

4

Overschrijdingskansen handhavingspunten Schiphol

Overschrijdingskansen handhavingspunten Schiphol

Aan de orde is het **tweeminutendebat Overschrijdingskansen handhavingspunten Schiphol (29665, nr. 456)**.

De voorzitter:

Ik open het tweeminutendebat Overschrijdingskansen handhavingspunten Schiphol. Ik geef het woord aan de eerste spreker. Dat is mevrouw Kröger namens de fractie van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Een tweetal moties over de overschrijdingskansen en hoe we de geluidsruimte berekenen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een groter aantal vliegbewegingen leidt tot een groter risico op overschrijdingen van de maximale geluidsbelasting op handhavingspunten en een kleiner aantal een marge geeft voor onvoorziene situaties, zoals afwijkend weer;

overwegende dat de maximale geluidsbelasting op handhavingspunten niet mag worden overschreden;

verzoekt de minister het maximale aantal vliegbewegingen vast te stellen op een niveau dat enige marge geeft, zodat ook in jaren met afwijkend weer de maximale geluidsbelasting op alle handhavingspunten niet wordt overschreden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 466 (29665).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet voornemens is met ingang van het winterseizoen 2023/2024 het anticiperend handha-

ven te beëindigen en hiermee terug te vallen op het LVB 2008;

constaterende dat het kabinet voornemens is via een Balanced Approach krimp naar 440.000 vluchten in te zetten;

overwegende dat deze 440.000 vluchten is bepaald op basis van geluidsruimte en veiligheid;

overwegende dat op stikstof, CO₂, ultrafijnstof en zeer zorgwekkende stoffen het beleid voor normen, doelen en reductiepaden in ontwikkeling is;

verzoekt de regering het aantal vliegbewegingen te baseren op de milieugebruiksruimte en deze niet uitsluitend op basis van geluid vast te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 467 (29665).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan is het woord aan de heer Koerhuis, die zal spreken namens de fractie van de VVD.



De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. De minister had aangekondigd dat het tijdelijk plafond van 460.000 vluchten op Schiphol eind 2023 moest ingaan. De rechter heeft vorige week echter uitgesproken dat de minister dit niet mag doen. Zoals ik al in een vorig commissiedebat had gewaarschuwd: we moeten ons houden aan het luchtvaartverdrag, dat uitgaat van groei van de luchtvaart om mensen en landen te verbinden en vrede en veiligheid te brengen. We zijn een land waarin we afspraken met elkaar maken in plaats van naar de rechter te gaan. Ik wil de minister vragen om afspraken met de luchtvaartmaatschappijen te proberen te maken. Op basis van de geluidsuitstoot die we in het Luchthavenverkeersbesluit 2008 hebben afgesproken, begrijp ik dat we de luchtvaartmaatschappijen kunnen laten groeien naar 540.000 vluchten van kleine, stille vliegtuigen in 2024. In het commissiedebat Duurzame luchtvaart deze week hebben we hierover gesproken. Ik kom hierop terug in het betreffende tweeminutendebat.

Los hiervan: regionale luchthavens kunnen Schiphol helpen om vakantievluchten over te nemen. Ik heb een motie aangenomen gekregen om hierop regie te pakken. Hoeveel vakantievluchten heeft Schiphol vorig jaar uitgevoerd, en hoeveel hebben regionale luchthavens er vorig jaar overgenomen? Wat is de verwachting dit jaar?

Regionale luchthavens kunnen Schiphol ook helpen om privévluchten over te nemen. In het beeld zijn dit de vakantievluchten naar Ibiza, maar in de praktijk zijn dit ook

de zakenvluchten, die belangrijk zijn voor de economie en het vestigingsklimaat. In het commissiedebat Duurzame luchtvaart deze week zijn verschillende aantallen voorbijgekomen: 12.000, 17.000, 22.000. Kan de minister deze aantallen verduidelijken voor het betreffende tweeminutendebat?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Boucke, die spreekt namens de fractie van D66.



