad Airport (LA) (Kamerstuk 31 936, nr. 904);
- de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 11 november 2021 inzake voorlopige toepassing van de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Staat Qatar, anderzijds; Luxemburg, 18 oktober 2021 (Kamerstuk 35 960, nr. 1);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 februari 2022 inzake voorstel informeren proces natuurvergunning (Kamerstuk 29 665, nr. 420);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 februari 2022 inzake reactie op verzoek commissie over laagvliegen (Kamerstuk 31 936, nr. 912).

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Tjeerd de Groot
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Boucke, Eppink, Graus, Tjeerd de Groot, De Hoop, Koerhuis, Kröger, Van der Molen en Van Raan, en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag, allemaal. Welkom aan de Minister met zijn ondersteuning. Welkom aan de collega-Kamerleden. En welkom aan de mensen thuis die dit debat over de luchtvaart volgen op deze donkere dag. We hebben toch gemeend dit debat te moeten laten doorgaan.

Bij het hoofdlijnen debat hadden we een mooie eerste termijn, maar relatief weinig tijd voor een gedachtewisseling met de bewindspersonen. Ik stel daarom in de eerste termijn een spreektijd van zes minuten voor en twee interrupties, dus twee vragen per fractie. Dan kijken we eventjes hoe we uitkomen. Ik bedoel twee afzonderlijke vragen. We hebben dan een wat snellere eerste termijn en wat meer tijd voor een gedachtewisseling met de regering.

Dan geef ik het woord aan de heer Koerhuis van de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Nederland moet vooruit en blijven doorvliegen. We moeten naar één luchthavensysteem en een zo snel mogelijke herziening van het luchtruim in Nederland, dit om onze luchthavens op elkaar af te stemmen, economische activiteiten te maximaliseren en vliegoverlast te minimaliseren. Het netwerk van lijnvluchten van Schiphol zorgt voor 300.000 banen in Nederland. We moeten Schiphol de ruimte geven om voor die banen te blijven zorgen en vliegveiligheid en overlast aan te pakken. Het aantal vluchten van Schiphol was 497.000 vóór corona, terwijl het maximale aantal vluchten 500.000 is. Dit is krap. Kunnen we Schiphol niet meer ruimte geven? Ik begrijp dat we het maximale aantal vluchten kunnen verhogen naar 560.000 binnen de bestaande geluidsregels en de bestaande vijf banen. Kan de Minister dit bevestigen?

Om Schiphol meer ruimte te geven, hebben we afgesproken dat Lelystad opengaat en dat vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad gaan. Ik wil de Minister aan die afspraak houden, niet alleen om Schiphol meer ruimte te geven, maar ook omdat Nederlanders weer op vakantie willen gaan en weer willen vliegen. Dit kon de afgelopen twee zomers moeilijk, maar het kan nu wel weer.

Voorzitter. We moeten vliegoverlast aanpakken door vliegtuigen die veel geluid maken, hogere havengelden te laten betalen en door vliegtuigen die weinig geluid maken, lagere havengelden te laten betalen. Ik begrijp dat hierin nog veel ruimte zit. Kan de Minister onderzoeken hoe groot die ruimte is om vliegoverlast aan te pakken? We moeten vliegoverlast ook aanpakken door het isoleren van woningen rondom Schiphol. We hebben afgesproken dat de verhoging van de vliegbelasting deels wordt teruggesluisd naar leefbaarheid rondom luchthavens. Kan de Minister onderzoeken hoeveel woningen rondom Schiphol vliegoverlast ervaren en hoeveel het zou kosten om die woningen te isoleren?

Er ligt een aangenomen motie van mij waarin staat dat nieuwe geluidsregels, onder andere voor de luchtvaart, niet de bouw van woningen mogen remmen en dat de bestaande geluidsregels beleidsneutraal moeten worden overgezet naar de Omgevingswet. Ik ben verbaasd dat mijn motie niet lijkt te worden uitgevoerd. De antwoorden op mijn Kamervragen laten zien dat nieuwe geluidsregels toch de bouw van 60.000 tot 80.000 woningen gaat remmen. Graag een reactie.

Voorzitter. KLM zorgt voor het grootste netwerk van lijnvluchten van Schiphol. We moeten KLM de ruimte geven om voor dat netwerk te blijven zorgen. Omdat we 1 miljard hebben geleend aan KLM, kan het bedrijf maar beperkt concurreren vanwege Europese staatssteunregels. Om het bedrijf weer te laten concurreren, wil ik weten hoe KLM die 1 miljard zo snel mogelijk kan terugbetalen. We moeten hierbij voorkomen dat KLM slots moet inleveren en mensen moet ontslaan. Er werken 26.000 mensen bij KLM. Hele generaties zijn hier opgegroeid. Deze mensen verdienen onze waardering.

Zoals we weten is KLM onderdeel van Air France-KLM. En zoals KLM belangrijk is voor Nederland, zo is Air France belangrijk voor Frankrijk. Om Air France en KLM goed te laten samenwerken, moeten Nederland en Frankrijk goed samenwerken. Kan ik de toezegging krijgen dat er met Frankrijk wordt samengewerkt om KLM die 1 miljard zo snel mogelijk te laten terugbetalen, en om hierbij als inzet te hebben dat KLM geen slots hoeft in te leveren en geen mensen hoeft te ontslaan? Ik begrijp dat de Minister misschien niet nu kan antwoorden. Kan hij dit per brief doen? Hierbij wil ik alvast meegeven dat Frankrijk, als de Minister bang is voor een te klein Nederlands belang in Air France-KLM, wellicht bereid is om een deel van hun grote belang te delen met Nederland.

Voorzitter. We moeten het internationale perspectief goed in de gaten blijven houden. Er ontstaat nu oneerlijke concurrentie doordat Europese luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zich aan de Europese klimaatregels moeten houden, maar Istanbul Airport en Turkish Airlines bijvoorbeeld niet. Hoe gaan we die oneerlijke concurrentie voorkomen? Gezien de ligging van Istanbul Airport maak ik mij hier zorgen over. Dit is niet goed voor de concurrentiepositie van Schiphol. Ik wil van de Minister weten of onderzocht gaat worden hoe we de concurrentiepositie van Schiphol kunnen behouden door bijvoorbeeld Turkije zich aan de Europese klimaatregels voor luchtvaart te laten houden, een CO₂-grensheffing in te voeren of een invliegbelasting in te voeren. Zoals we weten hebben de EU en Qatar een luchtvaartverdrag ondertekend. We hebben allemaal de brief van de luchtvaartvakbonden gekregen, die zich zorgen maken over oneerlijke concurrentie op het gebied van financiële transparantie, sociale aspecten en milieueisen. Graag een reactie.

Voorzitter. Regionale luchtvaart is belangrijk voor de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en de economie van de regio. Ik heb zowel de luchthaven in Eelde als de luchthaven Maastricht Aachen Airport bezocht. Om in Nederland naar één luchthavensysteem te kunnen gaan, zou Schiphol in die twee luchthavens een belang moeten nemen. Ik begrijp dat die twee hiervoor openstaan. Kan de Minister dat onderzoeken? We hebben allemaal de advertentie van Eelde gezien. Kan de Minister ingaan op de oproep van Eelde en onderzoeken hoe we de continuïteit van deze luchthaven kunnen waarborgen?

Voorzitter. We hebben afgesproken dat we in 2050 klimaatneutraal zijn en dat we daarvoor een klimaatfonds van 35 miljard gaan opzetten. Hoe gaan we dat inzetten voor de luchtvaart? Hoe gaan we elektrisch taxiën stimuleren? Hoe gaan we elektrisch vliegen stimuleren? We willen dat Nederland de energierotonde van Europa wordt. Wat mij betreft, hoort synthetische kerosine daarbij. Hoe gaan we de ontwikkeling van synthetische kerosine in Nederland stimuleren? Er is een apart debat over duurzame luchtvaart ingepland; dan ga ik hier dieper op in.

Voorzitter, tot slot. Het aantal reizigers dat tijdens vluchten overlast pleegt, stijgt fors. Iedere luchtvaartmaatschappij moet nu een eigen zwarte lijst met deze vliegaso's bijhouden, maar mag die vanwege privacyregels niet delen. Kan de Minister een pilot starten en onderzoeken hoe luchtvaartmaatschappijen een gezamenlijke zwarte lijst kunnen bijhouden?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Een vraag van de heer De Hoop van de PvdA en daarna van de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren. Nee?

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

Ik heb een punt van orde, voorzitter. Dat kan ook na de heer De Hoop.

De **voorzitter**:

Dan eerst de heer De Hoop.

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

Wat ik interessant vind, is het volgende. Als het over windenergie gaat, dan zegt de heer Koerhuis van de VVD altijd: als mensen daar ernstige hinder van hebben, dan moeten we daar gelijk mee stoppen. In ons land ondervinden 7.000 mensen dagelijks overlast door windenergie. 260.000 mensen hebben dagelijks last van de luchtvaart, maar daarbij is de VVD veel minder streng. Voor mij voelt dat dan toch een beetje als meten met twee maten. Ik ben benieuwd hoe de heer Koerhuis daarnaar kijkt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Daarover zou ik twee opmerkingen willen maken. Allereerst: het punt dat ik altijd maak, gaat over windmolens in Rijnenburg. Dat is een grote, buitenstedelijke bouwlocatie bij Utrecht. Daar kunnen 35.000 huizen gebouwd worden. Ik zeg juist: daar geen windmolens, zodat die huizen gebouwd kunnen worden. Dat zeg ik nu ook, want volgens mij moeten we doorgaan met huizen bouwen daar. Tegelijkertijd wil ik echt ook wel de vliegoverlast aanpakken. Vandaar ook mijn voorstel: kunnen we in die havengelden niet een grotere differentiatie aanbrengen en kunnen we niet meer woningen rondom Schiphol isoleren om die vliegoverlast aan te pakken?

De **voorzitter**:

Ik wijs de heer De Hoop erop dat we hebben afgesproken in eerste termijn maximaal twee vragen te stellen. De volgende vraag zou dus zijn tweede vraag zijn.

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

Nou dan stel ik die toch, voorzitter. Als we problemen hebben met overlast, dan is wat mij betreft de volgorde dat we eerst de overlast aanpakken en daarna pas kijken wat de mogelijkheden zijn voor eventuele groei of voor een opmaat naar het niveau waar Schiphol eerst op zat. Zou dat ook wat de VVD betreft de volgorde moeten zijn, dus eerst de overlast aanpakken – in dit land ondervinden 260.000 mensen overlast door de luchtvaart – en daarna pas kijken wat mogelijk is? Iedereen in dit land moet zich houden aan de regels voor de leefomgeving: boeren, inwoners, consumenten, bedrijven. Dat geldt volgens mij ook voor Schiphol. Hoe kijkt de VVD daartegen aan?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik zeg dat we beide moeten doen. Dat is precies mijn inbreng. We moeten ervoor zorgen dat Schiphol voor die 300.000 banen in Nederland blijft zorgen en tegelijkertijd moeten we de vliegoverlast aanpakken. Dat is wat ik zeg. Daar heb ik twee concrete voorstellen voor gedaan, waarvan ik hoop dat de Minister daarmee aan de slag gaat. Volgens mij moeten we beide doen, want het probleem van de vliegoverlast neem ik wel degelijk serieus.

De **voorzitter**:

Dan de heer Van Raan voor een punt van orde.

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

Ik had het aan het begin willen maken, maar ik was iets verlaat. Excuus daarvoor.

Voorzitter. Gisteren hebben we van deze Minister een brief gekregen over de procedure aanvulling vergunningaanvraag Wet natuurbescherming en passende beoordeling wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Daarin wordt gewag gemaakt van een referentiekader dat aan Schiphol kenbaar is gemaakt. Bij mijn weten is dat niet naar de Tweede Kamer gestuurd. We hebben getracht een e-mailprocedure op te starten om die informatie alsnog te krijgen. Wanneer krijgen wij die informatie? Misschien hebben we die inmiddels. Dat zou kunnen. Ik sluit het niet uit, maar het is wel erg storend als we die informatie niet hebben.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef kort het woord aan de Minister voor een antwoord.

Minister Harbers:

Om te beginnen heb ik vorige week in de Kamerbrief aangegeven dat ik zo veel mogelijk openheid wil betrachten over waar we staan en wat er rondom Schiphol gebeurt. In dat kader leek het mij relevant om u in ieder geval te informeren dat mijn collega, de Minister voor Natuur en Stikstof, en ik aan Schiphol het nadere verzoek hebben gedaan om de aanvraag voor een natuurvergunning in het kader van de Wet natuurbescherming verder te onderbouwen en daarin de stikstofopgave mee te nemen. Tegelijkertijd is het een uitzonderlijke stap, want het is een zaak tussen Schiphol als vergunningaanvrager en het bevoegd gezag, in casu de Minister voor Natuur en Stikstof. Daardoor zijn er dus beperkingen inzake hetgeen ik u kan melden, ook omdat het gaat om een lopende procedure. Dit is de stand van zaken die ik op dit moment kan delen. Dat leidt tot een vervolproces, waarbij eerst Schiphol aan zet is om de aanvraag verder te onderbouwen. Die moet vervolgens beoordeeld worden door de Minister voor Natuur en Stikstof in haar rol van bevoegd gezag. Zodra dat gedaan is, is dat weer nieuwe informatie, en die kunnen we volledig aan de Kamer melden. Maar dit is al uitzonderlijk, want bij andere aanvragen inzake de Wet natuurbescherming is dat in beginsel ook een zaak tussen de vergunningaanvrager en het bevoegd gezag, en daar informeren wij de Kamer ook niet over. Pas de uitkomst zal te zijner tijd volledig transparant met de Kamer gedeeld kunnen worden.

De voorzitter:

Dank aan de Minister. Dat lijkt mij duidelijk. Ik wil hier geen apart debat over gaan voeren. Dat kunt u in uw termijn dan nog naar voren brengen.

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, voorzitter, zo werkt dat niet.

De voorzitter:

Nou, hoe het hier werkt, bepaal ik.

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, want de Minister geeft aan dat hij een belofte heeft gedaan over openheid. Nou, dat hoeft helemaal geen belofte te zijn, want dat is gewoon zijn plicht. Bovendien geeft hij een referentiekader aan een bedrijf dat voor een groot deel in handen is van de Nederlandse Staat. De situatie die hij beschrijft, telt dus helemaal niet. Ik neem daar dus geen genoegen mee.

De voorzitter:

Ja, u zult daar genoeg mee moeten nemen, want de Minister heeft het antwoord gegeven dat hij heeft gegeven. Ik ga daar geen apart debat over

starten. Het komt erop neer dat dit bij een normale vergunningsprocedure ook geen openbare informatie is.

Dan gaan we door naar mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Voordat ik aan mijn tekst begin, heb ik eigenlijk meteen een vraag over het punt van orde van net. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is namelijk medeopsteller van de MER-Schiphol. Deze uitgangspunten voor de natuurvergunning zijn een onderdeel van deze MER-Schiphol. Als opdrachtgever van de MER-Schiphol, als initiatiefnemer, zouden wij deze informatie dus heel graag ontvangen.

Voorzitter. Voor het eerst in lange tijd spreken we weer over luchtvaart. De boel lijkt volstrekt stil te hebben gestaan. Onder de vorige Minister is geen van de grote problemen waar we mee kampen, opgelost: klimaat, stikstof, geluid, ultrafijnstof, veiligheid. Schiphol zit klem. De luchtvaart zit klem. Er is maar één oplossing: minder luchtvaart, een luchtvaart die bij Nederland past. Ik ben zeer benieuwd of deze nieuwe Minister over de schaduw van zijn voorganger heen durft te stappen. Decennialang was ons luchtvaartbeleid gebaseerd op de belangen van de sector, op gesjoemel, op het oprekken van marges, regels en wetten. En als dat niet meer lukte, kwamen er nieuwe regels met nieuwe kansen. Dat allemaal had steeds het doel meer luchtvaart mogelijk te maken. De coronacrisis heeft een grote en blijvende impact gehad op de luchtvaart. Dit is dus het moment waarop we kunnen kiezen en kunnen sturen op de luchtvaart die bij Nederland past.

Al vele jaren wordt op Schiphol gevlogen onder een gedoogsituatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Dat is onwettig en daardoor hebben omwonenden geen rechtszekerheid. Nog veel langer ontbeert Schiphol een geldige natuurvergunning. Die is er gewoon niet: 4.500 ton stikstofdioxide zonder vergunning. Schiphol blokkeert de facto de bouw van minstens 100.000 woningen, zowel door de geluidscontouren als de veiligheidscontouren, maar ook nog door het beslag op een megahoeveelheid stikstofuitstoot.

In de brief van 10 december schrijft de vorige Minister snel voortgang te willen maken met het LVB Schiphol om zo de omwonenden rechtszekerheid te geven. De ILT gaf duidelijk aan dat de volgende rechtszaak wordt verloren als er geen wettelijk NNHS is. Maar in diezelfde brief staat hoe onmogelijk het stikstofprobleem is. Het is gewoon onoplosbaar. Zelfs met een truc ten koste van de gemeenten, de burgers en de boeren volgen gegarandeerd rechtszaken, ook in hoger beroep. Dus zelfs in het voor Schiphol gunstigste geval duurt het nog jaren. Klopt dat, vraag ik de Minister. Wat betekent dit voor het vooruitzicht van de omwonenden, voor woningzoekenden en voor boeren?

Voorzitter. We kunnen ervoor kiezen om het wél op te lossen. Dat betekent: een kleiner Schiphol, geen Lelystad Airport en het sluiten van Rotterdam The Hague Airport. De luchtvaart is nu in verandering. Zakenreizigers komen niet in dezelfde mate terug. We hebben Europese klimaatregels. Laten we daar gebruik van maken: niet terug naar alle oude problemen, maar vooruit naar echte oplossingen. Krimp van Schiphol was eens een standpunt dat slechts door enkelen werd verkondigd, met collega Van Raan voorop, maar dat is inmiddels een breed gedragen geluid. Ik wil de Minister dan ook vragen om serieus een goed krimpscenario uit te werken met 100.000 of 200.000 vluchten minder, geen nachtvluchten meer en strikt vliegen op de banen die de minste overlast geven. We kunnen wachten totdat de rechter ons dwingt – dat is wat het vorige kabinet telkens heeft gedaan – maar liever zie ik dat de Minister regie houdt en zelf krimpscenario's vormgeeft, waarbij we sturen op de luchtvaart die in het belang van Nederland is. Dat is immers écht in het belang van Nederland.

De Luchtvaartnota behoeft wat GroenLinks betreft een flinke update. Hierover kunnen we zo eigenlijk niet verder debatteren. De Commissie m.e.r. heeft er ook gehakt van gemaakt. De belangrijkste vraagstukken van deze tijd blijven onbeantwoord en de pre-corona groeifantasieën kunnen geen reëel uitgangspunt meer zijn. Het draagvlak voor groei is weg. Kan de Minister toezeggen dat de Luchtvaartnota wordt geüpdatet met een krimpscenario?

In de zuidelijke Randstad is het Rotterdam The Hague Airport die de woningbouw tegenhoudt, een regionale luchthaven op een halfuur treinen van Schiphol. Rotterdammers en hun raadsleden hebben zich uitgesproken: sluiten en dan het terrein gebruiken voor woningbouw en een nieuw stadspark. Nu mag er niet over krimp worden gesproken. Dat scenario ligt niet op tafel en omwonenden zijn dus uit het gesprek gestapt. Minister, grijp in en zorg dat een krimpscenario een reëel onderdeel van de discussie wordt. Dat is respect naar de omwonenden.

Dan Eindhoven Airport. Onder leiding van Van Geel is dat de enige luchthaven waar bewoners, lokale overheden en de luchthaven het eens zijn geworden over de ontwikkeling, een unicum. De inkt is amper droog of de luchthaven en Defensie gaan terugonderhandelen. Ze willen de geluidsoverschrijdingen van 2019 legaliseren en de meteomarge permanent maken. Steil opstijgen is te duur en Defensie haalt steeds meer NAVO-taken binnen. Ik wil dat de Minister ingrijpt. We hadden een mooi proces met gedegen uitkomsten. Het is van belang voor het vertrouwen van omwonenden dat dit slaagt. Dit gedrag ondermijnt dat vertrouwen. Stop ermee! Tegen de nieuwe Minister zeg ik: maak een punt en zorg dat afspraken worden nagekomen.

Voorzitter, tot slot. We hadden nu net al een interruptiedebatje over het belang van informatie en transparantie naar omwonenden en naar ons als Kamer en over het belang van publieke informatie voor het vertrouwen van burgers in hun overheid. Gisteren kregen we de brief waarin u een eerder verzoek om meer informatie rond aanvragen van de stikstofvergunning afwijst met het oog op de rechtszaak hierover. Ik concludeer dat u niet voornemens bent het probleem op te lossen, maar dat u het juridische gevecht over het gebrek aan oplossingen wilt winnen. Dat is weer een juridische list. Dat is niet wat we nodig hebben. Aan de andere kant weigert u al drie jaar om in te gaan op het verzoek van EenVandaag over de veiligheidsdocumenten – dat was naar aanleiding van het OVV-rapport – ondanks een uitspraak van de rechter. Dit kan niet. We zijn een democratie, we zijn een rechtsstaat en de Wet openbaarheid van bestuur hebben we niet voor niets, ook als het om Schiphol gaat. Dit is niet het nieuwe elan. U heeft de kans om het beter te doen dan uw voorganger. Ik hoop dat u die kans vandaag grijpt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Eppink van de fractie van JA21. Ik zeg erbij dat hij om 15.30 uur deze vergadering moet verlaten, althans, wanneer het Oekraïenedebat gaat starten.

De heer Eppink (JA21):

Dank u, voorzitter. Ik zal een wat ander geluid laten horen, als u mij dat toestaat. JA21 maakt zich grote zorgen over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Terwijl Schiphol vreest voor inkrimping door een natuurvergunning, lijkt het wel of Minister Kaag tegelijkertijd via een nieuw bedrijfsmodel KLM wil laten degraderen tot een soort regionale luchtvaartmaatschappij. Steeds weer wordt de luchtvaartsector neergezet als een gedateerde en vervuilende sector. Er wordt wat JA21 betreft veel te weinig gekeken naar alle economische voordelen en het vestigingsklimaat die KLM en Schiphol de Nederlandse samenleving veel bieden. Allereerst de natuurvergunning van Schiphol. De luchthaven Schiphol stoot volgens de huidige normen te veel stikstof uit. Schiphol moet

hierdoor inkrimpen naar 400.000 vluchten, en dat terwijl de commissie-Remkes het aandeel van de luchtvaart in de totale stikstofuitstoot becijferde op slechts 0,1%. Een mogelijke inkrimping van Schiphol zal niet alleen leiden tot banenverlies bij zowel de luchthaven als KLM, maar bovendien zet het ook de hubpositie van Schiphol op het spel. Kan de Minister een toelichting geven op de huidige stand van zaken rondom de natuurvergunning van Schiphol? Is de Minister het ook met JA21 eens dat de economische aspecten een centralere rol moeten gaan spelen bij besluiten over de toekomst van Schiphol? Wat JA21 betreft moet Schiphol in de top van de Europese luchthavens blijven. Persoonlijk vind ik het een prachtige luchthaven, een van de beste ter wereld. Landen die luchthavens bouwen, komen naar Amsterdam om te kijken hoe Schiphol is gebouwd. Het heeft een voorbeeldfunctie.

Het aantal vluchten dat Schiphol faciliteert is essentieel voor de Nederlandse economie en de transportsector. Inkrimping van het aantal vluchten is wat JA21 betreft zeer ongewenst. Wat gaat de Minister doen om inkrimping van Schiphol te voorkomen? Om overlast voor omwonenden te reduceren, wil JA21 het aantal nachtvluchten omlaag brengen. Vakantievluchten tijdens nachturen zullen moeten wijken, maar vrachtverkeer moet wat ons betreft wel doorgang vinden. GroenLinks kan zien dat wij zeer redelijk zijn. Hoe kijkt de Minister aan tegen een reductie van het aantal nachtvluchten?

Ten tweede: Lelystad Airport. Daar ben ik twee weken geleden nog geweest. Prachtige airport: het waait er hard, maar er gebeurt niks. Er staat één vliegtuig van KLM en dat is een museumstuk. De afgelopen jaren is er al 214 miljoen euro geïnvesteerd in Lelystad Airport. Er staat al jarenlang een gloednieuwe terminal te wachten op passagiers, maar die komen niet, want het is niet in functie. Sinds 2019 heeft Lelystad Airport een eigen brandweerkorps en een luchtverkeersleiding, maar het vliegverkeer ontbreekt. Bizar. Lelystad Airport zorgt voor een economische impuls voor de regio Lelystad en ontlast Schiphol waar nodig op het gebied van vakantievluchten. Het kan toch niet zo zijn dat we een reeds gedane investering van 214 miljoen verloren laten gaan, laten verdampen? Wanneer de laagvliegroutes zo veel mogelijk beperkt worden, en de herindeling van het luchtruim zo snel mogelijk voltooid kan worden, ziet JA21 Lelystad het liefst zo snel mogelijk operationeel worden. Kan de Minister een tijdplan geven van de opening van Lelystad Airport en de voornemens van dit kabinet rondom de luchthaven toelichten?

Voorzitter. Ten slotte het Qatarverdrag – in het Arabisch uitgesproken als «kóttér», maar ik zal het gewoon «katár» of «kátter» noemen. De Europese Commissie heeft mede namens Nederland een verdrag gesloten met Qatar waardoor Qatar Airways vaker naar Nederland mag vliegen. JA21 is niet blij met dit verdrag. De potentiële schade voor de Nederlandse luchtvaartsector is groot. Qatar Airways opereert volledig op staatssteun en heeft geen winstoogmerk. Dit is in strijd met de mededingingswetgeving. Kan de Minister aandringen bij de Europese Commissie op controle van de staatssteun van Qatar aan Qatar Airways? Qatar Airways hoeft zich niet te houden aan de Europese wetgeving voor luchtvaartmaatschappijen. Terwijl KLM vanaf 2030 jaarlijks 1 miljard euro extra moet uitgeven aan biobrandstoffen, mag Qatar Airways zonder problemen in Europa landen. Dit vindt JA21 meten met twee maten, en dat leidt tot oneerlijke concurrentie. Kan de Minister er bij de Europese Commissie op aandringen dat er een gelijk speelveld rondom deze regelgeving komt? Het verdrag is op dit moment nog niet ingediend bij de Raad van State voor advies. Kan de Minister mij vertellen wanneer dat gaat gebeuren?

Voorzitter. Ik rond af. De luchtvaartsector is van groot belang voor Nederland. Schiphol is een van onze belangrijkste economische motoren met tienduizenden banen. JA21 staat achter de luchtvaartsector en zal zich hiervoor blijven inzetten. JA21 wil snel duidelijkheid over de toekomst van

Lelystad Airport. Wat ons betreft opent de luchthaven zo snel mogelijk. Bovendien wil JA21 het Qatarverdrag na een periode van twee jaar herzien. Een Nederland zonder luchtvaartsector is als een zwaan zonder vleugels.

Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Van der Molen van de fractie van het CDA.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het CDA zou het verstandig vinden dat het luchtvaartdossier de komende vier jaar weer meer vanuit het politieke midden wordt aangevlogen in plaats van vooral vanuit de linker- en rechterflank, zoals bij voorgaande sprekers. In de luchtvaart spelen namelijk verschillende belangen die allemaal aandacht verdienen, waardoor de oplossingen vaak in het midden liggen. Aan de ene kant willen we als samenleving op vakantie of familie en vrienden in het buitenland ontmoeten, maar ook producten importeren en brood op de plank door te exporteren. Aan de andere kant is er ook de forse impact op de omgeving van luchthavens qua geluid en uitstoot van broeikasgassen, met gevaarlijke klimaatverandering als gevolg. Bij rentmeesterschap hoort een nieuw evenwicht tussen mens, milieu en economie, met stillere, schonere en zuinigere vliegtuigen. Aan groei zit ook een grens. Voorzitter. Vanuit het politieke midden bezien is het goed dat de Luchtvaartnota 2020–2050 er ligt. Het CDA vindt het verstandig dat er in de Luchtvaartnota wordt gekeken naar een betere balans tussen concurrentie, duurzaamheid en meer oog voor de omgeving. Wij zien daarbij mooie oplossingsrichtingen, zoals de bijmenging van duurzame brandstoffen, het terugbrengen van emissies door elektrisch taxiën, minder nachtvluchten en de inzet op ambitieuze klimaatdoelen en instrumenten. Kan de Minister schetsen wat de vervolgstappen worden rond de Luchtvaartnota? Welke vorderingen zijn er tot op heden gemaakt op de onderdelen die ik zojuist heb genoemd?

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van de heer Van Raan.

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

Mijn vraag gaat over de Luchtvaartnota, die nu voorligt. Ik moet eigenlijk zeggen: de concept-Luchtvaartnota. Mijn collega van het CDA zegt: het uitgangspunt is dat we op zoek moeten naar de balans. Maar in de Luchtvaartnota wordt min of meer uitgegaan van een CO₂-plafond voor de luchtvaart van ongeveer 12 megaton in 2030. De luchtvaartsector is door de vorige Minister als normale sector betiteld. Als je de reductiecijfers van de transportsector daarop loslaat, kom je ongeveer op een fair share van naar rato 2,3 megaton. De sector en deze Minister zeggen in de Luchtvaartnota 12 megaton, maar als normaal bedrijf in de transportsector zou de fair share naar rato 2,3 megaton zijn. Dat zijn ongeveer 300.000 vliegtuigbewegingen. Daar zit dus een groot verschil in. Je kunt best zeggen: 2,3 is de fair share naar rato, maar we vinden de luchtvaart zo belangrijk dat het 12 wordt. Als het CDA daarin meegaat, waar gaat het dan die 8 megaton aan CO₂-ruimte vandaan halen, uit welke sectoren? Moeten de boeren inleveren of gaan we minder bouwen volgens het CDA? Waar zit die 8 megaton wat het CDA betreft?

De heer **Van der Molen** (CDA):

U overvraagt mij daarmee enigszins als beginnend woordvoerder. Ik snap het punt dat de heer Van Raan wil maken. Is de luchtvaartsector boven elke discussie verheven en zullen wij alles wat we te doen hebben rond

stikstof bij andere sectoren moeten leggen? Stel dat het gat 10 megaton is. Kan de agrarische sector daarvoor opdraaien? De heer Van Raan zou zeggen «ja, please», want hij wil van de agrarische sector af. Ik zou dat als CDA'er onredelijk vinden. Ik vind dat de luchtvaart zijn eigen bijdrage moet leveren. Ik zou het niet te verkopen vinden als wij een streep zetten door woningen die in de planning staan of door de volledige agrarische sector. Als we de totale opgave, los van de luchtvaart, op andere plekken willen bereiken, dan zullen alle sectoren het gevoel moeten hebben dat iedereen zijn duit in het zakje doet. Als je kijkt naar 2050, dan moet je realistische stappen nemen. De heer Van Raan zal het met mij eens zijn dat het volstrekt onrealistisch is om morgen af te kondigen dat er 10 megaton af moet en we op Schiphol terug moeten naar 200.000 vluchten. Zo spring je niet met een sector om. Maar dat maakt de puzzel wel ingewikkeld. Dat is precies de inleiding die ik probeerde neer te zetten.

