

Vergaderjaar 2023–2024

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1131

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 14 november 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 25 oktober 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van der Wal-Zeggelink, Minister voor Natuur en Stikstof, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juni 2023 inzake voortgang verkenning openbare dienstverplichting vluchten Saba en Sint-Eustatius (Kamerstuk 31 936, nr. 1082);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juli 2023 inzake uitvoering van de motie van het lid Van der Plas over een leidende rol nemen in het gelijktrekken van het beleid voor ontheffingen in de 20 kilometerzone rondom Schiphol (Kamerstuk 31 936, nr. 885) (Kamerstuk 31 936, nr. 1088);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juli 2023 inzake arrest gerechtshof Amsterdam in het hoger beroep KLM c.s./IATA e.a. versus de Staat (Kamerstuk 29 665, nr. 478);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juli 2023 inzake reductie grondafhandelingsbedrijven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 479);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juli 2023 inzake toezegging gedaan tijdens het commissiedebat Luchtvaart van 27 juni 2023, over afschrift van een schriftelijk overleg aan de Eerste Kamer inzake stikstofbeleid (2023Z13635);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 augustus 2023 inzake adviesnotitie Nationale Adviesgroep Cabelucht over kennisvergroting en bewustwording kwaliteit cabinelucht bij luchtvaartpersoneel (Kamerstuk 31 936, nr. 1093);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 augustus 2023 inzake halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 480);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 september 2023 inzake beëindigen anticiperend handhaven**

- en start notificatiefase Balanced Approachprocedure Hoofdlj-
nenbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 481);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 september 2023 inzake vliegtuig op Schiphol in het kader van EU-sancties (Kamerstuk 36 045, nr. 167);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 september 2023 inzake reactie op verzoek commissie op brief VNC en FNV Cabine inzake behoud werkgelegenheid (Kamerstukken 31 936 en 30 196, nr. 1096);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 oktober 2023 inzake vijfde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 486);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 oktober 2023 inzake leefomgevingskwaliteit luchthavens van nationale betekenis (Kamerstukken 31 936 en 30 175, nr. 1113);**
 - **de brief van de Minister voor Natuur en Stikstof d.d. 26 september 2023 inzake natuurvergunning Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 485);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 oktober 2023 inzake onderzoeksrapport De luchtvaart centraal (Kamerstuk 24 804, nr. 198);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 oktober 2023 inzake voortgang op een viertal luchtvaartonderwerpen (Kamerstuk 31 936, nr. 1116);**
 - **de brief van de Minister voor Natuur en Stikstof d.d. 20 oktober 2023 inzake toelichting waarom natuurvergunning Schiphol niet kon wachten; reactie op vraag ingediend tijdens het tweeminutendebat Luchtvaart op 28 september 2023 (Kamerstuk 29 665, nr. 487);**
 - **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 oktober 2023 inzake vervolproces programma Luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 1117).**

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: Graus
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Boucke, Ceder, Eerdmans, Graus, De Hoop, Koerhuis, Krul, Van der Plas en Van Raan,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van der Wal-Zeggelink, Minister voor Natuur en Stikstof.

Aanvang 13.02 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Welkom allemaal bij dit commissiedebat Luchtvaart van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik ben een beetje buiten adem van het rennen hier in het gebouw; je moet hier soms een heleboel stappen zetten. Ik heet de mensen op de publieke tribune van harte welkom. Ik zie heel veel mensen uit de luchtvaartsector. Van harte welkom, ook aan de mensen die thuis kijken en luisteren via het digitale kanaal, aan de Minister en zijn hele team en aan de leden der Staten-Generaal. O, er zijn twee Ministers. Sorry, ik had u niet gezien, Minister van der Wal. Beide Ministers heet ik van harte welkom.

Ik heb een paar mededelingen. Er geldt een maximale spreektijd van vijf minuten per fractie en ik sta vier interrupties per fractie toe. Ik geef graag als eerste het woord aan de heer Koerhuis, als rapporteur, over de verordeningen, over de Slotverordening.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel. Dank dat we de ruimte krijgen om de Minister een reactie te vragen op mijn rapport over de Europese slotregels. Dat heb ik namens de hele commissie mogen schrijven en dat gaat over hoe we binnen Europese slotregels kunnen sturen op duurzaamheid, bijvoorbeeld met schonere en stillere vliegtuigen, over netwerkqualiteit/connectiviteit om de lijnvluchten van KLM te behouden en over luchtvracht, om de luchtvracht te behouden. Ik wil de Minister graag om een reactie vragen. Ik bedank ook graag de griffie en specifiek Anke Willemstein voor het helpen schrijven van het rapport.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dat was kort, voor uw doen. Dank u wel, ook voor uw rapporteurschap. Ook dank namens alle leden der Staten-Generaal. Minister, zou u hierop kort willen reageren, alstublieft?

Minister Harbers:

Ja, voorzitter. Dank aan de rapporteur voor het schrijven van dit rapport – bij die dank betrek ik ook de medewerkers die hij daarvoor bedankte – over thema's die ons niet alleen de afgelopen tijd bezighielden, maar ons ook de komende jaren waarschijnlijk nog veel zullen bezighouden. Ik wil daar inderdaad kort op reageren. Ik zal zo meteen ook even aan u vragen hoe u zich dat voorstelt. Eerder was mij ook gevraagd om een schriftelijke reactie op alle vragen in het rapport. Dat zouden we aanvankelijk behandelen in het commissiedebat Transportraad van 22 november, maar dat is een schriftelijk overleg geworden. Ik ga er zo meteen wel iets meer over vertellen, maar ik zal in ieder geval alles wat ik vertel en een nog veel uitvoeriger reactie op de vragen die de rapporteur in het rapport heeft gesteld, in de eerste week van november naar de Kamer sturen, zodat u het nog kunt betrekken bij het schriftelijk overleg dat we zullen hebben voor de Transportraad, op 17 november.

De rapporteur stelt in het rapport een aantal vragen aan de orde, over duurzaamheid, over luchtvracht en over netwerkqualiteit en connectiviteit.

Op dat laatste punt doet hij een suggestie: zijn er verschuivingen mogelijk, zoals in Milaan, bij luchthavens die eenzelfde gebied bedienen? Een vergelijkbare situatie hebben we in Nederland aan de orde met bijvoorbeeld de verkeersverdelingsregel voor Lelystad Airport. Feitelijk voldoen er maar twee luchthavens in Nederland aan de criteria die daarvoor gelden. Dat zijn Rotterdam Airport en Lelystad Airport. Zoals u weet zijn er met beide problemen: Rotterdam Airport zit vol en Lelystad Airport is niet open. Dat maakt dat de marges daar beperkt zijn, maar in theorie is die mogelijkheid er wel. Zoals u weet is daar nu geen besluitvorming over. Nog los van het feit dat de Kamer het controversieel heeft verklaard, heb ik ook zelf aangegeven dat er niets besluitrijp klaarligt. Daarmee is het aan een volgend kabinet.

Dan iets over de status van de onder 3.8 genoemde vernieuwingen bij elektrisch taxiën. Daar heb ik de Kamer recent over geïnformeerd, in de Kamerbrief Duurzaam taxiën, die vanmiddag ook op de agenda staat. Ik zie dat alle partijen actief werken aan het mogelijk maken van duurzame taxiën, ook omdat dat in het Akkoord Duurzame Luchtvaartnota is opgenomen. Zoals in de brief uiteengezet, liggen er nog wel een aantal hobbels op de weg voordat het echt helemaal zover is.

Dan de vraag of het mogelijk is dat Nederland samen met Denemarken het voortouw neemt en parfinic hydrocarbon uitprobeert, bijvoorbeeld bij de Cityhopper. De kern van mijn antwoord is: ja, dat kunnen we doen, maar de sector zelf is ook nog wel terughoudend. Vanwege de hoge kosten zijn marktpartijen nog niet bereid gevonden om vrijwillig stappen te zetten. We zijn en blijven als lenW wel met de sector in overleg, want al dit soort omstandigheden veranderen we natuurlijk ook in de loop van de tijd.

Dan de herziening van de ReFuelEU Aviationrichtlijn in 2027, om de mogelijkheden van nieuwe soorten brandstoffen in te brengen. De ReFuelEU-verordening is bedoeld voor de opschaling van duurzame brandstoffen. Daarom ligt het niet voor de hand om dit soort nieuwe brandstoffen mee te tellen, want die zorgen wel voor iets minder emissie, maar zijn daarmee nog niet duurzaam. We zetten wel in op een Europese standaard voor kerosinekwaliteit, met strengere eisen dan die nu mondiaal gelden. Het is ook een beetje in de toekomst kijken, want de verordening moet haar werking nog krijgen en dit loopt vooruit op de herziening in 2027. Ongetwijfeld zullen we dat dossier, ook aan de hand van deze suggesties, in de komende jaren opbouwen totdat het echt zover is dat het in Brussel op de agenda staat.

Dan een artikel op de begroting voor investeringen in waterstof ten behoeve van het vliegverkeer. Zoals u weet, investeren we 383 miljoen via het Groeifonds in waterstoftechnologie voor de luchtvaart; via het programma Luchtvaart in Transitie. Dat geld loopt via de lenW-begroting en wordt als subsidie verstrekt aan betrokken partijen. Daarnaast is er ook intensief contact tussen Airbus en de Nederlandse maakindustrie over de ontwikkeling van een nieuwe generatie duurzame vliegtuigen en wordt er onderzoek gedaan naar de benodigde infrastructuur voor het vliegen op waterstof. Daarover worden in de eerste helft van volgend jaar resultaten met de Kamer gedeeld. Dat loopt dus al via de begroting, gewoon via het artikel Luchtvaart.

Dan de bonus-malusregeling in de Luchthaventarievenrichtlijn. Kan die verder worden gedifferentieerd ten gunste van duurzaamheid? In beginsel ligt de verantwoordelijkheid voor het vaststellen van de luchthaventarieven bij Schiphol. Het is al langer toegestaan om die luchthaventarieven te differentiëren vanwege milieudoelinden. Dat moet wel binnen de kaders van redelijkheid, non-discriminatie en kostenoriëntatie. Schiphol differentieert al op basis van geluidscategorieën, waarbij stillere toestellen een lager tarief betalen. Ook een heffing voor stikstof is onderdeel van de tarifiering. In welke mate verdere differentiatie van luchthavengelden hieraan kan bijdragen, wordt door Schiphol verkend in aanloop naar de

nieuwe meerjarige tariefperiode, voor de jaren 2025, 2026 en 2027. Voordat het zover is, komt dat de komende maanden dus allemaal op de agenda.

Dan de vraag of vrachtvliegtuigen naar analogie van privéjets of militaire vluchten in een pool van vrije vluchtbewegingen komen. We gaan hier nog verder op in in de schriftelijke reactie. Het is best een puzzel om te kijken of dit kan. Er is één slotpool per gecoördineerde luchthaven, waar al het vluchtverkeer dat slotplichtig is, aanspraak op kan maken. Alleen militaire en humanitaire vluchten zijn niet slotplichtig; vrachtoperaties en vluchten met privéjets zijn dat wel. Die slotpool wordt begrensd door zogenaamde coördinatieparameters en die zitten weer in de capaciteitsdeclaratie. De meest beperkende coördinatieparameter voor Schiphol betreft het aantal vliegbewegingen voor handelsverkeer en vrachtoperaties worden nou eenmaal als handelsverkeer gezien. We zien het dus nog niet gelijk helemaal, maar zoals de rapporteur weet, is dit wel een zeer aangelegen punt voor Nederland, dat wij ook inbrengen in Brussel voor de herziening van de Slotverordening. Mochten we nog ergens een ei van Columbus vinden, dan zullen we zeker niet nalaten om dat te gebruiken. Voorzitter. Dit is mijn eerste korte reactie op de aangestipte vraagstukken in het rapport van de rapporteur. Zoals gezegd kom ik in de eerste week van november nog met een uitvoerige schriftelijke reactie. Dank u wel.

De voorzitter:

Die zien we met belangstelling tegemoet. Meneer Koerhuis, een korte reactie nog.

De heer Koerhuis (VVD):

In ieder geval dank aan de Minister voor het uitgebreide antwoord hier en nu al. Misschien nog een punt voor de schriftelijke reactie in november. Toen ik als rapporteur in Brussel was, heb ik begrepen dat andere Europese luchthavens echt meer differentiëren dan Schiphol op schonere en stillere vliegtuigen. Zou ik de Minister mogen vragen om in zijn schriftelijke reactie in november een vergelijking met de luchthavens die dat doen mee te nemen?

Minister Harbers:

Ja, ik ben bereid daarnaar te kijken, maar volgende week is het al de eerste week van november, dus ik weet niet of we dat volgende week al helemaal rond hebben. Als het niet in die beantwoording lukt, zeg ik toe dat dat later nog komt.

De voorzitter:

Dat is dan binnen twee weken of zo. Dank u wel, meneer de Minister. Dan gaan we over naar de eerste termijn van de leden der Staten-Generaal. Meneer Ceder van de ChristenUnie is geen officieel lid van deze commissie, dus ik vraag u om barmhartigheid om hem toch te laten spreken in deze commissie. Iedereen knikt instemmend, meneer Van Raan ook. Prima. Meneer Ceder, namens de ChristenUnie.

De heer Ceder (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Dank voor de barmhartigheid. Ik vervang Stieneke van der Graaf, die haar stem verloren heeft. Daarom probeer ik hier vandaag een stem te zijn voor hen die geen stem hebben. Ik wil ook de mensen op de tribune verwelkomen. Er is veel belangstelling. Voorzitter. U kent ongetwijfeld het sprookje van de kleren van de keizer. De keizer wil elke dag een nieuw gewaad aan en drijft zijn kleermakers daarmee tot wanhoop, tot ze op een dag een gewaad hebben van stof die alleen zichtbaar is voor slimme mensen. Met veel toneelspel wordt het gewaad bij de keizer afgeleverd. De keizer aarzelt even, want hij ziet zijn

eigen kleed niet, maar door de verrukte kreten van zijn kleermakers gaat hij er zelf ook in geloven, zeker als ook de eerste Minister zegt dat het kleed hem prachtig staat. Trots paradeert de keizer door de straten van de stad, totdat een kind in het publiek roept: hé, kijk, de keizer heeft helemaal geen kleren aan!

Voorzitter. Terug naar dit commissiedebat. Wij zien de luchtvaart als deze keizer en de Minister als de kleermakers, want er worden prachtige gewaden uit de kast getrokken, maar als we een laagje dieper kijken, blijken ze stuk voor stuk doorzichtig. Neem bijvoorbeeld elektrisch taxiën, een vierde aanvliegroute en een nieuwe natuurvergunning. De werkelijkheid is dat de luchtvaart hier weinig tot niets aan heeft. Geen stikstofreductie, geen CO₂-reductie en geen geluidswinst. Steeds opnieuw lijken we erin te trappen.

De nieuwste loot aan de stam is het elektrisch taxiën. Vanaf 2024 zijn twee hybride, en dus niet volledig elektrische, TaxiBots waarover Schiphol beschikt, volledig operationeel op de Polderbaan. Nou ja, volledig operationeel? Alleen op vluchten van de vliegtuigtypen Airbus A320 en Boeing 737. Minister, op hoeveel van de 460.000 vluchten kunnen deze hybride TaxiBots dan gebruikt worden? De implementatie van TaxiBots op de overige banen is onmogelijk. Er is geen ruimte voor het ontkoppelen en het manoeuvreren van de bots, er zijn geen uitwijkhavens enzovoorts. En dan hebben wij het nog niet over de toepassing op andere vliegtuigmodellen. Ik vraag de Minister, maar ook de collega's die deze moties hebben ingediend, de heer Koerhuis en de heer Boucke: is dit nou echt het te bewandelen pad? Wat zijn nou eigenlijk de kosten die het Rijk voor deze oplossing heeft gemaakt? Wat is het duurzaam perspectief hiervan? Laat duidelijk zijn: ik ben niet tegen elektrisch taxiën. Integendeel. Ik maak me alleen zorgen over de verwachtingen die gewekt worden. Die kunnen volgens mij niet waargemaakt worden met het huidige voorstel.

Ik kom op de brief van Minister van der Wal van dit voorjaar. Als Kamer waren wij duidelijk: Schiphol en de luchtvaart moeten evenredig bijdragen aan de stikstofdoelstelling. Dat is eerlijk. Dat betekent een reductie van 25%. Maar het lijkt alsof de Minister de motie naast zich neerlegt en die eis niet aan de luchtvaart wil opleggen. Daarbij wordt expliciet verwezen naar de mogelijkheid van elektrisch taxiën. Daarom wil onze fractie een realitycheck vragen. Hoeveel stikstof gaat de luchtvaart dan reduceren? Temeer daar voor de bulk van emissies van de luchtvaart, boven de 3.000 voet, de ogen al gesloten worden. Gaat dat eindelijk veranderen? Wanneer kiest de regering nu echt eens voor de PAS-melders en voor de natuur, door een eerlijke bijdrage van alle sectoren, en dus ook van de luchtvaart, aan het oplossen van de stikstofproblematiek?

Voorzitter. Nog een loot aan de stam: de natuurvergunning voor Schiphol. Het Ministerie van LNV doet alsof er straks echt 500.000 vluchten uitgevoerd kunnen worden en vergunt die dan ook, terwijl verderop in Den Haag, hier, keihard wordt gewerkt aan de Balanced Approach om minder te vliegen vanaf Schiphol. Dat is keihard nodig om binnen onze wettelijke geluidsgrenzen te blijven. Wat is de boodschap van de Minister aan de omwonenden, die al jaren te kampen hebben met geluidsoverlast? Kunt u ingaan op hun vertrouwen in het recht, de rechtsbescherming, als letterlijk over hun hoofden wordt besloten vliegbewegingen te gaan legaliseren?

Dit vertrouwen speelt bovenal in het hele stikstofdossier. Sommige partijen hoor je weleens zeggen: geen koeien, maar huizen. De regering haast zich om daar afstand van te nemen, maar nu blijkt dat de regering staat voor: geen koeien, maar vliegtuigen. Dat vinden wij lastig, want het kabinet heeft bij hoog en laag beweerd dat boeren geen wingewest voor schaarse stikstofruimte zouden worden. Dat vinden wij ook, maar nu blijkt dat ergens wel zo te zijn. Schiphol koopt een paar boeren uit en voilà, de vergunning is verleend. Wat denkt de regering dat dit betekent voor het

vertrouwen van burgers, boeren en PAS-melders in de regering? Graag een uitgebreide reflectie daarop.

Voorzitter. Tot slot, want mijn tijd is bijna op. Wat is de boodschap voor Lelystad Airport? Zij hebben zelf aangekondigd nog in december een vergunning in te dienen bij Schiphol, maar er lijkt inmiddels een Kamermeerderheid te zijn tegen de opening van Lelystad Airport, hoewel het CDA de motie hierover nog niet durfde te steunen. Ik neem aan dat de Minister deze aanvraag niet in behandeling neemt. Als dat wel zo zou zijn, neem ik aan de Minister uitgaat van maximaal 10.000 vluchten. Voorzitter, daar wil ik het bij laten.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Ceder, namens de ChristenUnie. Er is een interruptie van de heer Koerhuis, VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

De motie van de heer Boucke en mij werd genoemd. Die ging over de TaxiBots. Ik vind wel dat we op dat soort innovaties moeten blijven inzetten. Ik begrijp dat dit voor de grondoperatie een stikstofreductie van 40% met zich meebrengt. Dat de twee TaxiBots die nu rondrijden nog niet helemaal geschikt zijn, ontslaat ons niet van de plicht om in te zetten op innovatie en op die 40% stikstofreductie die TaxiBots kunnen brengen. De heer Ceder noemt als voorbeeld de Polderbaan, maar de Polderbaan is wel het verst taxiën, dus die geeft ook de meeste stikstofuitstoot. Als we daar een oplossing voor kunnen vinden met elektrisch taxiën, hebben we wel het grootste deel van dat probleem opgelost.

Dan de vluchten boven de 3.000 voet. Daar geldt vrij verkeer van vliegen. Dus ik ben heel benieuwd hoe de heer Ceder het voor zich ziet om daar Europeesrechtelijk wat aan te doen.

Tot slot. Ik vind dat we het dossier positiever moeten benaderen. De bevolking groeit fors. De vraag naar vliegen zal fors groeien. Dus laten we inzetten op innovatie.

De heer Ceder (ChristenUnie):

Wij steunen deze lijn ook en vinden ook dat we dit moeten doen. Maar onze vraag is – misschien kan de heer Koerhuis die beantwoorden – op hoeveel van de 460.000 vluchten deze hybride TaxiBots worden gebruikt. In hoeverre is dat een feitelijke bijdrage aan de doelstellingen waaraan we ons allemaal, ook de heer Koerhuis, hebben gecommitteerd?

Onze constatering is dat we op de goede weg zijn, maar dat het eigenlijk te weinig is om de ambitie die we met elkaar hebben afgesproken, te realiseren. Daar vraag ik een reflectie op. Daarmee wil ik niets ten nadele van de motie zeggen, want die is inderdaad een stap in de juiste richting. Onze fractie gelooft ook in innovatie. Je moet die met twee handen aangrijpen. Ik neem aan dat u daar straks ook weer fantastische voorstellen voor heeft; zie je, dat dacht ik al. Maar het kan niet allemaal waar zijn. Wij kunnen niet zeggen dat wij een evenwichtige doelstelling willen neerleggen waarbij zowel de luchtvaart als de landbouw zal moeten bijdragen. Als we vervolgens naar de vergunning kijken en naar de andere stappen die gezet worden, moeten we feitelijk concluderen dat het bij de luchtvaart te langzaam gaat.

Over de 3.000 voet is inderdaad regelgeving. Daarmee zeg ik niet dat we die nu gaan veranderen. Ik snap de complexiteit daarvan. Wat ik daarmee wil aangeven, is dat we al in een situatie zitten waarin de luchtvaart in zekere zin ontzien wordt. Boven de 3.000 voet wordt er natuurlijk ook uitgestoten, maar we hebben daar een juridische werkelijkheid. Die geeft des te meer de opgave om extra stappen te zetten waar we wel bevoegdheden hebben.

De positieve benadering ondersteun ik dus, maar met «innovatie, innovatie, innovatie» alleen komen we er niet. Volgens mij onderbouwen de feiten dat ook.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording. Dan meneer Krul, christenDemocratisch Appèl.

De heer Krul (CDA):

Dank u wel, voorzitter. De luchtvaartsector heeft een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid. Die maatschappelijke verantwoordelijkheid levert nog weleens een worsteling op, ook voor henzelf. Aan de ene kant hebben zij de intrinsieke motivatie, vanuit die verantwoordelijkheid, om te verduurzamen. Die motivatie voelen ze ook. Ze voelen zich ook verankerd in de samenleving. Het zijn vaak bedrijven met een lange traditie. Maar aan de andere kant is het ook zo dat de luchtvaart inherent en onmiskenbaar een vervuilende sector is. Dat levert soms ongemakkelijke situaties op. Aan de ene kant komen ze zelf vaak met plannen om te verduurzamen; die presenteren ze graag. Maar aan de andere kant wordt er ook keihard met geld gesmeten om agrariërs uit te kopen om toch maar de bedrijfsvoering door te kunnen laten gaan en om een natuurvergunning te kunnen krijgen. Daar wringt het.

Wat ons betreft is het uitkopen van PAS-melders, van agrariërs, een moreel onjuiste en onfatsoenlijke activiteit. Begrijp me niet verkeerd: we kunnen het de sector niet helemaal kwalijk nemen, want die heeft wetmatig gehandeld. Daarom vraag ik aan Minister van der Wal waarom we de situatie hebben gecreëerd waarin de luchtvaartsector dit heeft kunnen doen. Waarom hebben we het een kwestie gemaakt van: wie het meeste geld heeft, heeft de eerste kans om een vergunning te krijgen? Al jaren pleit het CDA voor een duidelijk en rechtvaardig afwegingskader. De motie-Boswijk hierover is al drie jaar oud. Het ontbreken hiervan heeft dit Wilde Westen gecreëerd. Hoeveel meer voorbeelden van deze vorm van salderen gaan we nog krijgen? Welke verantwoordelijkheid voelt de Minister voor het feit dat zij de context heeft gecreëerd waarin Schiphol geen strobreed in de weg is gelegd om boeren uit te kopen en stikstofruimte te vergaren?

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Van Raan, Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, even over het beeld dat de heer Krul van de luchtvaart schetst. Hij begon zijn pleidooi, dat ik met veel belangstelling volg, met te zeggen dat het een belangrijke sector is die zijn verantwoordelijkheid neemt, in de maatschappij staat en graag het juiste wil doen voor de maatschappij. Kan hij nou eens vier of vijf voorbeelden noemen waar dat uit blijkt? De uitstoot daalt niet, de herrie wordt niet minder, het aantal klachten neemt toe; voor het gesjoemel is een werkwoord uitgevonden dat het vage handelen van de sector markeert, namelijk «schiphollen», en de elektrische karretjes zijn nu een onderwerp, maar die zijn al vanaf 1992 verplicht. Dus geef nou eens vijf voorbeelden waaruit blijkt dat de luchtvaartsector maatschappelijk bezig is.

De voorzitter:

Ik zeg dit niet specifiek tegen de heer Van Raan, maar in het algemeen: we moeten de vragen en antwoorden korter en puntiger houden, want anders gaan we de door u gereserveerde vier uur niet redden.

De heer Van Raan (PvdD):

Vijf voorbeelden dus.

De voorzitter:

Kijk, zo mag ik het horen: kort. Mevrouw Van der Plas heeft een punt van orde.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik wil graag een punt van orde maken. Meneer Van Raan zegt «sjoemelen», en sjoemelen betekent bedriegen, knoeien, bewust en met opzet verkeerde dingen doen. Dat vind ik geen recht doen aan bedrijven als Schiphol en KLM of aan mensen die werkzaam zijn in die sector. Ik vind het niet terecht om hen als sjoemelaars neer te zetten, want dat is gewoon een heel naar woord. Hier wordt weleens het woord geitenpaadjes genoemd – te pas en te onpas trouwens – maar mensen betichten van sjoemelen, vind ik gewoon niet netjes. Daar wil ik graag dit punt van orde over maken, om dit soort woorden niet te gebruiken.

De voorzitter:

Het is niet echt 100% een punt van orde, maar het is gehoord, mevrouw Van der Plas. Waarvan akte. Het is niet echt een punt van orde, maar uiteraard mag u dat vinden en zeggen. We gaan naar het antwoord van de heer Krul luisteren.

De heer Krul (CDA):

Er zijn twee elementen aan het antwoord op de vraag van de heer Van Raan. Enerzijds heeft hij mij niet goed geciteerd. Ik heb gesteld dat ze die verantwoordelijkheid graag willen nemen. Maar waar het natuurlijk botst, is dat het een sector is met een commerciële inslag die inherent vervuilend is. Die twee kunnen nooit helemaal parallel naast elkaar bestaan.