De heer Boucke (D66):

Dank u wel, voorzitter. Het is van groot belang dat de rechtspositie van omwonenden hersteld wordt. In het schriftelijk overleg waar we het vandaag over hebben, heb ik vragen gesteld over het beperken van de overlast van nachtvluchten. Ook dinsdag spraken we hierover. Maar het is mij nog steeds niet helemaal duidelijk. De minister gaf deze week aan dat hij vasthoudt aan 29.000 nachtvluchten, maar hij zei ook dat als er andere suggesties komen uit de consultatie, die misschien zouden kunnen worden meegenomen in de notificatieprocedure bij de Europese Commissie. Maar waarom brengt de minister een grotere reductie van het aantal nachtvluchten niet gewoon zelf mee in de Balanced Approach? Waarom moet dat vanuit een partij uit de consultatie komen? Ik wil de minister vragen dit gewoon zelf in te brengen. Met deze Balanced Approach ligt er nu een kans om het aantal nachtvluchten te reduceren. Maar de minister houdt nog steeds vast aan de 29.000 vluchten, alsof het een cadeautje is aan de omwonenden, terwijl het al langer beloofd is. Mijn vraag aan de minister is of hij bereid is ten minste in de Balanced Approach te zetten dat het aantal nachtvluchten naar rato krimpt, volgens de door hem voorgestelde krimp.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. U heeft een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat is natuurlijk de vraag die wij dinsdag zelf aan de minister hebben gesteld. Hij heeft toen toegezegd een brief daarover aan de Kamer te sturen. Ik ben even op zoek naar het volgende. Stel dat Schiphol zelf een nachtsluiting wil. Wij hebben een initiatiefwet in voorbereiding. Waarom zou D66 nu zeggen: alleen maar naar rato? Waarom vragen we de minister niet: laten we het voorstel van Schiphol toevoegen aan de Balanced Approach? Dan nemen we netjes de juridische stappen die nodig zijn, zoals de Raad van State heeft aangegeven in reactie op onze initiatiefwet.

De heer Boucke (D66):

In het debat gaf ik ook aan dat wat mij betreft ... Ik heb vragen aan de minister gesteld over het voorstel van Schiphol, dat ik heel erg toejuich. Schiphol is nu eindelijk een bondgenoot van alle partijen die willen dat we stoppen met nachtvluchten. Ik vind wel dat wat ik nu voorstel het absolute minimum is. Ik bedoel dat we naar rato van de Balanced Approach gaan krimpen. Ik vond het jammer dat de minister dat niet meteen in het debat kon toezeggen.

Om die reden sta ik nu hier met dezelfde vraag aan de minister: waarom vasthouden aan 29.000; waarom wat betreft de Balanced Approach niet naar rato krimpen? Tegelijkertijd ben ik benieuwd hoe de minister zal omgaan met het voorstel van Schiphol zelf om het aantal nachtvluchten helemaal terug te brengen naar nul.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

"Naar rato krimpen" betekent volgens mij in de ordegrrootte van 22.000 à 23.000. Eigenlijk hoor ik D66 hier zeggen: wij willen dat de minister 22.000 zelf inbrengt in de Balanced Approach. Maar Schiphol wil zelf een nachtsluiting. Dat vind ik toch niet een heel ambitieuze vraag aan de minister. Schiphol wil sluiten. Er is een aantal partijen in de Kamer dat wil sluiten en wellicht een meerderheid vormt. We kunnen er gewoon voor zorgen dat het voorstel van Schiphol wordt toegevoegd aan de Balanced Approach. Laten we nou niet op 22.000 gaan zitten, want daar schieten de omwonenden echt bijzonder weinig mee op.