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

Daarom ga ik juist in op die inleiding, want die begint met de concept-Luchtvaartnota en het zoeken naar een balans. Dan moet je inderdaad spreken over dat gat van ongeveer 8 megaton, waarop de sector samen met dit kabinet, waarvan de partij van de heer Van der Molen deel uitmaakt, ja heeft gezegd. Laten we dat niet vergeten. Die 8 megaton zal ergens vandaan moeten worden gehaald. Ik wil even iets rechtzetten: de Partij voor de Dieren wil niet van de agrarische sector af. Ik denk dat de heer Van der Molen dat ook niet bedoelde. Maar de vraag blijft wel staan en daar moeten we het wel over hebben. De heer Van der Molen is ook niet gediend van allemaal listen en trucs. Daar gaan we het nog uitgebreid over hebben. Maar waar gaat die 8 megaton dan vandaan komen?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Zoals ik al zei: dat is een hele lastige puzzel. De eerste puzzel die we zullen moeten leggen, is het acute probleem. We moeten naar een natuurvergunning toe. Schiphol moet in balans worden gebracht met de omgeving. Dat is stap één. Daar begint het wat ons betreft bij, want daar staat de grootste druk op. Het CDA staat ervoor open om te kijken hoe we met de groei van Schiphol kunnen omgaan. In ons verkiezingsprogramma staat dat wij een groei van het aantal vluchten dat er nu is, niet reëel vinden, ook gezien de huidige ontwikkelingen. Dat is precies waar de grens aan de groei zit. U vraagt: hoe gaan we in het totale plaatje, dus buiten de luchtvaart, alles op het gebied van stikstof en uitstoot in bredere zin oplossen? Ik denk dat die vraag wat te ver voert. Ik moet het antwoord daarop in ieder geval schuldig blijven.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger van GroenLinks heeft een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Misschien ga ik dezelfde vraag stellen, maar dan iets simpeler. We hebben nu een Luchtvaartnota waar geen degelijk krimpscenario in is geschetst. Zou het niet verstandig zijn, ook gegeven alle juridische complicaties en procedures die mogelijk gaan volgen, dat wij de Minister gewoon vragen om een degelijk krimpscenario te schetsen? Hoe kan dat eruitzien? Hoeveel? Binnen welke marges? Kan hij ook schetsen hoe je dat kan doen op een manier waarop je de vluchten overhoudt die echt van belang zijn voor Nederland? Kan hij dat onderdeel maken van die Luchtvaartnota? Dan liggen alle scenario's op tafel en kijken we nu niet eigenlijk alleen maar naar een standstill c.q. groeiscenario. Is het CDA dat met mij eens?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Er is ook een procedureel antwoord op te geven. Als we nu het hele proces van deze Luchtvaartnota nog eens een keer zouden moeten gaan

doorlopen, dan komen we in ieder geval op het scenario uit waar u zelf voor waarschuwde. Er ligt nogal wat stil. Daaronder – maar dat hoeft u helemaal niet uit te leggen; u zit heel goed in dit dossier – zit natuurlijk ook de opdracht die er nu ligt. Als het erom gaat wat het toekomstscenario is voor Schiphol: er zitten daar natuurlijk vraagstukken in als minder vliegen, het huidige niveau van vliegen, wellicht meer als dat laatste kan, en onder welke voorwaarden. Als je een open gesprek voert, dan moet je naar alle verschillende scenario's kijken. Maar ik denk dat het punt dat u maakt, is: er erg op aansturen dat de luchtvaart sowieso moet krimpen. Dat is de connotatie van zo'n opmerking. Ik wil die connotatie in ieder geval niet voor mijn rekening nemen, ook al vind ik het heel reëel dat ook de luchtvaart bij moet dragen aan de opgave die we rond klimaat hebben. Want we kunnen de luchtvaartsector niet zomaar tussen haakjes zetten, ook al val ik de heer Eppink dan bij dat het belang van de luchtvaartsector voor Nederland ook heel groot is. Ook ik vind dat daar serieus naar gekeken moet worden.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Van der Molen (CDA):

Vanuit het politieke midden bezien, is het verstandig om te werken met een poldermodel. Via een poldermodel lukt het, ondanks verschillende belangen, om stappen te zetten. Polderen draait om vertrouwen en het hebben van oog voor elkaars belang. Dat betekent het nakomen van de afspraken. Hierbij is het vertrouwen van de inwoners rond de luchtvaart te vaak geschonden, met het effect dat het voorgestelde beleid niet meer wordt vertrouwd en partijen vaak lijnrecht tegenover elkaar staan, soms tot aan de rechtbank aan toe. Zo is de Omgevingsraad Schiphol gestopt en zijn de bewonersvertegenwoordigers uit het overleg over de toekomst van Rotterdam The Hague Airport gestapt. Wat gaat de Minister nu specifiek doen met het rapport van de heer Van Geel over Schiphol vernieuwd verbinden? Hoe kijkt de Minister aan tegen de drie alternatieve modellen voor samenwerking in de regio die in dit rapport worden geschetst? Welke handreiking gaat de Minister doen om het vertrouwen van inwoners die wonen rond de verschillende luchthavens terug te krijgen en hen zo weer aan tafel te brengen? Waarom wordt in die gesprekken nooit gesproken over minder groeien? Want heel veel inwoners vinden dat vaak een gesprek dat niet gevoerd kan worden en voelen zich daarom niet serieus genomen. Hoe kijkt de Minister daarnaar? Voorzitter. Vanuit het politieke midden gezien, zou het goed zijn als Nederlandse vliegvelden beter met elkaar gaan samenwerken. In de Luchtvaartnota is opgenomen dat het Rijk meer regie wil voeren op regionale luchthavens, zodat meer maatschappelijke waarde kan worden gecreëerd in plaats van elkaar onnodig te beconcurreren. Al in 2019 is via de motie-Amhaouch/Paternotte opgeroepen om te onderzoeken welke samenwerkingsscenario's mogelijk zijn. De vraag aan de Minister is: hoe staat het daarmee? Worden Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde daarbij betrokken? Groningen Airport Eelde is een economisch gezond vliegveld, maar heeft hoge kosten vanwege landelijke veiligheidsverplichtingen. Is de Minister bereid om daarover met hem het gesprek aan te gaan?

We hebben begrepen dat er op dit moment gesprekken lopen tussen de Schiphol Group en Maastricht Aachen Airport. Kan de Minister aangeven wat de stand van zaken van deze gesprekken is? Kan de Minister ook aangeven of hij de Kamer wil informeren over wat er in deze gesprekken naar voren komt en zo ja, op welke termijn? Kan de Minister aangeven of Rotterdam The Hague Airport zich vooral blijft richten op een vliegveld voor klein zakelijk verkeer, waardoor groei niet aan de orde is? Dat is iets wat daar nu heel pregnant speelt.

Voorzitter. Vanuit het politieke midden gezien, is de situatie rond Lelystad Airport complex. De CDA-fractie is daarom benieuwd wanneer alle puzzelstukken op tafel komen te liggen, zodat een eindafweging kan worden gemaakt. Belangrijk onderdeel daarvan zijn de laagvliegroutes. Positief is dat mede door druk vanuit de Tweede Kamer van veel laagvliegroutes afscheid lijkt te zijn genomen. Maar het probleem is nog niet geheel opgelost. De inzet van het CDA is en blijft om de laagvlieg-routes geheel te laten verdwijnen, dus ook bij de naderingsroute Lemelerveld-Zwolle. Mijn collega Bontenbal heeft hier vorig jaar ook een motie over ingediend. De Minister zegt dat dit voorlopig niet kan, onder andere vanwege de vliegveiligheid. Maar wanneer verwacht de Minister dat dit wel kan? Gaat de Minister dit hoge prioriteit geven bij de realisatie van de nieuwe hoofdstructuur in de luchtruimherziening?

Voorzitter. Tot slot horen bij het politieke midden ook normen en waarden. Het CDA heeft daarom vorig jaar gepleit voor een vliegverbod voor zich misdragende passagiers. Het CDA wil dat het voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen mogelijk wordt om lijsten van zich misdragende passagiers met elkaar te delen, zodat mensen die eerder wangedrag vertoonden niet vrolijk kunnen doorvliegen bij een andere luchtvaartmaatschappij. Welke concrete vervolgstappen zijn gezet om informatie over zwarte lijsten tussen alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen te kunnen uitwisselen? Is het in IATA-verband al mogelijk om de zwarte lijsten van IATA-luchtvaartmaatschappijen onderling uit te wisselen? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Boucke van de fractie van D66.

De heer Boucke (D66):

Voorzitter, ik had nog een interruptie voor de heer Van der Molen, als dat eerst mag.

De voorzitter:

Dan heeft u nog steeds het woord. Gaat uw gang.

De heer Boucke (D66):

Ik wil de heer Van der Molen een vraag stellen over het bijna laatste punt dat hij maakte over de aangenomen motie uit 2018. In die motie wordt aangegeven dat Lelystad Airport niet open kan, tenzij de laagvliegroutes verdwijnen. Ik vroeg me af of de heer Van der Molen nog steeds achter deze motie staat. Als ik het goed begrepen heb, dan staat in het verkiezingsprogramma van het CDA ook heel duidelijk dat laagvliegroutes niet mogen. Klopt dat?

De heer Van der Molen (CDA):

Wij zijn inderdaad altijd kritisch geweest op die laagvliegroutes. Het is helemaal geen rocket science dat dat gewoon een van de grootste discussies is rond het openen van Lelystad Airport, natuurlijk naast de hele discussie over hoe dat z'n plek zou moeten krijgen in alle klimaatopgaves. Aan de andere kant is natuurlijk altijd beargumenteerd: dit heeft ook weer regionale groei in zich. Dat is iets waar we als CDA niet op voorhand tegen zijn. Maar het is nog altijd zo dat wij over die laagvlieg-routes echt duidelijkheid moeten hebben. Daarom inderdaad die motie, en aan de andere kant ook mijn vragen aan de Minister: als dat nu in deze fase niet kan, hoe reëel is het dan dat het in een vervolgfase kan, wetende hoe ingewikkeld de hele herziening van het luchtruim is? Ik zie daar dus inderdaad nog niet heel veel licht, zoals u misschien gemerkt heeft of denkt te hebben gemerkt.

De voorzitter:

De heer Boucke is tevreden met het antwoord. Dan kunt u nu beginnen met uw inbreng. Ah, de heer Graus van de PVV heeft nog een interruptie. Gaat uw gang.

De heer Graus (PVV):

Ik ben heel blij dat mijn collega Van der Molen begint over vliegveld Beek, zoals ik dat van vroeger nog ken, Maastricht Aachen Airport. Ik zet me daar al vijftien jaar heel erg voor in. Ik ben blij dat hij dat ook steunt. 80% van de regionale luchthavens in de hele wereld zijn wel rendabel voor een groot gedeelte, maar hebben toch altijd overheidssteun nodig. Bijvoorbeeld Maastricht Aachen Airport is voor de vracht onmisbaar, los van dat het voor de Limburgers onmisbaar is. Dat vind ik ook belangrijk. Maar is de heer Van der Molen het met me eens dat er wel een structurele en financiële oplossing moet komen vanuit de regering om Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport open te houden, omdat beide van nationaal belang zijn?

De heer Van der Molen (CDA):

Wij stellen met elkaar natuurlijk eisen aan hoe veilig we willen vliegen. Dat heeft alles te maken met verplichtingen rond de inzet van de brandweer en een permanente voorziening als het gaat om de veiligheid in en uit het vliegtuig. Die voorwaarden zijn natuurlijk allemaal zeer te verdedigen. Wij zouden zelf nooit onze goederen via een vliegtuig laten exporteren of daar zelf in stappen als we die zekerheid niet hadden. Het klopt dat kleine regionale luchthavens natuurlijk op zich wel gezond zijn in de zin dat zij genoeg vracht of passagiers vervoeren, maar dat dat financieel kan gaan knellen vanwege hun omvang in relatie tot al die voorwaarden die we eraan stellen. Betekent dat dat daar een structurele oplossing voor moet komen? Ja. Betekent dat dat het Rijk bijvoorbeeld meteen, op voorhand, met financiën over de brug moet komen? Dat hoeft niet per definitie. Ik heb gesproken met Groningen Eelde Airport. Daar zeggen ze ook: wij willen in ieder geval dat dat gesprek start. Wij willen daar het gesprek over hebben. Er zijn ook varianten die gaan over samenwerking met anderen, of wellicht met Schiphol, om hier rond die kosten iets te kunnen doen. Dus ik ben het helemaal met u eens. Betekent dat op voorhand dat de Minister dan met een zak geld aan tafel moet gaan zitten? Dat hoeft wat mij betreft niet. Maar je moet dat gesprek wel gaan voeren. Ik heb begrepen dat dat gesprek nog niet eens gevoerd wordt. Dan wordt het tijd.

De voorzitter:

Meneer Graus, ik wijs u erop dat wij met elkaar hebben afgesproken om twee vragen te stellen. Dan zou dit dus uw laatste vraag zijn in de eerste termijn.

De heer Graus (PVV):

Daar heb ik geen moeite mee, zeker niet als het om mijn eigen provincie gaat. Dan zet ik de joker graag in. De luchthavens zijn ook belangrijk voor de ontsluiting van Noord-Nederland en het zuiden. Als de helikoptervluchten op het academisch ziekenhuis bijvoorbeeld ooit bij Groningen Airport Eelde weg zouden vallen, dan zou de academische titel van het ziekenhuis zelfs in gevaar kunnen komen, net als de orgaanvluchten, noem allemaal maar op. Zo kan ik bij Maastricht ook nog tal van zaken noemen buiten de vrachten. Maar het probleem is wel – dat zeg ik tegen meneer Van der Molen via de voorzitter – dat ze het vaak niet redden. Een paar jaar geleden ging het om de kosten van de luchtverkeersleiding. Daar is gelukkig een oplossing voor gekomen. Maar om de continuïteit te waarborgen hebben ze vaak – ook in de toekomst zal dat zeker het geval zijn – een financiële impuls nodig. Dat kan ook inhouden dat ze op een

bepaalde manier bij Schiphol worden ondergebracht. Wat dat betreft sluit ik mij aan bij de heer Van der Molen, want dat is een vraag die ik dadelijk ook ga stellen. Die heb ik andere jaren ook gesteld. Ik weet dat Groningen Airport Eelde dat anders ziet dan Maastricht Aachen Airport. Daar kunnen we ook nog allemaal over praten, meneer Van der Molen, mocht dat nodig zijn. Daar gaat eigenlijk mijn vraag over, want we kunnen op twee handen uittellen dat dat vlug gaat gebeuren. Ze kunnen zich misschien voor 80% of 90% zelf bedruipen, maar nooit voor de volle 100%, en dat is wereldwijd zo. Daarvoor had ik graag uw steun gehad.

De voorzitter:

Ik hoor niet echt een vraag.

De heer Graus (PVV):

Jawel, want ik zeg dat ze zich, zoals de heer Van der Molen ook zei, voor 80% of 90% zelf kunnen bedruipen. Maar dat kan ook een keer 70% worden. Het kan ook iets meer worden. Maar als het nodig is, moet het ministerie er direct voor klaarstaan om die twee luchthavens te redden, zonder dat we daar weer eeuwenlange debatten over moeten voeren. Ze zijn namelijk van nationaal belang, beide.

De voorzitter:

De heer Van der Molen, kort alstublieft.

De heer Van der Molen (CDA):

Dat lag natuurlijk al besloten in de eerdere vraag die u stelde, namelijk of er een structurele oplossing gevonden moet worden. Het antwoord op die vraag is ja. Dat betekent ook dat je bereid moet zijn tot maatschappelijke taken zoals het vliegen van mensen die bijvoorbeeld van een ongeluk naar een ziekenhuis moeten worden gebracht, om het maar even heel huiselijk te maken. Ja, dat is iets wat we met elkaar willen. Als daar een regionaal luchtveld voor nodig is, dan moet je ook bereid zijn dat systeem deels in stand te houden. Daarom moet dat gesprek nu een keer beginnen, zodat die discussie ook beëindigd kan worden. Daartoe heeft de Kamer al op verschillende momenten opgeroepen, niet in de laatste plaats op aandringen van mijn partij.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu wel het woord aan de heer Boucke van de fractie van D66.

De heer Boucke (D66):

Dank u wel, voorzitter. Vliegen verbindt, maar vliegen vervuult ook. Op 9 augustus 1993 stapte ik op het vliegtuig naar Nederland. Ik begon aan een nieuw avontuur. Mijn ouders zwaaiden me uit vanaf het deck Zanderij, dat is de luchthaven van Suriname. Ik was 17 en ik kwam hier voor het eerst naar Nederland, naar Europa. Ik deed dat in mijn eentje. Mijn ouders, mijn zus en eigenlijk de hele familie bleef daar achter. Ik heb het vliegticket nog. Ik wilde hem meenemen, maar ik ben hem vergeten. Jammer. Ik ben sinds die tijd elf keer teruggegaan, en in 2017 drie keer. Dat was het jaar dat mijn vader ziek werd en overleed.

Voorzitter. Vliegen verbindt. Het stelt ons in staat om op avontuur te gaan, om vrienden en familie te zien en te werken. Maar vliegen vervuult ook, en daarom moet het anders. Het moet ook nog in een sneller tempo anders. We willen in Nederland geld verdienen met industrie, met luchtvaart, met landbouw, maar wij willen ook wonen in een fijn huis, we willen ook gezond leven, we willen ook recreëren en van gezonde natuur kunnen genieten.

Voorzitter. Ik wil het hebben over duurzame luchtvaart. In het coalitieakkoord hebben we stevige afspraken daarover gemaakt en we debatteren

later dit jaar hier uitgebreider over. Toch een vraag aan de Minister. Is de Minister bereid om de aanpak voor het CO₂-emissieplafond met daarbij een tijdspad vóór het commissiedebat Duurzame luchtvaart van 16 juni naar de Kamer te sturen? Ik hecht daaraan om hierover een goed debat te kunnen voeren. Ik weet dat zo'n CO₂-plafond complex is, maar we hebben haast. Het is een afspraak die gemaakt is en ik verwacht dat de Minister gaat leveren op dit onderwerp. Ik ben ook benieuwd of hij ons in diezelfde brief kan informeren over de verhoging van de tickettaks.

Voorzitter. Dan de olifant in de Kamer of beter gezegd: de olifanten. Om te beginnen Schiphol. De negatieve gevolgen voor omwonenden, de natuur en het klimaat moeten omlaag. Daarom wil D66 een eind aan de reservering voor de parallelle Kaagbaan. Is de Minister bereid toe te zeggen dat deze reservering op de kortst mogelijke termijn geannuleerd wordt? Door het ontbreken van een natuurvergunning dreigt de rechter, na Urgenda en na stikstof, ook bij Schiphol te moeten ingrijpen. Een decennium lang hebben afspraken, regels, beleid achter de realiteit aan gelopen, met omwonenden als grootste slachtoffer. Maar er is ook geen zekerheid voor de luchtvaartsector en dat reken ik de politiek – en dus ons allemaal hier – aan. In de brief van afgelopen vrijdag schrijft de Minister dat er maanden nodig zijn om de natuurvergunning rond te krijgen.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, de tweede Kaagbaan viel. Dat is een baan die we misschien niet eens moeten bouwen voor meer ruimte voor Schiphol, maar voor de vliegveiligheid. Deelt D66 die mening niet? Want de helft van de tijd komt de wind in Nederland uit het zuidwesten, maar slechts een van de vijf banen van Schiphol ligt op dat zuidwesten. Deelt D66 niet de mening van de VVD dat we die tweede Kaagbaan voor de vliegveiligheid, maar ook voor het vliegcomfort juist zo snel mogelijk moeten bouwen?

De heer Boucke (D66):

Nee. De mening dat die tweede Kaagbaan gebouwd moet worden, deelt D66 niet. We hebben enorme problemen in Nederland met de natuur, met het klimaat, met heel veel... Ik mocht het woord «hinder» niet gebruiken van mijn medewerkers. Ik moet zeggen «teringherrie». En ik ga het ook echt zeggen, want dat is wat de omwonenden ervaren: teringherrie. En dan gaan wij het hebben over de bouw van een extra baan? Wat ons betreft gaan wij dat niet doen. Ik zeg ook tegen de heer Koerhuis dat hij eens in gesprek zou moeten gaan met zijn eigen lokale VVD, die daar ook voor pleit: schrap de reservering voor die baan.

De heer Koerhuis (VVD):

Het is heel gezond in een partij – dat is binnen D66 ook zo – dat er vanuit verschillende perspectieven naar hetzelfde probleem wordt gekeken. Dan kan een lokale wethouder vanuit een ander perspectief naar hetzelfde probleem kijken, zeg ik daar maar bij. Maar D66 noemt hier de natuur. Misschien kan het voor de natuur juist beter zijn om die tweede Kaagbaan te bouwen. Het kan zijn dat als de vliegtuigen daar opstijgen, de natuur minder overlast ervaart. Deelt D66 dan ook niet de mening van de VVD dat we die tweede Kaagbaan zo snel mogelijk moeten bouwen?

De heer Boucke (D66):

Wat D66 ziet, is dat het enorm knelt rondom Schiphol. Het knelt enorm als het gaat om de natuuropgave, maar ook als het gaat om hinder. Wat ons betreft is fysieke groei van de luchthaven Schiphol niet aan de orde. Daar moeten we gewoon mee stoppen. Ik vraag me zelfs af of groei überhaupt aan de orde is, maar daar hoor ik graag de Minister over, in zijn termijn

straks maar ook de komende maanden en hopelijk binnen het komende jaar. Maar fysieke groei, zeg ik tegen de heer Koerhuis via u, voorzitter, is gewoon niet meer aan de orde. Laten we daar ook gewoon duidelijk over zijn.

De voorzitter:

Dan een vraag van mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een vraag over een ietwat andere boeg dan die van mijn VVD-collega, maar dat zal niemand verbazen. Ik las het D66-plan en wat mij een beetje verbaasde, is dit. Als je kijkt naar de geluidscontour van de huidige Kaagbaan, dan overlapt die natuurlijk zodanig met de ruimtelijke reservering voor de tweede Kaagbaan, dat het eigenlijk voor de woningbouw in de regio nagenoeg niets doet. Mijn vraag is dan ook: als het echt gaat om de keuze wonen of vliegen, en we willen bouwen in de Randstad en we móeten bouwen, is D66 dan niet ook van mening dat we de Minister moeten vragen om een heel helder krimpscenario te schetsen? Wat zou het betekenen als je Schiphol vastklikt op een lager aantal vluchten? Wat betekent dat economisch, maar ook voor de woningbouwmogelijkheden? Is dat niet veel meer de route die we moeten volgen, in plaats van die ruimtelijke reservering? Die ik prima vind hoor, maar het is niet de oplossing.

De heer Boucke (D66):

Dank voor de vraag van mevrouw Kröger. Ik had haar tweet ook al gelezen een paar dagen terug. Ik denk dat het belangrijk is dat we er in ieder geval voor zorgen dat we die fysieke groei stoppen en voorkomen dat er meer overlast, maar hinder ontstaat dan nu al het geval is. Ik ben het met mevrouw Kröger eens dat vliegtuigen stiller moeten worden. Het moet zo zijn dat die geluidscontouren krimpen, zodat er woningbouw mogelijk wordt. Als die contouren niet krimpen, zal woningbouw daar niet mogelijk zijn, dat ben ik met u eens, zeg ik tegen mevrouw Kröger via u, voorzitter. Mijn pleidooi is: laten we in ieder geval de bouw van die baan schrappen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Dat is gewoon geen antwoord op mijn vraag.

De voorzitter:

Ja, maar dan hebt u misschien toch wat u wilde. Er is geen plicht om antwoord te geven op de vraag. Meneer Boucke, u vervolgt uw betoog.

De heer Boucke (D66):

Ja, dank u wel, voorzitter. Ik hoop niet dat mijn tijd al loopt, want het debat gaat buiten de microfoon nog even door.

Voorzitter. «Met de omwonenden als grootste slachtoffers», zei ik, maar er is ook geen zekerheid voor de luchtvaartsector, en dat reken ik de politiek aan. In de brief van afgelopen vrijdag schrijft de Minister nog maanden nodig te hebben om die natuurvergunning rond te krijgen. Ook loopt er een handhavingsverzoek tegen de ILT. Ik heb zes vragen aan de Minister. Heeft de Minister überhaupt wel maanden de tijd om die natuurvergunning rond te krijgen, of dwingt de rechter Schiphol tot krimp via handhaving op het geldende LVB? Hoelang gunt de Minister zichzelf nog om die vergunning rond te krijgen? Hoe verhoudt dit zich tot de KLM die slots moet inleveren als gevolg van het omzetten van leningen naar kapitaal? En wat is de mogelijke impact van gelijktijdige krimp op Schiphol en krimp van het KLM-netwerk? En ten slotte, is de Minister bereid een planningsbrief te sturen over de natuurvergunning Schiphol, Lelystad Airport, de aandelenaankoop KLM en de luchtruimherziening?

Dan de andere olifant: Lelystad Airport. Voor D66 is de inzet helder: geen stikstofprobleem, geen laagvliegroutes en alleen als overloopvluchthaven. Zoals het er nu naar uitziet, wordt dat lastig. Twee vragen aan de Minister. Is de Minister het met mij eens dat de besluitvorming rond Lelystad Airport voor omwonenden voelt als mistig en daarom ook onbetrouwbaar? In het coalitieakkoord hebben we namelijk afgesproken dat we werken aan een overheid die betrouwbaar, dienstbaar en rechtvaardig is. Hoe rijmt de Minister deze twee zaken met elkaar?

Dan mijn laatste blok, over de maatschappelijke kosten-batenanalyses, de luchtvaartnota en de luchtruimherziening. Luchtvaart heeft in de samenleving veel debat en veel discussie opgeleverd. Het is belangrijk dat we die discussie en dat debat doen op basis van objectieve en onomstreden informatie. Daarom de volgende vragen aan de Minister. Vindt de Minister ook dat het onwenselijk is dat de uitkomsten van onderzoeken zoals de MKBA's in twijfel worden getrokken? Is de Minister daarom bereid de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's te herzien op punten van reistijdwaardering en geluidsbelasting? Duidelijkheid is van belang. Is de Minister bereid toe te zeggen geen onomkeerbare stappen te zetten in de luchtruimherziening totdat de situatie rond Schiphol en Lelystad Airport duidelijk is? Is hij bereid duidelijker afspraken te maken over de verbetering van de leefomgeving in de Luchtvaartnota? Ik noem bijvoorbeeld het onvoorwaardelijk verminderen van de nachtvluchten en het verbieden van de meest lawaaiige vliegtuigen. Is hij bereid deze doelstellingen op te nemen in het dit jaar op te stellen actieplan Schiphol? Welke andere milieudoelstellingen neemt hij daarin mee?

Voorzitter, ik sluit af. Vliegen verbindt, maar vliegen vervuult ook. Daarom zijn keuzes nodig. Ik hoop dat deze Minister bereid is om samen met deze Kamer scherpe keuzes te maken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Wij doen onze bijdrage, ik zou bijna willen zeggen, vanuit het midden van het politieke maar ook het maatschappelijke landschap en niet, zoals de heer Van der Molen zegt, vanuit de flanken. Want het is juist dankzij dat maatschappelijke midden dat wij in de politiek, samen met onder andere GroenLinks, dat debat voeren. En krimp van de luchtvaart is de nieuwe werkelijkheid. De concept-Luchtvaartnota kan, nee, moet zelfs de prullenbak in. De veel te grote klimaatimpact, de stikstofuitstoot, het dwarszitten van de bouw, de schade aan de gezondheid, de hinder voor omwonenden, abjecte subsidies, veiligheidsrisico's, belangenverstrengeling van beleid, list en bedrog: de luchtvaart heeft het allemaal. Als er ergens duidelijk wordt dat onze huidige systemen de kortetermijnbelangen verkiezen boven het ecologische en menselijke welzijn, dan is dat hier wel het geval.

Voorzitter. De Minister en ik komen ongeveer uit hetzelfde tijdperk waarin de verwondering over het vliegen nog steeds de overhand had. «De wereld van Peter Stuyvesant», voor degenen die dat merk nog kennen. Ik wilde vroeger ook piloot worden, maar ik hoop dat als de Minister spreekt over zijn voorliefde voor alles wat vliegt, hij zich realiseert dat liefde blind kan maken. Het boek van Ties Joosten, De blauwe fabel, illustreert perfect hoe bewindspersonen, beleidsmedewerkers en ook zeker Kamerleden zich al decennia laten versieren door de luchtvaart, tegen alle rationele argumenten in. Het is dus tijd om deze verkering of eigenlijk toxische relatie te verbreken. We zijn te vaak bedrogen. We hebben te veel listen gezien. De aangerichte schade is te groot.

De tijd van krimp is dus aangebroken. Zelfs Het Financieele Dagblad, toch niet het huisblad van de Partij voor de Dieren, komt nu tot die conclusie. Dus als we weten dat er gekrompen dient te worden, waarom gaat de Minister zich dan inspannen om de grofweg 100.000 vliegtuigbewegingen die Schiphol illegaal uitvoerde, te vergunnen? Weet de Minister wel zeker dat die andere grofweg 400.000 vliegbewegingen niet ook veel te veel uitstoot en depositie veroorzaken? Het zou veel logischer zijn om ervoor te zorgen dat er een vergunning aangevraagd wordt voor maximaal 300.000 vliegbewegingen. Dat is ongeveer het fair share naar rato van het koolstofbudget voor de luchtvaartsector in 2030. Dat zegt overigens niet de Partij voor de Dieren maar de wetenschappelijke analyse die we kregen in het kader van de verduurzaming van de luchtvaart. Dus als de Minister toch 500.000 doordrukt, is dat een politieke keuze. Kan hij dan ook aangeven bij welke industrie hij gaat ingrijpen om die extra tonnen CO₂ te halen, ongeveer 8 megaton? Hoeveel woningen worden daarmee minder gebouwd en hoeveel boeren worden daarmee weggedrukt? Voorzitter. Er hoort een nieuw verdienmodel bij deze kleinere omvang van de KLM en Schiphol. Er moet dus niet nog een nieuwe ronde staatssteun komen voor de technisch failliete KLM. Is de Minister dat met mij eens? Belastinggeld geven aan vervuilers ten tijde van een klimaatcrisis en biodiversiteitscrisis is en blijft onverantwoord, zeker als er geen realistisch terugverdienmodel is. Wat doet de Minister nu ook zijn collega van Financiën en de staatsagent bij de KLM aangeven dat we inderdaad moeten kijken naar een ander verdienmodel, bedrijfsmodel, voor de KLM? Op welke manier kan een gekrompen luchtvaartsector binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid opereren?

Voorzitter. Daarom is de concept-Luchtvaartnota achterhaald en eigenlijk onverantwoordelijk geworden. Ik vraag hem hier om een nieuwe versie van de Luchtvaartnota te maken waarin krimpscenario's en een goed overgangsscenario voor het personeel van de luchtvaartsector staan vermeld.

Voorzitter. De agenda van vandaag was ongelofelijk lang, dus ik werk gewoon een aantal vragen af. Bij Maastricht Airport wordt € 400.000 uitgegeven om dakpannen vast te schroeven, maar die dakpannen zijn niet het probleem; het probleem is dat die vliegtuigen zo laag overvliegen. Wat doet de Minister daaraan?

Bij het overleg over Rotterdam The Hague Airport zijn de bewoners terecht weggelopen, omdat groei het enige bespreekbare scenario was. Wat gaat de Minister daaraan doen? Het is arrogant tot op het bot. Wat weerhoudt de Minister ervan om deze luchthaven te sluiten en om te bouwen tot parken en woningen, zoals lokale partijen daar hebben bedacht?

Voorzitter. Hoe gaat deze Minister de gemeente Eindhoven helpen bij het uitvoeren van een motie die stelt dat Eindhoven Airport zijn geluidsruimte niet stiekem mag vergroten? Gaat hij handhaven of doen handhaven, of gaat hij wegstijgen?

Voorzitter. Wat doet de Minister met Lelystad Airport nu blijkt dat de laagvliegroutes niet verdwijnen? Het gaat om 36 vliegtuigen per dag die laag vliegen, op 1.800 meter, precies dat punt dat kwetsbaar is. Wat gaat hij daaraan doen? Wat gaat hij doen met die PAS-melding? Eigenlijk blijft er maar één optie open: dit jaar besluiten om Lelystad Airport niet te openen. Waarom voert de Minister in het kader van die PAS-melding de motie-Vesting/Van Raan niet uit, die stelt dat we de foute PAS-melding van Lelystad Airport niet kunnen legaliseren? Kan de Minister bevestigen dat dit kabinet geen natuurvergunningen gaat geven op basis van de 25 kilometer afkap?