Er zijn genoeg voorbeelden. Ik noem het elektrificeren van de grondoperatie, maar je ziet het bijvoorbeeld ook in het feit dat er bij KLM volledig volgetankt wordt voordat ze vertrekken. Dat is niet per se een economisch gunstige beslissing, maar ze doen dat omdat ze weten dat elders tanken misschien wel kostenefficiënter is, maar toch meer uitstoot geeft.

Ik kan best nog meer voorbeelden noemen. Ik heb niet gezegd dat het ook zo is, want het blijft een inherent vervuilende sector, die ook nog eens een commerciële invalshoek heeft. Als we daar zelf geen paal en perk aan stellen, kunnen we ook niet verwachten dat ze zelf die verantwoordelijkheid helemaal nemen, vind ik. Daarvoor zijn ze ook niet op aarde. Ik denk dat de heer Van Raan mij bij de rest van mijn betoog nog behoorlijk gunstig gezind zal zijn, want ik ga daar nog het een en ander over schetsen.

De voorzitter:

Vaak helpt wachten ook even. Dat bespaart vaak een hoop interrupties. Dan komt iets toch aan de orde.

De heer Van Raan (PvdD):

Mevrouw Van der Plas had gelijk, ik had het niet «sjoemelen» moeten noemen. Er is een apart woord voor uitgevonden: Schiphollen. Dat dekt de lading inderdaad veel beter, want daar zit alles eigenlijk in. De kenners weten wat daarmee bedoeld wordt.

Ik ben toch een beetje in verwarring. De heer Krul zegt dat de sector zijn verantwoordelijkheid wil nemen om een goed bedrijf te zijn in de omgeving. Maar kunnen we dan op z'n minst vaststellen, voordat de heer Krul doorgaat, dat dit tot nu toe niet echt gelukt is in de afgelopen 30, 40, 50 of 60 jaar? Is dat een faire veronderstelling? Ik zal verder met veel belangstelling luisteren naar het vervolg van uw inbreng.

De heer **Krul** (CDA):

Het standpunt van het CDA is dat de luchtvaartsector een onevenredig grote impact heeft op milieu, mens en leefbaarheid. Dat is op dit moment zo en dat is ook altijd zo geweest. Daarmee zeg ik niet dat ze niet worstelen om een poging te doen – die we overigens ruim onvoldoende vinden – om hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen in de klimaatcrisis en in het feit dat het impact heeft op de leefbaarheid. Maar ergens vind ik ook dat een bedrijf dat commercieel van aard is, want dat zijn deze bedrijven uiteindelijk, daar ook het recht toe heeft. Het is aan ons als politiek om daar kaders voor vast te stellen. Daar hebben zij zich dan toe te verhouden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog. U hebt nog ongeveer drie minuten en een – wat zal het zijn? – dikke vijftien seconden.

De heer **Krul** (CDA):

Terwijl de PAS-melders al jaren in nood zitten over het voortbestaan van hun bedrijf en zich zorgen maken over hun gezin, kan het niet zo zijn dat we op deze manier doorgaan met het verlenen van natuurvergunningen. Ik hoor de Minister vaak spreken over de nood van de natuur en zeggen dat natuurherstel belangrijk is. Daar zijn wij het mee eens. Maar waarom hebben we hier dan niet gehandeld? Waarom zijn we niet met beleid en een duidelijk kader gekomen waarin we de stikstofruimte eerlijk kunnen verdelen?

Voorzitter. Een evenredige bijdrage van de luchtvaart aan de oplossing van het stikstofprobleem en de klimaatcrisis is cruciaal, maar ik heb het idee dat we, met name als het gaat om de PAS-melders, hier onvoldoende het zicht op de bal hebben gehouden. Waarom hebben we niet gehandeld en een situatie gecreëerd waardoor Schiphol dit niet kon doen? Er blijven richting de toekomst ook hele belangrijke vragen open. Hoe gaan de beide Ministers ervoor zorgen dat we zo snel mogelijk toegaan naar krimp en dat de toekomstige natuurvergunning zo snel als mogelijk is aangepast aan het aantal vluchtbewegingen bij krimp?

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van mevrouw Van der Plas, BBB, BoerBurgerBeweging.

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

De heer Krul stelt een vraag aan de Ministers, maar ik zou de vraag ook graag willen stellen aan de heer Krul, want het CDA heeft in de coalitie gezeten. Waarom is dat niet gelukt?

De heer **Krul** (CDA):

Ik zit hier als volksvertegenwoordiger, niet als kabinetsvertegenwoordiger. Ik heb net gerefereerd aan de motie-Boswijk, die al drie jaar oud is. We hebben daar continu op gehamerd. U heeft heel veel stikstofdebatten gevoerd met onze woordvoerders. U weet dus dat dit afwegingskader – het creëren van een stikstofbank – nou net zo'n punt is waar wij altijd op gehamerd hebben. De uitwerking die nu heeft plaatsgevonden bij het salderen van Schiphol, en misschien zelfs wel bij meer bedrijven, is totaal niet in lijn met de geest en de opzet die we met elkaar hebben afgesproken. Dat is de vraag die ik echt nadrukkelijk bij het ministerie neerleg. Hoe heeft dat zo kunnen gebeuren?

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

Misschien kan de heer Krul mij dan alvast op weg helpen. Ik vraag me namelijk af hoe dat werkt als je in een coalitie zit als partij, als CDA in dit geval. Het is voor mij wel handig om te weten, voor na de verkiezingen, of

het überhaupt zin heeft om deel te nemen aan coalitieonderhandelingen. Nu komt het op mij namelijk over alsof je in een coalitie als coalitiepartij, in dit geval de volksvertegenwoordigers van het CDA, kennelijk geen enkele invloed hebt op wat de Ministers doen. Dan heb je een kabinet met Ministers van een bepaalde partij en kun je als coalitiepartij moties indienen wat je wilt, maar dan wordt daar toch niks mee gedaan. Vervolgens onderneemt de coalitiepartij ook geen actie om ervoor te zorgen dat het wel gebeurt. Hoe werkt dat dan in zo'n coalitie?

De voorzitter:

Er is altijd een bepaald dualisme trouwens.

De heer Krul (CDA):

Ik hoop niet dat ik het sprookje of het vooruitzicht dat mevrouw Van der Plas voor zichzelf gesteld heeft, nu doorbreek, maar er is niet zoiets als een grote rode telefoon die op ons bureautje staat en waarmee we dan kunnen bellen om te zeggen: hé Minister, wij willen dit hebben en gij zult het regelen. Helaas, zo werkt de wereld niet. We hebben wet- en regelgeving. We hebben kaders. We hebben ook nog zoiets als het compromis met elkaar sluiten. De situatie waarin wij even een motie kunnen indienen en de werkelijkheid zich naar het doel van die motie beweegt, bestaat helaas niet. Als ik dan toch een beetje richting de kant van mevrouw Van der Plas op beweeg, dan zou ik willen zeggen: ja, ook wij hadden op momenten veel harder moeten terugduwen. Daar zijn we ook eerlijk in. Maar goed, ik wens mevrouw Van der Plas heel veel succes en wijsheid toe in de toekomstige periode, want het zal nog lastig zat worden.

De voorzitter:

Meneer Krul, ik wil het volgende wel gezegd hebben, want ik zit hier al zeventien jaar: je kunt een Minister natuurlijk altijd bellen en hem iets vragen. Als hij het niet doet, kun je het altijd nog aan de Kamer voorleggen. Maar ik heb toch het meeste buiten de Kamer afgetikt, zeg ik u. Meneer Krul, gaat u verder.

De heer Krul (CDA):

Ik heb nog één vraag over de verduurzaming van de luchtvaart. Er wordt gesteld dat we de vliegbelasting kunnen inzetten om de verduurzaming aan te jagen. De tafel daar staat er unisono achter. Wij zijn heel benieuwd of de Minister kan vertellen wanneer we dit ook gaan doen en welke acties de Minister daarop gaat uitzetten.

Voorzitter. Dan nog een punt wat betreft de vierde aanvliegroute. Voor het CDA is het echt heel belangrijk dat we met een steilere vertrapping en een hogere nadering de luchthavens aanvliegen. Wat ons betreft moet dat echt 3.000 voet hoger liggen. Ik heb een geweldig werkbezoek gebracht aan een van de luchtvaartmaatschappijen. Ik ben ook in de simulator geweest. Dat was heel bijzonder om te doen. Diegene heeft me ook perfect laten zien dat het wel degelijk mogelijk is om, ook in Nederland, veel hoger aan te vliegen. Dit zou een hele korte en snelle quick win kunnen zijn om toch te zorgen voor minder effect op mens, milieu, klimaat en voor de leefbaarheid voor omwonenden. Wat ons betreft zou dit zo snel mogelijk geregeld moeten worden. Wij horen graag van de Minister of hij hiertoe bereid is en hoe snel hij dat kan toezeggen.

Voorzitter. Ik heb nog even tijd.

De voorzitter:

Die hoeft u niet vol te praten, hè. Dus als u niks meer te melden hebt, mag u stoppen, hoor.

De heer **Krul** (CDA):

We kunnen nog genoeg zeggen, voorzitter. Ik heb nog één punt. We weten dat we gaan krimpen. Dat gaat gewoon gebeuren. We krijgen de indruk dat de Minister zo ongelofelijk hard aan het knokken is om de hoe-vraag en de dat-vraag, namelijk dat we gaan krimpen, in te vullen, dat we vergeten dat er ook nog zoiets bestaat als de vraag wat er gebeurt als we gaan krimpen. Dan heb ik het over de werkgelegenheid. Als we straks krimpen, kan het niet zo zijn dat mensen van de ene op de andere dag hun baan verliezen. Welke plannen heeft de Minister die parallel lopen aan de vraag hoe en dat we gaan krimpen, om te voorkomen dat dit het geval wordt?

Wij hebben namelijk gehoord dat de KLM-top heeft aangegeven dat ze 5% krimp op Schiphol kunnen opvangen. Dit is goed nieuws. Wij zijn benieuwd naar het antwoord van de Minister als wij hem vragen of het mogelijk is om tot een gezamenlijk plan te komen om deze krimp van 25.000 vliegbewegingen zo snel mogelijk te realiseren. Dit zou een snelle klap zijn als we profijt willen halen voor het klimaat en voor mens en milieu.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Krul, namens het christenDemocratisch Appèl. We moeten meneer Ceder verontschuldigen. Dank dat u mevrouw Van der Graaf hier hebt vervangen. Succes met uw verdere verplichtingen en beterschap voor mevrouw Van der Graaf namens ons allemaal. Honing van onze Kamerbijen helpt wel om haar stem terug te krijgen. Dan gaan we naar meneer Koerhuis, van de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Schiphol zorgt voor 300.000 banen in Nederland. Ik sta voor die banen. De hubfunctie van Schiphol, KLM en de luchtvracht zorgen hierbij voor de meeste banen. Het is goed om de gezichten van al die banen nu op de tribune te zien. Het is goed dat we de afgelopen periode hebben afgesproken om de hubfunctie te behouden. Ik hoop dat we dit de aankomende periode weer doen.

Het is goed dat Schiphol na jarenlange juridische onzekerheid een stikstofvergunning heeft gekregen voor 500.000 vluchten. Schiphol heeft, zoals iedereen, recht op een vergunning als het aan de eisen daarvoor voldoet. Dat is wat het betekent om in een rechtsstaat te leven. Laten we ook niet vergeten dat we als commissie ook wilden dat Schiphol aan de stikstofeisen zou voldoen. Het is goed dat we de nieuwe indeling van het luchtruim uitgewerkt hebben gekregen om schoner en stiller te vliegen. Hoe ziet het tijdspad tot de invoering daarvan eruit?

Een aparte slotpool, vluchtpool, voor de luchtvracht op Schiphol is nog niet geregeld. Een deel van de vrachtvluchten dreigt hierdoor te vervallen, terwijl mijn motie om dit te voorkomen, is aangenomen. De Minister zou contact opnemen met ACNL, de luchtvaartcoördinator van Nederland, die de slots op Schiphol coördineert en verdeelt. De Minister zal pas bij de volgende voortgangsbrief de voortgang van dit proces toelichten, maar ACNL is ondertussen al nieuwe slots aan het verdelen. Hoe ziet het tijdspad van dit proces er nu uit?

Ik heb de Minister al eerder gewezen op de slots van JetBlue. De Minister ging toen uit van 483.000 historische slots op Schiphol, maar ik begreep dat dit exclusief de slots van JetBlue is. We zagen gisteren in De Telegraaf dat JetBlue toch een claim legt op zijn historische slots. Als ACNL die niet aan JetBlue geeft, gaat deze luchtvaartmaatschappij de Amerikaanse Minister van Transport vragen om tegenmaatregelen te nemen tegen KLM. Graag een reactie.

Regionale luchthavens zorgen voor banen in de regio. Als regio-Kamerlid sta ik voor de bereikbaarheid van de regio. Regionale luchthavens zijn

hiervoor belangrijk. Het is goed dat we de afgelopen periode vanuit het MIRT-fonds hebben geïnvesteerd in de regionale luchthavens Eelde en Maastricht. Graag een stand van zaken.

Het is ook goed dat mijn motie is aangenomen om Eelde en Maastricht beter te ontsluiten door middel van snelbussen en extra busplatformen. Hoe gaat de Minister deze motie uitvoeren? Ik hoop dat we de aankomende periode vanuit het MIRT-fonds ook hierin kunnen investeren. Om de bereikbaarheid in de regio te vergroten, heb ik me ingezet voor een gelijk speelveld voor regionale luchthavens in Nederland. In de omliggende landen worden kosten om te voldoen aan brandveiligheidseisen vergoed door de overheid. De Minister zou dit in kaart brengen. Graag de stand van zaken.
De stemmingsbel gaat, dus ik wil best even stoppen, voorzitter.

De voorzitter:

Doet u dat maar even. Daarna wil meneer Eerdmans een vraag stellen. Nee, hij gaat stemmen. Uiteraard, dat moet u zelf doen; dat klopt. Wij zijn daarvoor volksvertegenwoordiger. Succes. Dat is een van de belangrijkste momenten voor een Kamerlid: de stemmingen. Heel veel succes. We gaan weer verder. Er is een interruptie van de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

De heer Koerhuis zegt dat hij heel trots is op de bedrijven en de banen. Dat begrijp ik, maar ik heb daar wel een vraag over. We hebben de afgelopen tijd veel in het nieuws gelezen dat deze bedrijven, die ongelukkig veel staatssteun hebben gehad in de coronatijd, de regels aan hun laars hebben gelapt. Hoe gaat de heer Koerhuis – ik zou 'm dat heel plat willen vragen – aan de bakker om de hoek uitleggen dat we het maar oké moeten vinden dat de miljardenbusiness op zo'n manier met de regels voor staatssteun omgaat? We hebben in de krant ook gelezen wat de staatsagent daarover heeft gezegd. Hoe rijmt hij dat nu met zijn woorden «het is alleen maar trots en goed»? Hoe rijmt hij dat? Hoe legt hij dat uit aan de bakker om de hoek, die gewoon keihard moet betalen als hij zich niet aan de regels houdt?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik leg dat uit. De heer Krul presenteert het als «het bedrijf», maar ik leg net uit dat er gewoon – wat is het – 34.000 mensen werken, die lang niet allemaal verantwoordelijk zijn geweest voor hoe die coronastaatssteun wordt afgewikkeld, bijvoorbeeld zeker niet de mensen die nu op de tribune zitten. Die zijn er niet verantwoordelijk voor; dat is het topmanagement. Je moet gewoon onderscheid maken tussen het cabinepersoneel dat hier op de tribune zit en de top die dit goed had moeten afwikkelen.

De heer Krul (CDA):

Daar heeft de heer Koerhuis natuurlijk helemaal gelijk in, maar het is nog steeds geen antwoord op mijn vraag. Wat vindt ie ervan? Wat vindt hij ervan dat een miljardenbedrijf op zo'n – ik zou bijna zeggen «hautaine» – manier omgaat met de regels die we met elkaar hebben afgesproken? En dat ze dat ook een beetje brengen als: «Wat snappen zij er nou van? Wij zijn zo'n groot bedrijf; wij kunnen ons niet helemaal aan de regels houden.» Hoe legt u dat uit aan kleinere bedrijven? Als die zich niet aan de regels houden, worden ze keihard aangepakt. Blijkbaar moeten we het oké vinden dat een groot bedrijf zich op deze manier niet aan de regels heeft gehouden.

De heer Koerhuis (VVD):

Nu doet meneer Krul het weer. Het woord «bedrijf» schaalte hij op naar «miljardenbedrijf». Die bal leg ik toch ook graag terug bij het CDA. We

hebben het hier over een gemeenschap, een luchtvaartgemeenschap. Er werken 34.000 mensen bij één bedrijf. Als de heer Krul weleens in Haarlemmermeer komt, dan ziet hij wat voor gemeenschap daar is. Als ik wat terug mag leggen bij de heer Krul, dan zou ik graag vragen hoe hij dat ziet vanuit het gemeenschapsdenken van het CDA.

De voorzitter:

We gaan normaal gesproken geen vragen terugleggen. Dat gaan we ook nu niet doen. Gaat u maar gewoon verder, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik heb me ook ingezet om zakenvluchten van Schiphol te laten overnemen door regionale luchthavens. Mijn motie om hier regie op te voeren, is aangenomen. Ik ontvang graag een stand van zaken.

Kleine vliegvelden zijn ook belangrijk voor de regio. Dit zijn ongecontroleerde vliegvelden, waar vliegtuigen zonder begeleiding van een officiële verkeerstoren starten en landen voor rondvluchten, parachutenvluchten, historische vluchten et cetera. Om de bereikbaarheid in de regio te vergroten, heb ik mij ook ingezet voor een gelijk speelveld voor kleine vliegvelden in Nederland. In omliggende landen is de administratieve lastendruk voor kleine vliegvelden minder. De Minister zou dit ook in kaart brengen. Graag de stand van zaken.

Afgelopen vrijdag ben ik op werkbezoek geweest bij de Aircraft Maintenance & Training School, die circa 140 studenten op vliegbasis Woensdrecht opleidt voor de luchtvaart. Het is de enige volledige Europees gecertificeerde mbo-opleiding luchtvaarttechniek in Nederland. Er zijn echter vijf mbo-opleidingen luchtvaarttechniek. Ik begrijp dat één Europees gecertificeerde mbo-opleiding in Nederland te weinig is om de luchtvaart in Nederland te behouden en dat de regie op mbo-opleidingen bij de Minister van OCW ligt. Maar de regie op de Europese certificering voor luchtvaarttechniek ligt bij deze Minister. Kan de Minister in kaart brengen wat de behoefte hier is en eventueel de regie pakken voor een tweede Europees gecertificeerde mbo-opleiding in Nederland?

De beste tijd van vliegen ligt voor ons. Vliegtuigen worden stiller en schoner. Het is goed dat we de afgelopen periode vanuit het Groeifonds hebben geïnvesteerd in onderzoek en ontwikkeling van elektrische vliegtuigen en waterstofvliegtuigen in Nederland. We gaan investeren in twaalf projecten. Ik noem er drie. Voor de ontwikkeling van elektrische vliegtuigen gaan we investeren in de elektrische bekabeling, het geavanceerde elektrische bekabelingsproject. Voor de ontwikkeling van waterstof-elektrische vliegtuigen gaan we investeren in de opslag van vloeibare waterstof in vliegtuigen en het gebruik van brandstofcellen, elektrische motoren en stille propellers, het project Hydrogen Aircraft Powertrain and Storage Systems. Voor de ontwikkeling van waterstofverbrandingsvliegtuigen gaan we investeren in de ombouw van verbrandingsmotoren naar vloeibare waterstof, het project Hydrogen Ombouw Turbofan. Graag een stand van zaken van deze drie projecten. Ik hoop dat we de aankomende periode in dit soort projecten blijven investeren. Nederland heeft een lange traditie van luchtvaart. Laten we die traditie behouden.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Wellicht is dit uw laatste eerste termijn, want u gaat ons binnenkort verlaten. Bedankt voor uw inbreng namens de VVD.

Meneer Boucke, Democraten 66.

De heer Boucke (D66):

Dank je wel, voorzitter. Dit wordt ook mijn laatste eerste termijn. Ik vertelde u in deze commissie regelmatig hoe ik precies 30 jaar geleden

per vliegtuig naar Nederland kwam – aanvankelijk voor studie, maar ik ben blijven hangen – en hoe ik me mijn hele werkzame leven heb proberen in te zetten voor het duurzamer maken van onze mooie planeet. Het is daarom voor mij een hele grote eer geweest om in deze Kamer het woord te mogen voeren op de onderwerpen klimaat en energie, maar ook luchtvaart, want als het aan D66 ligt, is de luchtvaart alleen toekomstbestendig wanneer deze duurzaam is. We moeten af van vervuilende korte vluchten, maar op verre en overzeese bestemmingen zullen we wel blijven vliegen. Daarom moeten we vol inzetten op een radicale verduurzaming van de luchtvaart. Op dit moment raakt die luchtvaart de grenzen van de planeet en de leefbaarheid.

Een paar onderwerpen wil ik aanstippen, voorzitter, te beginnen met de vliegbewegingen van Schiphol. Juist omdat de overlast van vliegverkeer de grenzen van de omgeving raakt, moet het aantal vliegbewegingen van Schiphol sterk verminderen, maar ondanks dat deze Minister vanaf het krimpbesluit sprak over 440.000 vliegbewegingen, is hij nu een Balanced Approachprocedure in Brussel gestart van 452.500 vliegbewegingen, om zo, geeft de Minister aan, op een later moment meer ruimte te hebben om ook met andere voorstellen bij Brussel aan te kloppen.

Een paar vragen aan de Minister. Waarom kan er op dit moment nog geen nachtsluiting of gedeeltelijke nachtsluiting in de notificatie worden opgenomen? Hoe verhoudt dit zich tot de wens van Schiphol zelf om het luchtruim 's nachts te sluiten? Zoals u weet, zou D66 graag zien dat Schiphol op de kortst mogelijke termijn naar 0 nachtvluchten gaat. Dan over de vermoeide piloten, voorzitter. Piloten vallen door extreme vermoeidheid in de cockpit in slaap. Ze ervaren een angstcultuur die verandering tegenstaat. De toezichthouder lijkt blind te zijn voor deze situatie. Dat is de realiteit bij meerdere prijsvechtende luchtvaartmaatschappijen in Europa. Uit verschillende onderzoeken komt naar voren dat slechte arbeidsomstandigheden die voortvloeien uit deze race-to-the-bottombusinessmodellen de piloten en de vliegveiligheid onder druk zetten.

Wat vindt de Minister ervan dat diverse luchtvaartmaatschappijen in Europa vanuit het principe van winstmaximalisatie de veiligheidsnormen negeren? En wat vindt de Minister van het uitblijvende optreden van het Europees veiligheidsagentschap op het gebied van deze veiligheidsrisico's? Kan hij toezeggen om EASA op te roepen deze veiligheidsrisico's in kaart te brengen, hierop te handhaven en de onafhankelijkheid van de toezichthouder te bevorderen? Van belang is dat dit probleem op Europees niveau wordt aangepakt. Is de Minister voornemens om zich in Europa voortvarend in te zetten voor eenduidige sociale regels, zodat de arbeidsvoorwaarden voor piloten voldoen aan de veiligheidsnormen? Het kan niet zo zijn dat arbeidscontracten worden gebaseerd op de laagste sociale standaard in Europa.

Voorzitter. Dan over de normstelling. We moeten toe naar een systeem waarbij een gezonde en leefbare samenleving centraal staat, met duidelijke normen op het gebied van geluid, milieu-impact, uitstoot van fijnstof en van zeer zorgwekkende stoffen. Naar de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen op en rond luchthavens wordt nu onderzoek gedaan. Ook wordt er gewerkt aan een rekenmethode om de emissies van deze stoffen te berekenen. Is de Minister bereid om dit onderzoek op te volgen met een onderzoek waarbij normen voor de uitstoot van fijnstof en zeer zorgwekkende stoffen worden vastgesteld voor alle Nederlandse luchthavens?

Voorzitter. Dan over stikstof. Schiphol heeft volgens de regels gehandeld, maar we doen dit vooral voor de natuur. Daarom wordt er 30% afgeroomd. Maar in de opgekochte vergunningen zat ook niet-gebruikte stikstofruimte. Mijn vraag aan de Minister voor Stikstof is: hoeveel stikstof is er effectief minder uitgestoten in de praktijk door de opkoop van

vergunningen door Schiphol, als we rekening houden met niet-gebruikte stikstofruimte?

Voorzitter, tot slot. Ik ben blij met een aantal zaken die ik binnen deze commissie heb mogen helpen realiseren, zoals het opzeggen van de ruimtereservering voor de tweede Kaagbaan, de keuze om een CO₂-plafond in te stellen en het starten van het proces om omwonenden weer hun rechtspositie terug te geven. Daarnaast wil ik ook kwijt dat ik vind dat deze Minister moed getoond heeft op het uiterst complexe dossier dat Schiphol heet. We zijn er nog lang niet, maar er is wel een begin gemaakt met het herstellen van de rechtspositie van omwonenden door minder luchtvaart. Ik kijk ernaar uit hoe in de komende jaren de luchtvaart beter binnen de grenzen van de planeet wordt gebracht. Daar staat deze commissie mede bij aan het roer. Ik hoop dat zij kiest voor een duurzame, toekomstbestendige luchtvaart.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke, voor uw inbreng namens D66. Voor u was het ook de laatste keer in de eerste termijn. Er zijn geen interrupties, zie ik. Ik zag wat gezwaai met handen, maar dat was blijkbaar niet naar mij. Dan gaan we naar de hoop in bange dagen, meneer De Hoop van de Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Dit is het laatste luchtvaartdebat voor de verkiezingen en er staat toch nog wel wat op het spel. Decennialang kregen wij te horen dat Schiphol de grote motor van onze economie is. Het kon niet op. Het was de zogenaamde kip met de gouden eieren. De plofkip, zou ik willen zeggen. Dat heeft grote consequenties gehad, of het nu gaat over arbeidsvoorwaarden, geluid, stikstof, fijnstof of CO₂. De maatschappelijke grenzen zijn jarenlang overschreden door Schiphol. En alhoewel al deze problemen nog steeds bestaan, heeft deze Minister in zijn twee jaar echt wel een stuk meer in gang gezet dan zijn voorganger in de vier jaren daarvoor. Daarvoor mijn dank. Wat GroenLinks-PvdA betreft, zijn we er alleen nog lang niet.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, dit is mijn laatste eerste termijn, dus ik wil de geschiedschrijving wel goed krijgen. De grote groei die Schiphol heeft doorgemaakt is namelijk toch gebeurd onder Minister Dijsselbloem van Financiën, onder de Staatssecretarissen Dijkema en Mansveld en onder president-directeur Benschop. Ik heb dat eerder gezegd. Het zijn allemaal Partij van de Arbeiders. Deze Minister krijgt nu elke keer de rest van de wereld in de schoenen geschoven, terwijl het allemaal Partij van de Arbeiders waren en deze Minister er pas anderhalf jaar zit. Volgens mij moesten er in de tijd dat de begrotingstekorten groot waren dividenden binnenkomen, en moest daarom toen het aantal vluchten omhoog en de salarissen naar beneden. Voor de geschiedschrijving wil ik dit toch wel even gezegd hebben.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik vind het toch wel frappant dat de heer Koerhuis op het moment dat ik deze Minister een groot compliment geef, toch de neiging heeft om het vooral nog even in de schoenen van de Partij van de Arbeid te schuiven. Maar dat mag allemaal en de heer Koerhuis weet ook dat ik helemaal geen partijkleur zie. Ik heb samen met hem ook de heer Benschop naar deze Kamer geroepen. Toen het misging bij Schiphol hebben we

gesprekken gevoerd over de arbeidsvoorwaarden. Daar zijn wij samen in opgetrokken. Ik snap dus eerlijk gezegd de neiging van de heer Koerhuis niet om nu deze opmerking te maken, maar ik heb die gehoord.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, u kan er gelukkig mee lachen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nou, ik sloeg vooral aan op het woord «gouden plofkip». Daar sloeg ik op aan. Voor de rest: point taken. We zijn inderdaad goed opgetrokken als het gaat om de arbeidsvoorwaarden en de arbeidsomstandigheden op Schiphol. Maar dat «gouden plofkip» is misschien een woord dat we niet meer zouden moeten gebruiken.