De heer Boucke (D66):

Laat me hier heel duidelijk over zijn. Ik ben heel blij met het voorstel van Schiphol. Als de minister daar nu al mee aan de slag kan, zeg ik: be my guest, vooral doen. Maar ik had er moeite mee dat de minister in het debat vasthield aan de 29.000, terwijl het klip-en-klaar en logisch is dat je, als je gaat voor de Balanced Approach met een krimp naar 440.000, naar rato in ieder geval, dus als minimum, het aantal nachtvluchten ook laat krimpen. Dan kom je inderdaad rond de 23.000 uit en niet op 29.000. 0 is altijd beter dan 23.000.

De heer Koerhuis (VVD):

Volgens mij loopt D66 wat te hard van stapel. We leven in een rechtsstaat. De rechter heeft gesproken; dat is ook een uitspraak die D66 vaak doet dezer dagen. Die heeft gezegd: niet krimpen. Terecht haalt de heer Boucke de rechtspositie van omwonenden aan. Die zijn ook belangrijk, maar de rechter heeft ook gezegd dat er ook een rechtspositie is van luchtvaartmaatschappijen en hun personeel en dat we een luchtvaartverdrag hebben waar we ons aan moeten houden. Moeten we dus ook niet naar dat deel kijken? Natuurlijk is een lager aantal vluchten één kant van het verhaal, maar misschien ligt het compromis wel veel meer bij financieel compenseren of bij het isoleren van huizen. Dan kunnen we namelijk beide rechtsposities beter borgen.

De heer Boucke (D66):

Ik zeg nee tegen de heer Koerhuis. Omwonenden zitten namelijk al jarenlang in een situatie waarin hun rechtspositie niet alleen onduidelijk is maar ook enorm onder druk staat. We zijn in deze situatie gekomen omdat Schiphol heel hard heeft kunnen groeien. Daarom zitten deze minister en het kabinet tussen een rots en een harde plek; ik zei het al. Er móét iets gebeuren voor omwonenden. Ik ben dus heel blij dat de minister in hoger beroep gaat en op die manier recht probeert te doen aan de situatie van omwonenden.

De voorzitter:

Afsluitend, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ben het met de heer Boucke eens dat er iets moet gebeuren aan de positie van omwonenden. Maar nogmaals, we hebben ook de rechtspositie van luchtvaartmaatschappijen en hun personeel en de uitspraak van de rechter. We leven in een rechtsstaat. Hoe kijkt de heer Boucke daartegenaan?

De heer **Boucke** (D66):

De balans is gewoon zoek. De omwonenden trekken al jarenlang aan het kortste eind. Jarenlang, al vanaf de Alderstafel, worden ze met een kluitje het riet in gestuurd. Die balans moet dus worden hersteld.

De **voorzitter**:

In overleg met de minister schors ik voor vijf minuten, waarna hij zal terugkomen voor de beantwoording en de appreciatie van de moties.

De vergadering wordt van 10.25 uur tot 10.31 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Goedemorgen. We gaan verder met het tweeminutendebat Overschrijdingskansen handhavingspunten Schiphol. Aan de orde is de beantwoording van twee vragen en de appreciaties van twee moties door de heer Harbers. Aan u het woord.



Minister **Harbers**:

Voorzitter, dank u wel. Ik begin met de beantwoording van de vragen en daarna kom ik op de twee moties. Ik geef eerst een reactie op de stellingname van de heer Koerhuis over 540.000 vluchten van kleine, stille vliegtuigen in 2024. Het punt is dinsdag ook in het commissiedebat Duurzame luchtvaart aan de orde geweest. Ik vind het belangrijk om er geen misvatting over te laten bestaan. Het LVB uit 2008 biedt geen ruimte voor 540.000 vliegbewegingen. Bij het opstellen daarvan is indertijd uitgegaan van 480.000 vliegbewegingen. Ik wijs erop dat de rechter in de uitspraak van het kortgeding ook heeft aangegeven dat Schiphol de capaciteitsdeclaratie mag vaststellen op 483.000; dat zit dus ook ver van de 540.000 af. Misschien zit de misvatting er ook in dat de heer Koerhuis het expliciet heeft over kleine, stille vliegtuigen. We weten namelijk dat Schiphol niet uitsluitend door kleine, stille vliegtuigen wordt bevolkt; dat is de realiteit.