Voorzitter. Wanneer gaat de Minister ingrijpen op het platform van Schiphol, waar nu dagelijks medewerkers werken in luchtvervuiling die ziekmakend en zelf dodelijk blijkt te zijn? Schiphol laat het gebeuren. Is het de Minister nog steeds niet duidelijk dat Schiphol dit eigenlijk niet zelf kan

oplossen, maar dat hij moet ingrijpen of doen ingrijpen? De Minister gaf aan dat luchthavens voor de onderdelen vliegen en taxiën niet aan dezelfde eisen hoeven te voldoen als elk ander bedrijf dat zeer zorgwekkende stoffen uitstoot. Dat is onbegrijpelijk. Kan de Minister aangeven welke zeer zorgwekkende stoffen er precies vrijkomen bij die activiteiten, en klopt het dat de uitstoot daarvan niet beperkt wordt in de Luchtvaartwet?

De voorzitter:

U heeft nog twintig seconden.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik ben precies op het moment waarop ik in mijn tekst zeg: ik vrees dat ik door mijn tijd heen ben. Ik had nog 30 seconden door kunnen gaan. Maar, de vraag is wel: blijft deze Minister het onmogelijke verdedigen of gaat hij bezig met het in goede banen leiden van het onvermijdelijke, een herziene luchtvaartnota?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer De Hoop van de fractie van de PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. De onverzadigbare drang naar meer groei van Schiphol heeft ons op een punt gebracht waarop de problemen van Schiphol niet langer genegeerd of gedoogd kunnen worden. Er moeten scherpe en fundamentele keuzes worden gemaakt, die ook niet even kunnen worden afgekocht met miljarden. Te lang is Schiphol gezien als een breekbaar vaasje dat alleen goed functioneert als het groeit. Het kabinet heeft er een puinhoop van gemaakt door Schiphol telkens te ontzien en juridische consequenties verkeerd in te schatten. Rechtszaken rondom stikstof en geluidshinder hangen nu als het zwaard van Damocles boven Schiphol. Wat de Partij van de Arbeid betreft heeft Schiphol zich, net als elke inwoner, elke boer en elk ander bedrijf in Nederland, te houden aan de grenzen van milieu, klimaat en leefomgeving. En daar schuurt het nogal. 260.000 mensen ervaren dagelijks ernstige hinder door de luchtvaart. De woningbouwprojecten rondom Schiphol staan stil. Het is dan ook van de zotte dat deze situatie structureel is gedoogd en er nu een rechter aan te pas moet komen om dit recht te zetten. Ik wil graag van de Minister horen waarom dit beleid op deze manier wordt gevoerd en hoe hij tot een houdbare situatie wil komen.

Ook de luchtvaart moet bijdragen aan de doelstellingen in het Parijsakkoord. Het voorgenomen CO₂-plafond is dan ook een goede en noodzakelijke stap, maar het doel van een klimaatneutrale sector in 2070 in de concept-Luchtvaartnota gaat wat mij betreft niet ver genoeg. Ik heb begrepen dat de International Air Transport Association afgelopen oktober een resolutie heeft aangenomen waarin is afgesproken een netto CO₂-emissie van nul te realiseren in het jaar 2050. Gaat de Minister deze ambitie dan ook vertalen naar de Luchtvaartnota en het CO₂-plafond? Is de Minister het er verder mee eens dat het CO₂-plafond echt tot minder uitstoot moet leiden en dat compensatie, bijvoorbeeld door middel van het aanplanten van bomen, daarbij geen alternatief mag zijn?

Vliegen moet ook een eerlijke prijs krijgen. Naar Barcelona vliegen voor € 20 is niet normaal. Tegelijk zou het wrang en ook onrechtvaardig zijn als het gevolg van klimaatbeleid is dat mensen met een kleine beurs niet meer op vakantie kunnen, terwijl zakelijke vliegers de wereld over blijven vliegen. Hoe kijkt de Minister daarnaar? Is de Minister bereid om opties in kaart te brengen om het schaarse aantal vluchten eerlijker te verdelen? Wat de Partij van de Arbeid betreft moet vliegen om te vergaderen zo veel

mogelijk ontmoedigd worden. De coronacrisis heeft laten zien dat het ook vaak helemaal niet nodig is: niet zoeven, maar zoomen. Gelukkig zien ook steeds meer bedrijven dat, maar de overheid mag bedrijven best meer druk opleggen om het aantal vliegbewegingen van werknemers te verminderen, bijvoorbeeld door een rapportageplicht in te voeren, waarbij grote bedrijven moeten verantwoorden waarom er gevlogen moet worden en moeten aangeven hoe dit verminderd kan worden. Hoe kijkt de Minister daarnaar?

Dan wil ik nog een punt maken van de slechte arbeidsvoorwaarden bij bedrijven die op Schiphol gevestigd zijn. Ik vind het onbegrijpelijk dat een bedrijf waarvan het Rijk de voornaamste aandeelhouder is, er alles aan doet om zo goedkoop mogelijk te zijn, ten koste van werknemers die op het terrein werken. Dat kun je verwachten van bedrijven als Amazon, maar niet van de rijksoverheid. Het grondpersoneel moet het doen met lage lonen, een enorme werkdruk, onveilige situaties en vaak flexibele contracten. Niet de marktwerking, maar sociale normen als kwaliteit, zekerheid en veiligheid zouden centraal moeten staan. Erkent de Minister zijn rol en met name ook de rol van de Minister van Financiën om hier verbetering in aan te brengen? Wat is hij bereid om daaraan te doen? Tot slot, nog specifiek over de uitstoot van ultrafijnstof en andere schadelijke stoffen. GroenLinks en de Partij voor de Dieren noemden dit ook al. Dit is een groot probleem dat al jaren bekend is, maar waar gewoon vrijwel niks mee is gedaan. Ik ben blij met de erkenning van de Minister dat dit goed en grondig aangepakt moet worden, maar ik hoop dan ook wel echt dat hij doorpakt en niet langer accepteert dat er zulke gezondheidsrisico's worden genomen.

Voorzitter. Er is een cultuurverandering op Schiphol nodig waarbij werknemers beschermd worden en klachten serieus behandeld worden. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Graus van de fractie van de PVV.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik wil meteen om een reactie vragen van de Minister op de petitie van een bewonersdelegatie. Die is afgelopen dinsdag aangeboden. Ik heb daar geen snars van kunnen verstaan door de prachtige akoestiek hier. Een gemiddelde kienzaal heeft een betere akoestiek dan een zaal hier in de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Ik heb niets kunnen verstaan van de burgervisie op Schiphol. Ik heb ook geen hand-out of iets gekregen. Ik had daar dus graag een reactie van de Minister op gehad. Ook had ik graag een reactie gehad op de strategiebrieff 2022–2030 van Groningen Airport Eelde. Die brief is vast bekend bij de Minister. Daar had ik graag een reactie op gehad.

Veel dingen zijn al gezegd. Ik ga nog wat zaken, wat krenten uit de pap pakken die voor de PVV belangrijk zijn. Een aanzienlijk deel van de handel en productiebedrijven zijn direct of indirect afhankelijk van vrachtluchten. Ik noemde Maastricht Aachen Airport al, net als mijn collega's. Ze vertegenwoordigen, bijvoorbeeld bij Schiphol, slechts zo'n 3% van het totaal aantal vluchten, maar wel 25% van de economische waarde van de luchthaven, ook bij Schiphol. Voor Maastricht is het gewoon van wezenlijk belang dat die vrachtluchten er zijn. Hoe gaat de Minister het belang van Maastricht Aachen Airport en van Schiphol – ze zijn beiden van nationaal belang – ten aanzien van luchtvracht borgen? Ik doel dan onder meer op zaken als toekomstbestendigheid, voldoende capaciteit – mede ten behoeve van hun concurrentiepositie – slotschaarste, vestigingsklimaat, werkgelegenheid en exportkansen. En kan de Minister een aparte slotpool voor vrachten organiseren? Dat is ook een vraag die ik graag wil stellen.

Maastricht Aachen Airport is naast Schiphol de enige luchthaven in Nederland die luchtvracht op een goede manier kan afhandelen. De PVV vroeg al jaren geleden, en ook als eerste, om Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde bij de Schiphol Group onder te brengen. Beide wilden dat een paar jaar geleden op een andere manier, maar dat weet de Minister wel; daar hoeven we het nu niet over te hebben. Ze moeten complementair gaan samenwerken in plaats van elkaar beconcurreren. Dat geldt ook voor Schiphol naar die twee kleinere regionale luchthavens toe. Daar had ik ook graag een reactie op gewild. Dan Groningen Airport Eelde. Ik noemde «m al. Ik vroeg ook om een reactie op de strategiebrief. Los van dat het, vind ik persoonlijk, de meest gezellige, knusse, leuke en ontspannen luchthaven is van Nederland, hebben de mensen er ook relatief weinig overlast van. Ik vind het echt een schitterende luchthaven. Als ik ooit directeur mag worden van een luchthaven, dan zou het die zeker zijn. Die is ook van nationaal belang, niet alleen vanwege het hoge aantal medisch noodzakelijke vluchten, waaronder orgaanvluchten – ik noemde dit al aan mijn collega; het gaat dus niet alleen om de traumahelikopter – maar ook vanwege de titel «academisch ziekenhuis». De luchthaven vervult daarnaast een brede maatschappelijke functie en draagt bij aan het broodnodige vestigingsklimaat, de regionale economie, werkgelegenheid, leefbaarheid en ontsluiting van Noord-Nederland. Denk ook aan de KLM Flight Academy. Degenen die daar zijn geweest, weten hoe prachtig het daar is. Echt waar. Dat is zo'n mooi opleidingsinstituut, en dat van onze eigen KLM, van de blauwe zwanen. Het loopt allemaal gevaar. Voor de vestiging van Google, IBM en SHINE is de aanwezigheid van een internationale luchthaven gewoon een voorwaarde. Kan de Minister daar een reactie op geven? Ik heb net ook al in een interruptie gezegd dat 80% van de regionale luchthavens wereldwijd niet voldoende financiële dekking heeft. Ze zijn toch vaak afhankelijk van overheidssteun. Dat heeft ook te maken met wettelijk voorgeschreven taken. Denk aan de brandweer, security en veiligheid. Ik noemde ook al de luchtverkeersleiding, die vaak meer dan 1,8 miljoen euro kost. Daar had ik ook graag een reactie op gewild. We vragen om een structurele oplossing om de continuïteit van Groningen Airport Eelde, maar ook van mijn eigen Maastricht Aachen Airport, te garanderen.

Hoe loodst de Minister onze totale luchtvaartsector door covid, of dadelijk door het postcovidtijdperk, voor degenen die nog geloven dat het ooit iets minder zal worden of zal verdwijnen? Denk ook aan de Green Deal en aan Fit for 55. Hoe loodst de Minister ons en al die bedrijven die afhankelijk zijn van de luchtvaart hierdoorheen?

De Franse steun aan Air France-KLM bedraagt 7 miljard. Die is omgezet in aandelen. Ik vraag daar ook echt al tien jaar lang om, maar in Nederland is er nog steeds geen akkoord. Kan er met die 3,4 miljard ook niet iets gebeuren qua aandelen? Dat is een vraag. Daar had ik graag een duidelijk antwoord op gehad. Dus kan onze steun ook omgezet worden in aandelen, het liefst natuurlijk gelijk aan die van de Fransen? Gelijke zeggenschap zou natuurlijk het beste zijn, want uiteindelijk is KLM het gouden bedrijf en niet Air France. Laten we dat niet vergeten. Het zijn onze zwanen die binnen dat bedrijf zorgen voor een goede economie. De PVV wil een zwarte lijst voor agressieve misdragende passagiers. Daar is namelijk in toenemende mate sprake van. Dat komt ook door de mondkapjes. Mensen weigeren die mondkapjes, worden agressief en zijn vaak al half bezopen of helemaal bezopen als ze in het vliegtuig stappen. Welke concrete maatregelen worden genomen om cabinepersoneel, maar ook werkend grondpersoneel, te beschermen tegen toenemende agressie en verhuftering op vliegvelden? Hoe wordt dat door de Minister bevorderd?

Dan gaan we het even hebben over Qatar Airways. Mijn collega sprak dat mooi uit als «kotter». Ik vond het heel mooi hoe hij dat uitsprak. Ik dacht

bijna dat ik in een debat over visserij zat. Qatar Airways heeft toestemming ...

De voorzitter:

U heeft daar nog 30 seconden voor.

De heer Graus (PVV):

Ja, dank u wel. Qatar Airways heeft toestemming van de Europese Commissie om het aantal vluchten op Europa drastisch te verhogen. In Nederland is er al een wekelijkse toename van 14 à 42 vluchten, wat een negatieve invloed heeft op het herstel van de Nederlandse luchtvaart. Qatar Airways hanteert goedkope tarieven over de rug van het personeel, en beschikt over staatssteun en kerosinevoordelen. De druk op de Nederlandse maatschappijen wordt door oneerlijke concurrentie vanuit Qatar enorm vergroot. Op dit punt zou ik ook graag actie zien. Draai dat selectiviteitsbeleid positief om naar de eigen luchtvaartmaatschappijen: onze eigen jongens en meisjes eerst. Dat is heel normaal, want als de Minister in een vliegtuig stapt, krijgt hij ook van de stewardessen te horen: zet altijd eerst zelf het zuurstofmasker op om je kinderen op latere termijn beter te kunnen redden en hen voor gevaar te behoeden. Dat moeten wij ook gaan doen: eigen luchtvaartmaatschappijen eerst. Dank u wel, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus. Dan zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. De Minister heeft om een kwartier gevraagd om de korte antwoorden die inmiddels zijn voorbereid, ambtelijk nog even te toetsen, en om de lange weg door het gebouw heen en terug af te kunnen leggen. We gaan precies om 14.30 uur weer door.

De vergadering wordt van 14.10 uur tot 14.30 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de Minister voor zijn eerste termijn. We koersen op 17.00 uur voor de tweede termijn van de Kamer. Als we dat redden, dan kunnen we twee minuten voor de tweede termijn nemen. Anders moet ik dat helaas inkorten. Ik stel voor vier vragen aan de Minister. Ik verzoek die vragen kort te houden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij hadden we net in de eerste termijn heel weinig interrupties gedaan, zodat we meer ruimte hadden voor het debat met de Minister. Vier vragen doen we altijd. Ik zou meer interrupties logisch vinden. Vier vragen is standaard.

De voorzitter:

Ja, dat is het en laten we dat ook maar aanhouden, zodat we het echt ruim binnen de tijd halen. Ik zie instemmend geknik van de commissie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter, we hebben tweeënhalve uur – tweeënhalve uur! – voor de eerste termijn van de Minister. Het lijkt mij toch dat er in tweeënhalve uur meer dan vier interrupties mogelijk zijn. Dat hebben we ook bij andere debatten gezien. Dit is echt een beetje onzin.

De voorzitter:

Ik kijk de commissie rond. Ik zie toch instemmend geknik bij vier vragen. Als u die goed richt en goed houdt, dan gaan we dat zo doen. Mocht het inderdaad zo zijn ...

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, ik wil opmerken dat ik ook wel voor meer vragen ben.

De **voorzitter**:

U heeft niet het woord. Mocht het zo zijn dat we inderdaad veel tijd over houden, dan kan ik u meer vragen geven. Maar ik probeer ook lessen te trekken uit het hoofdlijnen debat, waar we juist een beetje in de knel kwamen. Tot nu toe is het hartstikke goed gegaan. Ik zou zeggen: we gaan dat voortzetten. Het woord is aan de Minister.

Minister **Harbers**:

Voorzitter, dank. Dank aan de leden voor hun inbreng in de eerste termijn op deze – u memoreerde het al aan het begin – toch bijzondere en ook wel zwarte dag. Niettemin zal ik aan de slag gaan om te proberen al uw vragen uit de eerste termijn zo goed mogelijk te beantwoorden. Laat ik even de volgorde van de onderwerpen aangeven. Ik stel voor dat ik om te beginnen alles behandel rond de Luchtvaartnota, de bijbehorende vergunningverlening en Schiphol, vervolgens de vragen op het gebied van duurzaamheid, dan op het gebied van Lelystad Airport en vervolgens de andere regionale luchthavens. Dan zijn er nog wat vragen gesteld over KLM. Tot slot een blokje overige vragen, waarin een aantal diverse vragen nog zit, waaronder over Qatar, dat door een aantal leden is genoemd. Maar om te beginnen de Luchtvaartnota. De Luchtvaartnota voor 2020 tot 2050 is door het vorige kabinet vastgesteld en vormt ook voor het huidige kabinet de basis voor het luchtvaartbeleid. Wat ons betreft staat die daarmee ook voor een omslag van kwantiteit naar kwaliteit op basis van vier publieke belangen. Ik noem ze nog maar een keer: veiligheid, internationale bereikbaarheid, duurzaamheid en leefomgevingskwaliteit. Die vier worden bepalend voor de toekomst van de luchtvaart. Ik wil daar ook maar meteen het volgende bij aangeven. Ik heb alle verschillende opinies daarover gehoord, maar groei of krimp van luchtvaart is dus geen vertrekpunt voor dit kabinet. Wat wel voor ons van belang is, is krimp van de negatieve effecten op de gezondheid en het klimaat. Dat is de basis die ik gedegen en structureel op orde wil krijgen in deze kabinetsperiode, om te beginnen bij alle besluiten die conform het coalitieakkoord dit jaar van het kabinet worden gevraagd.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan heeft nu al een vraag.

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

Ja, het is misschien een technische of een verduidelijkende vraag. Of we hebben hier te maken met een veranderd standpunt van het kabinet ten opzichte van het vorige kabinet. Dat kan. Dan moeten we dat markeren. Of de Minister weet niet goed waar hij over spreekt. Wat is namelijk het geval? Om de Luchtvaartnota, de concept-Luchtvaartnota op te stellen, heeft het ministerie een aantal scenario's onderzocht. Ik meen een stuk of vier, misschien wel zes. Ik kijk even naar de collega. Ik dacht dat het er vier waren, onder andere een standstill-groei. Er is ook wel gekeken naar krimp. Maar uiteindelijk heeft de Minister – dat heeft ze ook in het openbaar gezegd in de discussie daarover – gekozen voor het groeisce- nario. Als de Minister dus zegt «we gaan niet uit van een groei- of krimpsce- nario», dan klopt dat niet, want dat is namelijk wel het geval. Of er is een verandering opgetreden in het kabinetsstandpunt. Welke van de twee is het?

Minister **Harbers**:

Er is geen verandering opgetreden. Ik heb ook het debat aangehoord over groei of krimp. In de plan-MER die is opgesteld voor de opstelling van de Luchtvaartnota is – de heer Van Raan memoreert daaraan – ook een

krimpscenario opgenomen. Je zou zelfs kunnen zeggen dat, alles afwegend, daar door het vorige kabinet voor gekozen is. De kern van de Luchtvaartnota is namelijk dat we van kwantiteit naar kwaliteit gaan, ook door middel van het borgen van publieke belangen, en dat daarbinnen de sector zich kan ontwikkelen. Dat is het model geworden van groei verdienen, maar daarbij ligt de nadruk wel op «verdienen». En wat niet kan binnen de bepalingen van alles wat met de leefomgeving te maken heeft, kan dus ook niet verdiend worden.

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

Dit is precies waarom het grote middenveld, waar wij ook in opereren, het maatschappelijk middenveld, zo'n hekel heeft aan, zo'n wantrouwen heeft bij, zo'n aversie heeft tegen de manier waarop dit ministerie met de luchtvaart omgaat. Want wat de Minister hier zegt, is niet waar. Zijn voorganger heeft duidelijk gezegd dat bij al die prescenario's – laat ik het zo maar even noemen – op grond waarvan de concept-Luchtvaartnota nu zijn gedaante, zijn vorm, zijn inhoud, heeft gekregen, is gekozen voor groei. Het moet verdiend worden: daar heeft de Minister gelijk in. Maar het onderliggende uitgangspunt is groei. De Minister moet hier dus niet zeggen dat niet is uitgegaan van een groei- of krimpscenario, want dat is niet waar. Dat is gewoon niet waar.

Minister **Harbers**:

Ik heb vorige week in het hoofdlijnen debat al aangegeven dat het wat mij betreft niet gaat over groei of krimp. Wat mij betreft, gaat het om het op orde krijgen van alles wat wet- en regelgeving op het gebied van de leefomgeving van ons verwacht. De uitkomsten daarvan bepalen uiteindelijk de ruimte voor de luchtvaart, en dat geldt ook voor het lopende vergunningstraject. Als de sector daarbinnen kans ziet om te groeien of de noodzakelijkheid ziet om te krimpen, dan is dat vers twee, maar het is aan de sector wat binnen de juridische uitgangspunten zal kunnen.

En ja, het klopt: het kabinet vindt in die balans twee dingen van belang. Dat heb ik ook van meerdere leden van de commissie gehoord. We vinden het belangrijk dat Schiphol Nederland verbindt met goede, waardevolle bestemmingen, maar we vinden het ook belangrijk dat we afspraken met de omgeving nakomen en ervoor zorgen dat de luchtvaart stiller, zuiniger en duurzamer wordt. En dat zal de afweging zijn. Dat is eigenlijk de basis die ik deze kabinetsperiode op orde wil krijgen. Daarvoor ga ik de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota actualiseren, ook op basis van het coalitieakkoord en de te nemen besluiten dit jaar. Dus wat mij betreft, gaat het niet om aantallen. Dat is de uitkomst van het traject dat we doorlopen door aan de ene kant in kaart te brengen wat er kan wat betreft de leefomgeving en aan de andere kant – dat was in de Luchtvaartnota al nieuw – in te zetten op de kwaliteit. Daarvoor zal ik later dit jaar met het beleidskader netwerk kwaliteit komen.

Voorzitter. De heer Van der Molen vroeg in dit verband naar de voorde- ringen in de Luchtvaartnota ten aanzien van klimaat. Bij de klimaatdoelen werken we aan de borging van de nationale doelen via een CO₂-plafond. De heer Boucke vroeg daar ook naar. Hij vroeg mij om voor het commissiedebat van 16 juni een tijdpad te schetsen. Dat tijdpad kan ik leveren voor het commissiedebat van 16 juni. Ik weet niet of dan al alle onderliggende onderzoeken klaar zijn, maar dan weet u in ieder geval waarop u mij kunt afrekenen bij de verdere invoering daarvan. Zoals u weet, zet Nederland zich daarnaast in voor een ambitieus klimaataanpak onder het «Fit for 55»-pakket en, tijdens de vergadering van ICAO dit najaar, voor afspraken over een ambitieus langetermijndoel. Ik ga straks nog in op de andere vragen rond duurzaamheid.

Inzake de bijmengverplichting, die ook in de Luchtvaartnota staat, steunen we het voorstel van het «Fit for 55»-pakket en pleiten we voor hogere bijmengpercentages in de EU en op nationaal niveau.

Elektrisch vliegen maakt onderdeel uit van een voorstel voor het Groeifonds: Luchtvaart in Transitie. Daar heb ik u recent nog een brief over gestuurd. We hebben ook een masterplan voor elektrisch vliegen tussen de Caribische eilanden van ons Koninkrijk.

De eerste pilot voor elektrisch taxiën op Schiphol is positief afgerond. Schiphol heeft afgelopen week aangekondigd ook daadwerkelijk te beginnen met het aanschaffen van twee TaxiBots om daar in de praktijk verder uitvoering aan te geven.

De heer Graus vroeg om een reactie op de petitie van bewoners over de krimp van Schiphol. Ik meen dat het de Burgervisie Schiphol was. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik die petitie nog niet ken. Als die naar mij toe komt, dan zorg ik ervoor dat die nog van een reactie wordt voorzien. Ik wijs er in ieder geval op dat in de Luchtvaartnota de balans tussen publieke belangen centraal staat, en niet specifieke groei of krimp. Dat zal overigens betekenen dat vooralsnog geen groei gepland staat. Ik wijs erop dat conform het coalitieakkoord dit jaar de besluitvorming plaatsvindt. De zorgen, belangen en vragen van omwonenden hebben daarin ook een plek.

De voorzitter:

Ik wijs erop dat de petitie in de Tweede Kamer is rondgestuurd, ook aan de leden van de commissie. Meneer Graus, gaat uw gang.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel. Een van de woordvoerders van de bewoners zei tegen mij dat die al langer bij de Minister ligt. Vandaar dat ik het vroeg. Hij zei dat dinsdag tegen mij. Vandaar dat ik het vroeg, meneer de voorzitter.

Minister Harbers:

Oké, ik krijg net te horen dat de petitie inderdaad beschikbaar is op het departement. Ik ken die persoonlijk niet, maar ik zorg ervoor dat u op korte termijn van mij een reactie op schrift krijgt.

De heer Koerhuis vroeg of we Schiphol meer ruimte kunnen geven, tot 560.000 vliegbewegingen. Nou, op dit moment is dat niet aan de orde, omdat we bij de te nemen besluiten nu eerst het Luchthavenverkeerbepsluit moeten nemen. Voordat we dat Luchthavenverkeerbepsluit kunnen nemen, moeten we de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming rond hebben. Daarna weten we dus de uitkomst. Dan weten we waar we staan met het aantal vliegbewegingen. U weet het allemaal en ik kom helemaal aan het eind nog op de gevolgen van corona, maar ik wijs er maar op dat dit aantal vanwege de coronapandemie verre van vol wordt gevlogen. Op dit moment is er geen sprake van een acute noodzaak tot groei.

De heer Eppink is inmiddels naar het andere debat, maar ik geef hem wel antwoord. Hij pleitte ervoor om in de discussies rondom Schiphol de economische aspecten meer centraal te stellen. Ja, bij «meer centraal» zet je weer iets in het centrum. Technisch gezien, luidt dan het antwoord: nee, dat ben ik niet van plan, want ik wil dat alle belangen meegewogen worden. Het economisch belang, het belang van het vestigingsklimaat, hoort daarbij, maar het gaat om de balans tussen alle publieke belangen, dus: leefbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en de gevolgen voor het vestigingsklimaat.

Mevrouw Kröger wees op de bevoegdheid inzake het MER. Zij gaf aan dat ik de opsteller ben van het MER en dus alle gegevens kan delen, maar dat is een feitelijke onjuistheid, want de initiatiefnemer is de opsteller van het MER, en dat is de luchthaven Schiphol. De toetsing vindt vervolgens plaats door de Commissie m.e.r. Uiteindelijk wegen wij dat mee bij de af

te geven vergunning of, in dit geval, bij het Luchthavenverkeerbesluit. Zoals ik net zei, begint het bij de aanvraag voor de natuurvergunning op basis van de Wet natuurbescherming. En dat is iets tussen Schiphol en het Ministerie van LNV.

De heer Boucke wil weten hoelang het duurt voordat een natuurvergunning wordt verleend. De eerste stap is nu dat Schiphol aan de slag moet met de berekeningen op basis van uitgangspunten en met datgene wat Schiphol allemaal moet onderbouwen voor de aanvraag van de natuurvergunning ingevolge de Wet natuurbescherming, ook op basis van de ontvangen zienswijze. Daarna weet Schiphol voor zichzelf wat de exacte opgave is. Op die opgave moet Schiphol maatregelen nemen om een natuurvergunning te kunnen krijgen. Daarna, als de natuurvergunning is afgegeven, kunnen we verder met de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit. In de toegezegde voortgangsrapportage over dat geheel zal ik u dan weer nader informeren.

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Toch even over die rollen. De Minister schetst hier dat het Ministerie van lenW het LVB vaststelt. Dat gebeurt op basis van een milieueffectrapportage. Onderdeel van de milieueffectrapportage is de passende beoordeling, en de passende beoordeling is tevens nodig voor het aanvragen van een natuurvergunning. Het onderdeel «passende beoordeling» is dus wel degelijk onderdeel van de milieueffectrapportage. Nou staat in de brief: «Na uitgebreide overweging van het toetsingsadvies en de ontvangen zienswijzen (...) de besluitvorming ten aanzien van de referentiesituatie, en de daarin te betrekken vlootsamenstelling (...)». Kennelijk worden nu door het ministerie aan Schiphol uitgangspunten meegegeven voor het opstellen van die MER. En dan vraagt de Kamer om hier gewoon transparant over te zijn. Dat vraag ik namens een heleboel mensen die zich hier heel erg veel zorgen over maken. Wat zijn de uitgangspunten die aan Schiphol worden meegegeven? Waarom zou dat geen publieke informatie zijn? Dat zijn de uitgangspunten die in de MER gehanteerd gaan worden.

Minister Harbers:

Dan wijs ik op wat ik in het begin van dit debat heb gezegd: het is ook een lopende vergunningprocedure. In eerdere instantie heeft ook de Commissie m.e.r. hierop een MER-rapport getoetst, maar ook hier geldt dat de opsteller daarvan Schiphol is. Op basis van het eerdere advies van de Commissie m.e.r. zal Schiphol nu de aangevraagde natuurvergunning moeten onderbouwen en de passende beoordeling verder moeten invullen. En dan kunnen wij het traject hervatten. Het antwoord wordt niet anders. Dat doen we ook bij andere vergunningaanvragen niet. Het eindproduct dat er straks moet liggen, moet aan alle kanten gedegen zijn, en dat is vanzelfsprekend transparant.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik begrijp heel goed dat deze Minister zichzelf uit het besluitvormingsproces probeert te manoeuvreren. Dat snap ik goed. Maar feit is dat hijzelf in deze brief schrijft: «(...) door de Minister voor Natuur en Stikstof en mijzelf in kennis gesteld over de uitgangspunten (...)». Die zijn door de ministeries gegeven. Dat is dus deel van het besluitvormingstraject. Over eerdere versies van die MER zijn wij als Kamer gewoon geïnformeerd: wat zei de Commissie m.e.r., wat moet er nu verder gebeuren? Ik snap werkelijk niet waarom deze transparantie nu niet gegeven kan worden. Waar is de Minister bang voor?

Minister Harbers:

Ik ben nergens bang voor, maar het is een lopende vergunningaanvraag waarbij de initiatiefnemer opnieuw huiswerk te doen heeft. Dan is het goed gebruik om hem eerst dat huiswerk te laten doen en dat vervolgens door de Commissie m.e.r. en het bevoegd gezag te laten beoordelen. En dat is vanzelfsprekend een oordeel dat door het bevoegd gezag gegeven wordt, in casu de Minister voor Natuur en Stikstof voor de natuurvergunning, en uiteindelijk, als die is afgegeven, door mij op het gebied van het Luchthavenverkeerbesluit.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat was precies het punt van orde dat ik aan het begin maakte. De Minister gaat hier een kant op die zich echt weer 180 graden keert van hetgeen wij in de vorige periode probeerden af te spreken met zijn voorganger. Wees nou transparant. Die milieueffectrapportage gaat uit van uitgangspunten, van een referentiekader. De Staat is voor 69%, of voor een groot gedeelte, eigenaar van Schiphol. Het gaat over een maatschappelijk probleem. Het is dus volstrekt logisch dat wij naar die referentiekaders vragen. Daar zit geen woord Spaans bij of een verborgen agenda van deze kant achter. Nee. Wat geeft de Minister? In die brief staat het letterlijk: de Minister voor Natuur en Stikstof en ik. Die referentiekaders worden dus meegegeven door deze Minister! En de Kamer mag ze niet weten. Dat kan toch niet? Wat zegt de Minister hierop?

Minister Harbers:

Ik geef het antwoord dat ik al eerder gaf. De natuurvergunning is stap één. Dat is iets tussen Schiphol als bedrijf – wie de eigenaar van dat bedrijf is, speelt daarbij geen rol – en het departement van LNV. Het leek mij gewenst om u samen met de collega voor Natuur en Stikstof in ieder geval op de hoogte te stellen van waar we staan in het proces. Daarmee ben ik zo transparant als juridisch kan. Overigens gaan we daarmee al verder dan bij andere aanvragen voor een natuurvergunning.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan gooi ik het over een andere boeg. Deze regering stelt voor om vier keer 15 miljoen euro uit te geven om Schiphol te helpen bij diens stikstofproblematiek, die integraal onderdeel uitmaakt van de natuurvergunning, van de MER. Die vier keer 15 miljoen zijn gereserveerd. De Minister kan hier dus wel een mooi verhaal ophangen, maar hij heeft wel degelijk een belang – vier keer 15 miljoen euro – om Schiphol met diens stikstofproblematiek te helpen. Ook om die reden is het niet meer dan logisch dat de Minister de Kamer dan informeert over de referentiekaders die zijn meegegeven. Ik weet niet wat we hier moeten doen. Moeten we als Kamer naar de rechter om een zaak tegen deze Minister te beginnen? Ik vind dit erg vreemd.