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

Ik denk dat we met z'n allen in ieder geval constateren dat de manier waarop er jarenlang, ook door mijn partij, naar Schiphol is gekeken, maatschappelijk onwenselijk is geweest en consequenties heeft gehad. Fair enough; dan hebben we dat gehad.

Laat ik dan beginnen met de stikstofvergunning. Die onverzadigbare drang naar meer groei in de luchtvaart is maatschappelijk onwenselijk, en die zien wij helaas nog steeds. De belangrijkste stap die gezet moet worden voor de verduurzaming van de luchtvaartsector is eigenlijk best simpel, namelijk: krimp, krimp. De Minister voor Natuur en Stikstof presenteert de nieuwe vergunning voor Schiphol alsof het een soort default is, een apolitiek gevolg van juridische, verplichte procedures, en alsof zij, de Minister van lenW en de Kamer hier allemaal een beetje buiten staan. Ik zie dat niet zo. Er is te lang geschoven met eisen en procedures totdat een vergunning kon worden verleend. Dat is daarmee ook een politieke keuze geweest. De wens van de Kamer was om dit over te laten aan een volgend kabinet. De brief hierover vind ik ook echt tekortschieten, moet ik zeggen, maar de juridische termijnen lopen en de bezwaarprocedures komen er al aan. De gemeente Amsterdam start waarschijnlijk al een bezwaar. We zullen dat nu af moeten wachten als politiek.

Ik heb nog wel een aantal vragen over de totstandkoming van die vergunning. Uit een aantal gewobde stukken blijkt dat lenW-ambtenaren in december 2021 vergunningsopties hebben uitgewerkt. De nu gekozen variant scoort matig op natuur en zeer negatief op juridische risico's. Deze variant eist op termijn veel meer stikstofmaatregelen, maar was aantrekkelijker omdat hiermee sneller een vergunning kon worden verleend, in de verwachting dat juridische procedures nog wel een paar jaar duren.

Ik wil daar graag een reactie op van beide Ministers. Verlenen we daarmee nu daadwerkelijk vergunningen om tijd te kopen en de status quo ongemoeid te laten, wetende dat het juridisch waarschijnlijk niet deugt? Sterker nog, we speculeren op technische maatregelen zoals de TaxiBots, waarvan de Ministers twee weken geleden nog moesten toegeven dat die nog niet gaan werken. Ik vind dat eigenlijk geen behoorlijk bestuur. Wat zijn de concrete gevolgen voor de emissies van Schiphol?

Het was de wens van de Kamer dat alle sectoren, ook de luchtvaart, gaan bijdragen aan de oplossing van de stikstofproblemen. Schiphol is de tweede uitstoter van stikstofdioxide en heeft dus gewoon een enorme opgave. lenW heeft 2008 en 2003 als referentiejaar gekozen, terwijl voor beide jaren eigenlijk nooit echt een toetsing is gedaan op de schade aan de natuur. Daarmee krijgt Schiphol achteraf een stikstofbudget toebedeeld waarvan ik vind dat dat nooit genoeg verantwoord is. Vervolgens mag de landbouw nog wat stikstof inleveren, beloven ze TaxiBots die nog voor het verstrijken van de beroepstermijn door de mand vallen, en krijgt Schiphol een stikstofvergunning voor 500.000 vluchten. Wat is er dan nog over van de beloofde reductie?

Deze vergunning is ook gelijk het voorschot op het nieuwe LVB, dat als fundament het oude LVB heeft, zonder fatsoenlijke toets op natuur en omgevingsveiligheid en zonder rechterlijke toetsing. De commissie m.e.r. oordeelde destijds dat er geen sprake was van gelijkwaardige bescherming. Dat ministeriële besluit wordt nu aangehaald als zijnde de historische rechten van Schiphol waarop wij het nieuwe LVB baseren. Ik vind het allemaal frappant. Hoe kwetsbaar is dit bij de rechter? Moeten we niet teruggaan naar een veel lager aantal vliegbewegingen als vertrekpunt voor een nieuwe vergunning?

Dan een korte vraag over de vierde naderingsroute. Mensen klagen nu al over meer vliegtuigen en over handhavingspunt 25, waar we nu een overschrijding hebben. Wordt er nu al meer gevlogen op die route, zonder besluit?

Voorzitter. Waar ik wel tevreden over ben – ik zei het eerder – is het principebesluit tot krimp. De Minister is echt bezig om alle wettelijke en procedurele voorwaarden daarvoor te vervullen. De Minister geeft in zijn brief van 1 september zelf aan dat de geplande krimp onvoldoende is voor de geluidsdoelen. En dan hebben we ook nog klimaat, volksgezondheid en natuur. Over een maand beginnen misschien al nieuwe coalitieonderhandelingen. Dan komt het juridische voorwerk mooi van pas. Krimp naar misschien wel 400.000 lijkt ons onafwendbaar. De zorg is wel dat de overgebleven stikstofruimte dan niet voor wenselijke sectoren als woningbouw ingezet wordt, maar bijvoorbeeld via een truc voor de opening van Lelystad Airport. Ik maak mij daar zorgen over. Ik vraag de Minister om toe te zeggen dat de krimp van Schiphol niet via een andere weg gaat leiden tot de opening van Lelystad Airport.

Voorzitter. Ten slotte kom ik bij de grondafhandelaars. De Arbeidsinspectie legt inmiddels boetes op. Ik vind dat een goede zaak en meer dan terecht. Maar we kregen ook te horen dat het nog jaren gaat duren voordat de geautomatiseerde en mechanische hulpmiddelen die we nodig hebben, er zijn. Die boetes zijn dus geen oplossing voor het directe werk van de medewerkers. Wel zijn wij blij dat de Minister na eerdere moties van de Kamer en andere oproepen daadwerkelijk het aantal afhandelbedrijven wil halveren en dat er een periodieke monitoring plaatsvindt. Als het aan de Partij van de Arbeid en GroenLinks ligt, zorgen we er uiteindelijk voor dat Schiphol niet meer aanbesteed wordt, dat werknemers in dienst worden genomen, dat de race to the bottom wordt tegengegaan ...

De voorzitter:

U dient nu af te ronden!

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

... want er is geen gezonde luchtvaartsector zonder fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden voor de werknemers.

Dank.

De voorzitter:

Dat gaat u een gevulde koek kosten, want u bent flink over uw spreektijd heen gegaan. Meneer Koerhuis heeft nog een interruptie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dan hoor ik de heer De Hoop aan het eind nog zeggen dat 400.000 vluchten winst is ten opzichte van de 250.000, hoewel ik op termijn voor groei ben. Het woord TaxiBots viel weer. De doelstelling, zoals vastgelegd in de motie van de heer Boucke en mij, is om 2030 al die TaxiBots elektrisch te krijgen. Daar is nog werk aan de winkel. Ik hoop dat de heer De Hoop dat onderschrijft en dat ook ondersteunt. Maar het zijn niet alleen die TaxiBots. 40% van de uitstoot komt van ground power units en air power units. Dat is nog een keer twee keer 20%. Die worden nu in een rap tempo geëlektrificeerd of gaan op waterstof draaien. Bij elkaar levert

dat net zo veel winst op als die TaxiBots. Ik zou dat de heer De Hoop graag nog even meegeven.

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

Ik heb de heer Koerhuis gehoord. Mijn zorg zit er sowieso in dat ik echt denk dat dit toekomstmuziek is. Ik hoor de VVD hier altijd heel positief pleiten voor die TaxiBots. Ik hoop ook dat het gaat werken. Ik ben er ook voor als het lukt. Beide Ministers moesten in hun recente brief aangeven dat daar echt nog wel technische problemen zijn en dat het misschien wat minder rooskleurig is dan de heer Koerhuis nu denkt. Daar sprak ik mijn zorgen over uit. Uiteindelijk wil ik ook een zo duurzaam mogelijke luchtvaart. Dat betekent ook innovatie. Maar ik zou innovatie niet als middel en als stip op de horizon willen hebben om in de tussentijd niets te doen aan verduurzaming. In de tussentijd is dat heel eerlijk: krimp. En ik denk eigenlijk dat de heer Koerhuis dat ook weet.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, BBB.

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

Er wordt hier heel veel gesproken over krimp, maar eigenlijk zonder daarbij ook de gevolgen te noemen voor gezinnen die op Schiphol of voor bepaalde luchtvaartmaatschappijen werken. «Krimp, krimp, krimp», «het moet allemaal minder», «het is allemaal slecht» en «het is allemaal dit en allemaal dat», hoor ik. Maar er zitten hier op dit moment ook mensen op de tribune die voor luchtvaartmaatschappijen werken, waaronder een groep mensen van Transavia, zie ik aan de mooie groene sjaltjes. Zij hebben nadrukkelijk aan ons gevraagd om hier rekening mee te houden, want er wordt overal over krimp gesproken, maar zij zeggen: hou ook even rekening met wat dat voor mij en mijn gezin betekent. Ik heb dat hier al eerder aangestipt in een luchtvaartdebat, maar daar wordt eigenlijk best wel overheen gewalst. Er wordt gezegd: die mensen kunnen ook een andere baan zoeken. Maar dan wordt er wel vergeten dat die mensen soms al twintig of misschien wel dertig jaar voor zo'n luchtvaartmaatschappij werken, of op Schiphol. Daar hebben ze ook hun hele sociale leven en hun collega's. Daar zijn ze vrienden mee. Daar doen ze dingen mee. Dan kun je niet zomaar even zeggen dat ze maar gewoon een andere baan moeten zoeken. Ik zeg niet dat de heer De Hoop dat letterlijk zegt, maar dit is wel de tendens en heb ik in opmerkingen in het verleden wel gehoord. Hoe gaat de Partij van de Arbeid ...

De **voorzitter**:

Er komt een vraag aan.

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

Hoe gaat de Partij van de Arbeid zorgen voor de mensen die nu arbeid hebben op Schiphol? Wat is de oplossing voor die mensen? In plaats van alleen maar over krimp te praten, vraag ik me af wat we gaan we doen met die mensen. Die gaan namelijk gewoon hun baan verliezen.

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

Als we de afgelopen jaren één ding hebben gezien – daarom hebben we toen bijvoorbeeld ook de directeur van Schiphol naar de Kamer geroepen – dan is dat dat het vastliep bij Schiphol door de ongelofelijke druk die er bij de mensen die daar werkten lag, en dat daar ook echt problemen en personeelstekorten waren. Ik denk dus dat als je op een verantwoorde manier zorgt voor krimp, dat op dit moment geen banen hoeft te kosten. We zien in drukke tijden namelijk telkens dat Schiphol het heel moeilijk heeft om überhaupt de vluchten voor elkaar te krijgen. Je zou dat dus op een verantwoorde manier kunnen doen. Bovendien denk ik

dat je de werkomstandigheden van heel veel mensen zou kunnen verbeteren als er minder druk op zit. Ik denk dus dat het voor heel veel werknemers een positief effect zou hebben als je dat op een verantwoorde manier doet. Ik heb ook in elk debat dat ik de afgelopen jaren gevoerd heb aandacht gehad voor de werkomstandigheden van de mensen op Schiphol. Dan heb ik het over het grondpersoneel of over de afhandelaars, zoals vandaag. Maar ik heb het ook gehad over het cabinepersoneel, waar ik de afgelopen maand ook nog mee gesproken heb. Maar laat ik vooropstellen dat ik denk dat als je zorgt voor verantwoorde krimp, je de mensen die daar werken zelfs betere arbeidsomstandigheden zou kunnen geven. Daar ben ik echt van overtuigd. Dat kun je op een fatsoenlijke manier doen met een krimp die verantwoord is. Ik herken mij dus niet in het beeld dat mevrouw Van der Plas direct dan wel indirect in mijn schoenen probeert te schuiven.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw lange antwoord. Mevrouw Van der Plas, ik hoop wel dat de vragen wat korter worden. De vragen en antwoorden moeten echt korter en puntiger. Het moet wat meer pingpongen worden: korte vraag, kort antwoord.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik hoor De Hoop wel honderd keer «verantwoord, verantwoord, verantwoord» zeggen, maar wat verantwoord dan is, met baanbehoud, is me nog niet duidelijk.

Er is me nog iets niet duidelijk. Ik heb het over mensen die gewoon ontzettend veel plezier in hun werk hebben, die dit al heel lang doen en die dit werk willen blijven doen. Dan begint de heer De Hoop erover dat hij de werkomstandigheden wil verbeteren, maar deze mensen hebben aan ons en waarschijnlijk ook aan de Partij van de Arbeid al heel lang geleden aangegeven: jongens, let erop wat jullie aan het doen zijn, want dit heeft gewoon hele grote gevolgen, ook economisch. Het leidt direct tot baanverlies, maar ook indirect via toeleveringsbedrijven. Daarover ging mijn vraag. En dan kan de heer De Hoop zeggen dat we het met verantwoorde krimp verantwoord kunnen regelen, maar hoe dan? Hoe gaat dat dan gebeuren? Die mensen schrijven ons niet voor niks. Die mensen zitten hier vandaag niet voor niks op de tribune. Mensen zitten niet voor niks thuis te luisteren. Hoe gaan we dat dus regelen? Want die hele klimaathype gaat gewoon heel veel mensenlevens hele ingrijpende veranderingen toebrengen. Ik wil nog even één zin toevoegen, voorzitter. Dit wil allemaal niet zeggen dat BBB tegen klimaatmaatregelen is, maar ik zie bij een deel van deze Kamer dat er alleen maar geroepen wordt: «verminderen», «halveren», «weg hier», «stoppen hiermee» en «stoppen daarmee». Maar er wordt totaal niet gedacht aan de mensen die werken bij deze bedrijven.

De voorzitter:

Maar uw termijn komt dadelijk nog, mevrouw Van der Plas. Het moet nu echt korter. Dit was overigens ook uw laatste interruptie. Meneer De Hoop, een kort antwoord alstublieft.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik heb mevrouw Van der Plas gehoord. Ik herken de zorgen die zij benoemt. Tegelijkertijd denk ik niet dat mijn pleidooi de mensen zo stevig zal raken. Dat valt echt reuze mee. Maar ik hoop zo meteen ook van mevrouw Van der Plas te horen dat zij dezelfde verontwaardiging heeft als ik over het feit dat Schiphol nu een natuurvergunning heeft door het uitkopen van boeren. Dat is volgens mij het «schiphollen» waarover mijn collega van de Partij voor de Dieren het net ook had. Mevrouw Van der Plas is nu wel heel erg Schiphol aan het verdedigen, vind ik. Maar ik vind

juist dat zij hun morele kompas heel erg aan het verliezen zijn. Ik hoop dus dat ik dat straks ook terughoor in het betoog van mevrouw Van der Plas. Ik hoop dat ik hier vandaag niet meer de boeren vertegenwoordig dan mevrouw Van der Plas en mevrouw Van der Plas meer de arbeiders dan de Partij van de Arbeid. Dan zou het namelijk een bijzonder debat worden.

De voorzitter:

Waarvan akte. Mevrouw Van der Plas namens de BoerBurgerBeweging.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik hoop dat ik er zo meteen nog tijd voor heb of dat de heer De Hoop mij die vraag in een interruptie stelt, want dan wil ik daar nog wel even op ingaan. Maar dat ga ik nu even niet doen, omdat ik nu mijn inbreng ga brengen.

Voorzitter en burgers in Nederland. Een speciaal welkom aan de mensen hier op de tribune. We voeren een grillig en onzeker beleid in de luchtvaartsector, waardoor bedrijven en ondernemers die langjarige investeringen willen maken in ons land afgeschrikt kunnen worden. Dat heeft gevolgen voor ons vestigingsklimaat. Deelt de Minister dit? Is er voldoende overleg tussen het Ministerie van EZK, Economische Zaken, en bedrijven over dit dossier?

Voorzitter. Geluidshinder. Mijn collega, de heer Eppink, heeft al eerder in een commissiedebat aangegeven dat er nog best wel wat hiaten zitten in het melden van geluidshinder. Zo zijn er een paar mensen – ze wonen niet eens in de buurt van Schiphol en gebruiken soms ook nog eens anonieme namen – die disproportioneel veel meldingen doen van geluidshinder. Het trieste daaraan vind ik ook dat de daadwerkelijke overlastmeldingen van mensen die oprecht hinder hebben daardoor ondergesneeuwd raken. Misschien verliezen we daar dan wel het zicht op. We mogen geluidshinder zeker niet bagatelliseren. We moeten meldingen serieus nemen. Maar dan moeten we wel goed kijken naar de meldingen die er daadwerkelijk toe doen. Hoe beoordeelt de Minister de meldingen die worden gedaan over geluidshinder?

Voorzitter. Om ernstige geluidshinder te modelleren, gebruikt Nederland het NRM, het Nieuw Regionaal Model. Dit is een model dat sinds 2014 niet meer geactualiseerd is en waarin de ontwikkelingen die sindsdien in de luchtvaart doorgemaakt zijn, dus niet zijn meegenomen. Stillere vliegtuigen, zoals de Boeing 737 Max en de A320neo bestaan in het model niet. Maar vliegtuigen die ondertussen zijn uitgefaseerd, bestaan daarin nog wel – modeltechnisch, welteverstaan. Hierdoor mist er volgens mij cruciale informatie die ten grondslag ligt aan het beleid dat ontwikkeld wordt en de keuzes die gemaakt worden aangaande de luchtvaart. Europa heeft ook een rekenmodel, het Doc29. Dit model wordt wél geüpdatet en bevat zelfs al informatie van vliegtuigen die binnenkort gelanceerd gaan worden – figuurlijk dan. Waarom wordt het NRM niet geüpdatet of geharmoniseerd met het Doc29-model? En waarom lijkt het Doc29-model überhaupt niet te bestaan binnen het ministerie en de keuzes die het ministerie maakt?

Dan nog een tweetal punten. Als eerste heb ik een vraag over het basisjaar van waaruit geluidshinder nu gemeten wordt. Dat is 2020. Let daarbij op dat dit in het midden was van de coronapandemie en de hele samenleving, waaronder het vliegverkeer, totaal op z'n gat lag. Dat is volgens mij niet representatief. Ik vind het dan ook raar dat 2020 gehanteerd wordt in plaats van dat het gemeten wordt met het aantal vluchten van bijvoorbeeld 2016 of 2017. Als 2020 als startpunt genomen wordt ten opzichte van nu, dan zal er inderdaad een enorme toename te zien zijn in geluidshinder. Maar wordt er een normaal jaar gebruikt, dan zal deze toename heel andere proporties laten zien en misschien zelfs wel een daling. Zou de Minister hier een toelichting op willen geven?

Dan als laatste, of in ieder geval voor dit moment: in ieder luchtvaartdebat probeer ik aandacht te vragen voor het aerotoxisch syndroom. Ik ben heel blij dat er beweging in de zaak lijkt te zitten, niet alleen nationaal maar ook internationaal. De International Federation of Air Line Pilots» Associations, de IFALPA, vertegenwoordigt zo'n 110.000 vliegers vanuit 70 landen. Deze organisatie stelt nu ook dat er oplossingen moeten komen voor zogenaamde TCP-stoffen. Dat is een giftige stof die in smeermiddelen van motoren zit. De IFALPA pleit ook voor betere wettelijke ondersteuning en handhaving als het gaat om de mogelijk kwalijke gevolgen van bleed air, voor meer training van crew op dit thema, voor een standaardrapportage-systeem en een wereldwijd medisch protocol, waarvan de training erin al door de Nationale Adviesgroep Cabelucht geadviseerd is. Het is nu belangrijk dat het medisch protocol dat recentelijk internationaal is overgenomen, zo spoedig mogelijk in een NAC-advies naar de Minister gaat. Ik voel dat het de goede kant opgaat, maar het kan wat mij betreft nog wel een tandje sneller. Zou de Minister hier een toelichting op kunnen geven?

Als ik nog tijd heb, wil ik nog wel wat over stikstof zeggen, maar ik wacht liever op de interruptie van de heer De Hoop.

De voorzitter:

Nee, maakt u het maar even af, want u heeft nog maar 30 seconden. De interrupties komen dadelijk; vier stuks maar liefst. U heeft nog 30 seconden, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Op het gebied van stikstof steekt het mij natuurlijk als er boeren worden uitgekocht voor ruimte voor verkeer of luchtvaart of industrie. Ik weet ook dat er heel veel boeren zijn die het gewoon zó totaal niet meer zien zitten dat ze hun stikstofruimte aanbieden. Dat vind ik eigenlijk nog het meest trieste, want dat is het gevolg van het beleid dat wij hier de afgelopen jaren hebben gevoerd. Boeren zeggen daardoor: luister eens, ik heb er zodanig tabak van dat ik het totaal niet meer zie zitten, en dus ga ik kijken of ik mijn stikstofruimte elders kwijt kan. Dat zou niet moeten kunnen, want we hebben stikstof, we hebben NO_x, dat uit verkeer, luchtvaart en industrie komt, en we hebben ammoniak. En wij blijven nog steeds vinden dat er schotten moeten komen tussen ammoniakuitstoot en NO_x.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas, voor uw inbreng namens de BoerBurgerBeweging. De interrupties doen we even op volgorde van aanmelding. Meneer Eerdmans was eerst.

De heer Eerdmans (JA21):

Kijk! Ik wil mevrouw Van der Plas vragen: klopt het dat het standpunt van de BBB nog steeds is dat vliegveld Lelystad dicht moet blijven?

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas knikt, zeg ik voor de mensen die haar niet kunnen zien.

De heer Eerdmans (JA21):

Maar waarom eigenlijk?

De voorzitter:

Waarom, mevrouw Van der Plas? Dat was heel goed, meneer Eerdmans, qua korthed. U bent een goed voorbeeld.

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

Daar kan ik ook heel kort op antwoorden. Omdat dat ontzettend veel druk geeft op een heel groot gebied. We hebben het daarbij over de stikstofneerslag, die je dan weer kunt verdelen tussen NO_x en ammoniak, op natuurgebieden. Wij willen niet dat Lelystad een soort van parkeerstation wordt voor korte vluchten binnen Europa. Ik weet dat Schiphol daardoor ontlast zou worden, maar wij vinden het niet in het huidige beleid passen om Lelystad daarvoor te gebruiken, zolang wij niet eerst hebben gewerkt aan een goed beleid voor stikstof en een goed beleid voor geluidshinder. Dat is de reden waarom wij daarvoor kiezen.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Dus grof gezegd: we hebben het weleens over boeren versus huizen, maar dit gaat dan om boeren versus vliegen? Dat is dan eigenlijk de conclusie, denk ik, want ik heb ook weleens gehoord dat de BBB zegt dat we daar asielzoekers moeten gaan opvangen. Is dat ook nog steeds het standpunt? Dat meen ik mij namelijk nog van de vorige verkiezingen te herinneren. Mevrouw Van der Plas zei: laten we daar dan maar de mensen opvangen, want dan hoeven we geen andere gemeentes daartoe te gaan dwingen. Is dat nog steeds het standpunt? Of is het puur: meer boeren, minder vliegen?

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

Nu gaan we hier een asieldebat van maken. Hier wordt dus een beetje een wonderlijke bocht genomen. Ik weet best dat dat het speerpunt is van JA21. JA21 brengt in elk debat even het asielprobleem naar voren. Maar wat wij daarover hebben gezegd, is niet van de vorige verkiezingen. Wij hebben volgens mij vorig jaar gezegd, toen het migratiegetal en het aantal asielzoekers hier heel hoog waren: als Lelystad dan toch niet gebruikt wordt, kunnen we die plek daar dan niet voor gebruiken? Dat betrof niet zozeer asielzoekers, maar wij vroegen of we daar bijvoorbeeld veiligelanders in een versoberde opvang konden doen, of een aanmeldcentrum. Dat hebben wij geopperd. Dat werd als een heel bijzonder voorstel gezien. Mij verraste het dus ook dat het kabinet later zelf kwam met de vraag of we niet moesten onderzoeken of we Lelystad daar misschien voor konden gebruiken. Maar het wordt nu verder niet gebruikt, dus wij zeiden toen, toen de instroom zo hoog was: zou het een oplossing kunnen zijn, om bijvoorbeeld Ter Apel te ontlasten, om daar tijdelijk een aanmeldcentrum van te maken? Daar is het nooit van gekomen. Maar het is zeker niet boeren versus vliegen of asielzoekers versus vliegen. Het was gewoon een idee van ons. Ik weet dat de heer Eerdmans helemaal geen asielzoekers wil, dus hij heeft daartegen gestemd met de reden: wij willen helemaal geen asielzoekers. Nou, dat is het goed recht van JA21.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Tot slot. Los van de asioldiscussie, die je inderdaad overal terug kunt vinden in onze debatten: is het ook geen waste of money? Ik ben op dat vliegveld geweest; u waarschijnlijk ook wel. Dat hele vliegveld ligt helemaal klaar. Daar hebben we enorme investeringen in gedaan. Dat is volledig klaar om te vliegen. Dat kan enorm helpen bij de druk op Schiphol. Dat kan mensen helpen die willen vliegen in plaats van dat ze naar Duitsland of België moeten gaan. Ik ken mevrouw Van der Plas als iemand vindt dat we ons geld goed moeten besteden en rendement moeten halen uit overheidsinvesteringen. Is het niet belachelijk dat dat vliegveld dicht blijft en dat we daar, los van asielzoekers, geen vliegtuig van de grond krijgen?