Er werd gevraagd hoeveel vakantievluchten vorig jaar zijn uitgevoerd. Ik wijs er bij voorbaat op dat het lastig te definiëren is wat een vakantievlucht precies is, omdat passagiers verschillende motieven hebben. Het is niet zo dat er op chartervluchten alleen mensen met vakantiemotieven zitten en dat er geen vakantiegangers op lijnvluchten zitten. In de vierde update over de zomerdrukke op Schiphol, die in september vorig jaar is verzonden, is gesteld dat diverse luchtvaartmaatschappijen vluchten hebben uitgeplaatst naar regionale luchthavens in Nederland. Van de slotcoördinator werd vernomen dat naar Rotterdam The Hague Airport in juli en de eerste weken van augustus vorig jaar in totaal 350 vliegtuigbewegingen zijn uitgeplaatst, waarvan circa 250 vliegtuigbewegingen van in Nederland gevestigde

luchtvaartmaatschappijen waren. Er is niks overgegaan naar Eindhoven en ook niet naar Eelde. Naar Maastricht-Aken zijn bijna 50 vluchten uitgeplaatst. Als je even inzoomt op maatschappijen in Nederland die overwegend vakantiegangers vervoeren, dan geldt dat TUI en Corendon in totaal vorig jaar bij elkaar circa 11.500 vliegtuigbewegingen maakten en Transavia circa 40.000. Maar zeker bij Transavia weten we dat het niet uitsluitend vakantiegangers zijn die op die vluchten zitten. Dat zijn de cijfers die wij hebben. De verwachting voor dit jaar is moeilijk te voorspellen. Het zal ook afhangen van de luchthavens zelf of zij de zomerdrukke goed opvangen.

Dan over de regionale luchthavens en privévluchten. Daar heb ik een heel lijstje cijfers bij, maar de heer Koerhuis vroeg al om die te krijgen voor het volgende tweeminuten-debat, dus ik zal die in een brief naar de Kamer sturen.

Dan de vragen van de heer Boucke. Even over de lopende Balanced Approach. Ik heb dinsdag al aangegeven dat ik met zeer veel interesse van het voorstel van Schiphol kennisgenomen heb en dat we ook verder met Schiphol in gesprek gaan. Daar heb ik ook de toezegging over gedaan om de Kamer verder over dat proces te informeren. Daar laat ik het op dit moment even bij. Maar ik noem hier nog een paar dingen. Alle inbreng in die Balanced Approach zullen we zorgvuldig beoordelen, ook deze inbreng, als die wordt gedaan. Aan die Balanced Approach ligt een consultatiedocument ten grondslag waarin een absoluut geluidsdoel is vastgesteld en een aantal scenario's om daar te komen. Daar kan iedereen op reageren, dan wel zelf scenario's aan toevoegen. Een van de pakketten die in het consultatiedocument zitten, is een pakket waarin het aantal nachtvluchten naar 25.000 gaat. Ik kan dus niet op voorhand zeggen dat ik het voorstel van Schiphol overneem. Dat zou Schiphol ook nog moeten inbrengen. Maar vanzelfsprekend wegen we alle inbreng zorgvuldig.

Dan de naar rato krimp. Eerder was al besloten om tot 29.000 nachtvluchten terug te gaan. Dat is opgenomen in deze Balanced Approach. Zoals zojuist aangegeven zit daar al een scenario in met minder nachtvluchten. Het besluit van de 440.000 kwam aanvullend daar overheen. Ik herken overigens niet 22.000, 23.000 als zijnde "naar rato". Maar de basis is gewoon de toezegging van dinsdag: ik neem de Kamer helemaal mee in wat Schiphol doet met zijn voorstel, ook tijdens deze Balanced Approachprocedure. In de Balanced Approachprocedure zitten al meerdere alternatieve pakketten, ook eentje met minder nachtvluchten. Uiteindelijk zal de hele inbreng in de Balanced Approach gewogen moeten worden in het eindbesluit. Dan komen alle alternatieven vanzelf wel in beeld, denk ik.