Minister Harbers:

De heer Van Raan haalt vier keer 15 miljoen erbij. Dat betreft gelden voor uitbreiding van de formatie, gegeven alles wat er speelt rond luchtvaart in Nederland. Ik noem vergunningverlening, maar ook de toetsing daarvan door de ILT. Om die reden heeft het kabinet dat ingepast in de begroting. Dat doet nog steeds geen afbreuk aan het feit dat in dit land ook afspraken gelden voor de manier waarop wij vergunningaanvragen doen en dat de toetsing daarvan door degene die de vergunning afgeeft, gebeurt op het moment dat de initiatiefnemer die aanvraag heeft gedaan dan wel heeft aangepast en zegt: en nu wil ik daar een uitspraak over.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik wil mijn vragen hier graag aan besteden, voorzitter, want ik denk dat het publiek in Nederland hier gewoon recht op heeft. Het staat in de Startnota:

«Het kabinet-Rutte III heeft (...) besloten om 4 x 15 miljoen euro beschikbaar te stellen voor een programmaorganisatie voor de aanpak voor stikstof en geluidhinder rond Schiphol.»

De voorzitter:

Meneer Van Raan, meneer Van Raan.

Minister Harbers:

Dat is vier keer 15 miljoen voor die vier jaren uitbreiding van de formatie op de betrokken departementen, opdat men de veelheid van besluiten die genomen moeten worden, ook gewoon aankan, en bij de ILT, opdat men vervolgens ook bij de ILT de capaciteit heeft voor datgene wat getoetst of gehandhaafd moet worden. Het staat in de Startnota omdat het besluit nog net in de nadagen van het vorige kabinet is genomen en de Startnota de eerste gelegenheid bood om dat zichtbaar te maken aan de Kamer. Dat wordt natuurlijk in de rest van het begrotingsproces toegevoegd aan de begroting.

De voorzitter:

Even van de voorzitter: u vraagt het woord en u krijgt het woord, tenzij u door uw vragen heen bent. U heeft nu vijf vragen gesteld. Het woord is aan de heer Boucke.

De heer Boucke (D66):

De Minister deed een poging om mijn vragen te beantwoorden over de natuurvergunning. Maar mijn vraag was niet zozeer hoelang dat duurt. Mijn vraag was hoelang de Minister heeft. Ik baseer die vraag op wat de Minister zelf in zijn nota schrijft. Hij zegt: «De kans is aanwezig dat een rechter vanwege het ontbreken van concreet zicht op legalisatie zal oordelen dat het anticiperend handhaven moet worden beëindigd (...)». Hoeveel tijd denkt de Minister zelf nog te hebben voordat de rechter er weer aan te pas komt en een ander besluit neemt? Het is dus niet zozeer de vraag welke stappen allemaal doorlopen moeten worden, want daar heeft de Minister wel keurig antwoord op gegeven, maar hoeveel tijd hijzelf nog denkt te hebben.

Minister Harbers:

Dat is een kwestie van maanden en niet van jaren. De natuurvergunning en vervolgens het LVB: dat zijn twee belangrijke besluiten die dit jaar genomen moeten worden, ook gegeven alle besluiten waarbij ik het als een opdracht zie om die op grond van het coalitieakkoord in 2022 te nemen. Want daarna – daar kom ik straks op – komen er nog een aantal andere, daaruit voortvloeiende besluiten. Of dat dan net voor of net na de zomer is: dat zal de tijd even moeten leren. Tegelijkertijd is er de relatie met het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor het geluid. Op dit moment is de actuele situatie dat de handhavingpunten niet worden overschreden, en dat heeft weer te maken met het feit dat er door corona veel minder gevlogen wordt. Dus in die zin is er ook even wat ruimte – ik zal niet zeggen: lucht – om die besluiten nog in deze volgtijdelijkheid te kunnen nemen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik heb ook nog even een vraag over het delen van de informatie waar het zonet over ging. De Minister moet tegenover de Kamer natuurlijk openheid betrachten. Aan de andere kant moet hij ook bestuurlijk correct handelen. Daar is de Minister ook op aanspreekbaar. Die ruimte wil ik hem geven. Dat we een brief hebben ontvangen die ons informeert, vind ik ook goed. Wat natuurlijk wel speelt, is dat mensen dan denken: ja, maar dat is natuurlijk geheime communicatie, zo achter de schermen, tussen twee partijen die een beetje aan hetzelfde eind trekken. Ik kan me best

voorstellen dat mensen die een beetje sceptisch zijn, dat gevoel krijgen. Betekent dit, dat dit achteraf ook niet te reconstrueren valt? Ik vraag dat ook voor mij, omdat ik het graag wil weten. Want het is weer een andere zaak als we ook niet eens achteraf zouden kunnen zien met welke suggesties u richting Schiphol bent gegaan. Achteraf zou je nog kunnen vaststellen: dit is wat het ministerie heeft gezegd en dit is wat eruit is gekomen. Dan kan de Minister het natuurlijk ook verklaren als daar een kloof tussen zit, maar dan is die wel vast te stellen. Dat is dus gewoon een informatieve vraag. Krijgen we dit dan achteraf te horen? Dat maakt, denk ik, ook iets uit voor het wantrouwen dat er misschien ook deels terecht op basis van ervaringen zou kunnen zijn.

Minister Harbers:

Dank aan de heer Van der Molen voor de vraag, want dat is precies wat er aan de hand is. Aan het eind van de rit ligt er een vergunning en daarna ligt er een Luchthavenverkeerbesluit. Ik begrijp heel goed dat, om die besluiten te kunnen nemen, ik op dat moment de Kamer volledig zal informeren over de manier waarop die besluiten tot stand zijn gekomen. Dat zijn dan eerst de vergunning – dat betreft de collega voor Natuur en Stikstof – en daarna het Luchthavenverkeerbesluit. Dat is ook al zo vanuit een heel praktische betekenis. Als een aanvraag niet zou voldoen aan de voorwaarden die daarvoor gelden, dan is er uiteindelijk niet eens een vergunning. Dus alle partijen hebben er baat bij om aan het eind gewoon zo duidelijk en zo volledig mogelijk te onderbouwen wat daar is gebeurd.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Dan ben ik inmiddels door veel van de vragen op dit terrein heen. Dan kom ik op de vraag van de heer Boucke over Schiphol. Er ontspoon zich ook een interruptiedebat over de tweede Kaagbaan. Dit is dus een van de zaken waar we het over kunnen gaan hebben op het moment dat de hoofdmoot van de besluitvorming rond Schiphol rond is, in casu het Luchthavenverkeerbesluit. In de Luchtvaartnota zelf is al aangekondigd dat we een besluit zullen nemen over de ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan. Aan het eind van de rit kunnen we de vraag beantwoorden of we die nog nodig hebben of niet. In het debat dat zich ontspoon, werd ook gevraagd: heb je die dan nodig voor de veiligheid of niet? Er spelen allerlei aspecten. Je kunt een hele redenering ophangen over de veiligheid. Aan de ene kant win je misschien aan veiligheid voor taxiënde vliegtuigen die elkaar kruisen op maaiveldniveau, maar aan de andere kant moet je goed nadenken over kruisende vliegbewegingen nadat vliegtuigen zijn opgestegen of geland. Het is dus niet zo dat het automatisch veiliger is om de parallelle Kaagbaan te hebben. In die hele besluitvorming is dat een van de besluiten die in de loop van het jaar aan de orde komen op het moment dat we de hoofdmoot van de besluitvorming, in casu het Luchthavenverkeerbesluit, hebben afgerond. Dan kunnen we hier verder naar kijken.

De heer Boucke (D66):

Dank aan de Minister, want hij geeft een helder antwoord op mijn vraag. Ik heb een vervolgvraag aan de Minister. Hij is naar dat gebied geweest. Kan hij misschien reflecteren op wat hij daar van de bewoners heeft gehoord? Wat is zijn oordeel daarover? Daar ben ik benieuwd naar. Het was een van zijn eerste werkbezoeken. Ik ben toch wel benieuwd naar de reflectie van de Minister daarop.

Minister Harbers:

We hebben twee uur, hè? Haha. Nee, hoor.

Het was een buitengewoon goed gesprek met vertegenwoordigingen van verschillende bewoners, zowel van bewoners dichtbij Schiphol als van bewoners ver weg. Eigenlijk zie je dan gewoon meteen alle aspecten terugkomen die ik ook hier in het debat terug zie komen. Aan de ene kant zijn er mensen die hun werk vinden op Schiphol en die om die reden soms ook in de directe omgeving wonen. Aan de andere kant zijn er mensen die hinder tot ernstige hinder ondervinden van bijvoorbeeld geluid of die andere overlast ondervinden van Schiphol. En, inderdaad, er zijn ook bewoners die zeggen: goh, ons dorp krimpt en vergrijsd doordat hier niet meer gebouwd mag worden; nou ja, er gaat een vliegtuig over, maar wij zouden ervoor willen pleiten om toch meer te bouwen. Ik moet dat heel eerlijk zeggen; dat was voor mij ook wel iets wat ik niet meer had verwacht. Dat gold bijvoorbeeld voor het dorp Rijsenhout. Eigenlijk zie je dan alle belangen, waarbij ik ervoor voel om die in het groot te regelen voor de hele omgeving van Schiphol, ook in een aantal van die gesprekken langskomen. Maar ik zal niet verhehlen dat er mensen zijn die ernstige hinder ondervinden. Dat is ook een van de redenen geweest dat het vorige kabinet al heeft gezegd dat we aan de slag gaan en kijken naar een nieuwe fase van bijvoorbeeld geluidwerende maatregelen in de omgeving. Daarvoor hoop ik op afzienbare termijn voorstellen naar de Kamer te sturen. Er zaten eigenlijk alle aspecten in, maar de hoofdmoot is precies de opgave die ik voel uit het coalitieakkoord. Het is eigenlijk zoals de heer Boucke zelf zei: luchtvaart verbindt, maar luchtvaart vervuult ook of geeft ook hinder en daar moeten we goed rekening mee houden.

De heer **Boucke** (D66):

Volgens mij is dit mijn derde vraag. Klopt dat?

Is de Minister het met mij eens dat de bewoners wel duidelijkheid moeten krijgen, en snel? Als ik het goed begrijp, is afgesproken dat hier uiterlijk in 2021 duidelijkheid over zou zijn. We leven nu in 2022. Kan de Minister toezeggen dat die duidelijkheid er nu wel zo snel mogelijk komt? Ik ben ook in het gebied geweest. Mensen waren tegenover mij een stuk ongenueanceerder dan de Minister nu vertelt. Maar goed, ieder zijn lezing.

Minister **Harbers**:

Oh, nee hoor. Ik herken ook zeer zeker dat bewoners ongenueanceerd zijn. Daarom gaf ik zojuist aan dat er ook bewoners zijn die terecht zeggen dat zij hinder tot ernstige hinder ondervinden. Het jaartal 2021 werd genoemd in de Luchtvaartnota 2020. Ik moet helaas zeggen dat dit is voorbijgegaan aan de realiteit dat het kabinet vrijwel geheel 2021 demissionair is geweest. Vandaar dat het nu een onderdeel is van de besluiten die ik in 2022 moet nemen.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Harbers**:

Dank u wel. Als we het hebben over de luchthavens, dan hebben we het ook over de inspraak. De heer Van der Molen noemde dat het poldermodel bij de luchtvaart, dat spaak loopt. Laat ik vooropstellen dat ik ook rond Schiphol het gesprek met de omgeving en de participatie bij de besluitvorming van groot belang vind. Ik kom daar straks ook bij de regionale luchthavens nog wel even op. Ik oktober vorig jaar heeft mijn voorganger de Kamer geïnformeerd over het proces rond de opvolging van het advies van de heer Van Geel. Het proces van de omvorming van de Omgevingsraad Schiphol in een maatschappelijke raad Schiphol is inmiddels gestart. Daarin moet ook met bewoners worden opgetrokken. Zij moeten daar bijvoorbeeld ook eigen scenario's kunnen inbrengen. Het streven is om rond de zomer te kunnen besluiten over de toekomstige

vormgeving daarvan. Maar nogmaals, ik vind het van groot belang dat we op dat terrein voortgang boeken.

Dan de omgeving. De heer Koerhuis vroeg of ik bereid ben om te onderzoeken bij hoeveel woningen vliegoverlast wordt ervaren. Op dit moment loopt er een onderzoek van de GGD's naar de hinder van de luchtvaart. Als dat klaar is, zal dat een actueel inzicht geven in het aantal gehinderden. Ik verwacht dat onderzoek voor de zomer naar de Kamer te kunnen sturen. Uit het eerdere isolatieprogramma Schiphol weten we dat de kosten toen gemiddeld € 43.000 per te isoleren object, een huis dus, waren. Dat programma is inmiddels tien jaar geleden afgerond. Ik ga ervan uit dat de gemiddelde kosten nu € 50.000 tot € 60.000 per woning zouden kunnen bedragen.

Dan geluid. De heer Boucke stelde een vraag over het actieplan geluid voor Schiphol. Wellicht schets ik de achtergrond. De wet schrijft voor dat ik als Minister van IenW verplicht ben om elke vijf jaar een strategische geluidsbelastingkaart van Schiphol vast te stellen. Het actieplan moet dan vervolgens zijn gebaseerd op deze kaart. Beide, dus kaart en actieplan, zijn verplicht op grond van de EU-richtlijn omgevingslawaaai. De geluidsbelastingkaart van Schiphol wordt dit jaar voor 30 juni 2022, dus voor 30 juni van dit jaar, vastgesteld. Vervolgens kan ik aan de slag met het actieplan. De vaststelling van dat actieplan volgt een jaar later, zoals bij wet is vastgelegd. In die periode vindt onder andere participatie van de omgeving plaats. Dus het komende halfjaar de kaart en daarna een jaar om het actieplan vast te stellen. Dat is dan een beschrijving van het te voeren beleid, ook om de geluidsbelasting te beperken, want dat is een van de doelstellingen van het actieplan.

Ik blijf bij geluid. Nog even de cumulatie van de geluidsregels. Dat betreft een vraag van de heer Koerhuis. De heer Koerhuis weet het, en ik zal ook een antwoord geven, maar ik wijs er heel even op dat de geluidsregels in de Omgevingswet onder de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van IenW vallen. Maar er is een specifieke rekenregel over luchtvaartgeluid, die is geactualiseerd op basis van nieuwe wetenschappelijke inzichten. Het is die actualisatie die leidt tot onzekerheid voor de woningbouwopgave rond Schiphol. Daarvoor is een impactanalyse uitgevoerd. We zijn nu met de regio in gesprek over een aanpak die gemeenten helpt bij het maken van een afweging over woningbouw, maar die ook transparant is over de hinder die mensen vervolgens zouden kunnen ondervinden. Daarover wordt de Kamer dan geïnformeerd. De rekenregels voor andere bronnen zijn niet verouderd, zodat daar geen impactanalyse voor nodig is. Op zichzelf is het dus wel beleidsneutraal omgezet. Alleen, beleidsneutraliteit ontslaat ons niet van de verplichting om bij datgene wat in het beleid zit, actuele wetenschappelijke inzichten mee te nemen.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik kom toch met een vervolgvraag hierover. Mensen in de buurt van Schiphol hebben last van het geluid. We hebben het er veel over gehad, andere partijen ook. Maar waar die mensen volgens mij nog veel meer last van hebben, is dat hun kinderen daar geen woning kunnen vinden. De nieuwe geluidsregels zetten nu gewoon een rem op 60.000 tot 80.000 woningen. Mijn aangenomen motie was heel duidelijk: we moeten beleidsneutraal overzetten. De bedoeling was dat we niet gaan remmen op woningen. Dat gaan we nu toch doen. Dan wordt er een beetje een draai aan gegeven: nieuwe inzichten nemen we mee. Maar de bedoeling van mijn motie was nou juist: doe dat nou niet, want we moeten geen woningbouw remmen. Volgens mij is het grootste probleem van de mensen die daar nu wonen niet eens zozeer het geluid – dat is ook een probleem – maar vooral dat hun kinderen daar geen huis kunnen vinden. Graag een reactie.

Minister Harbers:

Ik begrijp de wens van de heer Koerhuis en dit is ook een van de vele aspecten in de omgeving. Ik heb zekerheid en perspectief genoemd. Dat geldt voor mij aan alle kanten. Dat geldt zowel voor de luchtvaartsector als voor de omwonenden die op dit moment hinder ondervinden en dat geldt ook voor de vele initiatieven in de regio om woningen te bouwen en om precies aan de vraag van de heer Koerhuis tegemoet te komen. Maar het antwoord is ook zoals het is. Op zichzelf is het beleid niet aangepast, maar als daar elementen in zitten – in dit geval was het de dosis-effectafhankelijkheid – die gewoon echt verouderd zijn en als er op dat gebied nieuwe wetenschappelijke inzichten zijn, denk ik niet dat we zomaar de weg op moeten gaan van «we gaan de huizen wel bouwen en we zien daarna wel wat de hinder is». Ik wil dat liever aan de voorkant helder hebben. Bij de einduitkomst van alle besluitvorming over Schiphol kunnen we vervolgens ook de landkaart er weer eens bij pakken en kijken waar we dan op een goede en gezonde manier woningen kunnen bouwen, zonder dat nu op voorhand te gaan doen en onszelf dan de komende tijd weer ergens tegen te komen omdat het misschien woningen zijn waar de mensen in de regio bij nader inzien toch liever niet willen wonen omdat ze dan te veel hinder en gezondheidsschade oplopen.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Ook de nachtvluchten zijn een onderdeel van de uitvoering van de Luchtvaartnota. Diverse leden hebben daarnaar gevraagd, onder anderen de heer Eppink. In de Luchtvaartnota hebben we al aangekondigd dat we het aantal nachtvluchten stapsgewijs verminderen van 32.000 naar 25.000. Die reductie is overigens ook opgenomen als voorwaarde in het steunpakket van KLM als onderdeel van de staatssteun die men twee jaar geleden ontving, namelijk om een evenredige bijdrage aan die reductie te leveren. De eerste stap is van 32.000 naar 29.000. Die wordt vastgelegd in het stuk waaraan ik al veel heb gerefereerd, het Luchthavenverkeerbesluit. Dat moeten we dus vastleggen en daarmee kunnen we ook de gewenste reductie, de eerste stap naar 29.000 vastleggen. Dat is van belang om daar vervolgens ook op te kunnen handhaven. Als een luchtvaartmaatschappij nu een nachtvlucht zou opgeven, is er op dit moment geen instrumentarium om te voorkomen dat die nachtvlucht dan door een andere airline wordt overgenomen. Straks is dat er met een vastgesteld Luchthavenverkeerbesluit wél. Daarna zijn er nog vervolgstappen van 29.000 naar 27.000 en naar 25.000, maar een van de voorwaarden daarvoor is onder andere substitutie door treinverkeer.

De heer De Hoop vroeg naar de rol van Schiphol als werkgever in relatie tot de arbeidsomstandigheden van grondafhandelaren. Ik heb vorige week of de week daarvoor in mijn beantwoording van de Kamervragen aangegeven dat ik met zorg naar die tv-uitzending heb gekeken en dat ik het van groot belang vind dat mensen veilig en in een gezonde omgeving hun werk doen. Dat is overigens in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de werkgevers. De Arbeidsinspectie ziet daarop toe en spreekt die werkgevers ook aan. Op dit moment onderzoekt de Arbeidsinspectie de situatie op Schiphol. Korthedshalve zou ik willen verwijzen naar het antwoord dat ik vorige week gaf, namelijk dat ik het van groot belang vind dat organisaties van werkgevers en werknemers dit versneld oppakken en dat we, recht doend aan de wens van de Kamer, er ook op hebben aangedrongen om op dit overleg een onafhankelijk voorzitter te zetten die ook de voortgang bewaakt en zorgt dat we echt snel uit deze situatie komen. Ik wijs er overigens op dat Schiphol zelf niet de werkgever is van de mensen op de platforms waar het om gaat, althans van de meeste mensen. De grondafhandelaren zijn immers de werkgevers. Die hebben

hier ook echt een rol te spelen als werkgever en ik vind dat ze die rol snel moeten oppakken.

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

De Minister heeft in die zin gelijk dat Schiphol niet de werkgever is en dat de cao's van Schiphol zelf er op zich best oké uitzien, maar Schiphol is wel marktbepler in wat er gebeurt op de werkvloer die ontstaat. Dat zorgt er ook voor dat die race to the bottom is ontstaan en dat die werknemers op dit moment zo'n slechte positie hebben. Dat baart mij zorgen. Ik ben blij om te horen dat dit ook de Minister zorgen baart, maar wij zijn ook grootaandeelhouder van Schiphol en wij hebben daar wel degelijk meer mogelijkheden dan alleen als aandeelhouder Schiphol daarop aanspreken. Naast het feit dat de Minister Schiphol hierop aanspreekt, wil ik dus ook van hem weten wat hij en met name mevrouw Kaag gaan doen om nu echt te forceren dat dit anders wordt. Want ik vind nu wel dat we hier een keer een streep door moeten zetten. Ik vind het zelf onacceptabel dat een luchtvaartmaatschappij waarvan wij grootaandeelhouder zijn, een van de slechtste werkgevers in Europa op het gebied van luchtvaart is. Ik hoop dat de Minister daar hetzelfde over denkt en dat we nu ook meer gaan doen dan alleen Schiphol daarop aanspreken.

Minister **Harbers**:

Er is een aantal keren op gewezen dat Schiphol een staatsdeelneming is. Er wordt nu ook gevraagd naar de rol van de Minister van Financiën. Ik hecht eraan om te benadrukken dat de Staat, in dezen vertegenwoordigd door de Minister van Financiën, als aandeelhouder op hoofdlijnen meekijkt, maar dat we staatsdeelnemingen hebben omdat we een bepaald bedrijf van belang vinden voor de Nederlandse maatschappij. Desalniettemin begeven we ons net als bij andere bedrijven niet op het operationele terrein van de onderneming. Daar ligt in die zin dus geen rol. Die rol ligt wel in kijken hoe we dit op de werkvloer kunnen verbeteren en dat heeft mijn voorganger gedaan vanuit het Ministerie van IenW. Daarom heeft IenW het initiatief genomen om dat overleg op te zetten om alle betrokken partijen, werkgevers en vakbond, om de tafel te krijgen en om daar een onafhankelijk voorzitter bij te zoeken. Daarbij staan nog drie acties centraal, precies om tegemoet te komen aan deze zorg, die ik deel met de heer De Hoop. Eén: ga kijken naar een sector-cao voor de grondafhandeling op Schiphol. Twee: beter vastleggen wat in het Engels «operation standards» heet, dus standaarden voor de operatie. Drie: indien nodig via regelgeving bijvoorbeeld het aantal afhandelingsbedrijven beperken als men tot de conclusie komt dat daar de bottleneck zou zitten. Vanuit het ministerie monitoren we weer of dat overleg snel en adequaat genoeg tot resultaten komt.

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

Ik hoor wat de Minister zegt, maar ik vind dat hij zijn rol en de rol van de Minister van Financiën klein maakt. Want de enige reden waarom Schiphol op deze manier in Nederland vliegt, is dat wij Schiphol overeind houden. Als de overheid er niet was, was het gewoon een gigantisch failliet bedrijf geweest. Ik vind dus dat deze Minister en de Minister van Financiën hier nog wel een grotere rol in kunnen nemen. Ik hoor wat de Minister zegt, maar het frustreert mij gewoon enorm dat wij zelf laten gebeuren dat op de werkvloer van Schiphol zo'n slecht werkgeverschap plaatsvindt. Ik vind dat gewoon niet kunnen. Ik spreek de Minister daar dus op aan en ik wil gewoon van de Minister weten wat voor mogelijkheden er nog meer zijn. Ik snap het technische antwoord dat we operationeel met die aandelen misschien niet die rol kunnen spelen, maar wij zijn de reden waarom Schiphol nog op deze manier vliegt. Maak die rol dus alsjeblieft niet te klein, wil ik tegen de Minister zeggen.

Minister Harbers:

Nee, ik maak mijn rol niet klein, maar het is hierbij wel net zoals bij alle bedrijven in Nederland. Daar hebben we een heel strikt kader voor. Dat is de Arbeidsomstandighedenwet. Die wordt ook gehandhaafd door de Nederlandse Arbeidsinspectie. Die Arbeidsinspectie zit hier inmiddels ook bovenop. Ik reken wat dat betreft ook op het feit dat we met elkaar goede wet- en regelgeving hebben, dat we daarbinnen het instrumentarium ten volle benutten en dat we daarbovenop vanuit het Ministerie van IenW nog de acties hebben ondernomen die ik zojuist heb geschetst. Het heeft ook mijn persoonlijke aandacht om er in ieder geval voor te zorgen dat we daar in een behoorlijk tempo tot resultaat komen. Daarmee maak ik mijn rol dus niet kleiner, maar ik probeer het ook wel een beetje binnen de zuiverheid te doen van de wet- en regelgeving die we hebben. De Arbeidsomstandighedenwet is ervoor om gehandhaafd te worden. Dat moet hier zeker gebeuren, temeer vanwege wat ik aan het begin al zei, namelijk dat ik ook zelf met zorg naar deze tv-uitzending heb gekeken.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Ik blijf nog even bij het onderwerp van de zeer zorgwekkende stoffen. De heer Van Raan had twee vragen over de wetgeving op dit gebied. Het klopt inderdaad dat het ZZS-beleid zich richt op inrichtingen, vaste activiteiten en producten. Vliegen valt daar in de wetgeving niet onder, net zomin als autorijden en varen. Wel zijn er bijvoorbeeld eisen aan brandstof en aan bedrijven die zich bezighouden met het tanken van een vliegtuig. Korthedshalve – niet om dit af te willen doen – merk ik op dat de heer Van Raan hier ook een uitgebreide set vragen over heeft gesteld. Ik verwacht de antwoorden volgende week naar de Kamer te kunnen zenden. In die antwoorden op de set vragen komt dit uitgebreid aan de orde. Ik kan op voorhand wel een beetje duiding geven aan wat de beantwoording zal zijn. Die zal ook op dit punt zijn dat ik erbovenop zit om te kijken hoe we dit probleem kunnen tackelen. Daarmee ga ik naar het onderwerp duurzaamheid.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een aantal vragen gesteld over het houden van de regie als we gaan krimpen op Schiphol. Gegeven alle juridische procedures is dat volgens mij een reële mogelijkheid, los van je politieke kleur en of je dit wenselijk vindt. De Minister zegt met zoveel woorden over de nachtvluchten dat wij op dit moment eigenlijk moeilijk een sturingsmechanisme hebben. De vraag is: stel, het LVB wordt op 400.000 vastgeklekt, hoe zorgen we er dan voor dat we een luchtvaart houden die het meest bijdraagt aan Nederland? Wil de Minister er serieus naar kijken op het moment dat we het LVB kleiner maken hoe we dan omgaan met slotcoördinatie en hoe je daarop kunt gaan sturen?

Minister Harbers:

En toch zou ik daar niet op vooruit willen lopen, precies om wat ik in het begin zei. Ik maak geen groeiscenario's, ik maak geen krimpscenario's, ik maak een scenario voor deugdelijke vergunningverlening rond Schiphol waarin alle aspecten zijn meegenomen en waarin het uiteindelijk, binnen de toegestane marges van hinder die wel en niet veroorzaakt mag worden, aan de luchtvaartsector zelf is om dat verder in te vullen. Mevrouw Kröger kent ook alle mogelijkheden maar vooral ook beperkingen van bijvoorbeeld de slotcoördinatie. Ik kan dus wel allerlei scenario's gaan maken, maar voor mij begint het met de vaststelling van wat we binnen de geldende wet- en regelgeving op het gebied van omgevingskwaliteit straks in de vergunning kunnen vastleggen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik dacht, ik stel nog de vraag aan het einde van dit blokje die ik had gesteld over hoe we met de bewoners en de inspraak omgaan. Mijn vraag was iets specifiekere dan dat dat goed moet en dat ernaar wordt gekeken hoe dat kan worden verbeterd. Er zitten hele scherpe voorstellen in het rapport-Van Geel over hoe we dat vormgeven. Of het Rijk gaat zich er meer mee bemoeien, óf het blijft op het bordje bij Schiphol, óf er wordt iemand voorgesteld die als onafhankelijke derde dat gesprek gaat voeren. Vooral dat laatste zou nog weleens een tegemoetkoming kunnen zijn aan mensen die een beetje het gevoel hebben gekregen dat ze tegen een muur praten. Ik ben toch wel benieuwd welke keuze de Minister gaat maken, want anders liggen er scenario's waar nooit een knoop over wordt doorgeslagen.

Minister **Harbers**:

Ik vind de vraag van de heer Van der Molen heel reëel. Ik zal ook eerlijk bekennen dat ik in de zes weken dat ik nu op deze plek zit deze vraag nog niet heb beantwoord. Ik moet me daar nog even verder in verdiepen. Dan kom ik binnenkort bij uw Kamer terug op welke kant dat uitgaat. Is dat goed?

De **voorzitter**:

Misschien even een termijn daarvoor?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ja, dat zou ik ook willen, voorzitter. Als de Minister daar een termijn aan kan verbinden, gaan wij geduldig afwachten.

Minister **Harbers**:

Binnen twee maanden. Is dat goed?

De **voorzitter**:

Staat genoteerd. Mevrouw Kröger, nog een ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Niet een vraag, maar een orde-vraag aan de voorzitter. Het is nu 15.15 uur, de voorzitter stelde voor om 17.00 uur aan de tweede termijn van de Kamer te beginnen. Een aantal collega's zijn al door de interrupties heen. Zou dit het moment zijn om te zeggen dat er wat ruimte is? Anders zitten we zo direct aan het eind, concludeer ik, maar dan zijn de onderwerpen alweer voorbij.

De **voorzitter**:

Ik kijk even de commissie rond. De heer Koerhuis. De heer Van der Molen, we gaan er niet uitgebreid over praten, hoor, maar de heer Van der Molen toch?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik kan me best voorstellen dat we gewoon deze ronde afmaken. In andere commissies maak ik weleens mee dat je daarna nog een ronde kunt maken om nog wat vragen te stellen omdat er echt nog tijd over is. Dus als we nu de remmen losgooien, weet ik ook niet waar we eindigen met elkaar.

De **voorzitter**:

Als je echt de tijd neemt bij een tweede termijn waarin je ook nog echt even kan verdiepen, dan is dat wel een uitgelezen gelegenheid, geef ik de commissie mee. Ik zie hier geknik, dus we gaan even door, maakt u uw tweede termijn extra scherp. De Minister.

Minister Harbers:

Eén ding tot slot, want daar word ik op gewezen. Ik noemde net in antwoord aan de heer Boucke dat er nu geen enkel handhavingspunt als gevolg van covid is overschreden. Ik word er net op gewezen dat Schiphol bij de ILT heeft gemeld dat in 2021 één handhavingspunt is overschreden op het gebied van geluid en dat de ILT op dit moment onderzoekt en beoordeelt of op basis daarvan handhavingsmaatregelen nodig zijn. De resultaten daarvan komen in de loop van dit jaar.

Voorzitter. Dat gezegd hebbend, kom ik op de vragen die gesteld zijn over duurzaamheid. De planning van het CLT-plafond om dat te delen voor het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart in juni kan ik voor dat debat leveren. Ik heb daar overigens ook al iets over gezegd in een vorig blokje. Misschien daarachter, er is een integrale effectenstudie gaande. De resultaten hiervan verwacht ik vervolgens komende zomer. Daarna begint ook het soms complexe traject van afstemming met de Europese Commissie. En dan hoop ik in het najaar een besluit te nemen over het CO₂-plafond en de Kamer te informeren. Maar zoals gezegd, voor 16 juni, voor het commissiedebat, geef ik even een update van waar we dan staan.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik heb over het CO₂-plafond een vraag gesteld. De International Air Transport Association wil dat in plaats van 2070, wat wij zelf in de conceptnota hebben staan, in 2050 al netto nul CO₂-emissie gerealiseerd zou moeten worden. Omdat de Minister nu toch dit punt aanraakt, wil ik die vraag meteen stellen. Gaat de Minister die ambitie vertalen, zoals wordt gedaan door de IATA, om 2050 in de luchtvaartnota op te nemen in plaats van 2070?