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

Nee, dat vind ik niet. Er is in de wijde omgeving gewoon totaal geen draagvlak voor om vliegveld Lelystad open te doen. Wij blijven voorlopig

dus bij ons standpunt dat Lelystad niet opengaat. Ja, er staat inderdaad heel veel leeg. Misschien hadden we al in een veel eerder stadium moeten besluiten dat het er helemaal niet had moeten komen. Maar nu het er toch ligt, zou je kunnen zeggen: kunnen we het dan niet op een efficiënte manier toch gebruiken? Ik heb weleens begrepen – ik weet niet of dat klopt; ik kijk even naar de Minister – dat daar bijvoorbeeld elke dag de bagagebanden draaien, omdat ze anders misschien wel vastlopen, dat die in proces moeten blijven voor het geval dat Lelystad een keer opengaat. Ik vind dat niet heel erg handig, eerlijk gezegd. Laten we het voor andere doelen gebruiken. Dat is prima.

De voorzitter:

Meneer Krul, u had ook nog een interruptie voor mevrouw Van der Plas.

De heer Krul (CDA):

Ja. Ik was oprecht heel erg benieuwd naar de inbreng van mevrouw Van der Plas. Dat heeft ermee te maken dat ik benieuwd was of ik de heer Eppink erdoorheen zou horen. Ik heb de heer Eppink in dit debat namelijk altijd bagatelliserend horen praten over mensen die last hebben van hinder. Mevrouw Van der Plas heeft in haar inleiding de mensen hier verwelkomd en daarbij ook woorden van waardering uitgesproken, maar ze heeft eigenlijk heel weinig gezegd richting al die mensen die ernstig gehinderd worden door wat er op Schiphol gebeurt. Uit belevingsonderzoek van de GGD blijkt dat er in elf omliggende gemeentes heel veel mensen zijn die slecht slapen en dat meer dan 10% van de inwoners geluidshinder ervaart. Wat is de boodschap van mevrouw Van der Plas voor dié mensen? Wat wil ze voor dié mensen gaan betekenen, als dat geen krimp van de luchtvaart is?

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik kan nog wel even voorlezen wat ik hier heb gesteld ...

De voorzitter:

De korte versie graag, als dat kan.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Jazeker, de korte versie. We mogen geluidshinder zeker niet bagatelliseren. De heer Krul zegt dat ik het aan het bagatelliseren ben. Ik zeg hier: we mogen het zeker niet bagatelliseren. We moeten meldingen serieus nemen, staat hier, maar dan wel meldingen die er daadwerkelijk toe doen. Het is bekend dat er een kleine groep mensen is die heel veel meldingen doet. Waar ik nou juist zo bang voor ben – dat staat hier ook – is dat de echte meldingen van mensen die er echt een probleem mee hebben en die er echt schade van ondervinden, ondergesneeuwd raken, omdat er zo veel meldingen zijn waarvan je kan denken: zijn dat mensen die Schiphol gewoon weg willen hebben of zijn het mensen die echt geluidshinder of schade ondervinden?

We moeten natuurlijk een aanpak hebben voor wat daadwerkelijk uit die rapporten en die onderzoeken komt, maar er wordt hier een beetje gedaan alsof Schiphol een aparte entiteit is, een entiteit die dingen doet. Schiphol is volgens mij een luchthaven waar mensen werken, waar mensen ook werken aan verduurzaming en aan schoner, stiller en zuiniger vliegen, waar mensen serieus bezig zijn om die verduurzaming en minder geluidshinder te bewerkstelligen. Dus dat.

De heer Krul (CDA):

Een vervolgvraag. Mijn mening is dat het precies bagatelliseren is om eerst te zeggen dat we het serieus moeten nemen en dan vraagtekens te plaatsen bij het aantal klachten. Ik zou ook willen zeggen dat er heel veel mensen zijn die niet meer klagen, die zo radeloos en reddeloos zijn dat ze

denken: het heeft toch geen zin meer, dus ik klaag niet. Dat zien we ook niet terug in de cijfers. Maar goed. In 30 gemeenten rondom Schiphol ervaart meer dan 10% van de inwoners geluidshinder, en meer dan 11% slaapt slecht. Mevrouw Van der Plas zegt: dat moeten we ook serieus nemen; daar moeten we ook iets aan doen. Wat wil de BBB daar dan aan doen?

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

Ik denk dat wij daar helemaal niet zo veel in verschillen van het CDA. Wij willen natuurlijk dat vliegtuigen schoner, stiller en zuiniger worden. Wij willen daarin de mensen die rondom Schiphol wonen serieus nemen. Wij willen Schiphol en luchtvaartmaatschappijen die daar keihard mee bezig zijn ook serieus nemen. Maar nogmaals, hier wordt gedaan alsof het Schiphol allemaal niet interesseert en alsof het de vliegtuigindustrie allemaal niet interesseert. Wij willen heel erg inzetten op innovatieve technologieën. Wij willen dat de overheid die verduurzaming ook echt faciliteert. Denk bijvoorbeeld aan elektrificatie of waterstof. Bij elektrificatie zien we dat het elektriciteitsnet nog helemaal niet op orde is. Toen wij gas vonden in Nederland, hadden we in no time heel Nederland ...

De voorzitter:

Nu gaan we echt ... Het moet echt korter, want anders gaan we het niet redden, mevrouw Van der Plas. Excuses.

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

De heer Krul vraagt aan mij wat ik wil doen, en ik wil antwoord geven en zeggen wat wij doen. Anders sla ik mijn antwoorden net zo plat als de vragen die worden gesteld. Er wordt hier gedaan alsof het BBB geen ene ruk interesseert of mensen geluidshinder ervaren, alsof het Schiphol niet interesseert en alsof het KLM niet interesseert. Volgens mij is iedereen echt op de goede weg om dat te bereiken. Ik denk dat we daar in de afgelopen jaren grote slagen in hebben gemaakt. Dat geldt ook voor Schiphol als luchthaven en voor de vliegtuigmaatschappijen. Maar er wordt constant geroepen «minder vliegtuigen, minder vliegtuigen, en minder inzetten op innovatie, want dat lukt toch niet». Dat hebben we met de auto-industrie toch ook niet gedaan? We hebben toch ook niet gezegd: we moeten de helft minder auto's hebben in Nederland? We hebben de auto-industrie toch de kans gegeven om te verduurzamen, om schoner, stiller en zuiniger te rijden? Schiphol is nu een soort boeman aan het worden. Ik maak me er dan zorgen over – sorry, voorzitter, maar ik wil hier gewoon echt een punt van maken – dat er in die hele fixatie op «Schiphol is zo slecht» een heleboel andere dingen worden vergeten. Er zit ook bedrijvigheid omheen. Het geld dat wij hier in Den Haag uitgeven, moet wel verdiend worden. Dat wordt onder andere verdiend door bedrijven op Schiphol. Daar moeten we wel oog voor hebben. De mensen die hier op de tribune zitten, die oprecht bang zijn voor hun baan, moeten we ook serieus nemen. Die lijken ook niet serieus genomen te worden.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas, voor de duidelijkheid: de Kamer gaat over de tijden. We hebben dit zaaltje gereserveerd voor vier uur. Ik moet hierna bijvoorbeeld ook naar een ander debat. Ik heb nog een debat. Als u voortaan een meerderheid vindt in de Kamer voor zes uur, dan mag u vragen en antwoorden tot u een ons weegt, maar nu kan dat gewoon niet. Ik moet dat bewaken. U moet mij dat dus niet persoonlijk kwalijk nemen. Nee, dat doet u misschien ook niet, maar ik moet gewoon de tijd bewaken. Meneer Krul wil een punt van orde maken. Hij heeft geen interrupties meer, dus dat zal zijn enige mogelijkheid zijn.

De heer **Krul** (CDA):
Ik heb een punt van orde, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dan moet het wel echt een punt van orde zijn.

De heer **Krul** (CDA):
Dat is het ook. Mevrouw Van der Plas schetst dat er hier geroepen wordt dat Schiphol moet halveren en dat we ook het aantal auto's moeten halveren. Met dat soort teksten snap ik dat mensen bang worden. Dat heeft niemand gezegd, ik ook niet. Dat wordt mij nu in de mond gelegd. Ik zou me daar wel even verre van willen houden.

De **voorzitter**:
Zeker. Waarvan akte. Meneer De Hoop, en dan komt meneer Van Raan nog.

De heer **De Hoop** (PvdA):
Ik moest net als de heer Krul aan de heer Eppink denken, maar eigenlijk om een andere reden. De heer Eppink was in deze commissie namelijk de grootste voorstander die ik ooit heb gezien van Lelystad Airport. Nu hoor ik BBB, waar de heer Eppink volgens mij – maar misschien heb ik het verkeerd begrepen – woordvoerder Luchtvaart is, zeggen dat BBB tegen Lelystad Airport is. Geldt dat dan ook voor de heer Eppink?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
De heer Eppink heeft zich bij BBB aangesloten en heeft het verkiezingsprogramma onderschreven. Wat hij bij JA21 heeft onderschreven of moest onderschrijven, daar ga ik niet over. Dat is in het verleden. Dit is ons standpunt. Overigens wil ik de heer De Hoop even in herinnering brengen dat ik hier ook al tweeënhalf jaar woordvoerder Luchtvaart ben en dat ik niet een soort trekkop van de heer Eppink ben.

De **voorzitter**:
Dit is ook altijd lastig. We hebben eigenlijk een beetje een gentlemen's agreement dat we geen leden of bijvoorbeeld Ministers aanspreken die niet aanwezig zijn. Meneer Eppink kan zich hier niet verdedigen. Dus bel hem een keer, doe het bilateraal of ga even in de ledenrefter zitten. Het is eigenlijk niet netjes dat we het hier over de heer Eppink hebben, want de beste man kan zich hier niet weren. We moeten dus echt stoppen met meneer Eppink erbij halen. Nu zit mevrouw Van der Plas hier. U mag haar bevragen, maar het woord «Eppink» wil ik niet meer horen, alstublieft.

De heer **De Hoop** (PvdA):
Dat gaat lukken, voorzitter. Waar het om gaat, is dat ik wil weten waar de BBB staat. Als de woordvoerder Luchtvaart van de BBB heel vaak heeft gezegd dat Lelystad Airport er zou moeten komen, dan vind ik dat relevant voor het debat. Dat mag mevrouw Van der Plas flauw vinden. Dan mijn tweede vraag. Ik lees in het verkiezingsprogramma van de BBB dat zij het aantal vluchten willen bevroren. Op welk niveau willen ze dat dan doen? Schiphol heeft nu net een vergunning gekregen voor 500.000 vluchten. Gaat het om dat aantal?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Toen wij het verkiezingsprogramma schreven, was het niet op dat aantal.

De heer **De Hoop** (PvdA):
Dan constateer ik dat BBB vindt dat Schiphol 440.000 vluchten zou moeten doen, dus niet zo veel als ze nu hebben.

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

Ja, 440.000, dus niet zo veel als ze nu hebben. Wij willen ook inzetten – dat staat ook in het verkiezingsprogramma – op iets wat een beetje buiten het onderwerp luchtvaart ligt maar er wel mee te maken heeft, namelijk dat binnenlandse vluchten die vervangen kunnen worden door treinvervoer, vervangen moeten worden als het spoor op orde is. Daar kunnen de heer De Hoop en ik elkaar weer op vinden, omdat wij het er met z'n tweeën over eens zijn dat de spoorverbindingen in Nederland en Europa nog lang niet op orde zijn om dat treinvervoer mogelijk te maken.

Waar ik mij tegen verzet, is dat Schiphol hier als boeman wordt neergezet, en dat de luchtvaartmaatschappijen als grote boeman worden neergezet. Hetzelfde geldt voor de veestapel. Iedereen kan vinden dat er gedwongen geknipt moet worden in de veestapel, maar de veestapel zal organisch verminderen. Als het aantal vluchten organisch gaat verminderen, bijvoorbeeld omdat meer mensen met de trein kunnen, dan zullen bedrijven zich daaraan aanpassen. Maar wij willen hier altijd alles maar afdwingen, zonder dat er alternatieven voor zijn. Als de marktwerking is dat er minder vluchten zullen komen, zullen die bedrijven en luchtvaartmaatschappijen zich daar ook aan aanpassen.

De voorzitter:

Eerst meneer Van Raan en dan meneer Boucke.

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

Ik ga proberen te kijken of ik met de BBB zaken kan doen. We zijn het al eens over Lelystad. Dat is fijn. Ik vroeg mij het volgende af. De uitstoot van stikstof boven de 3.000 meter wordt niet gemeten. Dat wil niet zeggen dat die er niet is, maar die wordt niet gemeten. Dat betekent dat de uitstoot daar wordt gerekend tot de achtergrond. Als die tot de achtergrond wordt gerekend, telt die eigenlijk voor niemand. Maar die uitstoot heeft wel invloed, bijvoorbeeld voor de boeren. Kan ik BBB vinden in het voorstel om die uitstoot wél te meten en ook toe te kennen aan de luchtvaart, zodanig dat duidelijk wordt wat die uitstoot is?

De voorzitter:

U mag met ja of nee antwoorden, mevrouw Van der Plas.

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

U mag met ja of nee antwoorden.

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

Ik zal proberen om het zo kort mogelijk te houden. Ik ben het er op zich mee eens. Maar dan hebben we het over natuurbeleid; dat hangt hier natuurlijk ook aan vast. Recent is er uit een onderzoek van de Universiteit van Amsterdam gekomen dat de stikstofneerslag van bijvoorbeeld een boerderij pas na, volgens mij, 100 meter niet meer toe te rekenen is aan een bedrijf.

Ik vind het dus wel lastig om te zeggen: de stikstof die in de lucht zit, gaan we toerekenen aan de luchtvaart. Wat is dan «de luchtvaart»? Welke vliegtuigen zijn dat dan? Moet je dan gaan zeggen: dat is de schuld van Schiphol? Dat vind ik wel lastig. Je moet dan wel een heel goede rekenmethode hebben, die recht doet aan de werkelijke uitstoot, maar ook aan van wie die dan precies afkomstig is. Als we het over vergunningen hebben, denk ik dat het heel lastig wordt als je dat gaat toerekenen aan Schiphol. Ik denk dat Schiphol dan een redelijk goeie kans maakt bij de rechter, die dan zegt: moet je luisteren, bewijs maar dat deze stikstof is van dit vliegtuig, dat hier is opgestegen of geland. En dan heb je ook nog te maken met luchtvaartmaatschappijen. Aan wie reken je dat dan toe? Dat is wel een lastige.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan, uw laatste interruptie.

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

Dank. Ik proef belangstelling over het principe, en een zoektocht naar de uitwerking. Maar het goede nieuws is wel: je weet precies wat waar getankt is en welk vliegtuig wanneer waar vliegt. Daar liggen dus best wel mogelijkheden. Ik constateer dat we hier gezamenlijk over verder kunnen praten.

De **voorzitter**:

Prima, dat is fijn. Dan kunnen we naar de volgende.

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

Nou, daar wil ik nog wel wat op zeggen, omdat ik niet weet of het allemaal zo hard te maken is. Dat is gewoon het hele probleem met die hele krankzinnige stikstofwet. We hebben in het verkiezingsprogramma ook staan dat we natuurbeleid krijgen in plaats van stikstofbeleid, want alles wordt maar toegerekend aan stikstof. Ik weet niet of de heer Van Raan erbij was – ik denk het niet, maar de landbouwwoordvoerder van de Partij voor de Dieren in elk geval wel – toen de Ecologische Autoriteit in de Kamer zei: stop met die focus op stikstof, want als we de natuur willen herstellen en alleen maar op stikstof zitten, dan gaan we het doel voor natuurherstel of natuurbescherming niet halen. Ik denk dat dit gewoon heel lastig wordt. Daarom willen wij die hele stikstofwet van tafel en willen we met een nieuw wetsvoorstel komen. Daar zullen we in het nieuwe politieke seizoen ook mee komen. We zijn het druk aan het schrijven.

De **voorzitter**:

Dat is heel spannend allemaal. Dat gaan we afwachten. De heer De Hoop en de heer Van Raan zijn geweest. Dan de heer Boucke en dan meneer Eerdmans nog, de laatste keer.

De heer **Boucke** (D66):

Ik dacht mevrouw Van der Plas goed begrepen te hebben, totdat zij aangaf dat wat BBB betreft Schiphol tot 440.000 vliegbewegingen kan gaan. Mevrouw Van der Plas refereerde ook aan mensen die op de tribune zitten. Nu weet ik dat veel van de mensen die op de tribune zitten graag zien dat Schiphol 500.000 vliegbewegingen of meer kan hebben. Mijn partij is daar niet voor. Daar zijn we duidelijk over. Ik wil die duidelijkheid ook hebben voor de mensen op de tribune, ook al is dat niet de boodschap die ze willen horen. Wat vindt BBB? Bent u nou voor een Schiphol van 440.000 vliegbewegingen? Dat betekent dus wel krimp van Schiphol. Of bent u voor een Schiphol dat groter kan zijn dan 440.000 vliegbewegingen? Ik denk dat de mensen op de tribune die duidelijkheid verdienen.

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

Zeker, en dat is ook heel terecht. Wij willen niet per se 500.000 of meer dan 500.000. Als Schiphol komt, of de luchtvaartmaatschappijen komen, met nieuw ontwikkelde toestellen, die schoner, stiller en zuiniger zijn ... We hebben in het verkiezingsprogramma ook staan dat we willen dat we doelen gaan halen zonder er per se percentages of jaartallen aan vast te hangen, omdat bedrijven die op Schiphol werken en luchtvaartmaatschappijen dan heel erg beknot worden in hun innovaties om die doelen te bereiken. Als Schiphol in 2030 klimaatneutraal kan zijn, dan is dat het doel dat Schiphol kan halen. Daar moet je KLM en andere luchtvaartmaatschappijen dan ook de kans voor geven. Het gaat er uiteindelijk om dat je minder uitstoot hebt. Dat is het uiteindelijke doel.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan.

De heer **Boucke** (D66):

Begrijp ik dan goed dat mevrouw Van der Plas vasthoudt aan 440.000 vliegbewegingen in de komende jaren, totdat bewezen is dat meer zou kunnen? Maar houdt u vast aan 440.000 vliegbewegingen? Dat is mijn vraag.

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

Wij volgen de ontwikkelingen op de voet, en als de uitstoot verminderd kan worden, kan je misschien naar meer vliegbewegingen, mits de vliegtuigen ook stiller zijn en daar draagvlak voor is, inderdaad. Wij houden die ontwikkelingen in de gaten. Dan kunnen we daar ook op aanpassen, absoluut. Op dit moment hebben wij in het verkiezingsprogramma 440.000 staan op basis van de informatie van toen. Bij ons is niks in beton gegoten. Dus dat kan ook ... Buiten de microfoon zegt de heer Eerdmans: dat kan alle kanten op ...

De **voorzitter**:

Dat gaan we niet doen, want dan wordt het een tupperwareavond. We gaan niet buiten de microfoon praten. De heer Eerdmans komt dadelijk aan de beurt.

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

Dan stel ik voor dat de mensen niet buiten de microfoon dingen roepen, maar dat ze een persoonlijk feit of een punt van orde maken, of dat ze gewoon zo dapper zijn om de microfoon aan te zetten en dan hun punt te maken.

De **voorzitter**:

Daar ga ik hem dadelijk de gelegenheid voor geven. De heer Eerdmans gaat met de billen bloot. Dat gaan we regelen. Eerst de heer Boucke nog even.

De heer **Boucke** (D66):

Nog één keer ter afsluiting. Ik constateer dan dat BBB voor krimp van Schiphol is, want 440.000 vliegbewegingen voor Schiphol is krimp. Dat is ook precies wat de Minister voorstelt. Ik constateer dat mevrouw Van der Plas van BBB het eens is met de lijn van het kabinet.

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

Ik heb volgens mij antwoord gegeven. Meneer Boucke kan mij duizend keer dezelfde vraag stellen, maar ik heb antwoord gegeven. Op het moment van het schrijven van het verkiezingsprogramma was het bevroren op 440.000. Maar als blijkt dat Schiphol op de goede weg is en de luchtvaartmaatschappijen aantoonbaar bezig zijn met innovaties, het verminderen van de uitstoot en het verminderen van geluidshinder, dan kan dat ook anders zijn, ja. Ik weet dat andere partijen hier zeggen: wij hebben eenmaal ooit wat gezegd en daar gaan we nooit meer vanaf. Kijk naar de discussie over 2035 en 2030 op het gebied van stikstof. Het kabinet viel daar bijna om, omdat een Minister het gewaagd had om het woord «2030» in de mond te nemen. Maar zo zitten wij niet in elkaar. Volgens mij heb ik daar duidelijk antwoord op gegeven. Schiphol hoeft van ons niet per se te krimpen. Schiphol hoeft van ons ook niet per se te groeien. Wat ik hier in dit debat heb aangegeven – het is mooi dat we debatten hebben – is dat wij de zorgen van de mensen die op Schiphol werken serieus nemen, van de mensen die daar hun werk, hun collega's, hun vrienden, hun inkomen, hun salaris hebben. Dat is waar BBB voor

staat. Sla het allemaal maar lekker plat met 440.000. Ik denk dat ik drie keer genoeg antwoord heb gegeven over hoe ik erover denk.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Ik zei buiten de microfoon: het vliegt alle kanten op. Ik hoor mevrouw Van der Plas buiten de microfoon zeggen dat ik dat niet zei. «Het gaat alle kanten op», dat zei ik letterlijk buiten de microfoon. U zit nu zelf buiten de microfoon te praten, nogal hard zelfs.

De **voorzitter**:

Dit gaan we niet doen. We gaan niet buiten de microfoon praten. Dat gaan we echt niet doen. Nu is meneer Eerdmans aan het woord. Dadelijk mag mevrouw Van der Plas reageren. Daarna gaan we naar meneer Van Raan.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Ik kijk naar de collega direct naast me. Ik zei: «Het gaat alle kanten op». Dat zei ik namelijk, dus dan moet u iets anders verstaan hebben. Het is namelijk totaal onduidelijk. Het moet geen krimp zijn. Het moet geen uitbreiding zijn. Het kan misschien in de toekomst ... Vroeger zeiden we altijd: als het morgen –20 is, dan hebben we een Elfstedentocht. Wat zijn nou dan de ontwikkelingen? Dat is zeer onduidelijk. De zorg van de mensen, in ieder geval op de airports waar ik ben geweest, is juist de krimp waar het kabinet naartoe gaat, dus minder vliegen, minder mensen werkzaam. Daar zitten de angst en de zorgen. Dan kun je in het begin mensen wel naar de mond praten van: het is zo belangrijk en u bent zo belangrijk voor mij; ik steun de ondernemers hier. Nee, u gaat keihard met uw boerenverhaal voor minder vliegen. Dat is het verhaal van BBB momenteel. Dat was het al, maar dat is het nu weer. U kunt mij dan wel de maat nemen, maar het is heel duidelijk. Eppink had vroeger inderdaad een heel ander verhaal. U heeft veel meer een verhaal van minder vliegen.

De **voorzitter**:

Ik wil de naam «Eppink» niet meer horen.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Die zouden we inderdaad niet meer noemen. Dan doe ik het in ieder geval in de microfoon. Kortom, het is een flipflopverhaal waar de mensen hier niets aan hebben. U bent blijkbaar voor krimp, maar wil het niet zeggen.

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

Nou, mooi dat u uw verkiezingsriedeltje heeft kunnen houden voor uw achterban. Ik blijf erbij dat ik duidelijk genoeg ben geweest. De heer Eerdmans zei dat hij zei: dat vliegt alle kanten op. Dat zei u niet. U zei: het kan dus alle kanten op. Dat is wat u zei. Dat is iets anders. «Het vliegt alle kanten op» of «het kan waarschijnlijk alle kanten op». Ik geef aan dat wij een partij zijn ... Natuurlijk heb je een verkiezingsprogramma en natuurlijk zet je daar dingen in, maar voortschrijdend inzicht, duurzamere ontwikkelingen of ontwikkelingen kunnen ook maken dat je zegt: nou, oké ... Dat is wat ik hier de hele tijd probeer uit te leggen. Hier wordt de hele tijd de naam van de heer Eppink genoemd.

De **voorzitter**:

Nu doet u het weer. Ik wil de naam «Eppink» niet meer horen. Ik word helemaal ziek van de naam «Eppink». Ik wil die niet meer horen.

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

Ik word niet ziek van de naam van de heer Eppink. De heer Eppink heeft hier gezeten. Ik bescherm mijn Kamerleden. Ik ben fractievoorzitter. Ik neem mijn mensen in bescherming. Daar zal ik heel duidelijk over zijn. De heer Eppink heeft hier gezeten in een luchtvaartdebat toen hij bij JA21 zat.

Wat hij bij JA21 deed, moet hij helemaal zelf weten. Misschien was dat wel het standpunt van JA21 dat hij hier heeft moeten doen. Dat weet ik allemaal niet. De heer Eppink heeft zich bij BBB aangesloten en heeft het verkiezingsprogramma van BBB onderschreven. Daar blijf ik bij. Als u de heer Eppink daarover wil spreken: be my guest. Hij loopt hier in de Kamer rond. Vraag het hem lekker zelf. En houd hem erbuiten.

De voorzitter:

Dat heb ik ook al voorgesteld.

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

Ik bescherm mijn Kamerleden. Daar wil ik duidelijk over zijn.

De voorzitter:

Dat siert u ook. Geen enkel Kamerlid is het altijd honderd procent eens met de fractie waarin diegene zit. Zo is het altijd. Dat is onmogelijk. Het kan niet zo zijn dat iedereen het altijd honderd procent met elkaar eens is. Dat hoeft ook niet.

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

Ik hou niet van stoten onder de gordel naar een ander Kamerlid dat hier niet is. «Helemaal niemand doet dat», hoor ik de heer Eerdmans zeggen. Kijk de beelden even terug, meneer Eerdmans.

De voorzitter:

Ik heb daarop ingegrepen, mevrouw Van der Plas. Ik heb gezegd dat dat niet mag en dat dat niet kies is. We gaan naar meneer Van Raan. We moeten oppassen, want de tweede termijn van de Kamer gaat er gewoon aan. Die tijd hebben we al niet meer. Meneer Van Raan.

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

Voorzitter, dank u wel. We kunnen vaststellen dat het debat over luchtvaart in deze kabinetsperiode in ieder geval gekanteld is en dat krimp een realiteit geworden is. Daar dank ik de partijen voor die ook tot dat inzicht zijn gekomen: ChristenUnie, D66, CDA, PvdA en BBB. Maar ik dank ook vooral de burgerbeweging die zich daar zo enorm hard voor heeft ingezet. Het zijn altijd burgerbewegingen die de zaken aan het rollen brengen. Dank daarvoor.