De heer **Boucke** (D66):

Dank aan de minister voor het antwoord op mijn vraag, maar de inzet van de minister is mij nog steeds niet helemaal helder. Is de inzet van de minister — dat vraag ik ook van hem — dat hij naar rato van de 440.000-krimp het aantal nachtvluchten terugbrengt?

Minister **Harbers**:

Om de Balanced Approach goed te kunnen voeren, moet je uiteindelijk de boel weer vertalen naar een geluidsdoel waar iedereen zich op moet richten. Daar hebben we een aantal scenario's voor geschetst in het consultatiedocument,

waaronder scenario's met die 440.000, maar ook scenario's waarin het aantal nachtvluchten naar 25.000 gaat. Alles staat nu open voor consultatie. Pas daarna kunnen wij dat allemaal gaan wegen. Wat er wel in zit, is het eerdere voornemen uit de Luchtvaartnota om sowieso van 32.000 naar 29.000 nachtvluchten te gaan. Dat hebben we ook gelijk in deze Balanced Approach meegenomen.

De voorzitter:

Meneer Boucke, afsluitend.

De heer Boucke (D66):

Ik constateer dat de minister de vraag niet wil beantwoorden. Je weet dat nachtvluchten voor de grootste overlast en de grootste gezondheidsschade zorgen. Je kunt ook de politieke inzet hebben om het aantal nachtvluchten naar rato te laten krimpen, nog even los van hoe je het proces inricht of moet inrichten om uiteindelijk tot krimp te komen. Ik constateer dus dat de minister die uitspraak nu niet wil doen, dus dat hij niet het aantal nachtvluchten naar rato wil laten krimpen.

Minister Harbers:

Nee, we doen de Balanced Approach en de reductie naar 440.000 om minder geluidsoverlast te bereiken. De Balanced Approachprocedure schrijft voor dat je dat moet vertalen naar een te bereiken geluidsdoel. Daar hebben we diverse scenario's voor opgenomen in het consultatiedocument, waaronder een scenario met een verdergaande reductie van het aantal nachtvluchten. Het staat nu open voor consultatie. Iedereen kan er input voor leveren. Daarover heb ik van de week gezegd dat ik met zeer veel interesse het voorstel van Schiphol heb gezien en dat we ook met hen in overleg zijn om te weten wat zij daarmee gaan doen en of zij dat inbrengen in de Balanced Approachprocedure.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dit is toch een beetje goochelen met het aantal vliegbewegingen, het geluid en dat heen en weer ... Kijk, uiteindelijk gaat het erom dat nachtvluchten de meeste gezondheidsschade veroorzaken. Dat kan de minister in elk GGD-rapport lezen. In de Luchtvaartnota is een politieke inzet gekozen. Een aantal partijen in deze Kamer zeggen dat die niet ver genoeg gaat. Dan is natuurlijk de keuze aan de minister hoe hij de krimp die hij voornemens is inricht. Hij kiest nu datgene wat hij voorlegt in de Balanced Approach: naar 440.000 en een zeer beperkte reductie van het aantal nachtvluchten. Dan is de vraag: waarom ligt er niet gewoon een stevigere krimp van het aantal nachtvluchten voor, als zelfs de luchthaven dat zélf wil?