Minister Harbers:

Dat was inderdaad mijn volgende velletje. Laten we in ieder geval vaststellen dat het mooi is om te zien dat de sector naar netto nul uitstoot in 2050 wil. Dat wil Nederland het liefst ook. Daarom hebben wij ons recent, als land, ook geschaard achter verklaringen van deze aard. Bijvoorbeeld achter de verklaring tijdens de klimaatconferentie, COP26, eind afgelopen jaar, en twee weken geleden ook achter de verklaring van Toulouse tijdens een top over de luchtvaart in Toulouse in Frankrijk. Daarbij geldt dat onze inzet ook altijd geweest is om via de internationale organisatie ICAO tot dit ambitieuze langetermijndoel te komen voor de luchtvaart. Onze inzet, samen met andere indieners van die verklaring, is nu dus gericht op ambitieuze afspraken tijdens de vergadering van ICAO komend najaar. Maar op zichzelf ben ik het eens met de heer De Hoop dat we met dit commitment ook weer een stap verder moeten kunnen komen.

De voorzitter:

Toch de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik ben zeer kritisch op een aantal zaken, maar hierbij ook even een compliment aan de Minister dat we die ambitie overnemen. Ik heb een soort van punt van orde, voorzitter. Ik heb mijn noodzakelijke punten die ik in de vragen aan de Minister wilde aansnijden gehad. Dan heb ik volgens mij nog één interruptie over. Wat mij betreft zou die interruptie dan naar mevrouw Kröger kunnen gaan van GroenLinks, als zij haar vraag nog zou willen stellen.

De voorzitter:

Nee, dat gaan we niet doen. De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Ik zou haast zeggen: ik ga even achteroverleunen, kijken of er een veiling ontstaat! Maar ik ga maar gelijk door met de verhoging van de vliegbelasting, waarover gevraagd werd of die ook in de brief kan over het CO₂-plafond. Daar is weer net een andere procedure voor, want de vliegbelasting valt onder de primaire verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van Financiën. Met hem zijn we nog even in beraad over de precieze invulling en de criteria daarvoor. Het wetsvoorstel daarvoor loopt uiteindelijk mee met het belastingplan 2023, dat dit jaar op Prinsjesdag aan de Kamer wordt aangeboden. Het zal ook in dat verband verder behandeld worden.

De middelen uit het klimaatfonds voor de verduurzaming van de luchtvaart. Het korte antwoord is dat de besluitvorming over het klimaatfonds nog zijn beslag moet krijgen. Dat valt onder verantwoordelijkheid van Minister Jetten. Ik ben met hem in gesprek over eventuele ruimte voor luchtvaartprojecten daarin.

Synthetische kerosine is ook belangrijk om de uitstoot van de luchtvaart te reduceren. De aangekondigde Europese bijmengverplichting richt zich ook op synthetische kerosine, waardoor de productie hiervan verder wordt aangemoedigd. We hebben in Nederland ook twee projecten rond synthetische kerosine die onderdeel uitmaken van de groeifonds aanvraag Luchtvaart in Transitie. Die beoordeling is gaande in het kader van het Groeifonds. Ik wijs ook op het Masterplan Elektrisch Vliegen, wat ik daarstraks al noemde. Dus ja, we zijn daarmee bezig en zien ook het belang van synthetische kerosine.

Een heel interessant thema vind ik zelf ook de concurrentiepositie van Europa ten opzichte van grote hubluchthavens voorbij de grenzen van Europa, waar door meerdere mensen, waaronder de heer Koerhuis, op gewezen is. Dat past natuurlijk bij de erkenning dat Fit for 55 gevolgen kan hebben voor de concurrentiepositie van de Nederlandse en de Europese luchtvaartsector. Dan hebben we straks in Europa onze doelen behaald, maar de grote hubfuncties zitten – het werd al gezegd – in Istanbul, in Qatar, elders. Wat mij betreft gaan we dan ook met de EU-lidstaten bezien hoe we onze concurrentiepositie kunnen behouden. Een CO₂-grensheffing heeft de Europese Commissie voorgesteld voor producten en niet zozeer voor dit soort diensten die geïmporteerd worden. Of zij toegepast kan worden op een dienst als vliegen vereist een nadere analyse die primair aan de Europese Commissie is. Ik vind het vraagstuk wel dusdanig belangrijk dat ik me voorgenomen heb om dit in de loop van de komende tijd met andere lidstaten te bespreken en te kijken hoe we daarin tot een gezamenlijke positie kunnen komen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik maak me hier zorgen over, dus toch een vervolgvraag. Het is fijn dat de Minister bekijkt of die CO₂-grensheffing voor diensten kan gelden en dat hij de Kamer daarover kan informeren voor het debat over duurzame luchtvaart. Ik heb nog twee andere voorstellen op tafel gelegd: een Europese invliegbelasting en het uitonderhandelen dat Turkije zich houdt aan Europese klimaatregels voor luchtvaart. Dat kan ook en dan zijn we ook klaar.

Minister **Harbers**:

Beide. Een invliegbelasting vind ik ook een goede gedachte. ICAO vindt dat ook. Ik ben me aan het oriënteren op hoe dit bij andere lidstaten ligt om te kijken welke stappen ik hierin kan zetten. Maar alles gebeurt vanuit het basisprincipe dat we niet alleen in Europa het goede doen, maar dat we ook voorkomen dat onze resultaten wegglekken naar aanpalende gedeelten van de wereld. Dat is ook de essentie van Fit for 55. De heer Eppink vroeg naar een gelijk speelveld voor milieuregelgeving over de bijmengverplichting van duurzame brandstof. Binnen Europa hebben we het gelijke speelveld. De Europese bijmengverplichting zet in

op bijmengen bij alle vertrekkende vluchten vanuit de EU. Dan hebben we in ieder geval binnen de EU dezelfde regels vastgesteld en de concurrentiepositie van de luchtvaart zeker gesteld als een van de aspecten waar we rekening mee moeten houden.

Dan de vraag van de heer Van Raan bij welke sector de extra CO₂-emissiereductie vandaan moet komen. De internationale klimaatstematiek maakt onderscheid tussen binnenlandse emissies en internationale emissies. De binnenlandse emissies verlopen in Nederland via ons Klimaatakkoord. De CO₂-reductie voor de internationale luchtvaart wordt primair vormgegeven via ICAO. In de vraag van de heer Van Raan zat een beetje het idee dat dat communicerende vaten zijn, maar dat is niet het geval. De basis is dat Nederland zich er sterk voor maakt dat de internationale doelen voor de luchtvaart worden aangevuld en aangescherpt voor een grotere bijdrage aan de temperatuurdoelen van Parijs. Nationale doelen zijn daar complementair aan. Daarmee realiseren we ook een deel van de internationale doelen binnen de sector zelf.

Voorzitter. Ik ga over naar de vragen over Lelystad. Er zaten twee uiteenlopende smaken in de verschillende inbrengen van de commissie, variërend van «wanneer gaat het open?» tot «het gaat toch niet open?». De twee leden die het meest aandrongen op opening van Lelystad, waren de heer Koerhuis en de heer Eppink. De heer Van der Molen zag het vanuit het midden als complex. Ik geef maar even de procedurele afspraak weer die ik als een opdracht beschouw vanuit het coalitieakkoord. Het zal de Kamer ook wel bekend zijn. Ik vind dat in ieder geval in 2022 het besluit moet worden genomen over de opening van de luchthaven, maar in de brief die ik daarover vorige week stuurde, heb ik aangegeven wat daarvoor nog moet gebeuren. In het coalitieakkoord is dit keer ook de opening van Lelystad Airport direct verbonden met de ontwikkeling van Schiphol in relatie tot de voorwaarden die rond Schiphol gelden. Dan kom ik weer terug op het antwoord dat ik daarnet over Schiphol gaf: ik wil eerst die uitgangspunten rond Schiphol goed verankerd hebben en vandaaruit conclusies trekken over de opening van Lelystad Airport. Het is een van de vervolgbesluiten die later in het jaar aan de orde zijn.

De heer Boucke vroeg in dit verband of ik bereid ben om geen onomkeerbare stappen te zetten in de luchtruimherziening totdat deze besluitvorming is afgerond. Dat is het geval. De luchtruimherziening is bedoeld voor de wat langere termijn en die zet in op stiller en schoner vliegen. Dat betekent overigens dat de herziening door kan gaan en ook door moet gaan, want daar zitten nog heel veel andere verbeteringen in dan alleen de kwesties met de routes van en naar Lelystad. Het programma Luchtruimherziening werkt volgens een aanpak die we hebben geïnspireerd op de aanpak die we met alle infrastructuurprojecten doen in het MIRT. Dat betekent dat dit jaar de verkenningfase wordt afgerond met de voorkeursbeslissing. Vervolgens werken we in de planherzieningsfase de luchtruimherziening verder uit. Daarin worden nog geen onomkeerbare stappen genomen.

De heer Van Raan wees op de motie over de PAS-melding Lelystad. Eind vorige maand heeft u van de Minister voor Natuur en Stikstof informatie gekregen over de uitvoering van die motie. Daarin heeft zij aangegeven dat de verificatie van die melding nog steeds loopt. Volgens mij heeft zij recent nog aangegeven dat de verificatie binnenkort wordt afgerond. Dat is onderdeel van de beoordeling zoals die geldt voor alle PAS-meldingen. Dat zult u te zijner tijd van de Minister voor Natuur en Stikstof vernemen. Dan de laagvliegroutes rond Lelystad, waar de heer Van der Molen en later ook anderen naar vroegen. De kern van de vraag is: u wilt dat ze allemaal verdwijnen, maar dat kan nu nog niet voor die laatste 30 kilometer; wanneer kan dat wel? In de afgelopen maanden is naar aanleiding van de motie-Bontenbal nogmaals gekeken om in het gebied bij Lemelerveld de aanvliegroute op te hogen. De conclusie is dat het binnen het huidige luchtruim niet kan. Bij de aangekondigde luchtruim-

herziening is geen van de huidige routes een bestaand of gegeven uitgangspunt. Het wordt dus weer opnieuw ingedeeld. De inzet daarbij is om de route bij Lemelerveld op te hogen en maximaal te kijken hoe dat mogelijk is, zonder daar op voorhand garanties over te geven. Dat zullen we, eerst ik en daarna de Kamer, te zijner tijd moeten beoordelen.

Qua tijdsbeslag voor het hele project rond de luchtruimherziening moeten we denken aan de periode van 2024 tot 2027, aangezien de implementatie van de luchtruimherziening volgt op de ingebruikname van het nieuwe verkeersleidingsstelsel bij Luchtverkeersleiding Nederland. Dat is immers voorwaarde om überhaupt tot de herziene indeling van het luchtruim te kunnen komen.

Bij de besluitvorming rond de opening van Lelystad Airport vroeg de heer Boucke hoe ik de uitgangspunten van het coalitieakkoord in dit verband weeg. Hij noemde het mistig en zei: we willen toch transparant zijn. Ik kan niet ontkennen dat de besluitvorming al een tijdje duurt. Ik kan me dus zeker voorstellen dat de heer Boucke zegt dat het wellicht wat mistig overkomt. Ik probeer die mist zo snel mogelijk op te trekken door ook daar dit jaar een definitief besluit over te nemen. Hetzelfde coalitieakkoord waarin die transparantie staat, zegt tegelijkertijd dat ik de opening van Lelystad moet bezien in het licht van de grotere besluitvorming rond Schiphol. Ik moet die twee dingen met elkaar in overeenstemming brengen en dat betekent dat ik echt eerst de besluiten over Schiphol concreet moet hebben. Maar er is mij alles aan gelegen om dit proces niet nog jaren te laten duren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij dat de Minister gewoon klip-en-klaar toegeeft dat de laagvlieg-routes van Lelystad Airport een realiteit zijn en dat het nog te bezien valt of deze in de luchtruimherziening verdwijnen. Gegeven alle beloftes die gedaan zijn aan omwonenden en lokale bestuurders, moet de boodschap van deze Minister dan niet zijn: totdat er garanties zijn dat de laagvlieg-routes echt weg zijn – en dat komt kennelijk pas bij de luchtruimherziening – gaat dat vliegveld niet open?

Minister **Harbers**:

Dat vind ik ook weer vooruitlopen op besluiten. Ik vind dat dit meeweegt bij een besluit over de opening van Lelystad Airport, maar ik kan een aantal dingen die in de praktijk technisch echt onmogelijk zijn, niet wegtoveren. Aan de ene kant zie je dat het op al die luchtruimroutes op dik 1.700 kilometer is gelukt om de laagvliegroutes te vermijden en op dit stuk van de laatste 30 kilometer niet. Je zult overigens altijd een paar kilometer laagvliegroute houden, want op een gegeven moment naderen vliegtuigen de grond. Ik ben dus zeer bereid om dit vraagstuk een hoge prioriteit te geven, maar sneller dan de allersnelste mogelijkheid kan het niet, en dan loopt het echt mee met de luchtruimherziening.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Harbers**:

Dan heb ik, denk ik, ook de vragen beantwoord die over Lelystad gesteld zijn. Ik hoor wel of ik er nog eentje gemist heb.

Ik kom dan bij de andere regionale luchthavens. Daar zijn door vele partijen vragen over gesteld, die ik allemaal samen zal proberen te nemen. Ik begin toch even, heel kort, bij de beleidsinzet en de kaders daarvoor. Dat beleid is dat de regionale luchthavens zich om te beginnen moeten ontwikkelen passend bij de regio waarin ze liggen. Dat is het beleid dat we al eind jaren negentig hebben vastgelegd. Dat is ook de reden waarom het Rijk al die luchthavens heeft verzocht om samen met de belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling te

verkennen, met aandacht voor alle aspecten daarvan, zoals ook de reductie van hinder. Bij Groningen Eelde Airport moet die verkenning nog starten. Op basis van de uitkomst van die verkenningen kunnen we dan vanuit het Rijk kijken hoe we de gewenste ontwikkelrichting voor die betreffende luchthavens kunnen faciliteren en ondersteunen, maar altijd beginnend bij de luchthaven en de omgeving. Zoals gezegd lopen er bij verschillende luchthavens al verschillende trajecten, waarvan ik wel de uitkomsten afwacht.

Er is ook gevraagd naar de rol van Schiphol, zowel bij de luchthaven van Eelde als bij de luchthaven van Maastricht. Ik weet dat Schiphol in ieder geval met Maastricht Aachen Airport in gesprek is, maar ook daarvoor geldt weer dat het niet aan mij is, op rijksniveau, maar aan de luchthavens zelf, die uiteindelijk ook gewoon bedrijven zijn, met bedrijfsmatige activiteiten, of zij die bedrijven bedrijfsmatig willen samenvoegen. Ik heb er op zichzelf dus geen bezwaar tegen als de Schiphol Group zou besluiten om Maastricht of Groningen Eelde of beide op te nemen in de holding. Maar dat is in de eerste plaats een bedrijfseconomische beslissing, waarbij ook gekeken moet worden naar het perspectief op een levensvatbare luchthaven met een sluitende exploitatie. Het provinciebestuur van Limburg heeft eind vorig jaar bekendgemaakt dat Maastricht Aachen Airport en de Schiphol Group in gesprek zijn over een mogelijke nauwere strategische samenwerking. Dat overleg loopt. We hebben daarin geen directe rol, maar we laten ons wel informeren daarover. Ik heb nog geen nieuws over de vraag of dat overleg tot iets leidt en, zo ja, tot wat dan.

De heer **Graus** (PVV):

Maar ik denk dat bijvoorbeeld Groningen Airport Eelde juist zou kunnen helpen bij het verduurzamen. Daar worden namelijk ook testen uitgevoerd, ook voor verduurzaming van de luchtvaart in de toekomst. Maar ze kunnen ook vluchten overnemen van Schiphol, want rondom Groningen Airport Eelde hebben de mensen gewoon minder last. Dat is feitelijk zo. Ook willen de aandeelhouders duidelijkheid hebben. Anders krijg je echt problemen met de financiering. Daar kan de Minister dus terdege iets aan doen. Bovendien worden de wegen voor de ontsluiting van het Noorden ook gefinancierd door de Staat. Dit is hetzelfde; het is essentiële infrastructuur. Maar wat ik belangrijk vind, is dat er van die 50 fte op de loonlijst, 25 fte voor de brandweer zijn. Dat is een wettelijke bepaling, maar met 25 fte en dan 50 mensen op de loonlijst moet de Staat wel bijspringen. Het kan niet zo zijn dat een regionale luchthaven dat moet gaan oplossen. Ik wil daarop ook wel een toezegging hebben, want voor 1 juli worden wat nieuwe zaken bepaald en ik wil wel dat er een oplossing, een toezegging komt voor de continuïteit. Anders maak ik me daar ernstige zorgen over. En ik moet ook weten welke moties er ingediend moeten worden, want dan moet ik de Kamer erover laten beslissen. Ik hoop dus dat de Minister dat wel even verduidelijkt en ook meeneemt. Zeker als het gaat om de verduurzaming en de ontlasting van Schiphol heeft hij daar zelf ook baat bij, net zoals alle mensen en wij allemaal.

Minister **Harbers**:

Het zijn eigenlijk twee aspecten. Aan de ene kant gaat het over de financiële middelen en aan de andere kant over het overnemen van vluchten. Eerst even over de financiële middelen. Ik breng even de historie in herinnering. Twee luchthavens, Eelde en Maastricht, zijn geen eigendom van Schiphol. Dat geldt voor Rotterdam en Eindhoven wel, dus daar loopt het op een andere manier. Rond de eeuwwisseling zijn daar al afspraken over gemaakt en daarbij zijn er in die tijd ook middelen naar de beide luchthavens gegaan. Op dat moment is gezegd: dit zijn luchthavens die een zuiver regionale functie vervullen en de regionale overheden moeten kijken of zij daar regionaal invulling aan willen geven. Op dat

moment is er voor Maastricht-Aachen Airport voor 2,7 miljoen afkoop gedaan van rijksverplichtingen en daarnaast nog 34,9 miljoen meegegeven als investeringsbijdrage. Vervolgens was de bestuurlijke afspraak dat het Rijk daar de handen van aftrok. Bij Eelde zijn vergelijkbare bedragen gegeven: 4,3 miljoen afkoop van toekomstige exploitatiekortingen, 2,7 miljoen als investeringsbijdrage voor het riolerings- en drainagesysteem en 18,6 miljoen als investeringsbijdrage voor de uitbreiding van de start- en landingsbaan. Daarmee zijn we financieel losgekoppeld geraakt. Het betekent dus dat ik niet zomaar kan zeggen dat het Rijk er geld bij zet.

Bij het andere aspect, dat de luchthavens wellicht een functie kunnen vervullen om verkeer van Schiphol over te nemen, moet ik duidelijk zijn over wat het Rijk daar wel en niet kan doen. Die sturing op het verkeer en type vluchten in Nederland is nadrukkelijk aan de markt zelf. Ik heb geen instrumenten, anders dan de verkeersverdelingsregel in ontwerp voor de verdeling tussen Schiphol en Lelystad, om te kunnen zeggen: deze vlucht moet van Schiphol naar Maastricht of naar Eelde. Die instrumenten ontbreken simpelweg. Het is in dat opzicht dus zeer beperkt mogelijk om vanuit het Rijk een rol voor beide luchthavens af te dwingen.

De heer **Graus** (PVV):

Daarmee is het voor mij nog niet duidelijk wat er nu precies gaat gebeuren. In juni vinden de nieuwe financieringsaanvragen plaats voor het nieuwe jaar. Er moet op korte termijn over beslist worden. Ik zei net al dat het hele treffende voorbeelden zijn. Zo'n 25 fte brandweer, een wettelijke bepaling die nota bene door het Rijk is opgelegd, op 50 fte. Dan kun je toch nooit 100% dekking krijgen? Ook al zijn het rendabele luchthavens of luchthavens van nationaal belang, de Staat moet er toch echt aan meebetalen. Dat is door heel de wereld zo. Ik noemde de wegen in het Noorden. Die ontsluitingen worden toch ook gefinancierd door de Staat? Daar wordt toch ook geld bijgegooid? Dit is ook essentiële infrastructuur en zelfs medisch essentiële infrastructuur als het om Groningers gaat. Dus zeer essentieel. Het gaat om noodhulp, om levensreddende essentiële infrastructuur.

De **voorzitter**:

Uw punt is duidelijk. De Minister.

Minister **Harbers**:

Ik heb aangegeven wat het staande beleid is en dat ik op mijn begroting geen middelen heb om op dit moment die financiering te doen. Voor de vergelijking met de brandweer geldt dat het niet zo is dat een luchthaven een uitzonderlijk bedrijf is. Er zijn veel meer bedrijven in Nederland die een vorm van bedrijfsbrandweer of iets collectiefs hebben. Ik weet het alleen al in de haven van Rotterdam. Dat is uiteindelijk ook gewoon onderdeel van de bedrijfsexploitatie, in dit geval van een luchthaven. Ondanks alle sympathie die ik heb voor het functioneren van beide luchthavens, kan ik op dit moment niet overgaan tot het beschikbaar stellen van middelen, om de doodeenvoudige reden dat we dat in het verleden in een bestuurlijke afspraak hebben afgekocht. Dat klinkt misschien raar, maar het is toen wel verevend met beide luchthavens. Ik heb daar de middelen niet voor op mijn begroting.

De heer **Graus** (PVV):

Dan wil ik graag mijn laatste vraag eraan besteden. Mogelijk krijgen we er onder druk van mevrouw Kröger nog een paar bij. De Minister is een machtig persoon. De Minister is de herder van de schapen, de hoeder van de schapen. Hij heeft de macht en de kracht om hier invloed op uit te oefenen. Dat vraag ik echt. Het zijn gewoon ministeriële bevoegdheden die hij heeft. Ik vraag hem die te gebruiken. Hoe dan ook kan hij als

grootaandeelhouder bemiddelen om in ieder geval te zorgen dat Groningen Airport Eelde en ook Maastricht Aachen Airport op den duur deel gaan uitmaken van de Schiphol Group, hoe ze dat ook willen, want dat beslissen die luchthavens zelf. Maar er moet wel iets komen, want anders zal ik een motie indienen. Misschien doet de heer Koerhuis het straks, maar anders kondig ik nu al een tweeminutendeбат aan om moties in te dienen en de Kamer zich erover te laten uitspreken.

Minister Harbers:

Ik val in herhaling door te zeggen dat het gesprek van Schiphol met de beide luchthavens loopt. Dat is het niveau waar ik om te beginnen dat overleg wil laten. Ik ben overigens ook reuze benieuwd wat daar uitkomt. Om die reden houden we de vinger aan de pols bij die overleggen. Daar ligt het in eerste instantie, omdat we sinds jaar en dag hebben afgesproken dat dit in de eerste plaats een bevoegdheid is van de regionale overheden.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik kan bestuurlijk snappen dat je aan het begin van de eeuwwisseling afspraken hebt gemaakt. Maar, mind you, dat is ongeveer 22 jaar geleden en er is in de luchtvaartsector ondertussen nogal wat veranderd. Het lijkt dan alsof het Rijk ervan af is, maar ik denk dat de Minister ook wel weet dat dat in de praktijk eigenlijk niet zo is en ook niet zo werkt; zeker niet als het een luchthaven is met een regionale functie, ook nog gericht op zorg, waar mensen leren hoe ze überhaupt moeten vliegen en al dat soort taken. Als dat een keer fout gaat, staan dezelfde mensen weer voor de deur bij de Minister met de vraag: ja, maar dit kan toch niet? Dan is het antwoord dat we bij de eeuwwisseling iets hebben afgesproken, over het algemeen niet overtuigend. Ik vind het namens het CDA ook nu niet overtuigend.

De Minister geeft aan dat we hele grote klussen te klaren hebben, bijvoorbeeld met Schiphol. Alleen hangen de regionale luchthavens daarmee samen. Het is een bedrijfseconomische afweging om wel of niet te gaan samenwerken, maar Schiphol en vracht hebben natuurlijk met Maastricht te maken en ook met Eelde. De oplossing die daar eventueel kan liggen in samenwerking met Schiphol, is een maatschappelijke opdracht om te tackelen.

De Minister zegt: grote dingen eerst. Voor het CDA is het voortbestaan van regionale luchthavens ook een groot ding. Die gaan dan parallel. Ik zou de Minister twee dingen willen vragen. Eén: is de Minister het met mij eens dat we nu niet moeten afwachten maar dat we parallel aan het gesprek over Schiphol en Lelystad ook in beeld moeten krijgen wat hij voor de andere luchthavens kan doen? En twee: is de Minister het met het CDA eens dat hij weliswaar misschien niet direct een taak heeft, maar in ieder geval wel een verantwoordelijkheid om zelf ook een rol te spelen in de betere afstemming tussen alle luchthavens die we in Nederland hebben?

Minister Harbers:

Ja, dat meen ik ook aangegeven te hebben. Laat ik duidelijk zijn over die advertentie van Groningen Airport Eelde gisteren. Ik vind het ook van belang dat Groningen Airport Eelde zich ontwikkelt passend bij de regio en met meerwaarde voor de regio. Precies dat is de luchthaven waar die regionale verkenning nog moet beginnen. Op de andere luchthavens is die al gestart. Ik zou Eelde dan ook willen oproepen om dat zo snel mogelijk te doen en om met de partijen die gisteren de advertentie ondertekenden, vast te stellen wat zij willen en in welke mate zij bereid zijn om bij te dragen aan de toekomst. Als dat verhaal er ligt, wil ik heel graag bezien hoe ik de luchthaven daarin kan faciliteren. Hetzelfde geldt op een ander niveau ook voor Maastricht Aachen Airport. Maar omdat door de heer Graus zo direct de vraag wordt gesteld over een

financiële bijdrage, wil ik toch even de behoedzaamheid markeren van het feit dat we dat al vele jaren niet meer doen. Het is dus voor mij geen automatisme dat het Rijk om te beginnen financieel over de brug komt. Maar als er eenmaal een verkenning en een uitgewerkt verhaal liggen, ben ik op alle andere terreinen zeer bereid om daarin mee te kijken en te faciliteren. Ik erken het belang van Eelde, zeker als het straks knelt op Schiphol of Lelystad. Het enige andere daarbij is dat het niet een-op-een automatisme is dat andere luchthavens zomaar vluchten overnemen en dat die ook daar rendabel zijn. We hebben helaas in het verleden ook voorbeelden gezien van vluchten die het uiteindelijk op die luchthavens toch niet hebben gered.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Al in de eerste ronde heb ik meteen aangegeven dat ik niet verwacht dat de Minister met een grote zak geld op tafel aan zo'n gesprek begint. Daarover zijn we het dus met elkaar eens. Als ik het goed heb begrepen, is dat in eerste instantie ook niet wat men wil. Men wil betrokkenheid, men wil gelijk oplopen met de grote ontwikkelingen. Wat voor de een klein lijkt, is voor de ander heel groot. Het CDA is ervan overtuigd dat dit in samenhang moet worden bekeken. Daar heb ik nog geen opmerking van de Minister over gehoord. Hij heeft wel uitgelegd dat hij niet zomaar met geld kan zwaaien. Dat begrijp ik, maar ik zou van de Minister een toezegging willen hebben dat hij nu het gesprek gaat opstarten en het niet weer terugverwijst naar de regio's. Die zijn er heus allang mee bezig. Ze weten wat ze willen en het draagvlak is heel groot. Maar nu moet de Minister, tegelijk met de grote opgave, zelf met hen om de tafel gaan om te kijken waar men kan komen. Dat kan best een oplossing zijn die helemaal geen geld kost, maar dat horen we dan wel weer. Ik heb echt de toezegging nodig dat de Minister die stap gaat nemen.

Minister **Harbers**:

Dat ben ik zeer eens met de heer Van der Molen en dat kan ik hem ook toezeggen. We doen al een aantal dingen en ik ben voornemens om die voort te zetten. We bevorderen de samenwerking door overleg te organiseren, door de luchthavens samen te brengen, door kennis en expertise in te brengen en door de luchthavens te ondersteunen met beleid. Als ze aangeven dat er belemmeringen zitten in de wet- en regelgeving, dan gaan we daarover het gesprek aan. In de praktijk leidt dat overigens ook al tot resultaten, bijvoorbeeld integrale veiligheidsmanagementsystemen. Daar helpen we de luchthavens bij. Dat doen we ook op het gebied van hinderbeperking, door experimenten en innovaties gezamenlijk op te pakken. Die hele agenda zet ik voort. Dat non-financiële deel zeg ik zeker toe aan de heer Van der Molen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

We willen in Nederland naar één luchthavensysteem. Dat moeten we handen en voeten geven. De Minister heeft twee rollen. Als Minister voor infra in Nederland gaat hij dat ene luchthavensysteem bewerkstelligen, maar daar moet je wel handen en voeten aan geven. Eén manier om dat te doen, is door de Schiphol Group een belang te laten nemen in de regionale luchthavens. Daarbij missen Maastricht Aachen Airport en Eelde. Maar de Minister is ook aandeelhouder van Schiphol. Je kunt best in de raad van commissarissen meepraten over de langetermijnstrategie van Schiphol. Daarmee sla je twee vliegen in één klap en geef je handen en voeten aan dat ene luchtvaartstelsel in Nederland. Ik zit, net als de heer Van der Molen, niet meteen op de lijn van de heer Graus dat er geld bij moet. Er zijn nog zo veel andere dingen mogelijk. Maar ik wil de toezegging die net door de Minister gedaan werd, wel scherp hebben. In het hele debat zei de Minister: pas als dat verhaal vanuit Noord-Nederland er ligt. Ik wil dat «pas» eruit. Ik zou graag willen dat de Minister proactief

naar Noord-Nederland gaat en op de oproep van Eelde ingaat. Ik wil dat hij zegt: hoe kan ik helpen om de continuïteit van Eelde te waarborgen? En anders komt er inderdaad gewoon een motie. De heer Graus voelde die al aankomen.

Minister Harbers:

Maar ik zou geen recht doen aan de regionale overheden als ik de fase van zo'n regionale verkenning oversla. Ik wil ze zeer oproepen om daarmee aan de slag te gaan. Wij kunnen met alle aspecten daarvan, ook de aspecten die ik zojuist noemde, helpen vanuit het Rijk. Het is dus en-en. Maar het moet wel echt met een gedragen regionaal verhaal tot stand komen. De heer Koerhuis refereert nog een keer aan het feit dat Schiphol een staatsdeelname is, maar bij het hele beleid voor staatsdeelnames past dat wij niet op de stoel van de directie of de stoel van de raad van commissarissen gaan zitten. Daar zullen uiteindelijk besluiten moeten worden genomen die bedrijfseconomisch geborgd zijn, die op basis van een gedegen bedrijfseconomische overweging tot stand zijn gekomen. Maar laten we daar niet te pessimistisch over zijn, want die gesprekken zijn gaande. Ik ben daar zeer benieuwd naar. We houden de vinger aan de pols en kijken wat daaruit komt.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

De heer Van der Molen vroeg ook naar Rotterdam The Hague Airport. Gaat die wel of niet groeien? Op dit moment loopt er een regionale verkenning. Ook daar moet een nieuw luchthavenbesluit genomen worden. Ik kijk wat er uit die verkenning komt en ik zal de input van de regio en de sector meewegen.