Voorzitter. Voordat ik bij de onverantwoordelijk riskante natuurvergunning voor Schiphol kom, heb ik eerst twee andere onderwerpen. Ik begin met de vervuilde cabinelucht. Het is al gememoreerd: het kan het personeel ziek maken en piloten zelfs het bewustzijn doen verliezen. De Minister wil nu al een jaarlijkse training voor personeel om dit beter te herkennen en te rapporteren, maar ik wil de Minister nog twee dingen vragen. Allereerst: wordt ook het medisch protocol geïmplementeerd? Daar waren eerder vragen over. Ten tweede, het ontbreekt nog altijd aan de inzet van de Minister op het voorkomen van dit soort ongevallen. Dat werpt de vraag op wanneer er een verbod komt op vliegtuigen die bleed air gebruiken. Het hoeft niet, dus het zou niet moeten kunnen.

Voorzitter. Dan de zeer zorgwekkende stoffen, specifiek pfas. Voor ons als Partij voor de Dieren, en eigenlijk voor iedereen behalve degenen die in de sector werken, blijft het onbegrijpelijk. Iedereen is het erover eens dat de lozingspraktijken van Chemours echt niet kunnen. Tegelijkertijd gaat de luchtvaart in Schiphol nog ongestoord zijn gang. Kan het OM ook strafrechtelijke vervolging onderzoeken voor de wijze waarop na het ongeluk in 2008 is omgegaan met grond die met pfas vervuuld was? Waarom is er nog altijd geen wettelijke plicht voor de luchtvaart om de uitstoot van kankerverwekkende stoffen te beperken, behalve die ene stof die de Minister uitgezonderd heeft in de Luchtvaartwet? De Minister heeft een trits aan onderzoeken uitstaan, maar ondertussen komt zo'n beetje de

enige actie die aangekondigd was, om elektrisch te slepen, niet van de grond, ondanks het feit dat Schiphol al sinds de jaren negentig de verplichting heeft om daar wat aan te doen. Wat een sneue bedoening is die luchtvaart eigenlijk.

Voorzitter, de natuurvergunning. Het is werkelijk knap hoe Schiphol jarenlang zonder vergunning kon en hoe de Minister het nu weet te presenteren alsof er echt geen enkele andere mogelijkheid bestond dan dit per direct te vergunnen. Per direct, ondanks dat de Kamer het controversieel had verklaard, ondanks dat de Kamer had aangegeven dat stikstofruimte eerst naar andere zaken moest, ondanks dat de Kamer aangaf geen stikstof en ammoniak te willen uitruilen, ondanks dat de Kamer heeft aangegeven dat woningbouw voorrang moet hebben. Dat heeft de Minister allemaal genegeerd, net als de belangen van natuur, boeren en klimaat. Mijn vraag is: waarom?

Voordat ik een spervuur aan juridische vragen op de Minister afvuur, wil ik eerst twee vragen stellen. Is de Minister bereid een red team een analyse te laten maken op de juridische kwetsbaarheid van het besluit, als voorzorg? Op welk punt is volgens haar de kans het grootst dat de vergunning gaat sneuvelen in de rechtszaak? We hebben wel een aantal ideeën. Waarom moest er niet worden uitgegaan van de beperkende situatie van maximaal 440.000 passagiers uit het Aanwijzingsbesluit uit 1996? Dat was een eerdere en verdere beperking. Deze had dus het uitgangspunt moeten zijn. Hoe kan het dat er wordt teruggegrepen op 2008 als gelegaliseerd referentiepunt, als we weten dat LVB 2008 niet op een zorgvuldige wijze tot stand is gekomen, zonder de benodigde fatsoenlijke MER? De heer De Hoop had het er ook al over. Of denkt de Minister dat de vergunning gaat klappen op de afkapgrenzen? De luchtvaart mag namelijk dubbel creatief rekenen met de afkapgrens van 25 kilometer horizontaal en 900 meter verticaal. Zo verdwijnt het overgrote deel van de stikstofuitstoot. Ziet de Minister ook dat omdat de luchtvaart een groter deel van de totale uitstoot wegrekent dan de landbouw, hiermee netto meer uitstoot en depositie vergund wordt? Of denkt de Minister dat het gaat klappen op het gebruik van de al eerder aangekondigde maatregelen? Ik noem het eenmotorig taxiën en het elektrificeren van de grondoperatie. Het is allemaal al eens beloofd. Het is niet nagekomen. Eerdere beloftes mag je niet opnieuw aanvoeren als mitigerende maatregel. Of zou het het salderen met latente ruimte zijn? Weet de Minister überhaupt of hier gebruik is gemaakt van latente ruimte of van stikstofruimte die naar de natuur moet? Misschien weet zij het. Dan mijn vraag voor Minister Harbers. Weet hij nog hoe hij reageerde toen ik aangaf dat de Polderbaan mogelijk illegaal was? Dat vond hij destijds een reden om de motie daarover te ontraden. Nu blijkt dat met dit besluit ineens het onderhoud van de Polderbaan wordt gelegaliseerd. Wil de Minister alsnog uitspreken dat die baan er dus illegaal lag? Kan hij de gevraagde informatie en tijdlijn aanleveren van hoe dit heeft kunnen gebeuren?

Voorzitter, tot slot. Naast al het juridische geworstel zit hier toch gewoon een simpele vorm van verbazing. Kan de Minister aangeven hoe het bestaat dat de regering aan Schiphol vraagt een aanvraag in te dienen voor 440.000 vliegbewegingen en dat Schiphol vervolgens, terwijl het in meerderheid eigendom is van de overheid, in weerwil van het kabinet-verzoek toch een aanvraag indient voor 500.000 vliegbewegingen? Het is onverstandig en ongeloofwaardig.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan, voor uw inbreng namens de Partij voor de Dieren. Meneer Eerdmans van JA21.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Voorzitter, dank u zeer. Ik begin mijn bijdrage met vliegveiligheid. Ik heb de Zembla-uitzending van 12 oktober gezien. Toen bleek dat een aantal luchtvaartmaatschappijen binnen Europa de veiligheidsnormen aan hun laars lappen. 80% van het cabinepersoneel en 66% van de piloten vinden dat de arbeidsomstandigheden zijn verslechterd. Dat is een gevolg van het stijgend aantal zogeheten atypische contracten. De rechtspositie van piloten en cabinepersoneel met een dergelijk contract is zwak. Daardoor gaat die groep vaker doorwerken, terwijl ze daar door ziekte of vermoeidheid niet toe in staat zijn. Piloten gaven tegenover Zembla aan dat ze tijdens de vluchten zelfs in slaap vallen. Ik weet niet wat dat met u doet, maar het lijkt mij echt heel onwenselijk als je in het vliegtuig zit met je gezin en je weet dat er misschien iemand door vermoeidheid in slaap is gevallen achter het stuur. We weten dat de piloot een sleutelrol speelt bij de veiligheidsstandaard in de luchtvaart, maar we moeten denk ik niet onze ogen sluiten voor de kwetsbaarheden die kunnen ontstaan door zwakke arbeidsconstructies of een angstcultuur. JA21 heeft dit onderwerp meermaals aan de kaak gesteld, ook in commissiedebatten. Hoe kijkt de Minister aan tegen die uitzending? Is de Minister van mening dat regelgeving en toezicht in de EU overal voldoende geborgd zijn? We hebben natuurlijk de evaluatie gezien, de EU-FTL. Daar wordt echter alleen opgeroepen om vrijwillig mee te werken, terwijl we zien dat airlines Ryanair en Wizz Air daar niet aan meedoen. Of kunt u aangeven dat ze dat wel doen? Zijn die resultaten dan niet te zien? Wat doen we met de resultaten?

Voorzitter. Europa is zo sterk als de zwakste schakel. Welke reiziger gaat zichzelf nou bezighouden met de vraag of er een Nederlandse of een Hongaarse piloot in de cockpit zit en met welk contract? Dat zou natuurlijk niet moeten uitmaken.

Voorzitter. Dan de krimp, reeds besproken. Het kabinet heeft de maatregelen en de omvang van de krimp gebaseerd op vlootgegevens van 2014. Daar is nogal wat gedoe over. Het NLR, het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, heeft actuele vlootgegevens aangedragen en meegerekend. Die komen op hele andere resultaten uit. Dat is een ontzettende brij geworden. Wij zijn het spoor bijster. We zijn de landingsbaan kwijtgeraakt. Er is geen touw aan vast te knopen. De sector kan het ook niet meer volgen. Wat moet er nou gebeuren om wel met die actuele vlootgegevens te kunnen rekenen? Het is een black box. We willen vandaag graag opheldering over hun aangeleverde cijfers. Ik heb een korte vraag. Is de rekenmethode van het NLR nou internationaal gehanteerd? Wordt die ook in andere landen gebruikt? Kunt u daar misschien twee voorbeelden van geven? Wat moet er gebeuren om wel met die actuele vlootgegevens te gaan rekenen? Bent u het met ons eens dat het gebruik van verouderde gegevens toch echt geen recht doet aan de realiteit van vandaag?

Voorzitter, dan Lelystad Airport. Schiphol heeft een achtpuntenplan gelanceerd. Daarin staat: sluiting in de nacht. Dat is pijnlijk voor een aantal airlines. Waarom pakt de Minister het niet aan om Lelystad Airport overdag te gebruiken voor die nachtvluchten? Dat vermindert de overlast bij Haarlemmermeer enorm en biedt perspectief voor de sector. Graag een reactie van de Minister.

Dan Eindhoven. Ik ben afgelopen vrijdag op Eindhoven Airport geweest met Willem Rutjens, onze fractievoorzitter in de provinciale staten, en Annabel Nanninga, fractievoorzitter in de Eerste Kamer. Het is een unieke luchthaven, de tweede van Nederland. Het is enorm indrukwekkend, ook qua ligging natuurlijk; bij België en Duitsland. Er wordt zowel civiel als voor Defensie gevlogen. Ook daar geldt dat er geen groeiagenda is vanwege de kabinetsplannen. Men spreekt daar van een «behoudagenda». Er leeft dus ook angst bij Eindhoven Airport om op termijn toch verder te moeten krimpen, ondanks hun inzet op innovaties.

Wat gebeurt er als wij onze luchtvaartsector nog zwaarder zullen belasten en beperken? Bij Eindhoven zeggen ze: dan kan men weleens de grens overgaan; naar België of naar Düsseldorf, Duitsland dus, enzovoorts. Dan hebben wij misschien wat minder CO₂-uitstoot, maar dat gaat vanzelf de lucht in in onze buurlanden, en dat alles gaat ten koste van onze economische welvaart.

Want laat ik het maar gewoon zeggen: krimpplannen kosten geld en banen. De doorwerking van de steeds duurder wordende tickets komt natuurlijk weer terecht bij de mensen die vliegen, die een vlucht boeken. Die gaan dat betalen met hun hardverdiende geld. Die kunnen het zich dan misschien max. één keer per jaar permitteren om op vakantie te gaan met het vliegtuig. De vliegbelasting is inmiddels naar 600 miljoen euro jaarlijks verhoogd.

Dan kom ik op de vliegtaks. Daar is JA21 tegen. Maar wat hoor ik nou in Eindhoven? Ze zeggen dat men dat geld – dat is 90 miljoen per jaar, geloof ik – vanuit Eindhoven Airport direct doorsluist door naar Sigrid Kaag, naar de staatskas. Hé, maar dat is raar. Als je dan een vliegtaks hebt, zou je zeggen: zet die dan in voor verduurzaming van Eindhoven Airport, van vliegtuigen daar. Dan zou je dat toch moeten bestemmen? Waarom wordt het geld gebruikt voor de algemene kas en spekken we daar mevrouw Kaag mee in haar andere plannen, waar we nog weleens wat vraagtekens bij zetten? Wij vinden dat onbegrijpelijk. Tot zover.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Eerdmans, voor uw bijdrage namens JA21. Ik wil de heer Koerhuis vragen of hij mij even kan waarnemen. Ik wil zelf ook nog iets zeggen.

Voorzitter: Koerhuis

De voorzitter:

Dan geef ik graag het woord aan de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik heb geen gouden plofkoppen gezien. Ik zie alleen maar blauwe en witgroene zwanen. Ik wil ook de Transavianen feliciteren, want ze bestaan al 58 jaar. Van harte gefeliciteerd. Ik heb ooit mijn eerste vlucht met Transavia gemaakt, naar Spanje. Ik weet nog dat dat voor mij je van het was; het was het mooiste van de vakantie: vliegen met Transavia. De vakantie interesseerde me minder, want ik wilde ook weer vlug naar huis, door mijn heimwee, maar dat vliegen vond ik fantastisch. Het is en blijft de veiligste manier van voortbewegen, de allerveiligste en snelste manier van voortbewegen die er bestaat. Dat moeten we behouden, los van alle financieel-economische en sociaal-maatschappelijke gevolgen van de krimp. De PVV is en blijft tegen die krimp. We zijn ook tegen al die gekke heffingen en taksen en zo. De ellende is niet te overzien.

Ik heb er ooit een keer voor gezorgd dat er een mkb-toets komt, dus dat alle wet- en regelgeving getoetst moet worden op betaalbaarheid, toepasbaarheid, werkbaarheid en valse concurrentie vanuit het buitenland. We hebben al genoeg valse concurrentie vanuit de kamelenlanden, met het kerosinevoordeel en noem het allemaal maar op. Zij staan straks te lachen, met die krimp hier bij ons. Zij zijn de lachende derde. Dat kan niet gebeuren. We willen dus echt dat er een einde aan de stapeling van lasten komt. De mkb-toets van het lid Graus moet ook worden toegepast op de luchtvaart, als er iets gaat veranderen. Dat willen we graag. Daar had ik graag een reactie op gehad.

Dat geldt ook voor het plan van alle airlines, van onder andere Transavia en KLM. Ze hebben een prachtig plan opgesteld om de geluidsdoelen te

halen en onnodige krimp te vermijden, want die bereik je daar niet mee. Ook daar had ik dus graag een reactie op gehad. KLM bijvoorbeeld is bezig met duurzame brandstoffen en stillere vliegtuigen. Ze doen zo hun best en ze hebben zo veel geïnvesteerd. Ze krijgen nekslag op nekslag, terwijl ze wereldwijd gewoon tot de beste, milieuvriendelijkste, duurzaamste, veiligste en stilste luchtvaartmaatschappijen behoren. Ik vind dat in- en intriest, echt waar. Ik heb zelfs begrepen dat de luchtvaart in Nederland maar voor 1% bijdraagt aan de CO₂-uitstoot, dus waar hebben we het over? We zijn knettergek. Wereldwijd draagt de luchtvaart maar 2% of 3% bij aan de CO₂-uitstoot, als je dat dan mag noemen. Ik heb ook begrepen dat de CO₂-uitstoot in 30 jaar is afgenomen met bijna 30% en daar hoor ik niemand over. Dat mag toch weleens gezegd worden, vind ik, want waarom moeten we mensen die zo bezig zijn, straffen?

De krimp kunnen we waarschijnlijk niet tegenhouden, maar we zullen er alles aan doen om dat wel te doen. Misschien lukt het na de verkiezingen; wie weet hoe de verhoudingen dan zijn. Wij zullen in ieder geval zorgen dat die krimp dan meteen van de baan gaat. Dat beloof ik iedereen.

Dan de luchtvrachthub. Samen met meneer Koerhuis heb ik daarover moties en verzoeken ingediend. Wij willen dat er aparte slots zijn voor vrachtluchten en dat de luchtvrachthub behouden wordt. Ook hier is valse concurrentie. Er zijn zoveel mensen werkzaam daar. Het is te gek voor woorden. Ik wil ook hiervan weten wat de financieel-economische en sociaal-maatschappelijke gevolgen zijn.

Hoelang heb ik nog, meneer de griffier? U draaide het beeld weg, dus dan kan ik het niet zien. Dank u wel.

Ik heb dat gevraagd. Die reactie op de luchtvaartplannen had ik graag gehad.

Ik had ook graag geweten ... De Minister maakt gebruik van berekeningen inzake de krimp met cijfers die gebaseerd zijn op een oude vloot. Ik heb er ook plenair al een keer om gevraagd. Naar aanleiding daarvan is hier zelfs nog een technische briefing geweest. Ik wil voor de begrotingsbehandeling van lenW dat de Minister zich baseert op actuele cijfers en niet op oude cijfers. Daar had ik graag een toezegging op gehad, dan hoef ik er geen motie voor in te dienen.

33 partijen van de Duurzame Luchtvaarttafel hebben gezegd dat je, als je geld pakt – daar zijn wij dus al tegen, tegen die taksen en heffingen – je dat dan ook moet teruginvesteren. Dat is ook zo. Ik heb een keer een motie ingediend dat taksen, heffingen en belastingen altijd gebruikt moeten worden voor het doel waarvoor ze geheven zijn. Het is hetzelfde met de hondenbelasting. Er wordt hondenbelasting geheven, maar geen enkele gemeente gebruikt dat geld om het voor honden gemakkelijker te maken, voor een hondenuitlaatveldje. Dat is hier precies hetzelfde. Het geld moet wel terugvloeien naar de airlines. Dat wilde ik nog even gezegd hebben.

Ik denk dat ik alles nu heb gehad. Ik moet ook het goede voorbeeld geven. Ik wil dus weten waarom er niet is gerekend met die actuele vlootgegevens, maar met die verouderde, uit 2014.

Mevrouw Van der Plas had het over toxic cabin air. Dat heb ik jaren, jaren geleden al ingebracht. Een goede bekende van mij, dr. Van de Goot, heeft piloten opengemaakt, dus obducties op piloten gedaan. Hij weet precies ... Dat wil ik binnenkort aan de Kamerleden ... Ik ga hier binnenkort diverse piloten laten spreken. Ik moet gaan stoppen, hè, voorzitter? Het is namelijk bekend waardoor dat komt. Een filter kan de oplossing zijn. Bovendien heeft het ook met een bepaalde erfelijkheid en bepaalde genen te maken. Daar zal ik nog op terugkomen; ik heb nu geen tijd meer.

Dank u wel, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus. Ik geef het voorzitterschap graag terug aan de heer Graus.

Voorzitter: Graus

De voorzitter:

Dank u wel. Dank voor jullie coulantie allemaal. We gaan schorsen. Ik moet even exact kijken, want de klokken willen nog weleens verkeerd lopen hier. We gaan schorsen tot 15.15 uur. Dan zijn we hier terug. Succes aan beide Ministers met de voorbereiding. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 14.52 uur tot 15.15 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de Minister. We hebben twee Ministers, de Minister voor Natuur en Stikstof en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, die straks gaat beginnen. Ik stel voor aan de Kamerleden om ons te houden aan de vier reguliere interrupties, maar die moeten dan wel echt kort zijn. Ik hoop ook dat de Ministers kort kunnen antwoorden. Dat zou heel fijn zijn. Mocht de Minister met blokjes werken, dan wil ik hem vragen om ons de volgorde van die blokjes te geven, zodat ik aan het einde van ieder blokje interrupties kan toestaan. Meneer de Minister.

Minister Harbers:

Dank u wel. Dank aan de leden van de commissie voor hun inbreng. Ik wil de vragen achtereenvolgens in vijf blokken beantwoorden. Het eerste blok is alles wat te maken heeft met de Schipholbesluitvorming. Dan een aantal vragen over regionale luchthavens. Vervolgens alles rond duurzaamheid, waar bijvoorbeeld de TaxiBots en de luchtruimherziening in zitten. Het vierde blok gaat over arbeidsomstandigheden, inclusief de cabine en zeer zorgwekkende stoffen. Tot slot heb ik nog een enkele overige vraag.

Voorzitter. Ik begin met de besluitvorming rond Schiphol. Eerst maar even de duiding van het hoofdbesluit. Daar vroeg de heer Boucke naar. De procedure, de notificatie, in Brussel voor 452.500 vliegbewegingen is gestart. Waarom kon daar nu nog geen gedeeltelijke nachtsluiting in opgenomen worden? De meest wezenlijke vraag daarbij was: hoe verhoudt zich dit tot de wens van Schiphol om het luchtruim 's nachts te sluiten? Dat is precies omdat we die maatregel een kans willen geven. Die is tijdens de consultatie ingebracht door Schiphol als alternatieve maatregel, maar daarmee past die niet in de huidige Balanced Approach-procedure, omdat anderen die hebben gereageerd in de consultatietermijn, daar niet op hebben kunnen reageren. Dan is er onvoldoende inzicht in de gevolgen voor vliegtuigmaatschappijen en voor de hubfunctie. Bovendien kan de hinderbeperking in de nacht fors sterker zijn dan de gestelde doelen. Voordat die maatregel doorgevoerd kan worden, moeten eerst alle effecten in kaart zijn gebracht door middel van een impactanalyse. Dat vergt tijd. We zijn daar wel mee begonnen, ook omdat wij het een interessante maatregel vinden, die op veel ondersteuning kon rekenen in de consultatietermijn. Daarom kiezen we ervoor om die verder te onderzoeken en eerst een impactanalyse uit te voeren.

Dan zou je zeggen: als je 'm nu niet kunt doorvoeren, waarom notificeer je Brussel dan niet van een aantal van 440.000? Omdat je dan waarschijnlijk, terecht, de kritiek van Brussel krijgt: u kiest nu voor een vlucht naar voren, waarbij u meteen naar 440.000 gaat, terwijl er nog een kansrijke alternatieve maatregel is ingebracht, die in potentie misschien effectiever, kostenefficiënter of beter voor de omgeving is. Dan loop je weer averij op bij de notificatie van de Balanced Approach in Brussel. Om die reden zijn we uiteindelijk dus uitgekomen op die 452.500, met de aankondiging erbij dat we die nachtsluiting wel interessant vinden en dus gelijk de volgende stap zetten om de impactanalyse daarvoor te starten.

De heer Krul zei vervolgens over het Schipholplan dat de KLM-top had aangegeven dat ze 5% krimp kunnen opvangen. Hij vroeg of het mogelijk

is om tot een gezamenlijk plan te komen om die krimp dan zo snel mogelijk te realiseren. Nu is ook hier de casus dat voor elke reductie geldt dat er een Balance Approachprocedure moet worden doorlopen. Dat moet dus ook voor het scenario dat de heer Krul schetst, dus om 5% te krimpen met instemming van KLM. Tegelijkertijd is er natuurlijk een grotere zaak aan de hand, namelijk dat we op 1 september al gestart zijn met die notificatie in Brussel. Ook is de experimenteerregeling voor het zomerseizoen al vastgesteld. Voor het komende zomerseizoen is de maximale capaciteit 460.000. Dat betekent dat die reductie uiteindelijk toch al wordt gerealiseerd, ook die 5%. De slotcoördinator bepaalt dan naar evenredigheid hoe iedereen slots moet inleveren. Hij heeft daar een voorstel voor gedaan gebaseerd op evenredigheid. Daarmee wordt het deel waarvan KLM zegt het te kunnen opvangen, vanzelf al realiteit. Dan de werkgelegenheid. Ik probeer het zo veel mogelijk in chronologische volgorde van de sprekers te doen, waarbij sommige thema's daarna door anderen zijn aangevuld. De heer Krul was de eerste die vroeg naar werkgelegenheidseffecten. Later deden ook mevrouw Van der Plas en anderen dat. Laat ik op voorhand zeggen dat die zorgen me natuurlijk uit het hart gegrepen zijn. Ik ken de luchtvaartwereld, en niet alleen van de afgelopen twee jaar, als een wereld waarin mensen ongelofelijk veel passie hebben voor de baan die ze daarin vervullen, voor het werk dat ze daarin doen. De realiteit is ook dat mensen hun leven daarop hebben afgestemd. Ze wonen bijvoorbeeld in de buurt van Schiphol omdat ze daar hun baan hebben. Daarover, maar ook over heel veel andere onderwerpen, zijn we voortdurend in gesprek met vakbonden, om zicht te houden op de effecten van het hoofdlijnenbesluit en dat te bespreken, met inachtnaam van het feit dat het in het algemeen gebruikelijk is dat werkgevers en werknemers zelf ook goede afspraken maken over ondersteuning bij eventueel baanverlies. Maar ik meld toch nog een keer – dat heb ik de vorige keer ook aangegeven – dat we ook goed naar de cijfers moeten kijken. Ik heb de cijfers zoals ze gepresenteerd zijn in de krant ook gezien. Ja, natuurlijk heb je bruto en nettobaanverlies, want mensen vinden ook weer andere banen, maar ik wil dat hier eigenlijk helemaal niet bij betrekken. Dat leidde vorige keer al tot een ingewikkeld debat met mevrouw Van der Plas en hier is ook nog wel wat anders aan de hand. We hebben op Schiphol, in de luchtvaart, het afgelopen jaar juist gezien dat er nog grote tekorten aan mensen zijn om alle banen te vervullen. We hebben op Schiphol afgelopen jaar een kleine 1.000 mensen extra aangenomen om de beveiliging op orde te brengen. Vooralsnog komen er dus alleen maar banen bij. De brutocijfers die in de krant stonden, zijn gebaseerd op een Schiphol dat draait op 500.000 vliegbewegingen, maar dat doet Schiphol op dit moment niet. Naar verwachting zal het aantal vliegbewegingen dit jaar lager liggen. We weten niet precies hoeveel het er zullen zijn, maar het zal rond de 460.000 liggen. Vooralsnog doet de besluitvorming dus niet zo heel veel af aan wat er op dit moment gevlogen wordt door Schiphol. Als je dan ook nog meerekent dat bijvoorbeeld een aantal van de toestellen die in de komende jaren nog komen, meer stoelen zullen hebben dan de toestellen die er nu zijn, en dat dat waarschijnlijk zal vragen dat er een extra lid van de bemanning aan boord moet zijn, denk ik dat bij dit verhaal dus wel meer nuance past. We proberen er natuurlijk wel alles aan te doen om ervoor te zorgen dat mensen die met veel passie in de luchtvaart werken, dat kunnen blijven doen. De heer Koerhuis vroeg vervolgens naar de aparte slotpool voor vracht. De heer Graus vroeg daar ook naar. Zoals al eerder aangegeven, zijn we in gesprek met de luchtvrachtsector en onderzoeken we hoe een vrachtpool op Schiphol opgezet kan worden. Aan het begin van dit debat heb ik daarover in reactie op de woorden van de heer Koerhuis als rapporteur al iets gezegd, maar los daarvan hebben we regelmatig contact met de vrachtsector en Schiphol. Ook de vrachtsector zelf kijkt nog naar wat

mogelijkheden zouden kunnen zijn en naar een nadere uitwerking daarvan. We voeren daar dus inhoudelijk het gesprek mee. De uitkomsten daarvan wachten we even af voor we hierover meer kunnen zeggen, want het is geen sinecure, zoals ik aan het begin van dit commissiedebat al aangaf.