Minister Harbers:

Ik neem afstand van twee dingen, namelijk van de suggestie dat dit gegoochel is en van de suggestie dat wij dat zelf niet inbrengen. Maar ik heb me ook te houden — dat is eens te meer duidelijk geworden na het kort geding — om de Balanced Approachprocedure zo precies mogelijk te volgen. De Balanced Approachprocedure schrijft voor dat je de voornemens vertaalt naar een te bereiken geluidsdoel. Vervolgens zijn er allerlei scenario's in het consultatiedocument meegegeven van hoe je daar zou kunnen komen. Veel

scenario's zien op die 440.000, ook met verdergaande reductie van nachtvluchten. Ik stel vast dat een scenario dat we hebben meegegeven als een te toetsen pakket, er één is met een verdergaande krimp van het aantal nachtvluchten. De suggestie dat ik het aantal nachtvluchten niet verder zou willen reduceren, werp ik dus verre van mij. In deze Balanced Approach zit een pakket waarmee je het aantal nachtvluchten reduceert naar 25.000. Dat is meer dan naar rato. Daarnaast heb ik met zeer veel belangstelling kennisgenomen van het voorstel van Schiphol. Daarbij bekijken we, samen met Schiphol, hoe we dat verder kunnen effectueren. Want ik ben het met mevrouw Kröger eens dat de grootste verstoorder in de beleving van mensen nachtvluchten zijn en dat we dus ook moeten bekijken hoe we die zo veel mogelijk kunnen reduceren.

De voorzitter:

Afsluitend, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar waarom begint de minister met een geluidsdoel dat is gebaseerd op 440.000 vluchten — daar is de minister begonnen — om dat geluidsdoel vervolgens om te katten naar scenario's in de Balanced Approach? Waarom begint de minister niet met: ik wil een nachtsluiting; dat betekent dit voor geluid en dan leg ik dat zo voor in een Balanced Approach? De minister moet beginnen met de mensen en de overlast en niet beginnen met het aantal vliegbewegingen dat hij graag wil.

Minister Harbers:

Omdat ook in het scenario dat mevrouw Kröger schetst, de Balanced Approachprocedure voorschrijft dat ik zo'n scenario weer terugkap naar een geluidsdoel waar ook de input op zou kunnen komen: we willen liever in de nacht blijven vliegen en we beperken het wel overdag. Ik heb die procedure gewoon te volgen om te komen tot het doel dat mevrouw Kröger volgens mij ook nastreeft.

De heer Koerhuis (VVD):

De minister liet het aantal van 483.000 vluchten op Schiphol vallen. Volgens mij is er nog een discussie over de 14.500 vluchten van JetBlue. Dan komen we uit op 498.000. Misschien zou de minister dit kunnen meenemen in de brief over de aantallen privévluchten, want volgens mij hebben we het over hetzelfde: de 498.000 — ongeveer 500.000 — en de 483.000 van de minister.

Minister Harbers:

Volgens mij gaan er nu een paar dingen door elkaar lopen met privévluchten en de capaciteitsdeclaratie van Schiphol. JetBlue zal gewoon gebruik gaan maken van vrijkomende slots binnen die 483.000 en JetBlue is bij mijn weten ook geen privévluchtaanbieder.

Voorzitter. Dan de moties. De motie-Kröger op stuk nr. 46 moet ik ontraden. De rechter heeft opgedragen het nieuwe normen- en handavingsstelsel te blijven toepassen. De capaciteit wordt niet gebaseerd op de handavingspunten, maar de handavingspunten zijn het absolute stootkussen of de vangrail. Daar mag je sowieso niet overheen. Het

heeft ook weer gevolgen als je daar toch overheen zou gaan.