Ik weet niet meer wie ernaar vroeg – volgens mij was het de heer Van Raan of mevrouw Kröger; ik geloof de heer Van Raan – maar ik kijk met zorg naar het feit dat een aantal bewonersvertegenwoordigers uit het participatietraject is gestapt. Ik vind dat een punt van zorg, want ik vind dat iedereen die is uitgenodigd aan die tafel, ook zijn inbreng moet kunnen leveren. Het is de verantwoordelijkheid van de projectorganisatie – er is een onafhankelijke projectorganisatie opgezet – om niet alleen zorg te dragen voor een zorgvuldig participatieproces, maar om er ook alles aan te doen om met bewoners in gesprek te blijven. De bal ligt dus nog even bij de regio, bij dat participatieproces. Op basis van hoe dat allemaal verloopt en op basis van het voorstel waarmee men komt, zal ik komen tot een luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. De vervolgvraag van de heer Van Raan was of er iets is wat mij weerhoudt om de Rotterdamse luchthaven vervolgens ook te sluiten. Maar dat voorstel heeft mij niet bereikt, zeg ik maar even procedureel. Ik zie wel of dat uit die uitgebreide regionale verkenning komt. Het is nu echt in de eerste plaats aan de regio om de toekomst van Rotterdam The Hague Airport vast te stellen. De regio is aan zet en ik luister.

Dan had ik nog iets over Eindhoven. Daar had ook de heer Van Raan naar gevraagd. Wordt daar niet stiekem de ruimte vergroot? Ook voor Eindhoven geldt op dit moment het luchthavenbesluit en de medegebruiksvergunning in relatie tot het Ministerie van Defensie. Daarin staan alle gebruiksbevestigingen waaraan de luchthaven en de gebruikers zich dienen te houden. De Militaire Luchtvaart Autoriteit handhaaft daarop, want het is in de kern een militaire basis met civiel medegebruik. Voor de langere termijn werken we ook daar het advies van de heer Van Geel uit. Ook dat moet landen in een nieuw luchthavenbesluit. De procedure daarvoor is recent gestart met de publicatie van een nota over de reikwijdte voor het milieueffectrapport. Dat zullen we de komende tijd allemaal langs die weg kunnen volgen.

De dakpanschade bij Maastricht Aken Airport. De € 400.000 die we daarvoor uittrekken is uiteindelijk een veiligheidsmaatregel om schade aan de huizen te voorkomen, maar ook voor de veiligheid van de omwonenden zelf. Ik wijs er overigens ook op dat dit op een aantal plekken in de omgeving van Schiphol een effectieve maatregel is gebleken. Dat is een van de redenen dat de luchthaven hiervoor recent een plan heeft gepresenteerd met steun van de provincie Limburg en de gemeente Beek, om het risico op dit soort voorvallen te verminderen. Ik vind het in ieder geval een goede zaak om dat als veiligheidsmaatregel in te zetten.

Voorzitter. Daarmee ben ik door de vragen over de regionale luchthavens heen en kom ik bij het blokje over KLM en daarna nog de overige vragen. De heer Koerhuis had gevraagd om KLM op te roepen om te beginnen met het terugbetalen van de staatssteun en dat ze los moeten komen van staatssteun. Daar herken ik de heer Koerhuis ook in. Er zijn destijds bij het verlenen van de steun financiële en bedrijfseconomische voorwaarden gesteld. Het doel daarvan is nu juist het herstel van de winstgevendheid en de concurrentiekracht. Ik denk dat als dat bereikt is, KLM de steun terug kan betalen. Ze geven in ieder geval zelf ook aan dat ze dat van plan zijn. Voor wat betreft de samenwerking met Frankrijk daarachter – want het is niet alleen Nederland en KLM, het is ook Frankrijk en Air France-KLM – is er volop contact met de Holding en met de Franse regering. Voor de financiële aspecten is de Minister van Financiën primair verantwoordelijk, maar we werken ook samen. Een van de afspraken die in 2020 zijn gemaakt bij het verlenen van de steun aan Air France-KLM betref de garanties die er zijn voor de operatie van KLM in Nederland. Die zijn ook weer met vijf jaar verlengd. Dat is zo'n voorbeeld van iets waarop we nauw met Frankrijk samenwerken.

Dan ben ik geleidelijk aan beland bij de overige vragen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik zei het al: er werken 60.000 mensen bij de KLM en deze mensen verdienen onze waardering. Dus toch mijn vervolgvraag hierop, want ik wil iets meer van de Minister dan wat hij nu geantwoord heeft. Ik begrijp inderdaad dat KLM die 1 miljard zo snel mogelijk wil terugbetalen, maar ik vind ook dat de Minister zich samen met Frankrijk ervoor moet inzetten dat de KLM geen slots hoeft in te leveren en geen mensen hoeft te ontslaan. Ik begrijp bijvoorbeeld dat, als die 1 miljard wordt omgezet in aandelen, er slots moeten worden ingeleverd en mensen moeten worden ontslagen. Dat zou ik zonde vinden. Kan de Minister niet toezeggen dat hij met Frankrijk gaat overleggen hoe vanuit KLM of Air France-KLM die 1 miljard terugbetaald gaat worden, zonder omgezet te worden in aandelen en dus ook zonder dat er slots ingeleverd en mensen ontslagen moeten worden?

Minister **Harbers**:

Dat is in de eerste plaats aan de onderneming zelf. Het is ook niet zo dat het, indien de situatie zich voordoet die de heer Koerhuis schetst, een besluit zou zijn van Nederland of van Frankrijk. In die situatie is te verwachten dat het de Europese Commissie is die in de beoordeling van steun zal eisen dat er bijvoorbeeld slots ingeleverd moeten worden. En daar kan ik verder op dit moment geen enkele uitspraak over doen of dat aan de orde is. De enige manier om het te voorkomen is bij wijze van spreken om terstond alles terug te betalen, maar ik weet niet of dat tot de mogelijkheden behoort. Afgeleid daarvan is uiteindelijk het aantal werknemers bij KLM. Ik heb een groot hart voor iedereen die daar werkt, maar het is niet aan het kabinet of aan de Franse regering om daar een uitspraak over te doen. Dat is een beslissing van de directie van KLM.

De heer **Boucke** (D66):

Ik heb eigenlijk een vraag aan de voorzitter. Een aantal van mijn vragen over KLM zijn niet beantwoord. Maar ik wil daar niet mijn interruptie aan besteden. Dat snapt u wel.

De voorzitter:

Een nieuwe formule doet zijn intrede. U kunt er in tweede termijn op terugkomen. Daar komen we straks over te spreken.

De heer Boucke (D66):

Maar dan gaat het af van mijn tweede termijn. Sorry, ik nam ongeoorloofd het woord.

De voorzitter:

Fijn dat u de regels kent. De Minister kijkt nog even of hij vragen heeft laten liggen.

Minister Harbers:

Ik zit nog even te kijken. Ik had inderdaad nog een vraag genoteerd bij de heer Boucke, maar die heb ik bij de interruptie over slots beantwoord. Misschien kan hij één woord zeggen, zodat ik weet welke vraag er nog openstaat.

De voorzitter:

Nu lokt de Minister uit. De heer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Ik herhaal gewoon even de vraag en dan is het aan de Minister om er antwoord op te geven. Hoe verhoudt zich dit tot de KLM die slots moet inleveren als gevolg van het omzetten van leningen in kapitaal? De Minister ging er even op in, maar niet expliciet. Wat is de mogelijke impact van gelijktijdige groei op Schiphol en krimp van het KLM-netwerk? De laatste vraag die ik had, heeft ook met KLM te maken. Is de Minister bereid om een planningsbrief te sturen over natuurvergunning, Lelystad Airport, de aandelenaankoop door KLM en de luchtruimherziening? Dat waren ze.

Minister Harbers:

Ik herinner me de vragen. Ik zeg het maar eerlijk: ze hebben een wat speculatief karakter. Wat als dit of dat? Als je bijvoorbeeld een relatie legt met Schiphol en wat daar in de toekomst kan, dan is KLM een grote gebruiker van Schiphol, maar niet de enige. Het zou kunnen zijn dat de situatie zich voordoet dat de Europese Commissie zegt dat KLM zijn slots moet inleveren. Dat heb ik zojuist ook tegen de heer Koerhuis gezegd. In dat geval zijn er onder de huidige regelgeving slots beschikbaar die hun weg zullen vinden naar andere airlines. Op het moment dat we een nieuw luchthavenverkeersbesluit hebben vastgesteld, is dat maatgevend voor het aantal slots dat beschikbaar is op Schiphol. Er is echter geen enkele indicatie te geven, want het zijn allemaal wat-als-scenario's achter elkaar. Dat vind ik heel ingewikkeld. Ik vind het zelfs onmogelijk om die vragen op dit moment te beantwoorden.

De voorzitter:

De Minister rondt dit blokje af en gaat naar het blokje overig.

Minister Harbers:

Dan kom ik tot slot bij de overige vragen.

De heer Boucke vraagt naar de werkwijzer MKBA. Die is gepubliceerd en in werking. Er hangt een beetje de zweem omheen dat die werkwijzer niet zou deugen. Dat wil ik toch echt wegnemen. De werkwijzer is een goede stap en geeft aanbevelingen om MKBA's voor de luchtvaart consistent uit

te voeren. Hij is ook niet door mij of mijn voorgangers vastgesteld, maar hij is onafhankelijk opgesteld en vervolgens is hij door het CPB en het PBL getoetst, zoals wij dat doen bij leidraden voor MKBA's. Zij hebben geconcludeerd dat de werkwijzer adequaat is. Hij is wel in ontwikkeling. Dat staat er ook gewoon in. Sommige aanbevelingen zijn voorlopig en schrijven gevoeligheidsanalyses voor. Daarin wordt aangegeven dat aanvullend onderzoek gedaan moet worden om tot verbetering te leiden. Dat onderzoek loopt nu, onder meer op de reistijdwaardering. Dat is een van de aspecten in de MKBA's. Als die onderzoeken klaar zijn, zullen we op enig moment met de resultaten ervan de werkwijzer laten aanpassen. In de tussentijd zal gewezen worden op onderzoek dat inmiddels gereed is en meegenomen zou moeten worden in de leidraad.

Diverse sprekers hebben gevraagd naar het verdrag met Qatar. Dat is het EU-luchtvaartverdrag met Qatar. Daarvoor geldt dat Qatar Airways zich in Nederland, net als alle buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, moet houden aan de geldende milieuwet- en regelgeving. Het doel van het EU-luchtvaartverdrag met Qatar is nu juist om luchtvaartmaatschappijen onder eerlijke concurrentievoorwaarden te laten opereren. Het verdrag bevat dus een stevige faircompetitionclausule en ziet er ook op toe dat de partijen zich committeren aan verdere verduurzaming van de luchtvaart en verbetering van de sociale dimensie. Het verdrag zal door het Ministerie van Buitenlandse Zaken op korte termijn voorgelegd worden aan de Raad van State. Volgens mij zijn dat de vragen die gesteld zijn over het EU-verdrag met Qatar.

Ik weet niet of de heer Graus of de heer De Hoop vroeg naar het feit dat er soms wel heel goedkope vliegtickets zijn en naar het belang van het vragen van een eerlijke prijs. Het was de heer De Hoop die dat vroeg, herinner ik me. Onderzoeksbureau CE Delft heeft eerder onderzoek gedaan naar de internalisering van alle maatschappelijke kosten. Gek genoeg bleek uit dat onderzoek dat de maatschappelijke kosten voor de luchtvaart eigenlijk al meer geïnternaliseerd zijn dan voor de trein en bus. Recent heeft Oostenrijk in Europees verband voorgesteld om bij de herziening van de Europese regelgeving maatregelen in te voeren waarmee luchtvaartmaatschappijen verplicht worden om alle passagier-gerelateerde heffingen en belastingen rechtstreeks door te berekenen aan de passagiers. Ik sta op zichzelf positief tegenover het initiatief van Oostenrijk, omdat je langs die weg als het ware een ... Ik weet niet of er dan echt een minimumticketprijs komt, maar wel een ticketprijs waarin gewoon alle aspecten goed zijn meegenomen. Maar het ingewikkelde daarbij is dat het echt van belang is om de effecten en mogelijke juridische implicaties hiervan goed uit te zoeken, omdat dit volgens alle berichten tot nu toe eigenlijk niet zomaar kan binnen de geldende Europese wet- en regelgeving. Ik ben dus ook zeer benieuwd hoe Oostenrijk verder vaart met het verder uitwerken van dit voorstel, maar wij volgen dat op de voet en als daar ergens een mogelijkheid is, dan zullen we dat ook zeker positief bejegenen.

Mevrouw Kröger vroeg naar het Wob-verzoek van EenVandaag. Daarbij kan ik natuurlijk in z'n algemeenheid aangeven dat we ons uiterste best doen om Wob-verzoeken op tijd te beantwoorden. Los van die inzet moet ik ook erkennen dat dat niet in alle gevallen lukt. Ik hecht er belang aan om dat de komende jaren in ieder geval te verbeteren en uit de situatie te komen dat dat geregeld te laat gebeurt. Ten aanzien van dit verzoek heeft een rechter uiteindelijk na beroep vastgesteld dat we 54 documenten integraal openbaar moesten maken. We hebben na die rechterlijke uitspraak in twee besluiten in ieder geval 37 van die 54 documenten geopenbaard.

We lopen er alleen tegenaan dat veertien documenten geheel en drie documenten gedeeltelijk niet vallen onder de Wob maar onder een bijzondere regelgeving, namelijk de Rijkswet OVV en een Europese verordening. Daarmee lopen wij dus klem, want als we recht doen aan de

uitspraak van de rechter, zijn we weer in overtreding op twee andere wettelijke bepalingen. Dat vraagstuk hebben we voorgelegd aan de rechter en het wachten is nu op het hoger beroep bij de Raad van State over deze zeventien documenten. We willen namelijk zelf ook duidelijk hebben hoe we de uitspraak moeten wegen.

Dan het vraagstuk van de zwarte lijsten. Ik begreep dat er in november door mijn voorganger een brief is gestuurd over het delen van zwarte lijsten. Het gaat dus om passagiers die zich hebben misdragen en op een zwarte lijst staan. Inmiddels is er een traject gestart om te onderzoeken of zwarte lijsten gedeeld kunnen worden tussen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Zoals in die brief in november is aangegeven, zijn KLM en Transavia bezig om ervoor te zorgen dat ze hun zwarte lijsten onderling uit kunnen wisselen. Ze verwachten eind dit kwartaal, of uiterlijk begin van het tweede kwartaal van dit jaar, hun zwarte lijsten te kunnen delen. De overige luchtvaartmaatschappijen in Nederland onderzoeken op dit moment ook welke concrete acties er nodig zijn om hun zwarte lijsten in de toekomst te kunnen delen met andere Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Om dat te kunnen doen is echter, anders dan bij KLM en Transavia, die onderdeel zijn van dezelfde holding, wel een aanvraag of vergunning van de Autoriteit Persoonsgegevens nodig. Maar wij vinden dit van belang. Daarom zijn we ook vanuit het Ministerie van IenW betrokken bij dit proces en proberen we de luchtvaartmaatschappijen hier ook in te faciliteren, precies vanwege de problemen die diverse sprekers hebben aangegeven. Je wilt dit soort heibel niet aan boord en de veroorzakers van die heibel wil je effectief kunnen aanpakken. Dus op het moment dat hier weer verdere stappen komen, zal ik uw Kamer vanzelfsprekend over de voortgang informeren. Dit is dan de Nederlandse situatie.

De heer Van der Molen maakt het internationaler en vroeg of er ook in IATA-verband stappen genomen kunnen worden. Ook op IATA-niveau heeft het delen van informatie over zich misdragende passagiers grote aandacht. Het wordt dan wel gelijk weer een tandje extra complex, omdat je dan meteen weer moet werken met verschillende wettelijke regimes van de verschillende landen. Elk land heeft z'n eigen wet- en regelgeving voor dergelijke gegevensuitwisseling, vooral voor het delen van privacy-gevoelige informatie. Ik ben een beetje bezorgd dat dit niet zomaar snel te regelen is. Datgene wat we op Nederlands niveau kunnen doen, proberen we zo snel mogelijk te faciliteren. In dit verband haalde de heer Graus de concrete situatie in covidtijd aan, bijvoorbeeld passagiers die weigeren hun mondkapje te dragen. Dit leidt niet zelden tot ook weer overlast voor andere passagiers of andere misdragingen. We zien al die ongeregelheden en personeel van luchtvaartmaatschappijen wordt hierop getraind. In de afgelopen periode zijn extra weerbaarheidstrainingen gegeven. Onderdeel daarvan is ook om te leren omgaan met deze zich misdragende passagiers. De Inspectie Leefomgeving en Transport houdt toezicht op deze trainingen, ook om te kijken of die afdoende zijn om het personeel te kunnen laten omgaan met dit soort situaties aan boord.

De heer Graus had tot slot een vraag over een aparte pool van slots voor vrachtluchten. Het simpele antwoord daarop is dat het helaas juridisch niet mogelijk is, want een slot is een slot. Tegelijkertijd weten we dat Schiphol hier ook aandacht voor heeft en zich aan het bezinnen is om te kijken of er niet toch wat mogelijk is. Het staat ook op ons netvlies omdat we, zeker ook in covidtijd de afgelopen twee jaar, hebben gezien hoe essentieel de vrachtsector in de luchtvaart is.

De heer Koerhuis tot slot vroeg naar de ruimte om iets te differentiëren in de havengelden zodat je dat zo veel mogelijk kunt benutten om geluids-overlast aan te pakken. De luchthaventarieven liggen bij Schiphol als luchthavenexploitant. Eind oktober heeft Schiphol de tarieven vastgesteld voor de periode van 2022 tot 2024. Misschien gelukkig voor de heer Koerhuis: in die nieuwe tarieven wordt de differentiatie op basis van

geluid al verder vergroot. Daar zou ik het korthedshalve bij kunnen laten. Schiphol heeft in die tarieven dus de stimulans vergroot om gebruik te maken van stillere toestellen.

Voorzitter. Daarmee ben ik bij mijn weten aan het eind gekomen van de beantwoording van alle vragen.

De voorzitter:

Dank aan de Minister voor zijn beantwoording in eerste termijn. Van tevoren was ik door de griffie gewaarschuwd dat deze commissie vaak uitloopt, zeker bij het luchtvaartdebat. Er doet zich dus een fantastische gelegenheid voor om een hele scherpe tweede termijn van de Kamer te houden. Ik stel daarbij voor om elkaar te kunnen interrumpen met twee vragen en vervolgens bij de tweede termijn van de Minister ook nog twee vragen te kunnen stellen, als de tijd dat toelaat. Ik zie een instemmend geknik en kijk in het bijzonder of mevrouw Kröger hiermee instemt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We hebben tot 18.00 uur staan. Ik stem ermee in, behalve als er daarna nog veel tijd over is, want dan hebben we meer tijd.

De voorzitter:

Ik dacht «ik kom u tegemoet», maar ik zie dat als instemming. Dan ook op uw verzoek vijf minuten pauze om even snel de handen te wassen.

De vergadering wordt van 16.16 uur tot 16.21 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering voor de tweede termijn van de Kamer. We hebben twee minuten met elkaar afgesproken en zo nodig kan je elkaar ook interrumpen met twee vragen. Daarna volgt de Minister met zijn beantwoording en daarbij is, als de tijd het toelaat, ook nog tijd voor twee vragen.

Het woord is aan de heer Koerhuis van de fractie van de VVD voor de tweede termijn.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Bij bepaalde beantwoording vind ik de Minister te afwachtend, laat ik het positief zeggen. In ieder geval steun vanuit ons om toch een wat actievere rol op te pakken, om te beginnen met luchthaven Eelde. Ik begrijp dat de regio echt vraagt om hulp van de Minister. Ik vind de Minister daarin afwachtend, dus daarover wil ik in ieder geval een tweeminutendebat waarin ik met een motie zal komen.

Ik zou ook een actievere rol willen zien voordat we gaan naar dat ene luchthavensysteem in Nederland. Ik wil zien hoe we dat gaan doen. Vanuit ons gaat toch vooral de aandacht naar het belang van Schiphol in de regionale luchthavens Eelde en Maastricht Aachen. Ook gaat onze aandacht uit naar KLM. We zijn er zelf bij hoe die terugbetaling zal gebeuren, zeker als die wordt omgezet naar aandelen. Ik zou zeggen: laten we vooral niet daarop koersen, want dan moeten er slots worden ingeleverd en moeten er mensen worden ontslagen. Laten we koersen op het terugbetalen door Air France-KLM van die 1 miljard euro. Als we bang zijn voor een te klein Nederlands belang, laten we dan vooral praten met Frankrijk en kijken of we iets van hun grote belang kunnen overnemen, want Frankrijk zit er heel groot in en volgens mij vinden ze dat zelf ook. Als de Minister hierop kan reflecteren in een brief, zou ik dat heel erg op prijs stellen.

Wat ik ook op prijs zou stellen, is een reflectie in een brief voor het debat Duurzame luchtvaart op de vraag of we Turkije kunnen houden aan de Europese klimaatregels voor luchtvaart, de vraag of we een

CO₂-grensheffing voor diensten kunnen invoeren en de vraag of we een invliegbelasting kunnen invoeren, dit laatste natuurlijk op Europees niveau.

Tot slot zeg ik, maar ik weet niet hoeveel tijd ik nog heb, dat de aangenomen motie-Koerhuis zegt dat we de geluidsregels beleidsneutraal moeten overnemen naar de Omgevingswet. Ik zie toch dat dat niet gebeurt. Het bouwen van 60.000 tot 80.000 woningen gaat toch geremd worden. Ik twijfel nog over een tweede motie-Koerhuis op dat punt en ik hoor graag in tweede termijn van de Minister hoe hij beter z'n best gaat doen om iets meer die eerste motie-Koerhuis uit te voeren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks voor haar tweede termijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik hoopte dat deze Minister toch met een ander verhaal ging komen. Eigenlijk is die hele brij rond het Luchthavenverkeersbesluit en de MER Schiphol alles waar omwonenden en een heleboel mensen in heel Nederland van zien dat dit «Schiphollen» is. Wat is er aan de hand? Er wordt een nieuw wetsvoorstel gedaan en daar gaan wij als Kamer over. Daarvoor moet een milieueffectrapportage worden geleverd. De Minister zegt dat dit aan een private partij is en dat de natuurvergunning bij de Minister van Landbouw ligt. Ik kijk dan naar alle adviezen die door de Commissie m.e.r. zijn gedaan. Een deel van die adviezen zijn wel degelijk adviezen aan de Minister, bijvoorbeeld over hoe de emissierechten worden uitgerekend. De Minister schrijft dat hij samen met de Minister van Landbouw uitgangspunten heeft geformuleerd en huiswerk heeft meegegeven aan Schiphol als private partij. Als Kamer hebben wij het recht om die uitgangspunten, dat huiswerk, te zien, want dan zien wij hoe de Minister omgaat met de adviezen van de Commissie m.e.r. Ik vraag de Minister nogmaals om echt een breuk te maken met het verleden en transparant te zijn over de uitgangspunten voor het huiswerk voor Schiphol.

Met betrekking tot Rotterdam hebben wij heel duidelijk gevraagd om krimp deel te laten worden van de discussie, want dan willen de omwonenden meepraten. Ik vraag de Minister om daarop aan te sturen. Met betrekking tot Lelystad Airport hoor ik de Minister erkennen dat er laagvliegroutes zijn en dat er laagvliegroutes blijven. Dat is een stap vooruit in vergelijking met de vorige Minister. Alleen trekt hij niet de logische consequentie, namelijk dat het vliegveld pas open kan als ze weg zijn. Dat is eerder toegezegd. Tot de herziening van het luchtruim kan het dus überhaupt niet open. Daarover krijg ik graag vandaag duidelijkheid. Tot slot. Ook ik maak me zorgen over de impact van Schiphol op de woningbouw. Ik trek alleen een andere conclusie. Je kan het LVB vastzetten op 400, of minder, en daarmee rechtszekerheid aan omwonenden bieden en ruimte bieden aan alle gemeenten die willen bouwen, om te bouwen zolang er stikstofruimte is, als er stikstofruimte is. Je kan dat als een basis gebruiken. De vraag aan de Minister blijft dus: wil hij gewoon een verkenning doen van wat zo'n krimpscenario betekent? Wat betekent dat qua MKBA, wat zouden de welvaartseffecten zijn en hoeveel huizen kunnen we bouwen?

Dank u wel, voorzitter. Is er al een tweeminutendebat aangevraagd? Oké, dan hoef ik dat niet meer te doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Van der Molen van de fractie van het CDA.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik wil de Minister danken voor de toezegging om in een brief nog verder in te gaan op de mogelijkheden voor de samenwerking in de regio, dus de scenario's waarover Van Geel in zijn rapport sprak. Ik denk namelijk dat dat een belangrijke vraag is: hoe trekken we dat gesprek vlot? Mevrouw Kröger wees daar ook op bij Rotterdam en Den Haag. Het gaat ook echt serieus over het voeren van het open gesprek. Als er dan bijvoorbeeld in zo'n scenario wordt gepleit voor een onafhankelijke gebiedsregisseur, kan dat een oplossing zijn, zodat mensen niet het gevoel hebben dat ze tegen belanghebbenden aan het praten zijn. Daarmee worden ze serieus genomen. Dat is in ieder geval iets wat volgens mij elke volksvertegenwoordiger wenst, namelijk dat die gesprekken met mensen die er direct bij betrokken zijn, ook in alle openheid kunnen plaatsvinden.

Als er dus, zoals mevrouw Kröger ook zegt, in Rotterdam op geen enkele manier over krimp mag worden gesproken, zelfs niet als theoretische optie, dan zit de deur gewoon dicht. Mensen moeten daar ook over kunnen meepraten, wat de uitkomst daarvan uiteindelijk ook zal zijn. De uitkomst hoeft niet op voorhand krimp te zijn. Maar als je ergens niet over mag praten en binnen een bandbreedte moet blijven die iemand die een belang heeft op tafel legt, noem ik dat geen open gesprek, ook al zal ik zelf een politieke afweging maken over wat daar wellicht nodig is voor Rotterdam en Den Haag. Ik zou dus ook de inzet van de Minister willen hebben dat hij op welke manier dan ook bevordert dat dat gesprek ook op de inhoud vlot wordt getrokken.

Het is ook goed om te horen dat we meer informatie gaan uitwisselen tussen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen over mensen die zich in het vliegtuig misdragen. De Minister zei al dat dat internationaal een hele uitdaging wordt, maar ik zou toch ook graag van de Minister horen of daar op Europees niveau niet wat te regelen valt. Daar is ook geregeld dat landen elkaar moeten informeren over inreizenden. We hebben zelfs afspraken voor het uitwisselen van gegevens met de Verenigde Staten als het gaat om veiligheid. Hier zit ook een veiligheidskantje aan, dus ik zou de Minister willen vragen of hij in ieder geval, misschien op een later moment, de Kamer wil laten weten wat daar op Europees niveau voor geregeld kan worden.

Ik sluit mij ook aan bij de opmerking die de heer Koerhuis heeft gemaakt over de afwachtende houding van de Minister als het om de regionale vliegvelden gaat. Als dat dus in het tweede debat leidt tot moties, dan werk ik daar graag aan mee.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Boucke van de fractie van D66.

De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank aan de Minister voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Ik zei het in mijn eerste termijn al: vliegen verbindt, maar vliegen vervuult ook. We staan voor een grote opgave. Ik ben ook blij van de Minister te horen dat hij druk bezig is met het plan voor het CO₂-plafond. Ik wacht zijn voorstel af. Ik zou de Minister ook willen aansporen om vaart te maken met de andere grote besluiten. We praten nu al tien jaar over een juridische basis voor het stelsel. Ik doe een nadrukkelijke oproep om hier haast mee te maken en hier transparant over te zijn, en daarbij toch in te gaan op de eerder door mij gestelde vraag of hij bereid is om een integrale planningsbrief naar ons te sturen.

Over het actieplan heb ik toch nog een expliciete vraag aan de Minister: is hij bereid om concrete doelstellingen op te nemen in het actieplan

Schiphol voor het onvoorwaardelijk reduceren van nachtvluchten – andere sprekers hebben het ook genoemd – en voor het uitfasen van lawaaiige vliegtuigen? Ik denk dat dit zaken zijn waarover we het eens kunnen worden, maar dan moet de Minister wel met dat actieplan komen. Voorzitter. De reservering voor de parallelle Kaagbaan had ik al eerder genoemd. Volgens de Luchtvaartnota van het kabinet ligt er al een afgerond onderzoek. Zou de Minister dit onderzoek zo snel als mogelijk naar de Kamer willen sturen?

Tot slot de MKBA's. De Minister heeft antwoord gegeven op mijn vragen, maar ik constateer dat er veel discussie is over de reistijdwaardering en ik zou nogmaals een beroep op de Minister willen doen om toch te kijken of er een minder omstrede reistijdwaardering kan worden gekozen, zoals bijvoorbeeld door CE Delft is voorgesteld. Er is namelijk heel veel discussie over en er moeten veel belangrijke beslissingen genomen worden, waarbij die MKBA wel een belangrijke rol speelt. Ik vraag dus toch aan de Minister om dit mee te nemen, want in de volgorde der dingen is het belangrijk om met een MKBA te werken die onomstreden is en de besluiten daarop te baseren.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Koerhuis voor u. Daarna is het woord aan de heer De Hoop.

De heer Koerhuis (VVD):

Nu hoor ik D66 weer over de nachtvluchten, alsof die allemaal verbannen moeten worden. Misschien heb ik het niet goed gehoord. Er vindt bijvoorbeeld ook veel goederentransport plaats op Schiphol. Ik ben zelf op werkbezoek geweest voor goederentransport. Er vindt ook organentransport plaats. Er gaat een hele keten aan zo'n vlucht vooraf. Als D66 zegt dat zulke vluchten niet meer na 23.00 uur of 22.00 uur mogen, kan dat betekenen dat een orgaan pas de dag erna vervoerd kan worden. Ik noem een orgaan als voorbeeld, maar het kan ook gaan om handelsbrieven van schepen die aan de andere kant van de wereld met Nederlandse handelsgoederen moeten aanmeren. Hoor ik nu een volledige uitbanning van de nachtvluchten door D66 of zit D66 hier toch wat genuanceerder in?

De heer Boucke (D66):

Ik merk dat de heer Koerhuis veel weet over dit onderwerp, dus ik ga mijn voordeel doen met de informatie die hij ons hierover kan verstrekken. Mijn oproep aan de Minister is om met een actieplan te komen en daarin de nachtvluchten expliciet mee te nemen. Dat heb je wel nodig als basis om het aantal nachtvluchten te reduceren. Dat is mijn oproep aan de Minister. Wat de heer Koerhuis ook zegt, mijn pleidooi is nooit geweest om naar nul nachtvluchten te gaan. Als dat mogelijk is, zou ik dat heel graag willen, maar we hebben het actieplan van de Minister nodig om het aantal nachtvluchten te reduceren. Ik weet niet zeker of de heer Koerhuis ook voor verlaging van het huidige aantal is, maar ik heb andere sprekers daar wel over gehoord. Daar gaat mijn punt over.

De heer Koerhuis (VVD):

Laat ik het zo zeggen. Ik zie het onderzoek van de Minister ook graag tegemoet, want misschien moet het aantal wel omhoog. Misschien vervallen er nu wel orgaantransporten of vluchten met handelsbrieven. Dat weet ik niet, dus dat onderzoek zie ik graag tegemoet. Is die nuance ook te vinden bij D66?

De heer Boucke (D66):

Nou dat lijkt me niet, voorzitter. Het gaat ons om het verlagen van het aantal nachtvluchten. Daarvoor is volgens de Europese wetgeving wel een

actieplan en een uitwerking daarvan nodig. Je moet natuurlijk ook aan de markt een bepaalde duidelijkheid en zekerheid geven. Daar gaat het me om. Laat het duidelijk zijn: het aantal nachtvluchten dat we op dit moment hanteren, moet wat D66 betreft omlaag en niet omhoog.