De onafhankelijk slotcoördinator is het proces begonnen voor het toewijzen van slots voor het zomerseizoen van 2024. Op 2 november zullen ze worden geïnformeerd over hoeveel historische slots ze zullen moeten inleveren. Het beginsel van non-discriminatie is daarbij uitgangspunt. Alle luchtvaartmaatschappijen – dat geldt dus ook voor eventuele vrachtmaatschappijen – zullen evenredig moeten afschalen, want binnen de Europese Slotverordening hebben we op dit moment geen instrumenten om de vrachtsector daarvan vrij te stellen. Maar ik herhaal wat ik aan het begin van het debat zei: we zetten ons daar als kabinet voor in bij de voornemens van de Europese Commissie om de Slotverordening te wijzigen. Het tijdpad daarvoor is nog niet heel erg vastomlijnd, maar ik schat in, gegeven het feit dat het inmiddels oktober is, dat dat waarschijnlijk door de volgende Europese Commissie zal worden opgepakt. Maar we blijven daarbovenop zitten.

De heer Koerhuis vroeg ook aandacht voor de klacht van JetBlue. De zorgen van JetBlue en andere Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zijn bij ons bekend. Daar hebben we ook overleg over met de Amerikaanse overheid zelf, die meermaals haar zorgen heeft geuit. In november vindt een speciale zitting plaats van het gemengd comité EU-VS, als eerste stap om die zorgen verder te bespreken. In samenwerking met Buitenlandse Zaken en onze eigen posten in het buitenland zijn we daar voortdurend bij betrokken en zijn we alert op kritische reacties van andere landen, met inbegrip van het feit dat we de positie van Schiphol in relatie tot zijn omgeving overal blijven uitleggen. We trekken daarin gezamenlijk op met de Europese Unie.

Mevrouw Van der Plas vroeg ook aandacht voor het luchtvaartbeleid in zijn algemeenheid, ook in relatie tot het vestigingsklimaat. Zij refereert aan de onzekerheid van het luchtvaartbeleid. Van die onzekerheid moet ik vaststellen dat die er ook voor het aantreden van dit kabinet al was. Het duurde al een heel lange tijd voordat het Luchthavenverkeersbesluit weer op orde was en inmiddels was er ook al een stevige casus inzake de natuurvergunning. Dat bracht ook onzekerheid.

Dit kabinet is ermee begonnen alles weer passend te krijgen en daarmee ook weer een stip op de horizon te krijgen dat we die onzekerheid kunnen beëindigen. Zoals ik ook vorig jaar al een aantal keren heb aangegeven, proberen we een goede balans te houden tussen alle belangen rondom Schiphol, want ja, Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen verbinden Nederland ook met de rest van de wereld, en die goede bereikbaarheid is een belangrijk fundament onder het vestigingsklimaat in Nederland. Zo hebben we geprobeerd dat bij elkaar te brengen, maar uit die analyse en die balans komen ook de eerdergenoemde getallen van 440.000 en 452.500 vluchten.

Het allergrootste doel voor de regering is om zo snel mogelijk een luchthavenverkeersbeleid vast te stellen waarin het definitieve aantal vluchten wordt verankerd, want dat is pas het ultieme einde aan de onzekerheden die bedrijven of investeerders zouden ervaren. Dan weet immers iedereen weer waar men aan toe is. Daarna begint dan het werk aan spoor 3, namelijk kijken hoe we tot een beter stelsel kunnen komen, waarin we echt op de milieu-uitstoot gaan sturen in plaats van ook in de toekomst altijd maar op vliegbewegingen te blijven sturen.

Vanzelfsprekend is er bij alle stappen die het kabinet in dezen zet, voortdurend overleg met het Ministerie van EZK. We zijn ook voortdurend met hen in overleg geweest over vragen zoals: zijn zaken als het ideale bestemmingsnetwerk voor Nederland, de zakelijke verbondenheid en het

vestigingsklimaat dan ook nog bereikbaar? Daar hebben we vorig jaar de analyse op gemaakt die eveneens leidde tot 440.000 vluchten. Mevrouw Van der Plas vroeg een reactie op het feit dat het basisjaar van de geluidshindermetingen 2020 zou zijn. Nu is het zo dat we voor die Balanced Approachprocedure de autonome situatie in november 2024 als referentiesituatie voor de geluidsbelasting hebben genomen, met het uitgangspunt van de 500.000 vliegbewegingen die onder het anticiperend handhaven mogelijk waren. De doelen voor vermindering van geluidsbelasting zijn ten opzichte daarvan gesteld. Het jaartal 2020 konden wij daarom niet zo snel thuisbrengen, behalve dat dat wel een basisjaar was voor het hinderbelevingsonderzoek van de GGD. Daarin troffen we 2020 aan, maar ik vermoed dat er een misverstand is, want Balanced Approach is geënt op 2024.

Dan zijn er door diverse fracties vragen gesteld over het onderzoek van het NLR. Mevrouw Van der Plas vroeg daarbij nog specifiek aandacht voor het Doc29-geluidsberekeningsmodel. Voor de experimenteerregeling die het komend seizoen ingaat, is gerekend met het Nederlands rekenmodel. Dat is gedaan omdat dat het geldende rekenmodel is binnen het geldende Luchthavenverkeersbesluit 2008, waarop wordt teruggevallen omdat we gaan stoppen met anticiperend handhaven. De grenswaarden die gelden binnen dat LVB zijn geactualiseerd, om rekening te houden met de ontwikkelingen die sinds 2010 hebben plaatsgevonden en om die ontwikkelingen ook te kunnen behouden. Dat leidt tot een maximaal aantal vliegbewegingen van 460.000 binnen die geactualiseerde grenswaarden.

In toekomstige wijzingen van het LVB zal voor de geluidsberekeningen voor Schiphol wel worden uitgegaan van het Doc29-rekenvoorschrift dat daartoe wordt vastgelegd. Ook voor de berekeningen voor de Balanced Approach, die vooruitloopt op het nieuwe LVB, is gebruikgemaakt van Doc29. We zijn ons er dus volkomen van bewust dat dat bestaat. Sterker nog, we gebruiken het ook. Behalve in de toekomst voor Schiphol wordt ook voor de komende luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens gerekend met Doc29.

De heer Eerdmans vroeg of dat NRM internationaal ook afgestemd is. Ja, het maakt gebruik van internationale standaarden en methodes voor het bepalen van de geluidsbelasting. Daarnaast wordt voor het samenstellen van de geluids- en prestatiegegevens gebruikgemaakt van internationale databases. Het NRM is een totaalpakket dat internationaal erkend is en toegepast wordt, maar er valt niet specifiek per land aan te geven hoe dat in ieder land zijn weerslag krijgt. Met de voorgenomen invoering van Doc29, nu al regionaal en bij het komende LVB ook voor Schiphol, zijn we helemaal in lijn met de nieuwste internationale inzichten.

Tot slot nog twee vragen van de heer Eerdmans en de heer Graus. De heer Graus vroeg een reactie op de plannen van de sector. KLM heeft als onderdeel van de consultatie het plan schoner, stiller, zuiniger ingediend. Zoals voor alle inbreng vanuit de sector geldt, waardeer ik het zeer dat er constructief wordt meegedacht over hoe vliegtuighinder kan worden verminderd. Als grootste luchtvaartmaatschappij op Schiphol heeft de KLM ook een grote verantwoordelijkheid naar de leefomgeving toe. Die hele inbreng is geanalyseerd voordat we de notificatie in Brussel hebben gestart. Daarbij is ook gekeken naar wat in de Balanced Approachprocedure kan worden meegenomen. Iedere maatregel is getoetst aan de selectiecriteria zoals we die ook voor onze eigen voorgestelde maatregelen hebben gebruikt. Daarbij bleek om verschillende redenen een aantal van de ingebrachte maatregelen af te vallen, bijvoorbeeld omdat ze niet voor het seizoen vanaf november 2024 kunnen worden gerealiseerd. Andere maatregelen, bijvoorbeeld vluchten verplaatsen uit de nacht en 's nachts stillere toestellen inzetten, zijn wel overgenomen.

Helemaal tot slot was er nog de vraag van de heer Eerdmans over het inzetten van Lelystad Airport als opvang voor nachtvluchten van Schiphol.

Nog los van het feit dat het kabinet nog niet alle voorwaarden binnen had om überhaupt een besluit te kunnen nemen over de opening van Lelystad Airport – zoals de Kamer weet, heb ik vorig jaar al gezegd dat dit niet eerder dan medio 2024 het geval zal zijn – heb ik er ook kennis van genomen dat de Kamer zelf het onderwerp Lelystad Airport controversieel heeft verklaard. Daarmee laat ik de besluitvorming over Lelystad Airport over aan een nieuw kabinet.
Voorzitter. Dat zijn mijn antwoorden op de vragen over het Schipholbesluit.

De voorzitter:

Dank u wel, excellentie. Er zijn al wat interrupties op dit blokje. De eerste is van de heer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Dank aan de Minister voor de beantwoording van de vragen. Ik had nog een vervolgvraag. De Minister zegt dat hij een krimp wil naar 440.000 vliegbewegingen op Schiphol, maar dat meldt hij niet aan in Brussel. Hij meldt 452.500 aan, omdat hij nog onderzoek doet naar minder nachtvluchten. Wanneer verwacht de Minister dat onderzoek af te hebben? En hoe gaat het proces daarna verlopen?

Minister Harbers:

Daar past nog één opmerking bij. Het gestelde geluidsdoel in de Balanced Approach was een geluidsreductie van 20% en met het pakket van 452.000 plus stiller vliegen in de nacht en een beperkte eerste reductie van het aantal nachtvluchten halen we 15%. Dat doel van 20% is echter wel gepubliceerd in de bijbehorende regeling. Daarmee is de verplichting vastgelegd dat het resterende geluidsdoel van 5% sowieso nog ingevuld moet worden. We hebben nog geen precieze planning, maar het is mijn streven om de impactanalyse ook in het voorjaar 2024 te hebben afgerond. Tegen die tijd hopen we ook de reactie van de Europese Commissie te krijgen – al gaat de Commissie daar natuurlijk zelf over – op de notificatie van de Balanced Approach. Dan heeft het kabinet, of een kabinet, op dat moment alle beslisinformatie binnen om weer een volgende stap te zetten.

De heer Boucke (D66):

En die volgende stap is dan opnieuw notificeren bij de Europese Commissie?

Minister Harbers:

Dat hangt er dus heel erg vanaf wat er uit de impactanalyse komt. Ik deins er een beetje voor terug om daarop vooruit te lopen, want als blijkt dat het minder geluidsreductie oplevert of dat daar haken en ogen aan zijn – ik hoop het niet, maar het kan – dan val je misschien weer terug op een verdergaande beperking van het aantal vluchten. Dat moet echt straks uit dat onderzoek blijken. Maar nadat de eerste fase van de besluitvorming is geëffectueerd, zou het hoogstwaarschijnlijk betekenen dat er een volgende fase van Balanced Approach of iets dergelijks moet komen.

De heer Koerhuis (VVD):

Volgens mij hoor ik het goed dat ACNL al op 2 november een beslissing moet nemen over de verdeling van de slots. Gaat dat niet te snel, vraag ik de Minister. De vrachtsector op Schiphol hebben we nog niet zeker gesteld. Ik ben zelf op werkbezoek geweest bij de vrachtsector. Het is ongelooflijk om te zien hoeveel auto's er op Schiphol geparkeerd staan van mensen die daar een baan hebben. Ik meen dat van de 110.000 directe banen op Schiphol er 30.000 banen in de vrachtsector zitten. Ik zou die echt zeker gesteld willen zien.

Moeten we bovendien niet eerst JetBlue oplossen? Het Gemengd Comité EU-VS komt na de beslissing van ACNL. Wat als daar uitkomt dat JetBlue toch zijn 15.000 historische slots krijgt? Hoe wordt er dan omgegaan met de beslissing die ACNL heeft genomen? Wordt er dan opgeplust bij de experimenteerregeling? Ik zie het niet helemaal. Gaan we dan toch van 460.000 naar 475.000?

Minister Harbers:

We moeten twee zaken uit elkaar houden. We hebben de Balanced Approachprocedure, die toewerkt naar een structureel luchthavenverkeersbesluit. Daarnaast hebben we de experimenteerregeling. Dat is simpelweg het gevolg van het feit dat de ILT niet langer anticiperend kan handhaven en dat we het anticiperend handhaven beëindigen. Daar is de hele experimenteerregeling op gebouwd, met inbegrip van het strikt preferentieel baangebruik. Die experimenteerregeling is gepubliceerd en daarmee bepalend voor de capaciteitsdeclaratie voor het volgende seizoen. Daar horen internationale termijnen en deadlines bij voor de slotstoewijzing. Die is in dit geval 2 november. Dat is niet alleen in Nederland zo. Met het van kracht worden van de experimenteerregeling is het noodzaak om daar ook invulling aan te geven. Het tweede deel is onderdeel van de Balanced Approachprocedure.

De heer Koerhuis (VVD):

Onderdeel van de vraag was of we niet eerst JetBlue moeten oplossen. Wat gebeurt er als er uit dat Gemengd Comité EU-VS toch komt «we hebben recht op 15.000 slots»? Komen die dan bovenop het aantal slots van 460.000? Gaan we dan naar 475.000? Of gaan we ons daar unilateraal niet aan houden? Verwachten we dan tegenmaatregelen van de VS tegen KLM of andere Nederlandse bedrijven? Volgens mij moeten we dat voorkomen en deze zaak eerst oplossen.

Minister Harbers:

Nogmaals, het besluit is echt in tweeën ontrafeld. Dat is ook onderdeel geweest van de rechtszaak waarin voor de zomer uitspraak is gedaan in hoger beroep. Die experimenteerregeling is van kracht omdat er ook geen mogelijkheid is – ik zie 'm althans niet – om het anticiperend handhaven nog langer voort te zetten als degenen die moeten handhaven zeggen dat dit niet kan. Dat is wel de specifiek Nederlandse situatie waarin we terecht zijn gekomen. Dat is overigens ook wat we voortdurend over het voetlicht brengen, niet alleen bij de Europese Commissie, maar ook bij de Amerikaanse autoriteit.

De heer Eerdmans (JA21):

Wij blijven nog hangen in de reactie van de Minister op mijn verhaal over de vlootgegevens. De Minister zegt: ja, dat wordt internationaal gehanteerd; dat zijn bekende standaarden en we gaan een en ander integreren. Mijn vraag is eigenlijk wanneer dat nou gaat gebeuren. Wanneer komen die NRL-gegevens in overeenstemming met het door het kabinet genomen krimpbesluit? Voor ons lijken de actuele vlootgegevens juist geen reden te geven tot dat krimpbesluit, maar zullen ze heel andere gevolgen hebben. Nogmaals, de vraag is wat er moet gebeuren om wel uit te gaan van de actuele vlootgegevens.

Minister Harbers:

In het komende Luchthavenverkeersbesluit gaan we over naar Doc29. Daar zit het in. Maar ook nu al is helemaal doorgerekend wat het betekent als we terugvallen op het Luchthavenverkeersbesluit van 2008. Daaruit komt naar voren dat de experimenteerregeling 460.000 vliegtuigbewegingen bevat. Ik heb natuurlijk ook wel gezien dat gesteld wordt dat het onderzoek eigenlijk meer mogelijk zou maken, maar dan is bijvoorbeeld

maar met heel beperkte meteogegevens gerekend, terwijl het weer bij Schiphol over het algemeen veel wisselvalliger is. Dat is een van de aspecten, los van een aantal andere. Zo is het ook niet doorgerekend op basis van het geldende NRM, en ik moet me wel aan de wet- en regelgeving houden. Wij zien dan ook niet dat je kunt uitkomen op 487.000. Eerder in de procedure heeft dat dan ook geleid tot een uitkomst van 460.000.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Maar in het buitenland zullen ze toch ook wisselende weersomstandigheden hebben die van invloed zijn, zou je zeggen? Waarom wijkt Nederland dan net weer af van de internationale standaard?

Minister **Harbers**:

We zijn niet afwijkend, maar je moet het dan ook helemaal correct in de hele doorrekening toepassen. Dat hebben we gedaan. In het NRL-rapport is niet doorgerekend op basis van al die regelgeving waar wij ons aan hebben te houden.

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

Even ter verduidelijking. Ik heb vijf vragen gesteld over de natuurvergunning. Komt dat in dit blokje aan de orde?

Minister **Harbers**:

De Minister voor Natuur en Stikstof beantwoordt alle vragen over de natuurvergunning.

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

Prima.

De **voorzitter**:

Daarom heet ze de Minister voor Natuur.

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

Ja, dat begrijp. We moeten haar niet tekort doen; Minister voor Natuur én Stikstof. Ik heb nog wel een vraag aan de Minister van IenW. Hij blijft onverkort vasthouden aan het feit dat het LVB 2008 geldig is. Klopt dat?

Minister **Harbers**:

We vallen terug op de regels van het LVB 2008. Om ook recht te doen aan een aantal ontwikkelingen sinds 2008, waaronder het strikt preferentieel baangebruik en een aantal andere wijzigingen die in de loop van die tien, vijftien jaar zijn opgetreden, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheidsprocedures, hebben we een experimenteerregeling gemaakt om beide te kunnen blijven doen: terugvallen op het handhavingspunt van 2008 in combinatie met het opnemen in de regelgeving van een aantal aanpassingen die positieve effecten hebben. Dat is tijdelijk, in afwachting van het volgende LVB, en start komend jaar.

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

Dat begrijp ik, maar de essentie is dat het LVB 2008 onverkort rechtsgeldig is. Dat is het uitgangspunt van deze Minister.

Minister **Harbers**:

Nee, het is: het LVB 2008 in combinatie met de experimenteerregeling.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar het volgende blokje, meneer de Minister.

Minister Harbers:

Dan een aantal vragen over regionale luchthavens. De heer Koerhuis had een paar vragen over de eerdere besluitvorming rond Eelde en Maastricht. De weginfrastructuur rond Groningen, Eelde en Maastricht Aachen Airport wordt langs de reguliere kanalen met de regio uitgevoerd. Dat doen we in het kader van het MIRT-proces. Via de MIRT-brieven wordt u daar nader over geïnformeerd. In november is de volgende ronde bestuurlijk overleg MIRT en dan is verdere besluitvorming aan de orde. De Kamer krijgt daarover bericht.

De voorzitter:

Kunt u zeggen wanneer precies?

Minister Harbers:

We verstrekken de MIRT-brief altijd half november.

Dan de motie over de snelbussen en busplatforms. Ik voer die motie uit zoals ik in het debat heb aangegeven. Het valt niet binnen de bevoegdheden van het Rijk, maar binnen de regionale vervoersconcessies. De wensen van de Kamer die in de motie verwoord zijn, leg ik in het bestuurlijk overleg MIRT voor aan de regionale bestuurders. Maar uiteindelijk gaan zij over de antwoorden, want zij zullen dit soort zaken ofwel moeten inpassen in regionale openbaarvervoersconcessies dan wel zo moeten organiseren dat het de regionale openbaarvervoersconcessies niet raakt. Dat laatste is vaak nog veel ingewikkelder. Daar ligt echt de bevoegdheid.

Het gelijke speelveld en de brandveiligheidseisen. In verband met wijzigingen in de bepalingen van de internationale ICAO-regelgeving werken we met omliggende landen op dit moment aan een conceptwijziging van regelgeving om andere brandveiligheidseisen in te voeren. Door die voorgenomen aanpassing van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen kunnen er andere brandveiligheidseisen en lagere administratieve lasten gaan gelden voor kleinere velden. Ik zal de Kamer uiterlijk voor het eind van dit jaar daar nader over informeren. Dan de zakenvluchten. Daar vroeg de heer Koerhuis ook een stand van zaken op. We hebben daar vanuit het ministerie met Schiphol, verschillende luchthavens en gebruikers over gesproken en dat blijven we doen. De heer Koerhuis weet dat ik geen sturingsinstrumenten heb om verkeer te verplaatsen van Schiphol naar de regionale luchthavens, want uiteindelijk is de verdeling over verschillende luchthavens aan de luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zelf.

Dan tot slot de vraag van de heer Eerdmans over de luchthaven van Eindhoven. Hij koppelde dat voor mijn gevoel ook aan een hogere ticketbelasting of hogere ticketprijzen. Hogere ticketprijzen kunnen leiden tot minder vraag in de categorie goedkope vluchten of vakantievluchten. Aangezien Eindhoven Airport ongeveer vol zit, zal dit naar verwachting niet direct leiden tot effecten voor Eindhoven Airport, zoals bijvoorbeeld op de werkgelegenheid. En ja, het is een internationale markt. We hebben dat ook wel eerder gezien. Ik kan niemand verbieden om ... Ook los van de hele besluitvorming van de afgelopen jaren, waren er Nederlanders in grensstreken of verderop die ook weleens via buitenlandse luchtvaartmaatschappijen vlogen. Ik kan geen ruimte in Nederland toeveren. Voor Eindhoven Airport geldt hetzelfde als voor Rotterdam, Schiphol en andere, namelijk dat ze op dit moment geen of nagenoeg geen vrije ruimte hebben.

Voorzitter, dat waren de antwoorden op de vragen over de regionale luchthavens.

De voorzitter:

Dank u wel, excellentie. Meneer Eerdmans en dan meneer Koerhuis.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Dank, voorzitter. Is de Minister het dan wel met JA21 eens dat een hogere vliegbelasting mensen over de grens jaagt, naar airports buiten Nederland?

Minister **Harbers**:

Op zichzelf hoeft dat niet als er afstemming over is. Je ziet dat ook buurlanden wel vormen van vliegbelasting hebben ingevoerd, anders dan vijftien jaar geleden. Uiteindelijk streeft het kabinet ernaar dat we dat ook in Europees verband verder harmoniseren. Het kan een effect zijn, maar tegelijkertijd sluiten we onze ogen ook niet voor negatieve effecten in Nederland. Dat was de reden voor het vorige kabinet om een vliegbelasting in te voeren en voor dit kabinet om die te verhogen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Over mijn inzet om zakenvluchten van Schiphol over te laten nemen door regionale luchthavens. De Kamer heeft wel gevraagd om regie. Ik weet dat de Minister – dat zegt hij vaker – geen wettelijke instrumenten heeft tot regie, maar met de investeringen vanuit het MIRT-fonds in de infra rond een luchthaven kan hij toch wat sturen. In de beslissingen voor Schiphol en de regionale luchthavens over geluidsruimte stuurt hij al. En natuurlijk kan een uitnodiging op het Ministerie van verschillende luchtvaartmaatschappijen ook helpen om partijen dichter bij elkaar te brengen. Ik zou de Minister dus toch oproepen om de motie tot regie iets breder toe te passen dan alleen op de wettelijke instrumenten die hij heeft.

Minister **Harbers**:

Ja, maar als partijen aan het eind van de dag zeggen «ik wil het toch blijven doen op de manier waarop ik het doe» heb ik geen wettelijke instrumenten om ze te dwingen. En om eerlijk te zijn, zullen de MIRT-instrumenten – de heer Koerhuis doelt waarschijnlijk op het Mobiliteitsfonds – niet het verschil maken om bijvoorbeeld zakenvliegtuigen naar andere luchthavens te krijgen, want de huidige aantallen inzittenden kun je ook met de huidige infrastructuur bedienen. Het gaat veel vaker om zaken als waar mensen heen willen, waar ze moeten zijn en wat ze in hun situatie het handigst vinden. En als er dan nog slots beschikbaar zijn, dan vind ik het niet raar dat ze daarvoor kiezen. Wat je wel ziet op Schiphol, is dat de reductie naar 460.000 naar evenredigheid over de verschillende categorieën zal plaatsvinden, en dan zal er ook minder ruimte zijn voor de General Aviation. Dat is wat in de volksmond «privévliegtuigen» heet, maar wat vaak een bredere diversiteit aan toestellen en vluchten is. Dat zou ertoe kunnen leiden dat partijen op een gegeven moment zeggen: als hier geen plek is, dan ga ik naar een andere luchthaven in Nederland.

De **voorzitter**:

De Minister houdt de vaart er goed in. We gaan naar blokje drie, duurzaamheid, als ik goed geïnformeerd ben.

Minister **Harbers**:

Ja, voorzitter. De heer Ceder van de ChristenUnie en een aantal andere Kamerleden vroegen naar de TaxiBots, de hybride TaxiBots, waar ik recent de Kamer verder over heb geïnformeerd. Je kunt er echt op twee manieren naar kijken. Je kunt natuurlijk heel cynisch kijken naar in welk tempo het gaat en wanneer het dan helemaal zover is. Ik ben toch meer van de andere insteek. Ze waren er niet, we moeten ermee aan de slag en ooit maak je een eerste start. Dat zijn we nu aan het doen en ik hoop ook echt dat dat tot verdere opschaling zal leiden. Want een van de dingen waar je in de praktijk ook tegenaan loopt, is dat ze nog amper verkrijgbaar zijn. Het is dus ook laten zien dat je daadwerkelijk tot die invoering wilt

overgaan. Hopelijk stimuleert dat dan de markt om ze meer te gaan bouwen.

De heer Ceder vroeg hoeveel van de vluchten dan die hybride TaxiBots gaan gebruiken. Dat is wat Schiphol en de andere sectorpartijen aan het onderzoeken zijn. Dat hangt onder andere af van het aantal compatibele toestellen, dus toestellen die je aan kunt sluiten op zo'n hybride TaxiBot van de luchtvaartmaatschappijen die op de Polderbaan landen en vertrekken. Het moet ook in te passen zijn in de operatie van Luchtverkeersleiding Nederland. Later dit najaar zal Schiphol de roadmap die ze daarvoor aan het opstellen zijn met het ministerie delen. Dan krijgen we ook meer inzicht in aantallen en waar dat toe gaat leiden. Dan verwachten we die informatie te hebben. Ik zal de Kamer daarover informeren in de volgende voorgangsbrief luchtvaart. De heer Ceder wees er terecht op dat er grote uitdagingen zijn in die implementatie, maar ondanks die uitdagingen blijven we met Schiphol en de sectorpartijen gecommiteerd om ons toch in te zetten om dat doel van duurzaam taxiën de standaardprocedure te laten zijn in 2030. Dat kan overigens ook nog door andere vormen van duurzaam taxiën.

De heer Ceder vroeg ook wat de kosten zijn die het Rijk heeft gemaakt. We hebben geen subsidies of andere financiële middelen ingezet ten behoeve van de ontwikkeling en de implementatie van TaxiBots. Wel hebben we in 2020 een bijdrage gedaan van € 250.000 voor een onderzoek naar het duurzaam taxiën, waaronder met een TaxiBot. Laat duidelijk zijn dat we ook aan een aantal milieureductiedoelen moeten gaan voldoen en dat we ons ook moeten inzetten voor een schonere werkomgeving op het platform. Dat is belangrijk voor het grondpersoneel. Dus ook wanneer het nog niet voldoende mogelijk blijkt om TaxiBots in te zetten, moeten we aan de slag blijven met andere vormen van duurzaam taxiën, zoals het eenmotorig taxiën of een langere pushback- en pullbackprocedure. Dan de kwestie van de opbrengst van de vliegtaks, waar de heer Krul, de heer Graus en de heer Eerdmans aandacht voor vroegen. Het is overigens niet standaard dat belastingen en heffingen teruggesluisd worden naar een sector, want het zijn uiteindelijk belastingen en die worden gebruikt in de algemene middelen om alle zaken die we willen financieren te financieren. Uit de staatskas worden ook verduurzamingsmaatregelen gefinancierd, zoals het Groenfondsproject Luchtvaart in Transitie. En ja, in het coalitieakkoord was het voornemen om ook een terugsluis te doen – overigens nog niet gedefinieerd hoe groot – naar de luchtvaart voor verduurzamingsmaatregelen.