De motie op stuk nr. 467 moet ik ook ontraden, hoewel ik het met de strekking, zeker rondom het langetermijnplan, wel eens ben. Want we hebben besloten om in de toekomst te gaan overstappen op sturen op normen en, in lijn met de Luchtvaartnota, op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart. Daarvoor moet de normstelling nog worden ontwikkeld, die steeds verder zal worden aangescherpt. Het kabinet zal voor die normstelling de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegbewegingen als bovengrens hanteren. Dat gaat dus in de toekomst over meer dan geluid, bijvoorbeeld ook over CO₂, maar zoals ook aangegeven in het commissiedebat moet voor ZZS nader onderzoek worden uitgevoerd voordat we überhaupt weten tot welke normstelling we kunnen overgaan. Ik denk dat dit elementen zijn in het structurele plan dat we binnen vijf jaar willen ontwikkelen, maar op dit moment kan ik niet aan dit verzoek voldoen, simpelweg ook omdat de rechter heeft opgedragen om uit te blijven gaan van het nieuwe normen- en handavingsstelsel.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan een korte reactie van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister wordt niet blij van het woord "gegoochel", maar eigenlijk hoor ik hem nu zeggen: we hebben 440.000, die gebaseerd is op geluidsruimte, en dat wordt vervolgens de bovengrens van de milieugebruiksruimte voor al die andere onderwerpen waar nog normstelling op basis moet plaatsvinden. Dat kan natuurlijk niet. Je kan toch moeilijk zeggen dat we op geluid 440.000 zeggen en dat die 440.000 vervolgens de bovengrens is op bijvoorbeeld zeer zorgwekkende stoffen? Deze motie vraagt dat wij niet de bovengrens vaststellen op geluid en die vervolgens ook hanteren voor al die andere zaken waar normen voor ontwikkeld worden, die wellicht andere uitkomsten gaan hebben.

Minister Harbers:

Maar dan moet ik 'm ook ontraden. In het kabinetsbeleid hebben we ons voorgenomen om de vliegbewegingen te reduceren naar 440.000, om als dat geëffectueerd is te kijken wat alle uitstoot is die bij dat Schiphol van 440.000 plaatsvindt, zowel op geluid als CO₂, zeer zorgwekkende stoffen en andere uitstoot, om dat als absolute bovengrens te hanteren en om vandaaruit ook een normstelling te ontwikkelen op permanente afnemende hinder. Het is niet zo dat dat dan de absolute bovengrens blijft. Dat zal in de jaren daarna ook moeten dalen. Dat systeem zijn we aan het ontwerpen. We weten dat dat enige tijd vraagt. We willen dat binnen maximaal vijf jaar geïntroduceerd hebben. Ik denk dat ik dan een heel eind tegemoet kan komen aan de strekking van de motie van mevrouw Kröger, maar in de absolute waarheid waarin die nu voorligt, kan ik 'm geen oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, ik ben bang dat u het debat een klein beetje wilt heropenen. Dat wil ik niet. Heel kort, alstublieft, en dan schors ik de vergadering voor het volgende tweeminuten debat.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar zegt de minister dan dat die 440.000 sowieso de bovengrens is, bijvoorbeeld op de hoeveelheid zeer zorgwekkende stoffen die Schiphol mag uitstoten, terwijl we daar nu eigenlijk nog geen normen voor hebben?

Minister Harbers:

We willen gaan naar een stelsel waarbij we nu met die 440.000 voor het laatst sturen op het aantal vliegbewegingen. We zullen daarvoor nog één keer die 440.000 moeten vaststellen. Dan gaan we berekenen welke uitstoot op dat moment plaatsvindt over de hele linie, dus van alle stoffen. Vandaaruit gaan we normstelling ontwikkelen voor permanent afnemende hinder. In het specifieke geval van zeer zorgwekkende stoffen moeten we überhaupt de hele normstelling en wat er mogelijk is, nog ontwikkelen. Maar ik denk dat mevrouw Kröger grotendeels, en misschien wel helemaal, bediend wordt met het uiteindelijke stelsel. Ik kan alleen op dit moment nog niet precies voorspellen waar en wanneer dit zal zijn, maar dit is wel de inzet van het kabinet.

De voorzitter:

Dank u wel.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik schors de vergadering voor één minuut en dan beginnen we met het tweeminuten debat Update "Verzorgingsplaats van de Toekomst".

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.