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

Ik heb met zeer veel interesse geluisterd naar de eerste en tweede termijn van de heer Boucke van D66. Een punt dat mij heel erg opviel in zijn eerste termijn, is dat hij de Kaagbaan nadrukkelijk naar voren bracht. Hij zei: wij willen geen fysieke groei van Schiphol. Volgens mij is een tweede Kaagbaan niet het probleem. Het probleem is dat het aantal vluchten op Schiphol nu al tot gigantisch veel problemen leidt en niet binnen de huidige wetgeving past. Mijn vraag aan D66 is de volgende. Blijft het bij «geen fysieke groei van Schiphol», of gaat de fractie ook hardop zeggen dat het aantal vliegbewegingen van Schiphol niet vergroot mag worden en dat ze geen groei meer van Schiphol wil? Daar wil ik graag een helder antwoord op van de heer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

De problemen zijn groot. We hebben met natuur- en klimaatproblemen te maken. Ik ben ook woordvoerder op klimaat en energie. Ik pleit in elk debat voor het behalen van de 60%-doelstelling. Daar valt de luchtvaart toevallig niet onder, maar het zijn wel CO₂-emissies, dus ook in de luchtvaart moet er heel veel gebeuren. Om die reden heb ik zelf gepleit, ook in de coalitieonderhandelingen, voor een verhoging van de tickettaks, voor een CO₂-plafond, maar ook voor een kerosinebelasting in Europees verband. Het zijn allemaal maatregelen om de emissies omlaag te brengen. Ik verwacht dat de Minister ook gaat leveren op al die instrumenten. Daarnaast is er ook nog een probleem met hinder. Ik zal het woord dat ik eerder gebruikte niet herhalen, want het was niet heel erg parlementair, heb ik begrepen. Er speelt dus een hoop. Mijn pleidooi is: stop in ieder geval nu de fysieke groei van Schiphol. Ondertussen zijn de Minister en het kabinet heel druk bezig met de natuurvergunning, met het uitwerken van de plannen voor het klimaat. Op basis daarvan zal blijken wat nog mogelijk is, namelijk of Schiphol de status quo moet vasthouden of misschien wel moet krimpen. Die vraag is nog niet beantwoord. Ik begrijp dat de heer De Hoop er een antwoord van mij op wil, maar dat antwoord zal er de komende tijd moeten komen op basis van de informatie die de Minister ons verstrekt.

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

Ja, en juist omdat de heer Boucke zo veel van het klimaat afweet, weet hij toch ook dat de verduurzaming van de luchtvaart echt toekomstmuziek is? Voordat we de natuurproblemen, de klimaatproblemen en de hinder oplossen, zijn we een heel eind verder. Maar we moeten nu, dit jaar, een besluit nemen: kunnen we weer terug naar het oude niveau? U weet zo veel af van het klimaat en u zit bij een in mijn ogen realistische partij, dan kunt u nu toch ook gewoon zeggen dat het gewoon niet mogelijk is om tot hetzelfde punt te komen? We moeten nu eerst krimpen.

De heer **Boucke** (D66):

Ik zit nu bijna een jaar in de Kamer. Ik heb geleerd dat je goed moet uitkijken als je complimenten van je politieke opponent krijgt. Maar dank voor de complimenten, zeg ik via u, voorzitter. De opgave is heel groot. Ik vind ook dat er in de luchtvaart snel veel moet gebeuren. Ik kan de heer De Hoop via u, voorzitter, vertellen: ik heb tijdens de coalitieonderhandelingen zelf gepleit voor de maatregelen die we niet alleen maar voor het nationale klimaatbeleid hebben afgesproken maar ook in de luchtvaart. Het zijn stevige maatregelen. We zijn in 2017 begonnen met een tickettaks. Het vorige kabinet is begonnen met het

ontwikkelen van een CO₂-plafond voor de luchthavens. Dat scherp en wat mij betreft ook echt aan. Ik vind dat de bal bij de Minister ligt. Hij moet leveren. Op basis van wat hij levert, gaan we hem beoordelen. Misschien vraag ik dus wat geduld van de heer De Hoop. Dat zou kunnen. Het ongeduld siert hem. Maar ik kan hem ook wel geruststellen, want wat D66 betreft zullen we grote stappen moeten maken de komende drie jaar.

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

Ik zal maar niet met een compliment beginnen, want dan gaan de haren misschien de verkeerde kant op staan. Maar ik vind het wel mooi wat D66 hier zegt, ook met betrekking tot de nachtvluchten: geen nachtvluchten meer, of in ieder geval nachtvluchten opofferen of verminderen. Dan zou ik de heer Boucke wel willen meegeven dat de systematiek dan zo kan werken dat het aantal dagvluchten gaat vermeerderen, omdat nachtvluchten zwaarder tellen in de hinder dan dagvluchten. Dat zou ik hem dus wel willen meegeven. Hij moet erop letten dat dat geen instemming betekent voor meer dagvluchten.

De vraag die ik eigenlijk wil stellen, voorzitter, gaat ergens anders over. Dit was gewoon even een vriendelijke waarschuwing vanuit het compliment dat ik net gegeven heb.

Ik wil hem meenemen in het volgende. Hij zegt: we moeten de komende tijd beslissingen nemen en nieuwe afwegingen maken, en naar die balans kijken. Ik kom bij mijn vraag. Dat betekent eigenlijk dat de heer Boucke ook zegt: de concept-Luchtvaartnota – de Minister doet in zijn woorden steeds net alsof het al een nota is, maar het is gewoon een conceptnota die nog definitief moet worden – moeten we herzien, aangezien het groeidenken dat ten grondslag ligt aan de Luchtvaartnota, niet meer automatisch een uitgangspunt kan zijn. Is de heer Boucke het dus met de Partij voor de Dieren eens dat een herziening van die concept-Luchtvaartnota nu al aan de orde is? Steunt hij ook een verzoek dat ik eventueel ga doen per motie om in ieder geval krimpscenario's in die Luchtvaartnota mee te nemen of in ieder geval niet uit te sluiten?

De heer **Boucke** (D66):

Ik zal het advies van de heer Van Raan ter harte nemen. Ik ben sinds kort luchtvaartwoordvoerder, dus ik neem alle adviezen ter harte. Dan de vraag of de Luchtvaartnota herzien moet worden. Ik val dan in herhaling, want ik ga min of meer hetzelfde antwoord geven als ik net aan de heer De Hoop gaf. Ik wil eerst van deze Minister zien waar hij mee komt, bijvoorbeeld als het gaat om de natuurvergunning. Ik wil zien waar het kabinet mee komt, niet specifiek deze Minister. Ik noem ook het LVB. Maar ik noem ook Lelystad. Daar ga ik heel kritisch naar kijken. Daarna beslissen we wat er met de Luchtvaartnota moet gebeuren. We doen het dus in die volgorde, zou ik tegen de heer Van Raan willen zeggen.

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

Dat snap ik. Dan zie ik dat D66 ook zegt dat we die concept-Luchtvaartnota op dit moment niet kunnen vaststellen, omdat de wereld waarin die als concept tot ons kwam, waarin het vorige kabinet het groeiscenario als uitgangspunt nam, niet meer bestaat. Als we dat samen kunnen vaststellen, zo vraag ik de heer Boucke, beginnen we in ieder geval met een level playing field, zeg ik om de heer Koerhuis ook wat tegemoet te komen, waarin de groeigedachte van de Luchtvaartnota in ieder geval niet meer het uitgangspunt kan zijn. Misschien komen we daar ooit nog wel op terug, maar voor nu is dat in ieder geval niet aan de orde. Klopt die aanname, vraag ik de heer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

Ik probeer echt goed te luisteren naar de heer Van Raan, want hij meandert behoorlijk in zijn verhaal. Dan probeer ik een vraag te ontwaren,

en die komt dan helemaal op het eind, terwijl ik nog bezig was om te verwerken wat hij daarvoor gezegd had. Ik merk een hele grote preoccupatie met de Luchtvaartnota. Ik wil van deze Minister weten hoe het zit; daar vinden de heer Van Raan en mevrouw Kröger mij aan hun zijde. Voor mij staat voorop dat de toestand van de natuur niet verder achteruit mag gaan. We moeten gevaarlijke klimaatverandering tegengaan. De CO₂-emissies moeten dus omlaag. De hinder voor omwonenden moet omlaag. Dat is voor mij leidend. Hoe je dat precies doet, dus of je dat in een Luchtvaartnota opschrijft, laat ik aan het kabinet en aan de ambtenaren. Het gaat mij erom dat we oplossingen verzinnen voor het klimaat, voor de natuur en voor de omwonenden.
Dank u wel.

De voorzitter:

Uw naam is gevallen, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ook ik probeer toch een beetje te begrijpen wat de heer Boucke nou eigenlijk echt zegt. Hij gaat – boem! – vol in de krant met de oproep om de fysieke groei van Schiphol uit te sluiten. Daar was op dit moment überhaupt geen sprake van. We zitten op dit moment in een gedoogsituatie waarin Schiphol volgens de gebruiksprognose gewoon weer terug gaat groeien naar 500.000. Dat wordt gedoogd. Daar is geen stikstofvergunning voor. Daar is geen geluidssystematiek voor. De ILT kan niet handhaven. Dus moeten we nou niet ingrijpen voordat Schiphol de boel weer vol laat vliegen? Moeten we niet zeggen: we klikken het nu vast op een lager aantal? Ondertussen kan de Minister lekker aan de slag met wat hij allemaal aan het doen is, maar dan bieden we zekerheid. De heer Boucke zegt nu eigenlijk: nou, ze mogen weer teruggroeien naar de status quo en dan gaan we wel bekijken of ze weer zouden moeten krimpen, maar dat zien we dan wel weer.

De heer Boucke (D66):

Mevrouw Kröger doet nu precies wat zij mij via Twitter verweet. Ik zag haar tweet. Over mijn voorstel om de reservering voor de parallelle Kaagbaan te schrappen, zei zij: gebakken lucht. Wat ze nu zelf zegt, is eigenlijk gebakken lucht. Wij zitten nu op dit moment namelijk niet aan die 500.000 vliegbewegingen. Het kabinet moet er nu voor zorgen dat er besluiten genomen worden, zodat de natuur beschermd wordt, het klimaat beschermd wordt en de omwonenden minder hinder ervan ondervinden. Dat is leidend. Dat is volgens mij waar mevrouw Kröger en ik elkaar vinden. De schrapping van de parallelle Kaagbaan is om te voorkomen dat er nog meer hinder ontstaat en om ervoor te zorgen dat een gebied dat nu op slot zit, zich weer kan ontwikkelen. Daarom pleit D66 voor het schrappen van de reservering van die parallelle Kaagbaan.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan heeft de heer Boucke misschien toch niet helemaal scherp wat er dreigt te gebeuren, want de gebruiksprognose van Schiphol laat zien dat het gewoon weer vol vliegt. Deze Minister is nog best een tijdje bezig met zijn hele stikstofverhaal. Uit alle waarschuwingen die wij in een technische briefing hebben gehad, blijkt dat het nog een tijd gaat duren voordat het LVB is vastgesteld. Het voorstel om nu op het huidige niveau of iets daarboven een LVB vast te stellen, is dus geen gebakken lucht. Het is een heel reëel voorstel voor wat deze Minister kan doen. Het is dan een LVB stikstof. Of noem het een «LVB tijdelijk»; dat maakt mij niet uit. Op die manier hebben we de tijd om daarna al die processen ... Wat er nu dreigt te gebeuren, is nog jaren van gedogen. Ondertussen gaan ze gewoon weer naar 500.000 vliegbewegingen.

De heer **Boucke** (D66):

Ik ga af op de antwoorden die de Minister mij in de eerste termijn gegeven heeft. Ik heb vertrouwen in het kabinet en ik heb vertrouwen in deze Minister. Laat dat duidelijk zijn. Hij heeft aangegeven dat hij een paar maanden de tijd nodig heeft. Die tijd neemt hij dan ook, want die heeft hij nodig. Dat is misschien anders dan mevrouw Kröger wil, maar ja, daar kan ik niet zo heel veel aan doen. Ik ga af op wat de Minister zegt. Op basis van wat de Minister ons zal sturen, zal ik beoordelen of dat volgens de D66-fractie voldoende is om de natuur te beschermen, klimaatverandering tegen te gaan en de omwonenden minder hinder te bezorgen. Het is misschien niet het antwoord dat mevrouw Kröger wil horen, maar dat is wel de volgorde waarin mijn fractie het wil doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren voor zijn tweede termijn.

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

Ja, dank u wel, voorzitter. Het moet mij toch van het hart dat ik het een verfrissend geluid vind hoe de coalitiepartijen CDA en D66 op dit moment in de wedstrijd zitten. Een heel verschil met de vorige periode. Dat kunnen deze twee heren misschien niet weten, maar laat mij u verzekeren dat het wel zo is.

Ik heb een aantal punten. Ten eerste wil ik de Minister toch vragen of hij in die concept-Luchtvaartnota wil kijken naar die krimpscenario's. Dat is één. Twee. Wij hebben het erover gehad. Ik begon de vergadering met een punt van orde. Die referentiesituatie moeten wij echt tot ons nemen en die moet de Minister ons echt opsturen. Kan hij dat toezeggen? Al was het alleen maar om de heer Boucke gerust te stellen dat, als we niks doen, er eigenlijk automatisch wordt terug gegroeid naar de huidige 500.000, want daar maakt de heer Boucke zich terecht zorgen over.

Dan de laagvliegroutes. De Minister doet heel makkelijk over die 70 kilometer. Dat is net op het kwetsbare punt. Dat zijn, als de plannen van dit kabinet doorgaan, 36 vliegtuigen per dag op 1.800 meter hoogte. Kan de Minister uitsluitend geven over wat dat doet voor de stikstofuitstoot? Dat mag uiteraard per brief en hoeft niet in de tweede termijn. Want dat is wat hij op dit moment zegt: wij kunnen niet alle laagvliegroutes wegnemen, deze blijven bestaan. Als alle 45.000 vliegtuigbewegingen in Lelystad doorgaan, zijn dat 36 vliegtuigen per dag op 1.800 meter hoogte. Dan de PAS-melder met betrekking tot Lelystad. De Minister negeert eigenlijk gewoon de wens van de Kamer, een aangenomen motie. Eigenlijk kan hij daar ook niet mee weggelaten, want het heeft er alle schijn van dat die PAS-melding van Lelystad Airport er gewoon keihard doorheen is gesjoemeld. Dat is oneerlijk ten opzichte van de terecht gedane PAS-meldingen. Al die boeren hebben duizenden PAS-meldingen gedaan. Eentje is van Lelystad Airport, die is er nog even bij gefrommeld. Het heeft er alle schijn van dat die melding niet terecht gedaan is en de Minister voert de motie, de wil van de Kamer niet uit. Kan hij daarop terugkomen?

Voorzitter. Wij gaan dit debat plenair afronden in een tweeminutendebat, maar dat is geloof ik al aangevraagd.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer De Hoop van de fractie van de PvdA in tweede termijn.

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

Dank, voorzitter. Allereerst twee punten waar de Minister in de eerste termijn nog niet op in is gegaan. Hoe kijkt de Minister naar het schaarse

aantal vluchten dat we misschien krijgen in een krimpscenario? Ik noemde nadrukkelijk de rapportageplicht voor bedrijven en zei ook dat het wat mij betreft niet te veel diegenen zou moeten raken die één keer per jaar op vakantie gaan, maar juist de veelvliegers. Dat kan door een veelvliegbeasting, maar er zouden ook rapportageplichten voor bedrijven moeten komen, waarin je verantwoordt waarom je werknemers zo veel vliegen. Dat zijn dingen waar we heel makkelijk naar zouden kunnen kijken en waar bedrijven zoals PwC ook al mee bezig zijn.

Voor mij is er één punt dat echt meer aandacht verdient, en dat zijn die werknemers. Wij hebben als Partij van de Arbeid samen met de SP in 2019 bijvoorbeeld een motie ingediend om een enquête te doen naar die grondafhandelaren. Daar is door Schiphol en door het ministerie niet aan voldaan. Dat soort dingen storen mij. Dat bedoelde ik ook met je rol niet te klein maken, zoals ik zei tegen deze Minister en tegen de Minister van Financiën. Dat soort dingen worden gewoon tegengehouden. Die tegengehouden documenten waar mevrouw Kröger in haar eerste termijn op inging: dat vind ik echt zorgelijk. Ik vind het zorgelijk dat wij dat laten gebeuren, zeker in een bedrijf waar wij als Staat zo'n groot aandeel in hebben. Ik vind dat niet te verkroppen.

Wat mijn partij betreft, staat centraal dat iedereen in dit land zich moet houden aan de grenzen van leefomgeving, natuur en regelgeving, en dat geldt ook voor Schiphol. Daarin is Schiphol nu aan zet en daar heeft de Minister ook een grote rol in, maar Schiphol moet laten zien dat zij dat kunnen. Ik ben daar heel duidelijk in: ik zie dat alleen gebeuren op korte termijn in een krimpscenario en ik denk ook zeker dat het op de langere termijn eigenlijk niet anders kan dan met minder vluchten. Wat de Partij van de Arbeid betreft, zou de Minister ook met de volgende Luchtvaartnota op die lijn moeten gaan zitten.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, een korte vraag. Dank aan de heer De Hoop dat hij de Minister uitnodigt om ook met een volgende versie van die nota te komen, maar het is nog maar een conceptnota. Is de heer De Hoop het met de Partij voor de Dieren eens dat dat concept nu al de prullenbak in moet, of dat er een addendum bij moet of een inlegvel? Eigenlijk is de basis van die Luchtvaartnota gebaseerd op een groeiscenario en dat krijg je nooit meer goed als je niet opnieuw begint, met nieuwe scenario's.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik deel met de heer Van Raan dat de ontwikkelingen ook afgelopen jaar nog duidelijker hebben gemaakt dat de Luchtvaartnota zoals die eerst voorlag, totaal niet meer realistisch is. Die wijziging kan op verschillende manieren. Het kan via een addendum. Het kan door hem in de prullenbak te gooien en met een nieuwe te komen. Wat mij betreft is wat er nu ligt gewoon niet goed genoeg, dus er moet iets anders komen. Dat kan op de manier zoals de heer Van Raan voorstelt, maar de Minister is zelf aan zet om dat in te vullen. Maar ik begrijp heel goed wat de heer Van Raan zegt. Wij delen de zorg. De manier waarop dat vorm wordt gegeven, is voor mij secundair.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Graus van de fractie van de PVV voor zijn tweede termijn.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik zou ecologisch graag mee willen tekenen, mocht die eerste motie van de heer Koerhuis nodig zijn. Ook in

het kader van de administratievelastenverlichting, waar de VVD ook voor staat, hoef ik dan geen eigen motie in te dienen. Bovendien is het fijn om samen te werken, zoals ik ook met zijn voorganger heb gedaan. Dus ik hoop dat ik die samenwerking kan voortzetten. Het is ook mooi dat het oosten, het noorden met meneer Van der Molen samenwerken met mij vanuit het zuiden. Dat is ook een keer mooi. Drie gebieden die hier in Den Haag toch altijd een beetje achter liggen.

Meneer de voorzitter. Die regionale verkenning over die regionale luchthavens: ik heb het niet altijd over een zak geld gehad. Dat werd mij een beetje onterecht in de schoenen geschoven. Ik heb gezegd: desnoods zal er geld bij moeten, maar verken inderdaad wat er allemaal mogelijk is voor de continuïteit van Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Houd er oog voor dat de securitykosten in de hele luchtvaartsector gigantisch uit de klauwen aan het lopen zijn, vandaag de dag. Dat was natuurlijk vroeger allemaal niet zo. De tijden zijn veranderd. Er zal in de toekomst echt geld bij moeten, geloof me nou maar. Daar komen we niet onderuit. Dat gaat niet lukken.

Ik heb nog een paar vragen. Allereerst: komt er een evaluatie om het effect op de concurrentiepositie te toetsen wat het hele verhaal Qatar Airways betreft? Gaat Qatar onder dezelfde «Fit for 55»-plannen vallen? Zij hebben immers al kerosinevoordeel, ze hebben al staatssteun, ze behandelen werknemers als vodden. Dus laten we wel wezen: het is allemaal niet eerlijk. Het is valse concurrentie. Ik wilde nog vragen naar een selectiviteitsbeleid: home carriers, onze eigen blauwe zwanen, Corendon en Transavia eerst.

Tot slot is er nog een petitie ingediend door drie burgemeesters. Ik weet niet of mijn voorgangers het daar al over gehad hebben, maar ik zou nog een reactie krijgen, dat mag ook schriftelijk, op die hele mooie brief en die hele strategiebrieven van Groningen Airport Eelde 2022–2030. Ik zou ook nog een reactie krijgen op de petitie van de omwonenden van Schiphol. Misschien dat daarbij ook de petitie van die drie burgemeesters tegen die laagvliegroutes meegenomen kan worden. Mevrouw Kröger heeft het daar ook al vaker over gehad, want die mensen moeten hier ook wel gehoord zijn. Die zijn hier naartoe gekomen, drie burgemeesters sterk, en wij hebben ze allemaal aangehoord. Dan moeten we daar wel iets mee doen.

Meneer Van Raan, als u mij nog iets wilt vragen, kunt u dat straks ook bilateraal doen. Dat is geen probleem. De microfoon is voor de Bühne, u mag het mij ook bilateraal vragen.

Tot slot heb ik nog een tip waar ik de Minister misschien mee kan helpen. Wat die zich misdragende, agressieve passagiers betreft, waar we het bijna allemaal over gehad hebben en waar iedereen zich aan ergert: kijk naar het BKR. Als je een keer niet betaalt en je gaat bij een bank een lening vragen, staat er meteen – bam! – een bolletje bij je naam. Je zou daar ook heel eenvoudig een autoriteit voor in het leven kunnen roepen. Gewoon, als je je misdragen hebt – alcoholmisbruik of spugen naar een stewardess of een mondkapje weigeren of wat dan ook – dan word je gewoon geregistreerd, zoals het ook bij het BKR gaat en dan kan iedereen dat raadplegen. Dat moet mogelijk zijn, want het gaat om hufters en die moeten we niet willen of hoeven sparen. Dan telt ook die hele privacy niet: als je een hufter bent, ben je zelf schuld. Amen. Dat wilde ik nog even gezegd hebben.

Dank u wel.

De voorzitter:

En dat heeft u gezegd. U kunt uw microfoon uitdoen. Dank aan de leden van de Kamer voor hun tweede termijn. Ik kijk even naar de Minister. Hij vraagt om een korte schorsing.

De vergadering wordt van 16.57 uur tot 17.00 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering voor de tweede termijn van de zijde van het kabinet. Het woord is aan de Minister. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ik zal de vragen in chronologische volgorde langslopen, of in ieder geval in chronologische volgorde waarop de onderwerpen langskwamen.

Ik begin met een vraag van de heer Koerhuis over Groningen Airport Eelde. Voor zover ik nog niet duidelijk genoeg was, probeer ik te schetsen waar ik sta. Overigens wil ik eerst een excuus maken aan de heer Graus. Ik meende echt begrepen te hebben dat er op voorhand gevraagd werd om gelden voor Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde. Hij heeft dat opgehelderd in tweede termijn, dus ik neem het tot mij dat ik goed verstaan heb dat het niet begint met een vraag om geld. Daar dreigde het debat een beetje te ontsporen.

Laat ik beginnen met wat wij vanuit rijksverantwoordelijkheid kunnen doen voor beide luchthavens. Dat begint ermee dat wij vanuit het Rijk voor Maastricht Aachen Airport en voor Groningen Airport Eelde de bevoegdheid hebben om het luchthavenbesluit vast te stellen. Dat moet voor beide luchthavens gebeuren. Daar is heel veel voor nodig, want het moet ook helder zijn wat voor type luchthaven het is na vaststelling van het luchthavenbesluit. Dat begint met een aanvraag van beide luchthavens. Daar hebben we over afgesproken dat er een participatietraject bij hoort. Dat is net zoals we met de andere luchthavens doen, zoals Rotterdam en Eindhoven. Waar er vanuit Groningen, blijkens de advertentie van gisteren, wel gedachten zijn over de toekomst, zou ik haast zeggen dat we die moeten omzetten in het bijbehorende traject van een aanvraag en de bijbehorende participatie. Ik zou haast zeggen: als je een strategie hebt, zul je met de omgeving daarover moeten overleggen. Zoals ik in reactie op de heer Van der Molen heb toegezegd komt daar vervolgens bij wat wij vanuit het Rijk kunnen doen om het proces rondom de regionale luchthavens verder te faciliteren. Ik hecht eraan dat we dat voor alle luchthavens, zowel de luchthavens die in het systeem van Schiphol zitten als de andere twee, op een goede manier regelen in deze periode.

De heer Koerhuis koppelde hieraan de vraag of we vanuit het feit dat we een belang hebben in Schiphol, willen kijken of we Schiphol kunnen laten participeren in Maastricht, Groningen of beide. Dat begint echt bij de afweging die Schiphol zelf maakt. Ook daarvoor geldt dat het glas halfvol of halfleeg is. Wat mij betreft is het halfvol, omdat dat overleg bij Maastricht Aachen Airport al loopt. Ik ben in stille afwachting of daar witte rook komt. Verder hecht ik er zeer aan dat ook rond Maastricht en Groningen goede besluiten worden genomen. Wat ik daarvoor vanuit rijksverantwoordelijkheid kan doen, zal ik zeker niet nalaten.

De heer Van der Molen (CDA):

Even voor mijn beeld en voor de helderheid. Waar hebben we het over? Ik ben me ervan bewust dat Groningen Airport Eelde een strategiebrief heeft gemaakt voor 2022 tot 2030. Hebben wij het dan over een ander document dan waar u op zit te wachten, of is het huiswerk dan al gedaan? Het is niet zo dat zij voor zichzelf nog niet bepaald hebben waar ze naartoe willen, maar heeft dat een andere status? Even voor de goede orde, om te voorkomen dat we elkaar misschien verkeerd begrijpen.

Minister Harbers:

Ik denk dat die strategiebrief uiteindelijk vertaald moet worden in een aanvraag voor een nieuw luchthavenverkeersbesluit, waarin dat vervat wordt. De stap daarnaartoe is niet alleen de aanvraag doen, maar ook in overleg treden met de omgeving. Ik zou dus zeggen dat men met die

strategiebrief ook een participatieproces moet opzetten om de omgeving erbij te betrekken. Dat kan zich vertalen in een aanvraag voor het luchthavenverkeersbesluit, waarvoor het bevoegd gezag bij mij op rijksniveau ligt. Dat is ook onderdeel van de hele beleidsinzet die wij als Rijk sowieso hebben voor de regionale luchthavens. Dat zijn drie pijlers: het versterken van de regionale inbedding, het versterken van samenwerking tussen de regionale luchthavens – daar heb ik in eerste termijn al het een en ander over gezegd – en het versterken van de governance en de participatie. Op al die terreinen kunnen wij vanuit het Rijk de helpende hand reiken.

De voorzitter:

Wilt u verdergaan?

Minister Harbers:

De heer Koerhuis vroeg ook om te reflecteren op KLM en het terugbetalen van de staatssteun. Hij was zo vriendelijk om te zeggen dat ik daarop mag reflecteren in de brief. Het staat of valt natuurlijk ook bij het vermogen van KLM en het tempo waarin men dat terug kan betalen. Ik zou de gevraagde brief willen toezeggen. Qua termijn wil ik voorstellen dat ik het betrek bij het volgende rapport van de staatsagent, over de steun die in 2020 is verleend. De verwachting is dat wij dat in mei of juni ontvangen, dus dan kan ik het bij die reactie betrekken.

De voorzitter:

De heer Van Raan heeft hierover een vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor die brief. Ik vraag me even af of de Minister kan verduidelijken wat hij gaat zeggen over het terugbetalen of het omzetten van de schulden naar eigen vermogen. KLM is technisch failliet; dat weet iedereen. Die wordt in de benen gehouden door de overheid, door de belastingbetaler. Ik denk dat de Minister het aan de belastingbetaler verschuldigd is om duidelijk te maken – althans, KLM maakt dat duidelijk aan de Minister en hij weer aan ons – hoe het nieuwe bedrijfsmodel van KLM er uit gaat zien in de krimpende luchtvaartmarkt, met name met het oog op het personeel dat misschien herscholing moet gaan krijgen. Ik doel dus op de nieuwe rol van KLM in de wereld die veranderd is, het terugverdienvermogen en het nieuwe bedrijfsmodel. Komt dat ook in die brief?

Minister Harbers:

Ik kan daar ook verder op ingaan in de toegezegde brief aan de heer Koerhuis. De staatsagent heeft dat bedrijfsmodel in zijn afgelopen rapportage genoemd. Ik weet niet of hij daar in zijn volgende rapportage op ingaat. Laat mij hier verduidelijken wat de staatsagent daarover heeft gezegd. Hij heeft niet een bepaald bedrijfsmodel voorgeschreven aan KLM. Hij heeft simpelweg aan KLM meegegeven, zoals dat volgens mij hoort bij een goede bezinning op een toekomstige positie, dat men zich rekenschap moet geven van het feit dat de luchtvaartwereld verandert. Dat gaat niet van de ene op de andere dag; die is natuurlijk al tientallen jaren voortdurend in beweging. De uitgangspunten kunnen veranderen, net als de concurrentiepositie in en buiten Europa. Hij heeft simpelweg meegegeven, ook als onderdeel van de afspraken die in 2020 zijn gemaakt en het vermogen om op termijn een duurzaam en solide bedrijf te hebben waardoor je die staatssteun terug kunt betalen, dat je als luchtvaartmaatschappij oog moet hebben voor hoe je in de markt van de toekomst je geld verdient. Dat is waar hij op gewezen heeft. Ik zie heel veel berichten, ook in de media, over wat al dan niet bedoeld zou kunnen zijn met het nieuwe bedrijfsmodel. Maar het is simpelweg deze vaststelling: bedrijf,

bezin je erop, heb altijd een open oog voor de toekomst en voor hoe je in de toekomstige verhoudingen in de hele internationale luchtvaartwereld je markt vindt en je geld verdient.

De voorzitter:

De heer Van Raan, voor zijn tweede vraag. Ik tel even mee.

De heer Van Raan (PvdD):

Twee, ja. De Minister maakt – dat deed hij net ook in het debat met collega De Hoop – het toch allemaal weer wat kleiner. Wat de staatsagent gezegd heeft, is namelijk best groot. Het is eigenlijk voor het eerst dat vraagtekens worden gesteld bij het hubmodel, dat eigenlijk gegoten was in beton, grafiet, ijzer, staal of welk ander onveranderbaar element je ook maar kunt noemen. Dat feit alleen al is best groot. Fijn dat de Minister nu zelf ook zegt dat het goed is dat daarop bezonnen wordt. Ik ben heel benieuwd wat daar uitkomt.

Minister Harbers:

Een korte reflectie. De staatsagent schrijft niet voor dat er afstand gedaan moet worden van het hubmodel. Hij zegt simpelweg ... Er worden mij woorden in de mond gelegd, alsof ik op voorhand zeg dat het hubmodel niet mag. De vaststelling is simpelweg – ik denk dat dat hoort bij ieder bedrijf, en zeker bij een bedrijf dat de overheid twee jaar terug de helpende hand heeft gereikt – dat je van zo'n bedrijf vraagt om in ieder geval te kijken hoe dat duurzaam het verdienmodel op orde heeft, duurzaam in de zwarte cijfers komt en daarmee een mogelijkheid heeft om de lening terug te betalen. Er zit verder geen enkel voorschrift in, behalve de vraag aan het bedrijf om voortdurend goed oog te hebben voor het bedrijfsmodel in de toekomst en de wijze waarop je in de toekomst je geld kunt verdienen.