Ik heb bij diverse gelegenheden, onder andere bij het begrotingsdebat van afgelopen najaar, laten weten dat hier nog geen mogelijkheden voor waren, gelet op het financieel kader dat het kabinet heeft meegekregen van de Kamer, maar ook gegeven de grote budgettaire spanning die gelijk vorig jaar al ontstond na het aantreden van het kabinet, bijvoorbeeld met de noodzakelijke ophoging van defensie-uitgaven. Ik ga niet speculeren over hoe het allemaal anders zou zijn gegaan, als je niet dit soort zaken erbij had gekregen, en ook nog de hele ondersteuning van huishoudens bij de oplopende energiekosten vorig jaar. Daarna kon een aantal andere zaken niet meer gefinancierd worden. Hoe het in de toekomst zal gaan, is nu echt onderdeel van de komende formatieonderhandeling.

De heer Krul en anderen vroegen naar de Luchtruimherziening en met name naar de vierde aanvliegeroute. De heer Krul vroeg in het bijzonder aandacht voor de steilere vertrapping. We hebben dat in onze brieven vaak als «continu dalen» omschreven. De herziening van het Nederlandse luchtruim maakt het naast het vergroten van de militaire oefenruimte met name ook mogelijk om uitstoot en geluidhinder te verminderen. Ik heb al eerder toegezegd dat het onderzoeken van die steilere vertrapping een essentieel onderdeel is van die Luchtruimherziening. Daartoe is het implementeren van vaste naderingsroutes nodig waarop hoger dan vandaag de dag gevlogen kan worden. Wat de precieze effecten zijn in

hoogte en dus geluid, zal moeten blijken uit de analyses die op de herziening van het luchtruim uitgevoerd gaan worden. Maar gegeven de controversieelverklaring van dat dossier, is het ook aan een nieuw kabinet om nadere stappen in dit proces te zetten.

De heer Koerhuis vroeg hoe de stappen voor de Luchtruimherziening er nu uitzien. Ik heb de Kamer daar een tijdje terug bij brief over geïnformeerd, ook over het besluitvormingsproces en de betrokkenheid van de Kamer. Kort gezegd zijn er twee trajecten daarbij. Het eerste is het aanpassen van de inrichting van het Nederlandse luchtruim. Dat doen we om het militaire oefengebied te vergroten en meer aaneengesloten te maken. Dat maakt het mogelijk om via een kortere route met minder uitstoot en minder vertragingen naar Schiphol te vliegen. Het tweede is ruimte voor een duurzame manier van afhandelen rondom de luchthaven. Dat is in normale mensentaal dat het naast het ongehinderd klimmen, zoals nu het geval is, de bedoeling is om ook dat ongehinderd dalen mogelijk te maken en daarmee hinder rondom de luchthaven te verminderen. Er zijn een aantal stappen voorzien. Ik weet niet of ik ze allemaal op moet sommen, want ze stonden ook in de brief die ik aan de Kamer heb gestuurd.

De voorzitter:

Laat het dan maar achterwege.

Minister Harbers:

En het tijdschema dat daarbij hoort? Ja, daar hadden we een tijdschema voor, maar na de controversieelverklaring is dat nu aan een volgend kabinet dan wel aan een nieuwe Tweede Kamer nadat die aangetreden is. De heer De Hoop vroeg nog naar handhavingspunt 25 en hij bracht dat ook in verband met de vierde naderingsroute. Hij vroeg of daar nu al meer gevlogen zou worden. Of de herziening, als die er komt, soelaas biedt voor handhavingspunt 25 is nu niet te zeggen, want er zijn nog geen naderingsroutes ingetekend. Dat hele proces loopt nog. En dan is het aan een nieuw kabinet om daar nadere stappen in te zetten. De overschrijding op handhavingspunt 25 vindt zijn oorzaak in de sluiting van het Russische luchtruim. Vliegtuigen die op routes vlogen waarmee ze door het Russische luchtruim vlogen, gingen vaak in noordelijke richting en nu moeten ze heel vaak in oostelijke of zuidoostelijke richting, om een omweg te nemen om Rusland heen.

Hier biedt uiteindelijk ook het stoppen met het anticiperend handhaven meer garantie in de toekomst, want dat betekent dat de ILT gewoon weer kan handhaven op het moment dat zo'n handhavingspunt stelselmatig wordt overschreden. Daar zijn allerlei procedures voor. Het begint met een waarschuwing, maar uiteindelijk kan daar dan ook op gesanctioneerd gaan worden. Dit is dus een van de pluspunten die we straks hebben, nu de experimenteerregeling van kracht is.

De heer Koerhuis had een gloedvol betoog, en begon met de stelling: de beste tijd van vliegen ligt voor ons. Vervolgens ging hij in op een drietal projecten die de innovatie verder moeten aanjagen. Twee daarvan zijn al opgestart en één project, de bekabeling, start op korte termijn. De subsidie-indiening van het project HAPSS ter ondersteuning van de ontwikkeling van waterstof-elektrische vliegtuigen is positief beoordeeld. De financiële middelen zijn overgemaakt en dat zit in de opstartfase. Dat geldt ook voor het project HOT, dat bijdraagt aan de ontwikkeling van waterstofverbrandingsvliegtuigen. Zoals gezegd worden nu de laatste financiële processen ingeregeld voor elektrische bekabeling en dan kan ook dat van start.

De heer Boucke vroeg naar het onderzoek waarbij voor alle Nederlandse luchthavens normen voor de uitstoot van fijnstof en zeer zorgwekkende stoffen worden vastgesteld. Die lopende onderzoeken – we nemen juist ook het verbeteren van de luchtkwaliteit serieus – zijn bedoeld om scherp

te krijgen welke mogelijke maatregelen nodig en effectief zijn. Naar verwachting wordt u nog dit kwartaal, dus voor het eind van het jaar, voorzien van de onderzoeksresultaten, inclusief een antwoord op de vraag hoe we daarmee om zullen gaan. Aan de hand daarvan zal ik ook in kunnen gaan op het vervolgtraject.

Dan tot slot van dit blok. Mevrouw Van der Plas vroeg aandacht voor geluidhinder en het meldingssysteem voor geluidhinder. Ze gaf aan dat er ook disproportioneel veel meldingen zouden komen. Vooropgesteld, meldingen nemen we serieus. Daartoe duiden we ook de meldingen, om te kijken waar we op moeten acteren. Als het gaat om meldingen van vliegtuigoverlast geeft het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol in zijn rapportages duiding bij de veelmelders. Daarmee hebben we inzicht in beide type meldingen: veelmelders en unieke melders. Dat geeft de signalen die we nodig hebben. Die signalen zijn natuurlijk niet de enige basis voor keuzes. We proberen daaruit juist de unieke meldingen naar voren te krijgen, omdat die informatie geven om de geluidhinder rond Schiphol te kunnen verminderen. Dat heeft dan vervolgens weer geleid tot kabinetsbeleid dat erop gericht is om vermindering van de geluidhinder te realiseren, onder andere door de reductie van het aantal vliegtuigbewegingen.

Voorzitter. Dat tot slot van het blok duurzaamheid.

De voorzitter:

Wie o wie over duurzaamheid? Geen aanmeldingen. Dan gaan we door naar arbeidsomstandigheden.

Minister Harbers:

Ik begin met het feit dat de heer Boucke en de heer Eerdmans net als ikzelf keken naar de Zembla-uitzending. Zij vroegen reflectie op het vraagstuk van de vermoeide piloten. Ik begin even in Nederland. Voor luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland en voor Nederlands luchtvaartpersoneel geldt, denk ik, in zijn algemeenheid dat de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden goed voor elkaar zijn. Enkele luchtvaartmaatschappijen die elders in Europa zijn gevestigd en waarvan sommige ook van en naar Nederland vliegen, zoeken de randen van het arbeidsrecht op en overschrijden die. Dat is uiteraard niet alleen onwenselijk maar ook zorgelijk. Ik vind het belangrijk dat er blijvende aandacht is voor werkomstandigheden en vermoeidheid bij piloten.

De Europese arbeids- en rusttijdenregels worden momenteel geëvalueerd in opdracht van de Europese Commissie en EASA, het Europees Agentschap. De tweede fase wordt naar verwachting eind volgend jaar afgerond. Maar, zoals de heer Boucke mij ook vroeg, wij wijzen in onze overleggen met EASA ook voortdurend op het belang van toezicht en handhaving en ook op de onafhankelijkheid van toezicht en handhaving. EASA houdt toezicht op de in de uitzending genoemde luchtvaartmaatschappij. EASA is ook het agentschap dat de bevoegdheid heeft om bij overtredingen van de verplichtingen te handhaven. De tv-uitzending was voor ons aanleiding om dat weer bij EASA onder de aandacht te brengen. Ons pleidooi in Europa geldt, even los van dit voorbeeld, ook in de breedte. Voor zover dat opportuun is, blijven wij ons op Europees niveau inzetten voor harmonisatie en verduidelijking van sociale wet- en regelgeving die de veiligheid van de Europese luchtvaart kunnen bevorderen.

Dan stap ik over naar de grondafhandeling. De heer De Hoop vroeg waarom het beperkt wordt tot drie bedrijven en niet tot één, en waarom dat op Schiphol niet allemaal inbesteed wordt. We hebben het voornemen om het te beperken tot drie bedrijven omdat onderzoek uitgewezen heeft dat met drie bedrijven de meest scopevoordelen te behalen zijn qua veiligheid, kwaliteit, effectiviteit en efficiency. Volgens de Europese richtlijn over grondafhandeling kan ik het ook niet beperken tot één

grondafhandelaar. Volgens diezelfde regelgeving moet Schiphol na een beperking een aanbesteding voor bedrijven beginnen. We zullen dus tot een grote beperking komen. We gaan van zo'n zeven of acht grondafhandelingsbedrijven naar drie bedrijven, zodat ze elkaar minder in de weg zitten en er ook minder potentiële concurrentie op arbeidsvoorwaarden zal ontstaan.

Dan de cabinelucht waar mevrouw Van der Plas, de heer Van Raan en de heer Graus aandacht voor vroegen. Er is gevraagd of de Nationale Adviesgroep Cabinelucht zo spoedig mogelijk een advies kan geven over een medisch protocol. Die Nationale Adviesgroep Cabinelucht is onafhankelijk. Zij kan ook niet sturen in de adviezen die zij geeft. Zoals ik de Kamer heb geïnformeerd, is dat medische protocol wel besproken in de laatste NAC-overleggen. Dat heeft ertoe geleid dat een aantal leden van de NAC onder leiding van het RIVM publicaties bestudeert over medische protocollen en bestaande procedures bekijkt, indien andere landen of instanties die hebben ingericht. De NAC heeft aangegeven dat zij op basis van die gegevens nu de mogelijkheden onderzoekt voor het ontwikkelen van een medisch protocol in Nederland.

De vervolgvraag is: hoe kun je dan voorkomen dat fume events kunnen plaatsvinden? Nederland draagt via het RIVM actief bij aan internationaal onderzoek van de EASA, waarbij fume events worden nagebootst en metingen worden verricht. Internationaal onderzoek is ook nodig, omdat vliegtuigen worden gebouwd op basis van internationale regels en door internationale instanties worden gecertificeerd. De NAC geeft aan dat vooralsnog uit onderzoeken blijkt dat de oorzaak van de gezondheidsklachten bij vliegend personeel niet duidelijk of niet eenduidig is. Dus met het nu al meteen zeggen dat we het gebruik van afgetapte lucht van de motoren moeten verbieden of uitfasen, zouden we op de conclusies van die onderzoeken vooruitlopen. Maar – ik meld het nog maar een keer – dat laat onverlet dat we er alles aan doen om de oorzaken van de klachten te achterhalen. We steunen het RIVM in zijn onderzoek. De NAC onderzoekt gelukkig of sensoren een uitkomst kunnen bieden. Men verdiept zich in medische protocollen en we zijn aan de slag met het vergroten van de kennis over en de bewustwording van cabinelucht bij luchtvaartpersoneel. Ik taxeer dit ook maar even als een soort oproep tot tempo. Zowel in nationaal als in internationaal verband willen we daar bovenop blijven zitten.

Tot slot waren er in dit blok vragen over ZZS. Daarover zijn zowel de vragen eerder gesteld als de antwoorden eerder gegeven. Zoals de heer Van Raan weet, verkennen we nu instrumenten als grenswaarden en de minimalisatieplicht, zoals die ook bij bepaalde andere industrieën al geldt. Daarom laten we op dit moment onderzoeken tot welke concentraties van ZZS de emissies door de luchtvaart leiden, zodat eventuele maatregelen ook echt gezondheidswinst opleveren. Het overgrote deel van ZZS komt vrij tijdens de taxifase. We zetten in op duurzaam taxiën en ondersteunen partijen bij het zo snel mogelijk invoeren van maatregelen ten aanzien van die inzet. Dat zijn dan niet alleen de TaxiBots, maar ook de andere maatregelen die ik noemde.

De heer Van Raan hintte ook op het OM en strafrechtelijke vervolging. Het is aan de omgevingsdienst als bevoegd gezag om te kijken of het noodzakelijk is om juridische stappen te nemen. Op dit moment heb ik geen signaal dat dit aan de orde is. Ik hecht er wel aan om te melden dat we ook niet moeten vergeten dat de verontreinigde grond niet het gevolg is van een jarenlange bewuste lozing van pfas. Het was een ongeval, waarbij onbedoeld een eenmalige lozing plaatsvond. Daarna zijn Schiphol en de betrokken bevoegde gezagen bezig geweest met de mogelijkheden voor reiniging en opslag.

Voorzitter. Daarmee heb ik de vragen op het gebied van arbeidsomstandigheden en ZZS beantwoord.

De voorzitter:

Dat was het voorlaatste blokje. Ik zie dat er vooralsnog twee interrupties zijn. Eerst de heer Boucke en dan de heer Van Raan.

De heer Boucke (D66):

Ik heb toch nog een vraag over vermoeide piloten. De voorganger van deze Minister zei altijd: veiligheid op 1, 2 en 3. Ik ga ervan uit dat deze Minister daar hetzelfde over denkt. Ik ben blij dat hij zegt dat we dit ook aangeven bij EASA, maar zowel piloten als cabinepersoneel geven aan dat EASA de signalen niet serieus neemt. Daarom zou ik graag van de Minister een toezegging willen dat hij dit op politiek niveau, dus tijdens een Transportraad in Brussel, aan de orde stelt. Uiteindelijk is de Minister samen met zijn 26 andere collega's de baas van EASA. Dus zij kunnen ervoor zorgen dat die signalen wel serieus genomen worden. Mijn oproep is dus: kan de Minister toezeggen dat hij dit tijdens de volgende Transportraad aan de orde stelt?

Minister Harbers:

Dat lijkt me zeker met het oog op de Zembla-uitzending heel relevant. Dus ja, die toezegging doe ik.

De voorzitter:

Dank voor de toezegging.

Minister Harbers:

Ik kijk ook even of dat tijdens de komende Transportraad kan. De praktijk leert dat iets het meeste effect heeft als je dit met een groep lidstaten aankaart. Dus ik zal mijn best doen om dat niet in mijn eentje te doen, maar om al een aantal gelijkgestemde lidstaten daarin mee te krijgen. Mijn streven is wel om het al de komende Transportraad aan de orde te stellen.

De voorzitter:

We zullen vertrouwen op uw gevoel. Dank voor de toezegging. Dan de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik wil even horen of ik een paar dingen goed begrepen heb. De Minister zegt dus met betrekking tot bleed air dat we eerst meer gaan onderzoeken voordat er sprake is van een mogelijk verbod. Klopt dat?

Minister Harbers:

Ik heb al eerder aangegeven dat om iets te verbieden, je ook moet weten waarom je het verbiedt. Dat moet ook proportioneel zijn. Daar hebben we al eerder een debat over gevoerd. Het allerbelangrijkste daarvoor is dat je inzicht hebt in de oorzaken en de gevolgen. Daarom zijn wij ook met dat onderzoek gestart. Nederland loopt daarin voorop. We spannen ons dus niet alleen in voor dat onderzoek, maar ook voor het verder delen van de resultaten daarvan op internationaal niveau.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor dit antwoord, zeg ik tegen de Minister via de voorzitter. Volgens mij geldt voor ZZS, voor zeer zorgwekkende stoffen, sowieso een minimalisatieplicht. Klopt het dan dat dat hier niet hoeft, omdat die ZZS nog niet specifiek zijn gedefinieerd in de Luchtvaartwet? Anders begrijp ik niet goed waarom nu al niet die minimalisatieplicht zou gelden.

De voorzitter:

Dat was uw laatste interruptie, meneer Van Raan. U hebt mogelijk nog wel een tweede termijn.

Minister Harbers:

Ook het debat daarover hebben we al eerder gevoerd. Wat hier afwijkt, is dat we veel meer over ZZS weten bij vaste bronnen versus mobiele bronnen. Hier heb je te maken met mobiele bronnen. Daar richt ons onderzoek zich op, om daarmee ook tot een gelijkwaardige vergelijking met andere industrieën te komen. Ik zie de heer Van Raan een beetje ongelukkig kijken, omdat hij geen interrupties meer heeft. Maar we hebben dit debat dus al eerder gevoerd. Er lopen ook toezeggingen. Ik betrek de Kamer bij de onderzoeksresultaten. Dit is dus niet de laatste keer dat we erover spreken. Er zal op een later moment aan de hand van die onderzoeksresultaten ongetwijfeld een verdergaand debat nodig zijn. Maar ik heb wel het gevoel dat we als Nederland daarvoor onze nek uitsteken. Ik hoop daarmee zelfs de heer Van Raan op termijn te kunnen bedienen.

De voorzitter:

Ik wil de heer Van Raan de mogelijkheid bieden om toch nog een keer te interrumperen, want er is niet echt antwoord op zijn vraag gegeven.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat klopt. Ik weet dat de Minister het onderzoekt en heb daar waardering voor. Hij is ermee bezig. Maar de vraag is: klopt het dat de Minister niks doet aan de minimalisatieplicht die geldt voor ZZS, omdat dat in het geval van de luchtvaart nog niet geregeld is in de Luchtvaartwet? Sommigen zeggen dat men dat verzuimd heeft. Is dat de reden waarom de minimalisatieplicht sowieso niet geldt voor ZZS? Dat is de vraag.

Minister Harbers:

Ze vallen nog niet onder die plicht, maar dat heeft er ook mee te maken dat er verschil wordt gemaakt tussen vaste en mobiele bronnen. Dan kan de heer Van Raan niet beweren dat ik niks doe, want ik wil nu juist dat gat overbruggen. Daar zijn alle onderzoeken op gericht, juist ook om aan die situatie een eind te maken. Maar ook dat moet je wel gefundeerd doen, want je vraagt nogal wat van de sector. Die moet straks ook precies weten waar ze aan moeten voldoen, wat de normen en risico's zijn en hoe de bedrijfsvoering kan worden verbeterd.

De voorzitter:

We gaan naar het vijfde blokje. Dat is het blokje overig.

Minister Harbers:

Ja. En dat blokje overig bestaat uit de vraag van de heer Koerhuis over de mbo-luchtvaartopleidingen. Dat is nog een laatste vraag. Hij vroeg mij of ik de behoefte in kaart kan brengen. Dat gaan we doen. Ik zeg hem dat dus toe. Ik zal dat in overleg met het Ministerie van OCW doen. De roc's et cetera rond Haarlemmermeer gedijen goed bij de luchtvaartsector. In de breedte zie je natuurlijk wel dat er, ook gelet op de vergrijzing, een steeds grotere behoefte is aan goed geschoold en ook technisch personeel. Ik ben dus bereid om dat op te pakken.

De voorzitter:

Dank u wel. Ook dit wordt genoteerd door onze griffier. De rook komt uit zijn pennetje!

Dan gaan we naar de Minister voor Natuur. Ze wilde vandaag «en Stikstof» er niet bij horen.

Minister Van der Wal-Zeggelink:

Nou ja, er wordt altijd veel gezegd over die eenzijdige focus op stikstof. En dat zit natuurlijk in de titel. Maar ik ben Minister voor Natuur, en mijn

opdracht is de natuur te herstellen, waarbij wij kijken naar water, stikstof én klimaat. Ik kan het niet vaak genoeg herhalen!

De voorzitter:

Mevrouw de Minister, gaat u in de beantwoording ook met blokjes werken?

Minister Van der Wal-Zeggelink:

Jazeker. Ik heb twee blokjes. Dat is efficiënt. Ik ga ook proberen om dat heel kort en bondig te doen.

Allereerst hartelijk dank dat ik hier te gast mag zijn. Ik moet zeggen: het is hier warmer dan in de zaal waar ik met de commissie voor Landbouw zat. Ik weet niet of dat met deze commissie te maken heeft of met de kamertemperatuur, maar ik realiseer me dat de luchthaven Schiphol een politiek gevoelig thema is. Ik waarschuw alvast dat mijn bijdrage wel een tikkeltje afgebakend zal zijn. Als het om natuurvergunningen gaat, ben ik namelijk bevoegd gezag. Dat laat mij geen ruimte voor politieke oordelen of afwegingen op deze dossiers. Ik vind moreel dus even vrij weinig van de luchtvaart. Dat is zoals de wetgever het heeft bedacht in de Wet natuurbescherming. Maar goed, met dat in het achterhoofd ga ik graag over tot het beantwoorden van de vragen. Ik heb dus twee blokjes. Blokje één gaat over de vergunning en blokje twee gaat over verbreden, PAS-melders en de sectordoelen; de evenredige bijdrage daarvan.

Ik wil beginnen met de vraag van de heer Van Raan over hoe het nou toch kan dat je zo'n natuurvergunning verstrekt, terwijl deze commissie de Verzamelbrief Luchtvaart controversieel heeft verklaard. Is dat genegeerd? De heer De Hoop heeft daar ook aandacht voor gevraagd. Ik heb in de brief van 26 september toegelicht waarom ik, ondanks de controversieel-verklaring van de Kamer, van oordeel ben dat ik deze vergunning op dat moment moest verlenen. Nadat was vastgesteld dat de aanvraag voldeed aan de geldende eisen uit de Wet natuurbescherming, heb ik geoordeeld dat er geen grond bestond om de natuurvergunning níét te verlenen. Bovendien vind ik het belangrijk dat Schiphol voldoet aan de wet- en regelgeving op het gebied van natuurbescherming. Er lopen diverse juridische procedures, waardoor het van belang is dat er duidelijkheid komt over de omvang van de bestaande rechten en over die referentiesituatie. Daarnaast zijn er natuurlijk heel veel moties ingediend, ook op dit thema. Daaraan ben ik ook invulling aan het geven. Maar goed, dat staat los van de controversieelverklaring en het feit dat ik geen redenen had om die natuurvergunning niet te verstrekken.

De heer De Hoop vroeg: wat zijn dan de risico's bij deze vergunning? Hij zei ook: het is toch de wens van de Kamer om dit over te laten aan een nieuw kabinet? Bij een vergunningverlening volgens de Wet natuurbescherming worden wettelijke procedures die vaststaan, gevolgd. Daarbij moet de rechtszekerheid worden gerespecteerd. In het kader van de besluitvorming zijn regelmatig diverse scenario's, met de daarbij behorende juridische risico's, in beeld gebracht. Die risico's zijn afgewogen. Ik ben echt van mening dat uiteindelijk een zorgvuldig besluit is genomen. Er lag een aanvraag waarvan de beslistermijn ruimschoots was overschreden. Ik denk ook dat het goed is dat nu ik dit besluit heb genomen, belanghebbenden tegen het besluit in beroep kunnen gaan, dat bij dezen ook de gang naar de rechtspraak openstaat. Dan is het nu gewoon aan de rechter om te beoordelen of de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het besluit, juist zijn.

Er ligt nog een vraag van de heer Van Raan ten aanzien van de juridische toets. Hij vraagt of ik bereid ben om het red team die toets te laten doen. Het korte en bondige antwoord is: nee, daar ben ik niet toe bereid. We hebben dit getoetst en ik heb alles meegewogen. Het is nu aan de rechtsgang; zo simpel is het. Is er een kans dat de vergunning sneuvelt? Ik

ben van mening dat we een zorgvuldig besluit hebben genomen en ik heb ook het volle vertrouwen in de uitkomst van deze procedure.

De heer De Hoop heeft nog aandacht gevraagd voor de vraag of we kiezen voor een status quo, als we weten dat het juridisch misschien niet deugt. Ik heb net al gezegd dat ik denk dat het wel deugt, maar ik vind het vooral belangrijk dat Schiphol voldoet aan wet- en regelgeving op het gebied van natuurbescherming. Daarmee is juist niet langer sprake van een status quo. De aanvraag van Schiphol voldoet aan de eisen vanuit de Wnb. Er is een passende beoordeling overlegd, waaruit kan worden geconcludeerd dat de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Dat betekent dat ik de natuurvergunning moet verlenen. Dat is een afgewogen besluit, waar ik, nogmaals, technisch naar kijk.

Dan de vraag van de heer Van Raan over de referentiepunten en ook over het aantal passagiers. Voor de referentiesituatie hebben wij gerekend met 460.000 vliegbewegingen. Uitgaande van 44 miljoen passagiers en 460.000 vliegbewegingen, betekent dat 96 passagiers per vliegbeweging. Dat is een representatief aantal voor 2000–2003, de periode die Schiphol maatgevend acht voor het bepalen van de referentiesituatie. In die zin is natuurlijk het precieze aantal te vervoeren passagiers minder relevant, want de emissies worden voornamelijk bepaald door het aantal en het soort vliegtuigen. Maar goed, dat is het kader. Het is ook nog goed om te benadrukken dat er twee referentiesituaties zijn. Dat heeft ermee te maken dat de Natura 2000-gebieden op verschillende momenten zijn aange-wezen. Daarom hebben we een referentiesituatie vóór 2003 – die slaat ook terug op de jaren negentig – en we hebben een situatie na 2003. Daarin is inderdaad het LVB uit 2008 meegenomen.