Ik ga door met de vraag van de heer Koerhuis over de concurrentie met de hubs buiten Europa. Hij vroeg: kan ik daar in ieder geval voor het commissiedebat Duurzame luchtvaart nader op terugkomen? Zoals gezegd, ga ik in gesprek met andere lidstaten en de Europese Commissie. Ik zal uw Kamer voor dat commissiedebat in juni informeren over de inzichten en standpunten op dat moment, en over de mogelijkheden, en liever geen onmogelijkheden. Maar dat ga ik allemaal ontdekken. Dan de motie over geluidscumulatie. Zoals vorige week al is aangegeven, loopt er op dit moment overleg tussen het Rijk – dat is BZK en IenW, in dit verband de collega-staatssecretaris – en de regio over deze regels. Ik zou de heer Koerhuis in overweging willen geven om eerst even af te wachten wat daaruit komt. Ik moet heel eerlijk bekennen dat mijn kennis daar ongeveer ophoudt. Ik ga weliswaar over luchtvaart, maar ik heb de betreffende regelgeving niet in portefeuille. Ik hoor wel wat daar verder de overwegingen zijn. Ik zou willen vragen om ons heel even de kans te geven om het overleg dat we samen met BZK en de regio hebben, af te ronden. De uitkomsten daarvan worden vanzelfsprekend met de Kamer gedeeld.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik heb de regio gesproken, al wat eerder dan de beantwoording van mijn Kamervragen. De regio deelt mijn zorgen. Ik heb de antwoorden op de Kamervragen ook gezien. Een rem op de bouw van 60.000 tot 80.000 woningen kan natuurlijk niet in deze tijden van woningnood. Het is niet echt een vraag, maar ik spreek nogmaals mijn steun uit voor de positie van de regio.

Minister Harbers:

Dat herken ik en dat is vanzelfsprekend voor het kabinet ook een aangelegen punt. Mijn aandeel is dat ik probeer de besluitvorming rond de

luchtvaart en Schiphol dit jaar op een ordentelijke wijze af te ronden, zodat we daarna een volledig beeld hebben van waar we de komende 10 tot 20 jaar aan toe zijn en van wat er allemaal niet kan, maar ook van wat er wel kan.

De voorzitter:

De heer Koerhuis voor zijn tweede interruptie.

De heer Koerhuis (VVD):

Dan nog even over mijn afweging of ik wel of niet met een tweede motie kom. Ik heb de Minister horen zeggen: wacht dat nou af. Kan de Minister een tijdpad of een deadline geven wanneer de Kamer daar bericht over krijgt? Dan bezin ik mij op een tweede motie.

Minister Harbers:

Ik begrijp dat dat in de komende twee tot drie maanden wordt afgerond. Dan zal ik de Kamer daarover informeren, hetzij ikzelf hetzij de betrokken collega's in het kabinet.

Dan een reactie op de vraag van mevrouw Kröger en de heer Van Raan over de uitgangspunten. Ik kan het heel lang of heel kort maken, maar ik zal die uitgangspunten niet delen. Dat raakt aan de procespositie van de Staat en van Schiphol in het kader van de lopende vergunningprocedure. Naar goed gebruik kan ik – net als bij andere procedures – de uitgangspunten in de lopende procedure niet delen. Maar ik herhaal de toezegging die ik in eerste termijn deed: zodra er een definitief besluit is, is vanaf dat moment volledig inzichtelijk welke uitgangspunten vanuit het bevoegd gezag zijn meegegeven, hoe die zijn ingevuld en hoe dat al dan niet tot een besluit heeft geleid.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger hierover.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zeker voorzitter, want ik snap het werkelijk niet. In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. staan dingen die huiswerk zijn voor Schiphol. Superduidelijk. Ik kan me voorstellen dat de Minister heeft doorgegeven: doe dit huiswerk. Maar er staan ook dingen in waarvoor de Minister gevraagd wordt iets te doen, zoals: zorg ervoor dat dezelfde methode wordt gebruikt om de beschikbare stikstofemissierechten te bepalen. Dat is een methode die gekozen moet worden. Ik neem aan dat we het niet aan de private partij Schiphol overlaten om die methode te kiezen. Ik neem aan dat het bevoegd gezag, de Minister, daar een methode voor voorschrijft. Wij als Kamer willen graag weten wat de uitgangspunten zijn die Schiphol meekrijgt.

Minister Harbers:

De Commissie m.e.r. geeft een advies, maar vervolgens zit ik – en overigens ook de collega voor Natuur en Stikstof – in de bestuurdersrol en in het bevoegd gezag. Wij moeten dat uiteindelijk toetsen aan datgene wat wordt opgeleverd. Bij alle lopende vergunningprocedures, ook van andere bedrijven en op andere terreinen, doen we dat op deze manier. Ik kan mijn antwoord nog vijf keer herhalen, maar dit is het antwoord dat ik op dit moment hierover aan de Kamer kan geven.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan heel specifiek. De Commissie m.e.r. adviseert dat eenzelfde methode gebruikt moet worden. Is het nou zo dat Schiphol dan zelf mag bepalen welke methode dat is?

Minister Harbers:

Het is uiteindelijk aan Schiphol als initiatiefnemer om met een onderbouwde aanvraag te komen waarin ze inzichtelijk maken op basis van welke methode zij tot welke berekening komen zodat het vervolgens door het bevoegd gezag getoetst kan worden. Dat komt in een vergunningsaanvraag en moet vervolgens door het bevoegd gezag beoordeeld worden.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Dan de vraag of krimp onderdeel moet zijn van de discussie over Rotterdam The Hague Airport. Dat is uiteindelijk aan het bevoegd gezag. Maar ook daaruit komt naar voren of er uit de regio, de initiatiefnemer of het participatietraject een wens tot krimp is of niet. Wat daaruit komt, zal ik serieus meewegen. De vraag ligt op dit moment, conform wat ik zojuist over de andere regionale luchthavens heb verteld, echt bij de regio. Als het hier gedragen wordt om een krimpscenario te onderzoeken, kan ik dat als verzoek overbrengen, maar het ligt echt bij de regionale partijen. De heer Van der Molen stelde een vraag over een gebiedsregisseur, als onderdeel van het advies van de commissie-Van Geel, en hoe dat wordt meegewogen. Met name dat onderdeel is in het participatieproces rond Rotterdam The Hague Airport concreet ingevuld door het hele participatieproces in handen te geven van een onafhankelijke procesmanager of voorzitter. Daar ligt in eerste plaats ook de taak om te kijken of je tot een breed gedragen advies kunt komen en of met alle partijen contact onderhouden kan worden, ook met de partijen die op dit moment niet aan tafel zitten. Tevens wordt bekeken of die weer aan tafel kunnen komen of dat op andere wijze hun wensen daar ingebracht kunnen worden. Dit model kan ik zeer positief bejegenen. Ik zal daar ook verder op ingaan in de toegezegde brief over hoe we van het omgevingsberaad komen tot het nieuwe maatschappelijke beraad.

Mevrouw Kröger wijst ook nog op de laagvliegroutes bij Lelystad en vraagt welke consequenties ik daaraan verbind. Ik zou in dat opzicht gewoon mijn antwoord uit eerste termijn kunnen herhalen: opening van Lelystad is voor mij een besluit dat volgt nadat we duidelijkheid hebben over Schiphol, omdat het in het coalitieakkoord is gekoppeld aan een aantal zaken die rond Schiphol spelen. Ik wijs mevrouw Kröger er dan gelijk op dat in die zin in het coalitieakkoord ook staat dat bij besluitvorming over Lelystad ook de laagvliegroutes in ogenschouw worden genomen. Ik zie dat als opdracht. Als ik tot besluitvorming over Lelystad kom, zal ik daar zeker een uitspraak over doen in de motivatie van dat besluit. Dat doe ik op dit moment dus nog niet, maar ik zal het meenemen in de besluitvorming over Lelystad.

Tot slot nog een vraag van mevrouw Kröger over krimp en wat daarvan de gevolgen zijn. Ik ben dit debat begonnen met datgene waarmee ik vorige week het hoofdlijnen debat ben geëindigd: voor mij gaat het op dit moment niet over krimp of groei, maar over aan de ene kant het belang dat Schiphol Nederland verbindt met goede, waardevolle bestemmingen en aan de andere kant het nakomen van afspraken met de omgeving over een luchtvaart die stiller, zuiniger en duurzamer moet worden. Dat zijn voor mij de twee ankers in de besluitvorming. Daarom ga ik dus niet op dit moment allerlei scenario's onderzoeken over de uitkomsten van aantallen bewegingen, maar richt ik mijn energie op het in kaart brengen van de precieze opgave rond Schiphol en wat we dan op aspecten als geluid, stikstof en kwaliteit van de leefomgeving te leveren hebben. Dat bepaalt vervolgens de uitkomst van wat er aan vliegbewegingen mogelijk is. Aan het einde zal krimp of groei de uitkomst daarvan zijn. Er zullen niet op voorhand scenario's zijn om te onderzoeken.

De heer Van der Molen had nog een vraag over het delen van zwarte lijsten op EU-niveau. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt echt bij de

airlines, die er zoals gezegd ook zelf mee bezig zijn, in ieder geval in Nederland. Ik heb daarbij een kleine winstwaarschuwing: ik denk dat een aanpassing van de EU-privacyregels en de AVG in het kader van dit specifieke punt een onhaalbaar pad zal blijken te zijn. In eerste termijn heb ik al gezegd dat iedere lidstaat eigen wet- en regelgeving heeft waar iedereen zich aan moet houden in het kader van de privacy. De heer Graus maakte een vergelijking met het BKR. Ook het BKR-instrument is een instrument dat we in Nederland binnen onze Nederlandse wet- en regelgeving hebben ingesteld en dat niet door instanties uit andere EU-lidstaten kan worden geraadpleegd. Wat ik kan doen, is alle energie erop richten dat binnen Nederland de luchtvaartmaatschappijen deze gegevens kunnen delen. Maar daarbuiten heb ik waarschijnlijk bitter weinig mogelijkheden. Als airlines in Nederland die gegevens uitwisselen, om te beginnen KLM en Transavia, is dat feitelijk voor de luchtvaartmaatschappijen wat het BKR is voor bijvoorbeeld de banken.

De heer **Graus** (PVV):

Meneer Van der Molen begon op Europees niveau, maar ik had het nog specifieker over landelijk niveau en dat is ook al een hele stap. Corendon, Transavia en KLM werken soms al samen; als het erop aankomt zijn het toch maatjes onder elkaar. Dat is geen probleem. Ik heb een vraag over de Autoriteit Persoonsgegevens waar de Minister het over had in zijn eerste termijn. Is die nu al bij het hele verhaal betrokken of moet dat nog gebeuren? Dat is mij niet duidelijk.

Minister **Harbers**:

De luchtvaartmaatschappijen zelf hebben het initiatief – ik denk terecht en we steunen ze daar allemaal in – om onderling de zwarte lijsten te delen. Zoals iedereen die dan waarborgen moet geven voor de privacy, betekent het dat zij als bedrijven naar de Autoriteit Persoonsgegevens moeten gaan om te zeggen wat ze van plan zijn en welke waarborgen ze hebben. Vervolgens is het de vraag of dat binnen de AVG past. Daar ligt het initiatief. Aangezien ik er kennis van heb genomen dat ze het voornemen hebben om dit uit te wisselen, neem ik aan dat ze zelf alle processtappen in beeld hebben om dit zo snel mogelijk te regelen. Ik deel volkomen het gevoel dat iedereen in de Kamer hierover heeft. Je wilt medepassagiers en de bemanning beschermen tegen misdragingen en raddraaiers aan boord, want dat geeft bepaald een onveilig gevoel en meer als je hoog in de lucht zit.

De heer Boucke vroeg naar een integrale planningsbrief. Ik zeg die toe en wil die koppelen aan de beleidsbrief die we tijdens het hoofdlijnen debat vorige week hebben toegezegd om begin mei aan de Kamer te verstrekken. Ik zal daarin concreter ingaan op de beleidsinzet luchtvaart en de hoofdlijnen van de planning voor deze regeerperiode. Ten aanzien van de Luchtvaartnota, een vraag van diverse Kamerleden die ik er gelijk maar even bijneem, zeg ik dat ik later dit jaar met een geactualiseerde uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota kom. De Luchtvaartnota is een uitgangspunt voor het kabinet, maar er staan ook uitgangspunten in. Het meest bepalend is de uitvoeringsagenda die we daaronder hebben hangen en die ik voornemens ben te actualiseren, ook op basis van het huidige coalitieakkoord en de besluitvorming over Schiphol en alles waarover we het in eerste termijn hebben gehad. De planning voor die geactualiseerde uitvoeringsagenda zal ik opnemen in die beleidsagenda. De heer Boucke vroeg om aandacht te besteden aan nachtvluchten en lawaaiige toestellen in het licht van het actieplan geluid. Dat is onderdeel van het actieplan dat we na het vaststellen van de belastingkaart na 30 juni moeten uitwerken. Belangrijk daarbij is dat we ook moeten kijken naar het uitfaseren van lawaaiige toestellen en de inzet van het kabinet rond nachtvluchten daarin een plek moeten geven. Dat kan ik de heer Boucke dus toezeggen.

Het klopt dat er onderzoeken zijn gedaan naar de parallelle Kaagbaan. Die zijn openbaar gemaakt en in het verleden ook aan de Tweede Kamer gestuurd. Dat laat onverlet dat ik de definitieve besluitvorming over het al dan niet ruimtelijk reserveren van de parallelle Kaagbaan zoals aangegeven, wil doen op het moment dat we de hoofdbesluitvorming over Schiphol hebben gehad. Dan komt dit in de reeks van besluiten die we dan ook kunnen nemen. Dat zal waarschijnlijk later dit jaar zijn, na het afronden van de aangekondigde besluitvorming rond het LVB. Er worden aanvullende onderzoeken gedaan naar verbetering van de werkwijzer MKBA. Bij die werkwijzer is als bijlage een onderzoekagenda gevoegd. Daarin staat dat we werken aan continue verbetering en actualisatie van de werkwijzer. Geluidshinder en reistijdwaardering worden in dat kader opgepakt. Zodra vervolgonderzoeken op die terreinen klaar zijn, is het zoals bij elke MKBA aan de opstellers om de meest recente kennis over input en methoden voor de MKBA in de uitwerking mee te nemen. Op enig moment zullen we alle onderzoeken die dan zijn gedaan, weer vertalen in een aangepaste werkwijzer van de MKBA. Het onderwerp van de reistijdwaardering is beslist niet van tafel. Het komt terug en er wordt aanvullend onderzoek naar gedaan.

Ik kijk even naar de vragen van de heer Van Raan, want ik heb er al een aantal behandeld, ook in reactie op anderen. Over de PAS-melding van Lelystad deed de heer Van Raan de typering dat dat «er doorheen gesjoemeld wordt». Die woorden zijn voor rekening van de heer Van Raan. Maar mocht dat zo zijn, dan is er maar één ding waaruit dat blijkt en dat is de verificatie van de PAS-melding. Dit is een bevoegdheid van de collega voor Natuur en Stikstof en ik wacht daarop. Zoals alle duizenden PAS-meldingen worden die getoetst en geverifieerd op de uitgangspunten en de aangeleverde informatie. Daaruit zal blijken of dit een terechte PAS-melding is of niet. Ik ben in afwachting van dat oordeel.

De heer De Hoop vroeg om in kaart te brengen hoe je moet verdelen als je tegen schaarse capaciteit zou aanlopen. Zijn vraag daarachter is hoe je ervoor kunt zorgen dat dat niet degene raakt die één keer per jaar op vakantie gaat, maar alleen de veelvliegers. Ik herinner me dat ik vorige week in het hoofdlijnen debat een soortgelijke vraag van de collega van de SP heb beantwoord. Het antwoord is dat luchthavencapaciteit in Nederland altijd structureel schaars zal blijven. Dat is de reden dat we in de Luchtvaartnota hebben voorgesteld om die schaarse capaciteit zo veel mogelijk te gebruiken voor bestemmingen die belangrijk zijn voor Nederland en voor de netwerkkwaliteit van Nederland. We werken momenteel aan een nieuw kader voor de netwerkkwaliteit waarmee we in kaart zullen brengen wat de belangrijkste bestemmingen voor de Nederlandse economie zijn. Het voornemen is om dit kader in de tweede helft van dit jaar gereed te hebben. Zodra dat het geval is, zal ik dat vanzelfsprekend met de Kamer delen. Daar zal een kwalitatief oordeel in staan over het type bestemmingen dat we voor Nederland van belang vinden. Als je vervolgens de vertaling maakt naar wie er dan op de vluchten naar die bestemmingen zitten, denk ik dat het nagenoeg onmogelijk zal zijn om een verdeling te maken naar mensen die nul, een of twee keer per jaar vliegen en mensen die vaker vliegen. We benaderen het in dit geval vanuit de kwaliteit van de bestemming voor de bv Nederland. Dat zijn zowel zakelijke als vakantiebestemmingen, waar Nederlandse toeristen graag naartoe op vakantie willen. Maar ik zou zeggen, laten we even wachten op de uitwerking van dat beleidskader netwerkkwaliteit.

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

Ik heb de Minister gehoord, maar ik wil wel gememoreerd hebben dat 8% van de bevolking 40% van de vluchten maakt. Mensen die hoogopgeleid zijn vliegen vijf keer zo vaak als mensen die praktisch opgeleid zijn. Het is dus een verdelingsvraagstuk dat bij een bepaalde groep veel meer

aanwezig is dan bij een andere groep. Ik snap dat het heel moeilijk is om te zeggen «jij mag maar zoveel keer vliegen per jaar». Je zou wel kwaliteitsafspraken kunnen maken met bedrijven waardoor ze moeten verantwoorden hoe vaak hun werknemers vliegen. Je zou daarin gesprekken kunnen voeren en een iets meer sturende rol kunnen nemen, zonder dat je daar meteen heel kaderend in bent. Ik vind het wel belangrijk dat dit in het gesprek wordt meegenomen. Als de Minister dit zou kunnen toezeggen of op z'n minst dit punt daarin mee wil nemen, zou ik dat heel erg prettig vinden. Want ik zou wat meer aandacht willen hebben voor dat punt van het verdelingsvraagstuk, dat echt aanwezig is.

Minister Harbers:

Ik aarzel, want hoe sympathiek het wellicht ook overkomt, ik denk dat we amper of geen instrumenten hebben om dit soort keuzes af te dwingen. En ik zou mezelf om te beginnen willen houden aan de keuzes en de criteria die ik heb meegekregen uit het coalitieakkoord. Daarin doen we een expliciete uitspraak over het ontmoedigen van vluchten op korte afstand. Dat vind ik een belangrijk beleidsvoornemen. In dat licht zal waarschijnlijk ook de voorgestelde verhoging van de vliegbelasting een rol kunnen spelen. Ik denk dat we het onszelf nagenoeg onmogelijk maken als we daar ook nog dit soort criteria aan toevoegen, om de doodeenvoudige reden dat ik me niet meteen kan voorstellen hoe je dit soort dingen kunt handhaven, kunt toezeggen of kunt waarmaken in de praktijk. Hoe sympathiek dit wellicht ook is, want ik ben natuurlijk ook begaan met de mensen die één keer per jaar denken: nu is het tijd voor vakantie en nu wil ik heel graag gaan. Dat wil ik beslist niet onmogelijk maken, maar ik denk dat een verdergaande sturing daarin nagenoeg onmogelijk is.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik hoor de Minister, maar de Minister kijkt toch heel erg met de bril van «waar vliegen we naartoe» en de verbindingsfunctie van waar we naartoe gaan. Mijns inziens wordt te weinig gekeken naar wie die beweging maakt. Een rapportageplicht bijvoorbeeld is wel iets waarvan ik denk dat je dat zou kunnen invoeren. Als de Minister dat zou kunnen meenemen, alleen al om daarnaar te kijken – PwC doet dit al – zou ik me kunnen voorstellen dat dat wel iets is dat je op z'n minst kunt agenderen. Als de Minister dat zou willen doen, zou ik dat in ieder geval al een hele mooie eerste stap vinden.

Minister Harbers:

Ik twijfel daar eerlijk gezegd over. Ik weet dat er bedrijven zijn die daarover rapporteren; de heer De Hoop noemde daar een voorbeeld van. Ik heb zomaar het idee dat bij de meeste grote bedrijven op dit moment echt wel vooraan op de agenda staat wat ze in de toekomst wel of niet aan zakelijke reizen willen laten maken. We vragen van bedrijven natuurlijk ook een maatschappelijk jaarverslag. Daarin zullen dit soort dingen ook naar voren komen. Ik ben echt een beetje behoedzaam bij het kijken of we hier nog aanvullende rapportageverplichtingen of iets dergelijks kunnen vaststellen. Hoe sympathiek ook, de gevraagde toezegging zou ik op dit moment nog niet willen doen.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Dan het vraagstuk van de grondafhandelaren. Ik heb vanmiddag een aantal keer oproepen gehad over wat we allemaal wel niet kunnen doen over de band van het feit dat we aandelen Schiphol hebben. Het ligt hier een tandje complexer omdat het grondafhandelingsbedrijven zijn niet-zijnde Schiphol. Werkgevers zijn in overleg over de grondafhandeling.

Er zitten ook vakbonden aan tafel. Ik hoop vanmiddag duidelijk te hebben gemaakt dat ik hier bovenop zit. Los van het feit dat we misschien geen formele bevoegdheden hebben, trek ik me het onderwerp aan. Maar ik zou niet de weg op willen gaan om ook langs de lijn van het feit dat we aandelen Schiphol hebben zo in de bedrijfsvoering te gaan staan. Ik denk dat er een stevige agenda ligt om in dat overleg op te pakken. Ik heb de elementen vanmiddag genoemd, inclusief, als je er niet uitkomt, aan het eind misschien de constatering dat we moeten ingrijpen in het aantal grondafhandelaren op Schiphol. Ik zou dit overleg, dat nu op gang aan het komen is, echt even de kans willen geven om te laten zien welke plannen er zijn. Vanzelfsprekend zal ik uw Kamer op de hoogte houden van wat er uit dat overleg komt. Ook loopt daarnaast natuurlijk het onderzoek van de Arbeidsinspectie, die er ook bovenop zit om dit aan de orde te stellen. De heer Graus stelde een vraag over de evaluatie van het verdrag tussen de EU en Qatar. De evaluatie van dat verdrag zelf zal waarschijnlijk ingewikkeld zijn, maar het verdrag voorziet wel in een procedure als er problemen zijn tussen de lidstaten van de EU en Qatar nadat het verdrag is ingegaan. Dan is er ook weer een procedure waardoor partijen bij elkaar kunnen klagen over het niet naleven van het verdrag. Zoals gezegd, het verdrag moet eerst nog naar de Raad van State en komt ook nog naar de Kamer ter ratificatie.

De heer **Graus** (PVV):

Dit zal meteen mijn laatste vraag zijn voor vandaag. Worden ook sociale aspecten, financiële transparantie en toetsing op valse concurrentie meegenomen? Het is zeer ernstig wat er gebeurt. Staatsteun, kerosinevoordeel, maar ook wordt over de rug van werknemers een hoop macht en geld ontwikkeld. Het is een zeer ernstige vorm van valse concurrentie.

Minister **Harbers**:

Uiteindelijk is het doel van het sluiten van dit verdrag om tot gelijke concurrentieverhoudingen te komen, zodat luchtvaartmaatschappijen onder gelijke voorwaarden concurreren. Daar zit gewoon de clause in over verdere verduurzaming en verbetering van de sociale aspecten voor werknemers. Dat zijn juist de elementen in dat verdrag. Op het moment dat het is ingegaan en betrokken partijen zouden constateren dat er niet aan tegemoet wordt gekomen, dan voorziet het verdrag in een procedure om elkaar daarop aan te spreken. In die zin kan ik de heer Graus dus gewoon tegemoetkomen.

De heer **Graus** (PVV):

Het gaat ook om financiële transparantie. Ik ben maar een eenvoudige klompenboer uit Heerlen, maar ik weet niet of dat wordt meegenomen.

De **voorzitter**:

Uw punt is duidelijk.

De heer **Graus** (PVV):

Dat weet ik, maar ik weet nu niet of het wordt meegenomen. Dan weet ik dus niet of ik daar een motie over zal indienen.

De **voorzitter**:

Uw punt is duidelijk.

Minister **Harbers**:

Dat zit natuurlijk ook in gelijke concurrentievoorwaarden. Dat is een van de aspecten waar zo'n verdrag hopelijk verbetering in brengt ten opzichte van de huidige situatie.

De heer Graus wees nog op een petitie van burgemeesters. Ik heb een aantal verzoeken uit de betrokken regio gezien en heb die van een

antwoord voorzien. Maar als er nog een petitie is, dan zullen we die vanzelfsprekend ook beantwoorden of een reactie daarop aan de Kamer sturen.

Daarmee heb ik volgens mij alle vragen behandeld, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dan zijn wij bijna aan het eind van deze vergadering gekomen. Er is een tweeminutendebat aangevraagd door de heer Koerhuis. Ik zal de toezeggingen oplezen. Ik verzoek de Minister om goed en aandachtig mee te luisteren, zodat het goed in de Handelingen terecht komt.

- De Kamer ontvangt voor het komende commissiedebat Verduurzaming luchtvaart het tijdpad voor de invoering van het CO₂-emissieplafond voor de luchtvaart. Dat is een toezegging aan de heer Boucke.
- De Kamer ontvangt een reactie op de petitie Burgervisie Schiphol, die onlangs is aangeboden aan de Kamer door de ORS-bewonersdelegatie. Dat is een toezegging aan de heer Graus.
- De Kamer ontvangt voor de zomer een onderzoek van de GGD'en naar vliegtuigverlast voor omwonenden van Schiphol. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- De Kamer wordt binnen twee maanden geïnformeerd over de voortgang op het gebied van het participatieproces in de regio. Dat is een toezegging aan de heer Van der Molen.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de voortgang ten aanzien van het delen van zwarte lijsten met hindergevend vliegtuigpassagiers tussen Nederlandse vliegtuigmaatschappijen. Dat is een toezegging aan de heren Koerhuis, Graus en Van der Molen.
- De Kamer ontvangt een brief over de terugbetaling van de staatssteun door KLM in juni dit jaar. Hierbij wordt de reactie op het rapport van de staatsagent gevoegd. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden om Turkije te houden aan een CO₂-heffing of een invliegbelasting. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- De Kamer wordt over twee maanden geïnformeerd over ontwikkelingen ten aanzien van de rekenregels voor geluidscumulatie. Dat is ook een toezegging aan de heer Koerhuis.
- Gekoppeld aan de toegezegde beleidsagenda ontvangt de Kamer een planningsbrief over de beleidsinzet voor de luchtvaart. Dat is een toezegging aan de heer Boucke.

Daar hebben we nog geen deadline bij.

Minister Harbers:

Die komt bij de beleidsbrief die half mei komt, zeg ik uit mijn hoofd.

De voorzitter:

Half mei. Dan staat dat hierbij genoteerd.

- De Kamer ontvangt in de tweede helft van het jaar het nieuwe beleidskader netwerkqualiteit.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek over de arbeidsomstandigheden van grondafhandelaren. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop.

De Minister heeft nog een opmerking.

Minister Harbers:

Eén aanvulling. De toezegging over de Turkse luchthaven is wat mij betreft breder. Die gaat gewoon over het gelijke speelveld tussen de EU en hubs buiten de EU, dus niet alleen Turkije.

De voorzitter:

Dat staat genoteerd.

De heer **Graus** (PVV):

En er is ook nog een toezegging gedaan over de strategiebrieven van Groningen Airport Eelde. Zij hebben een strategiebrieven opgesteld. Daar zou ook nog een reactie op komen. Ik heb het over de strategiebrieven van Groningen Airport Eelde 2022–2030.

Minister **Harbers**:

Volgens mij heb ik beantwoord dat die strategiebrieven vooral iets is wat de regio zelf verder uitwerkt en daar al dan niet een aanvraag op baseert voor het nieuwe luchthavenverkeersbesluit. Zo herinner ik mij mijn eigen inbreng.

De heer **Graus** (PVV):

Maar ik had daar graag een reactie op gehad van Onze Minister. Hij is ons aanspreekpunt. Ik kan regionaal of plaatselijk niks. Ik zit niet in de gemeenteraad of de provinciale staten, maar in de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Dat is het hoogste ambt.

De **voorzitter**:

Gemaskerd en wel.

Minister **Harbers**:

Ik kan best een reactie geven, maar die wordt – dat geef ik meteen aan – een procesmatige. Het is een strategie van een regionale luchthaven die om te beginnen het gesprek daarover met de regio moet organiseren. Annex daaraan kunnen wij van alles doen, maar ik wil dan wel weten of die strategie zich vertaalt in een aanvraag voor het luchthavenverkeersbesluit en of het bijbehorende participatieproces met de omgeving ook tot dezelfde conclusie komt. Dat kan ik allemaal in een brief zetten, maar ik zeg op voorhand: heel veel meer dan dat zal ik daar niet over kunnen vertellen.

De **voorzitter**:

De heer Graus gaat akkoord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag met betrekking tot de participatie rond de regionale vliegvelden. Het was volgens mij specifiek voor de situatie Rotterdam The Hague Airport dat de Minister de boodschap zou overbrengen dat alle scenario's op tafel moeten liggen, dus dat niet mensen op voorhand worden uitgesloten omdat er niet over krimp gesproken kan worden.

Minister **Harbers**:

Ik heb aangegeven het gevoel van de Kamer over te zullen brengen.

De **voorzitter**:

Even voor de kijkers thuis: een toezegging in de zin zoals opgelezen aan het eind van het debat is een toezegging dat in een brief aan de Kamer voor een bepaalde deadline op iets zal worden teruggekomen. Natuurlijk heeft de Minister meerdere inhoudelijke uitspraken gedaan die u in bredere zin als toezegging kunt interpreteren. De heer Van Raan heeft nog een vraag.

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

Het is meer een verduidelijkende vraag dan wel een toezegging die de Minister aan zichzelf deed. Hij maakte volgens mij gewag van een herziening of een actualisatie van de concept-Luchtvaartnota. Ik heb niet helemaal scherp meegekregen wanneer die zou kunnen komen.

Minister **Harbers**:

Voor de scherppte: het is niet de Luchtvaartnota zelf, maar de uitvoeringsagenda die naar aanleiding van de Luchtvaartnota is gemaakt en die ik voornemens ben te actualiseren op basis van het coalitieakkoord en de dit jaar te nemen besluiten rond bijvoorbeeld het LVB. Als die besluitvorming is geweest, zal ik met dat in de hand de uitvoeringsagenda actualiseren. Ik schat in dat u dan moet denken aan het eind van dit jaar.

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

Ik heb een korte, verduidelijkende vraag. Dank. Dat begrijp ik. Scherp geantwoord. Het valt mij wel op dat de Minister het steeds heeft over de Luchtvaartnota, maar het is toch de concept-Luchtvaartnota? Die is toch nog niet vastgesteld? Of zit ik ernaast? Want dan kan ik mezelf ook corrigeren.

Minister **Harbers**:

Dan moet ik zelf ook in het geheugen graven, want ik was toen niet de verantwoordelijke Minister. Hij is in 2020 aangeboden. Hij is in die zin ook zelfbindend voor het kabinet. Wij handelen conform de Luchtvaartnota. Hij is door het vorige kabinet definitief vastgesteld. Daarna is de uitvoeringsagenda gekomen. Die viel volgens mij in de periode waarin het kabinet demissionair was. Daarmee is die volgens mij niet meer in de Kamer gekomen voor behandeling. Maar ik moet echt even zoeken, want dit is ook nieuw voor mij. Maar de Luchtvaartnota zelf is vastgesteld. Het belangrijkste daarachter is dat er een uitvoeringsagenda komt. Die ga ik herzien.

De **voorzitter**:

De heer Van der Molen had ook nog een verduidelijkende vraag. We gaan niet het debat opnieuw doen. Het gaat over de toezeggingen op dit moment.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Nee, het gaat over de laatste toezegging. Ik denk dat het goed is om de Kamer daar even schriftelijk precies van op de hoogte te brengen. Ik ging namelijk naar dit debat met de veronderstelling dat die officieel nog niet was vastgesteld. Laten we dan in ieder geval even schriftelijk verhelderen wat nou exact de status is. Want als de Kamer iets niet heeft vastgesteld, dan weet ik het nog niet zo, maar dat horen we dan wel.

Minister **Harbers**:

Hij staat op de agenda van dit debat, maar ik zal de gevraagde schriftelijke informatie nog even toesturen, zodat we precies ophelderen wat de status van de Luchtvaartnota is.

De **voorzitter**:

Dan zijn we gekomen aan het eind van het debat. Ik dank de Minister en zijn ondersteuning, de collega's en ook de mensen thuis voor het volgen van dit debat.

Sluiting 17.50 uur.