Dat brengt mij bij de volgende vraag van de heer Van Raan. Waarom wordt dan teruggegrepen op dat LVB uit 2008, terwijl eerder aan de Kamer is gemeld dat de natuurtoets hierin onvoldoende was? Dat klopt! Ik geloof dat de heer De Hoop daar ook een punt van heeft gemaakt. De natuurtoets zoals uitgevoerd bij het LVB 2008 is niet voldoende om te kunnen zeggen: dat is de vergunning voor Schiphol. Dat klopt. De referentiesituatie moet in dat geval worden afgeleid op basis van wat ten tijde van de aanwijzing van de Natura 2000-gebieden was toegestaan, dan wel nadien door latere besluitvorming nader is ingeperkt. In de vergunning is gemotiveerd waarom het LVB 2008 vervolgens heeft te gelden als meest beperkend besluit voor de Natura 2000-gebieden, aangewezen na 2003.

Excuses voor deze techniek, maar het is nou eenmaal heel technisch. Ik zie de heer Van Raan heel ingewikkeld kijken.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, ik heb u al één extra interruptie gegund omdat er iets niet duidelijk was; u hebt er al vijf gehad. Dus we moeten de heer Van ...

De heer Van Raan (PvdD):

Ik kijk niet ingewikkeld. Ik denk gewoon na.

De voorzitter:

En toch de microfoon niet aandrukken, hè.

Minister Van der Wal-Zeggelink:

Heel goed. Ik kijk ook altijd zo als ik nadenk.

De voorzitter:

Rupsje-nooit-genoeg. Mevrouw de Minister, gaat u rustig verder.

Minister Van der Wal-Zeggelink:

Dat heeft dus te maken met die twee verschillende referentiedatums. Nogmaals, in de vergunning is het onderbouwd en ik weet dat het LVB

daar qua natuurtoets niet op ziet. Dat was ook niet het doel. Zo werkt het systeem.

Dan de begrenzing op 25 kilometer en 3.000 voet. Het is inderdaad zo dat de maximale rekenafstand van 25 kilometer voor alle emissiebronnen geldt. Daar wordt geen onderscheid in gemaakt. De berekende waarden op afstanden groter dan 25 kilometer van de emissiebron kunnen we niet met voldoende wetenschappelijke zekerheid toerekenen aan een project of aan een mitigerende maatregel. Dat weten we al heel lang. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de tussenuitspraak over de ViA15, op 5 april 2023, ook geoordeeld dat deze rekenafstand van 25 kilometer inderdaad aanvaardbaar is. Dat heeft gewoon te maken met causaliteit.

Het RIVM en de Commissie m.e.r. hebben aangegeven dat er ook geen modellen beschikbaar zijn om de depositiebijdrage van vliegtuigemissies boven de 3.000 voet lokaal voldoende betrouwbaar in beeld te brengen. Ik moet er ook bij zeggen dat de bijdrage van die emissies zeer gering is. Het RIVM schat namelijk dat het vliegverkeer boven de 3.000 voet van en naar Nederlandse luchthavens gemiddeld 0,01% bijdraagt aan de totale stikstofdepositie in Nederland.

Dan de vraag over de mitigatie en het eenmotorig taxiën. Dat gebeurt inderdaad al, maar dit wordt verdergaand geïntensiveerd. Aan de natuurvergunning zijn voorschriften verbonden die ervoor zorgen dat die intensivering ook daadwerkelijk gaat plaatsvinden. Dat is natuurlijk echt wel een substantieel verschil. Het is gewoon als voorschrift in de vergunning opgenomen. Daarnaast is er een monitoringsplan waarop wij toetsen.

Dan de vraag over extern salderen. Daar is vaker aan gerefereerd door de heer Van Raan en ook door de heer Ceder, dacht ik. Is er latente ruimte gebruikt voor de verstrekte vergunning? Dat extern salderen is gebeurd volgens de beleidsregel extern salderen zoals vastgesteld door de toenmalige Minister van LNV, in 2020. Dat is het vigerende recht, om het zo te zeggen. Bij deze saldeertransacties is uitgegaan van de feitelijk gerealiseerde capaciteit, zoals de beleidsregel voorschrijft. Twee van de negen agrarische bedrijven waarmee Schiphol extern saldeert, hebben in 2021, voorafgaand aan het afsluiten van de koopovereenkomst, hun activiteiten gestaakt. Volgens de beleidsregel extern salderen en de jurisprudentie is dit toegestaan. Ik ben het ermee eens – dat wil ik wel gezegd hebben – dat we veel meer grip moeten krijgen op extern salderen. Daar zijn door uw Kamer ook moties over ingediend, onder andere door de heer Boswijk. Daar zetten we ook op in. Maar dat is beleid en ik moet de vergunning toetsen aan de wettelijke kaders van het moment van aanvragen. Dat is hier aan de hand. Dat ten aanzien van extern salderen.

Dan de vraag van de heer De Hoop over de opening van Lelystad Airport. Er wordt gevraagd om de toezegging dat de krimp van Schiphol niet gaat leiden tot de opening van Lelystad Airport. Lelystad Airport werkt nu aan de aanvulling van de aanvraag voor een natuurvergunning. Die zal de luchthaven indienen in Q4 van 2023. Ik verwacht eigenlijk dat dat gewoon aan het einde van het jaar gebeurt. Dat is het moment dat ik de aanvraag in behandeling ga nemen. Even heel technisch gesproken: in mijn rol als bevoegd gezag ben ik gewoon gehouden om de daarvoor geldende procedures te doorlopen. Dat ga ik ook op die manier doen.

Dat geldt ook voor het punt waarvoor de heer Ceder ook aandacht heeft gevraagd, zoals ik al zei. Er lijkt een Kamermeerderheid tegen de opening van Lelystad Airport te zijn. Dan ga ik beleid en politiek mengen met mijn technische rol als bevoegd gezag, waarbij ik de Wet natuurbescherming toets. En dat gaat niet! Dus het is zoals het is.

Ja, ik heb dan maar twee blokjes, maar het zijn wel grotere blokjes.

De voorzitter:

We zijn nog steeds met de vergunningen bezig. Waarschijnlijk wil de Minister eerst de vraag van de heer De Hoop beantwoorden en dan komt daarna het antwoord op uw vraag eraan, collega. Gaat u rustig verder, Minister.

Minister Van der Wal-Zeggelink:

Het blokje is nog kort, hoor. Dan de vraag van de heer De Hoop over de reductie van vluchten en over de stikstofvergunning voor 500.000. Wat is er dan nog over van de beloofde reductie? Daar gaat de vraag over. Bij de krimp naar 440.000 is sprake van stikstofreductie. In de natuurvergunning zijn er in de voorschriften bepalingen opgenomen over emissies die zijn gerelateerd aan het aantal toegestane vliegbewegingen. Maar de vergunning is voor 440.000, met tijdelijk 500.000. Dat moet ik wel blijven herhalen.

Dan heb ik tot slot de vraag van de heer Boucke over minder stikstofuitstoot door opkoop, als we rekening houden met niet-gebruikte stikstofruimte. Dit is ook wel een beetje technisch. De totale ruimte in de vergunningen waarmee is gesaldeerd – dat gaat dus ook over het deel latente ruimte – betreft 19,2 duizend kilogram ammoniak; daarmee is dus gesaldeerd. Een deel hiervan wordt ingezet voor saldering. Daarbij wordt in generieke zin gecorrigeerd door de zogenaamde latente ruimte door de huidige beleidsregel toe te passen. Dat is dat afroompercentage van 30%. Bij die beleidsregel is destijds gekozen voor een afroompercentage van 30%, juist om die problematiek van die latente ruimte op te vangen en zeker te stellen dat we geen depositie toevoegen bij externe saldeertransacties. Maar ook hierin is gewoon 30% afgeroomd. Dit was blokje één, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, excellentie. Dan de heer De Hoop; die was het eerst.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik vind het een lastig debat doordat dat we een bepaalde juridische werkelijkheid hebben en een politieke werkelijkheid. De politieke werkelijkheid is: we willen krimp van Schiphol; we willen met elkaar dat elke sector een aandeel levert. En de juridische realiteit is dat Schiphol dit dan mag doen binnen de huidige wetgeving. Ik wil wel gezegd hebben dat de juridische realiteit ook mede door ons hier is gecreëerd. Het feit dat lenW 2008 en 2003 als referentiejaar neemt, bepaalt mede dat er die stikstofruimte voor Schiphol is. Ik heb echt mijn vragen over de verantwoording, of dat wel vaststaat. Het is niet zozeer een vraag, maar ik heb er moeite mee dat deze hele discussie vanuit het kabinet toch zo gejuridificeerd wordt, terwijl volgens mij de politieke realiteit is dat we breed in de Kamer concluderen dat we dit zo niet meer willen. Ik zou daar toch een reactie van de Minister voor Natuur en Stikstof op willen, juist omdat ik denk dat het ongemak bij haar het grootst is. Ik denk aan alle stappen die zij wil zetten en aan het feit dat 28 Natura 2000-gebieden hier ook de impact van ervaren.

Minister Van der Wal-Zeggelink:

We leven in een rechtsstaat, en de buitenwereld leeft ook in die rechtsstaat. En als wij met elkaar wetten hebben vastgesteld en democratisch gelegitimeerd, dan gelden die wetten wel. Die kunnen we dan niet zomaar naast ons neerleggen. Zo hebben we dat met elkaar geregeld. Dat is niet juridificeren vanuit mijn kant; dat is vanuit mijn rol als bevoegd gezag technisch beoordelen of de aanvraag voor de vergunning klopt of niet. Dat is redelijk eenvoudig; ik kijk daar gewoon technisch naar.

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

Ik snap het antwoord van de Minister wel, maar we zijn met z'n allen grootaandeelhouder van Schiphol. We willen dat Schiphol zich verhoudt tot de maatschappelijk kaders die wij hier met elkaar stellen. Heeft de Minister hierover ook gesprekken gehad met Schiphol, in de zin van: er is misschien juridische ruimte, maar jullie zien toch ook de politieke beweging die er op dit moment is? Is er op enige manier gevraagd om terughoudendheid of iets dergelijks? Zijn daar gesprekken over geweest, of heeft u vooral gewoon als toeschouwer gekeken welke ruimte Schiphol neemt? Is uw insteek: als het mag, dan zij dat zo, en we zitten erbij en kijken ernaar?

Minister **Van der Wal-Zeggelink**:

Ook hier geldt echt strikte rolzuiverheid. Nee, ik voer geen gesprekken met Schiphol. Ik ontvang de aanvragen en toets die. Ik begrijp het ongemak wel; ik ben ook politica. Ik begrijp dat ongemak dus, maar dit is hoe we het met elkaar hebben geregeld. Hoe zeg ik dat? Daarbij gaat uw wetgeving boven uw moties. Dat is hoe we het hier met elkaar hebben bepaald en daar heb ik mij ook toe te verhouden. Gelukkig heeft u een zeer goede Minister van IenW, met wie u goed het debat kunt voeren over alles wat met politiek en luchtvaart te maken heeft. Maar dat is inderdaad het politieke debat dat u voert met mijn collega. En ik toets hier technisch de vergunning in mijn rol als bevoegd gezag.

De heer **Krul** (CDA):

En toch kunnen die werkelijkheden naast elkaar bestaan, en dat is wat ik heel erg mis in dit debat. Een Minister kan, na de technische uitleg, ook zeggen: goh, wat is dit ongelofelijk balen voor al die PAS-melders en ja, dat begrijp ik eigenlijk ook wel. Ik vind de houding dat het puur een technisch verhaal is, alsof het door een soort van ambtenaar wordt uitgelegd, echt geen recht doen aan al die PAS-melders die zich bij ons hebben gemeld en die het gewoon niet begrijpen. Zij zeggen: we zitten al jaren te wachten en dan krijgen we het bericht dat een partij met heel veel geld het op deze manier voor elkaar bokst. Vervolgens leg je het uit, en die juridische uitleg klopt; daar ga ik ook niet aan peuteren want die klopt gewoon. En toch vind ik dat het kabinet, de Minister, dan moed kan tonen en kan zeggen: ja, en het is wel heel erg balen. Dat mis ik echt enorm, en ik zou de Minister echt willen vragen wat zij te zeggen heeft tegen al die andere PAS-melders, die al heel lang wachten.

De **voorzitter**:

Dat gaan we nu horen.

Minister **Van der Wal-Zeggelink**:

Ik heb bij mijn blokjesindeling gezegd dat ik in blokje twee op de PAS-melders kom. Dan ga ik hierop uitgebreid in. Blokje één bevatte nu eenmaal deze vragen over de technische vergunning. Blokje twee zijn de PAS-melders. En rekent u maar dat mij dat raakt. Rekent u maar dat ik daarvan baal. Maar ik kom daar in blokje twee op terug. Het is flauw om dat dan nu zo weg te zetten, terwijl ik geen andere keuze heb dan in mijn technische rol als bevoegd gezag de vergunning te toetsen. En daar gaat dit blokje over.

De **voorzitter**:

Dan gaan we nu naar blokje twee.

De heer **Krul** (CDA):

Nee, want ik wil nog interrumpen als dat mag.

De voorzitter:

Zeker, als u daar behoefte aan heeft. U mag nog drie interrupties plegen.

De heer Krul (CDA):

Ik reageerde op het interruptiedebatje met meneer De Hoop, en daarin vond ik het ontbreken. Dan kunnen we hier wel de schouders gaan ophalen, maar daarin vond ik het ontbreken en daar sla ik op aan. Dat er nog iets over gezegd gaat worden, is prima.

Ik heb nog een volgende vraag, over Lelystad Airport. Zij hebben ook gesaldeerd. Zij hebben ook agrarische ondernemingen opgekocht in een ander provincie en zij hebben aangegeven een deel van de stikstofruimte te gebruiken van de opgekochte ondernemingen van Schiphol. De Minister heeft ook aangegeven dat zij nog wel met beleid bezig is voor dat kader. Komt dat beleid dan op tijd? Kunnen we daar dan nog iets van verwachten? Of is het zo dat als in december die vergunning wordt aangevraagd, de toets weer wordt gedaan? Lijkt het erop dat die vergunning ook verleend gaat worden, als de aanvraag tenminste zuiver is?

Minister Van der Wal-Zeggelink:

Ik weet helemaal niet of en hoe er gesaldeerd is vanuit Lelystad Airport. Dat weet ik allemaal niet. Die aanvraag ontvang ik namelijk in Q4, eind dit jaar, denk ik. Dan ga ik daarnaar kijken en doorloop ik de procedures zoals we die met elkaar hebben vastgesteld.

En aanvullend op dat extern salderen: we zijn daarmee aan het werk. Ik heb al aangegeven, in antwoord op een eerdere vraag, dat ik ook vind dat we meer grip moeten hebben op extern salderen. Ik ben ook aan het kijken naar het recht van eerste koop, dus dat we als overheid het recht van eerste koop hebben op die ruimte, zodat we zelf veel meer regie kunnen pakken op waar het vervolgens aan besteed wordt. Daar zijn we nu hard voor aan het werk, ook met de provincies. De beleidsregels voor extern salderen worden immers vastgesteld door de provincies. Zij zijn het bevoegd gezag, ook voor het extern salderen tussen Schiphol en de negen agrarische ondernemers. Dan is het dus zaak dat je met alle provincies tot een manier komt om die beleidsregels aan te passen. Daarmee zijn we aan het werk. We zijn op dit moment aan het kijken of we dat doen op basis van feitelijk gerealiseerde capaciteit of dat we daar andere vormen voor kiezen. Daar wordt nu aan gewerkt, maar dat doen we vooral samen met de provincies, want zij zijn het bevoegd gezag in dezen.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dat recht van eerste koop is het voorkeursrecht dat een tijdje terug in het nieuws was en dat onrust gaf in de agrarische sector. Misschien zie ik het verkeerd hoor, maar mijn vraag was of de Minister kan uitleggen wat het betekent als dat recht van eerste koop wordt ingevoerd, bijvoorbeeld voor de werkelijke waarde van de grond, van de boerderij en van het hele bedrijf. Ik begreep namelijk van de agrarische sector dat er veel zorgen zijn of je dan echt de prijs krijgt die het waard is, dus de marktwaarde of nog daarboven. Kan de Minister iets meer toelichten hoe dat recht van eerste koop werkt?

Minister Van der Wal-Zeggelink:

Als ik «recht van eerste koop» zeg, dan heb ik het over de emissies binnen extern salderen. We hebben het inderdaad ook over het recht van eerste koop van grond gehad. We willen namelijk heel graag agrarische grond in de betreffende gebieden behouden voor boeren die willen extensiveren. Je kunt nu overal een recht van eerste koop op grond krijgen, behalve in de agrarische sector. Je kunt een recht van eerste koop krijgen in bijvoorbeeld de industrie en de woningbouw, maar, nogmaals, niet bij

agrarische grond. Terwijl we de grond van een boer die stopt en zijn grond wil verkopen, bij de gebiedsprocessen juist beschikbaar willen houden voor boeren daar vlakbij die willen extensiveren. Daarom hebben collega De Jonge en ik gevraagd of het geen goed idee zou zijn om het bij de Wet voorkeursrecht gemeenten mogelijk te maken om agrarische grond te behouden voor de agrarische sector. Dat heeft tot onrust geleid, want in de agrarische sector dacht men meteen dat we hun grond kwamen afpakken. Dat is niet zo. Dit gaat juist om het beschikbaar houden van agrarische grond voor boeren die willen extensiveren en door willen. Maar hier heb ik het over grip op extern salderen met emissies. Door dat eerst aan te bieden aan de overheid, krijgen we daar meer grip op. Extern salderen tussen twee boeren mag nu ook al. Maar goed, de vraag is in hoeverre we daarmee het stikstofprobleem oplossen. We moeten dus heel goed bekijken of we er meer grip en regie op willen krijgen. Kunnen we ervoor zorgen dat we als overheid via extern salderen als eerste naar de emissies kijken? Dat gesprek zijn we aan het voeren met de provincies.

De voorzitter:

Oké, mevrouw Van der Plas? Ik hoor u ja zeggen. Volgens mij zijn er geen liefhebbers meer voor dit blokje, dus we gaan naar het tweede blokje. Daaronder vielen ook de PAS-melders, geloof ik. Die komen nu aan de beurt.

Minister Van der Wal-Zeggelink:

Ja, voorzitter. Ik heb de PAS-melders tot het laatst bewaard, misschien wel omdat ik ze het belangrijkste vind. Dat meen ik eigenlijk ook nog oprecht. De heer Ceder vroeg hoe het zit met de evenredige bijdrage aan de stikstofdoelstellingen. Dat moet ik toch wel even nader specificeren. Voor de hele sector mobiliteit geldt één reductiedoelstelling: 25% reductie van NO_x. De keuze voor één sectordoel voor mobiliteit sluit aan bij het feit dat er binnen de landbouw of de industrie ook geen aparte doelstellingen gelden voor bijvoorbeeld de veehouderij, de chemische industrie of de akkerbouw. Zo werkt het niet. De sectordoelen en de evenredige bijdrage aan stikstofreductie vanuit alle sectoren hebben wij vastgesteld op sectorniveau, in dit geval dus mobiliteit. De luchtvaart is een onderdeel van mobiliteit. Er komen dus geen aparte reductiedoelen voor afzonderlijke modaliteiten, zoals het wegverkeer of de scheepvaart, en dus ook niet voor de luchtvaart. Dat is hoe het werkt. De sectordoelen zijn evenredig verdeeld en zijn, nogmaals, 56% voor de mobiliteit en 59%, geloof ik, voor de landbouw.

Tot slot inderdaad de PAS-melders. Daar zijn veel vragen over gesteld. De heer Ceder en de heer Krul hadden vragen, onder andere in relatie tot extern salderen en het afweegkader. De heer Ceder vroeg ook om reflectie. Ik hecht er waarde aan dat de PAS-melders echt topprioriteit hebben. In het SSRS, onze registratiebank, stonden de PAS-melders volgens mij op nummer drie, maar gecreëerde ruimte ging eerst naar woningbouw en mobiliteit. Dat hebben we nu omgedraaid. In het kabinet hebben we besloten dat verkregen ruimte via het SSRS als eerste, dus met topprioriteit, naar de PAS-melders gaat.

We hebben de hele aanpak piekbelasting, bestaande uit vrijwillige opkoop, maar ook uit innoveren, omschakelen, extensiveren et cetera, zoals Johan Remkes heeft voorgesteld in zijn advies van vorig jaar. Die aanpak is er juist voor om de ruimte die we ermee verkrijgen specifiek voor de PAS-melders in te zetten. Daar zeg ik bij: via additionaliteit in de natuur. We hebben 250 miljoen extra beschikbaar gesteld aan de provincies, zodat ze versnellingsmaatregelen kunnen nemen, juist voor de PAS-melders. We hebben een schadeloket opgericht. Daarmee zijn ze niet direct geholpen. Ze zijn namelijk pas direct geholpen als ze stikstofruimte hebben. Maar we doen er echt alles aan, samen met de provincies.

Daar zeg ik bij dat ik het wrange gevoel echt snap. Je zult die PAS-melder maar zijn. Ik kom er zelf ook vaak en het raakt me iedere keer weer, zo zeg ik tegen de heer Krul. Dat meen ik oprecht. Het zijn geen makkelijke gesprekken. Het is echt heel emotioneel. Dat is ook logisch, want hun hele toekomst staat op het spel en alles is onzeker. Ik snap dat het dan wrang voelt dat je wel extern kunt salderen en op die manier een Wnb-vergunning aan Schiphol kunt geven.

Maar dat is niet zomaar, zeg ik erbij. Schiphol kan niet zomaar lukraak een paar boerderijen opkopen en het dan op orde hebben. Zo werkt het niet. Het gaat om die ene uitstoot op die ene hexagoon in dat ene specifieke natuurgebied, voordat je zo'n transactie kunt maken. Dat zijn superingewikkelde puzzels. Die leg je niet zomaar. Ook voor de PAS-melders geldt dat het superingewikkelde puzzels zijn.

Daarbij zeg ik wel, even niet in mijn rol als bevoegd gezag maar als Minister voor Natuur en Stikstof, dat dit natuurlijk een overeenkomst tussen twee private partijen is. Die hebben waarschijnlijk meer financiële middelen en hebben niet te maken met staatssteunkaders. Ze kunnen in die zin veel meer dan wij als overheid. Dat is inderdaad ook een waarheid. Maar nogmaals, dat neemt niet weg dat de overeenkomst tussen twee private partijen, namelijk Schiphol en negen agrarische ondernemers, op het moment van de aanvraag van deze vergunning bij wet gewoon mag. Daarmee heb ik denk ik antwoord gegeven op de vragen rondom de PAS-melders.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording, mevrouw de Minister. Meneer Krul wil iets zeggen. Dat was te verwachten.

De heer Krul (CDA):

Nee hoor. Ik heb eerder een verhelderende vraag. Misschien dat ik het niet goed zeg, maar dan kan de Minister mij daarbij helpen. Stel dat een bedrijf, in dit geval een luchthaven, dat op zo'n minieme hexagoon voor zichzelf regelt. Dat zou zomaar veel meer ruimte kunnen geven dan ze eigenlijk nodig hebben. Dan is er in het totale pakket eigenlijk veel meer mol gesaldeerd dan nodig. Vinden we dat we er dan alles aan moeten doen zodat de ruimte die over is, ook al is het van en tussen private partijen, terechtkomt bij de PAS-melders, of op een andere manier ten gunste komt aan en ten dienste staat van de samenleving? Dat kan desnoods via de provincies, via een stikstofbank of op een andere manier.

Minister Van der Wal-Zeggelink:

Ik ben heel erg blij met deze vraag, want ik kan u zeggen dat Schiphol vrijwillig heeft aangegeven dat ze kijken naar PAS-melders, mocht er restruimte zijn. Dat was niet eens op mijn verzoek.

De voorzitter:

Er zijn verder geen interrupties meer. De Kamer wil afzien van een tweede termijn.

Er komt een tweeminutendebat met meneer Krul als eerste spreker. Dat geleiden we door naar de Griffie plenair.

Er zijn een paar toezeggingen gedaan. Zouden beide Ministers en de Kamerleden even goed willen meeluisteren om te zien of het goed geformuleerd is?

- De Kamer wordt, indien mogelijk, in de schriftelijke reactie op het rapport van de rapporteur EU-slotverordening, die begin november komt, geïnformeerd over de wijze van differentiëren op schonere en stillere vliegtuigen op andere Europese luchthavens.

Minister Harbers:

Ik heb daar een amendement op. Als dat niet op die korte termijn lukt, is de toezegging dat ik er later apart op terugkom.

De voorzitter:

Prima, dat wordt genoteerd. Dank u wel.

- De Kamer wordt uiterlijk voor het einde van het jaar geïnformeerd over de conceptwijziging van de brandveiligheidseisen voor de kleine luchthavens. Dat is een toezegging aan Koerhuis.
- In de volgende voortgangsbrief van later dit najaar wordt de Kamer geïnformeerd over het aantal vliegbewegingen waarbij gebruik wordt gemaakt van hybride TaxiBots. Dat is een toezegging aan Ceder.

Meneer Ceder heeft ons moeten verlaten maar zijn team luistert mee. Dat heeft alles kunnen volgen.

- De Kamer wordt naar verwachting dit najaar geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek ten behoeve van normen voor zeer zorgwekkende stoffen en fijnstof. Dat is een toezegging aan het lid Boucke.
- De Minister zal in de komende Transportraad vermoedheid bij piloten aan de orde stellen en de Kamer hierover schriftelijk informeren. Dat is ook een toezegging aan Boucke.
- De behoefte aan mbo-luchtvaarttechniekopleidingen zal door de Minister, in afstemming met OCW, in kaart worden gebracht en de Kamer zal hierover verder worden geïnformeerd. Dit is ook een toezegging aan Koerhuis.

Koerhuis en Boucke waren weer de beste kindjes van de klas. Die hebben er het meeste binnengetikt.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik bedoelde «gecertificeerde opleidingen». Als die toevoeging er nog bij mag, is de toezegging net iets ...

De voorzitter:

De Minister knikt, dus dat gaan we toevoegen.

Meneer Eerdmans, ik kreeg nog een berichtje van een KLM-piloot. Hij vroeg mij om u te zeggen dat een vliegtuig geen stuur heeft maar een stick oftewel een stuurknuppel. Op de kermis vroeger had je stuurjjes, inderdaad. Daar zult u het wel van hebben.

De heer Eerdmans (JA21):

Ze vallen dus niet allemaal in slaap!

De voorzitter:

Precies. Is iedereen tevreden? Zijn er geen nabranders? Ook geen uitbranders? Ook niet van meneer Van Raan? Dan wil ik de mensen op de publieke tribune, waaronder de Transavianen en de KLM'ers hartelijk danken, evenals de mensen die thuis hebben gekeken of via het digitale kanaal hebben geluisterd. Ik dank ook de Dienst Verslag en Redactie, onze trouwe Kamerbode, de beide Ministers en hun teams, de leden der Staten-Generaal en de griffier. Ik wens iedereen een hele gezegende avond en een veilige thuiskomst.

Sluiting 16.50 uur.