

Tweede Kamer, Luchtvaart

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 25 januari 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 oktober 2022 inzake voorkeursbeslissing voor de herziening van het luchtruim (31936, nr. 997);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 oktober 2022 inzake opvolging advies-Van Geel Omgevingsraad Schiphol (29665, nr. 443);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 oktober 2022 inzake resultaten 41ste ICAO Assembly 27 september - 8 oktober 2022 (31936, nr. 996);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 oktober 2022 inzake overschrijdingskansen handhavingspunten Schiphol (29665, nr. 445);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 oktober 2022 inzake reactie op verzoek commissie over een uiteenzetting van de algemene principes die ten grondslag liggen aan luchtvaartverdragen en hoe deze worden vertaald in de luchtvaartverdragen waar het Koninkrijk der Nederlanden partij bij is (31936, nr. 998);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 november 2022 inzake reactie op inbreng slotcoördinator tijdens technische briefing op 13 oktober 2022 (29665, nr. 447);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 november 2022 inzake reactie op de publieke consultatie over de geplande herziening van de EU-slotverordening (22112, nr. 3542);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2022 inzake zesde update drukte Schiphol (29665, nr. 448);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 november 2022 inzake afronding participatieproces Rotterdam The Hague Airport (31936, nr. 999);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 december 2022 inzake verlenging aanwijzing aan de ILT inzake handhaving paragraaf 4.8 Arbeidstijdenbesluit vervoer voor SAR (30490, nr. 42);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 november 2022 inzake beantwoording vragen commissie over de voorkeursbeslissing voor de herziening van het luchtruim (Kamerstuk 31936-997) (31936, nr. 1000);
- de brief van de minister voor Natuur en Stikstof d.d. 8 december 2022 inzake reactie op verzoek commissie over het handhavingsverzoek van de

- coöperatie Mobilisation for the Environment (MOB) inzake de onderhoudswerkzaamheden op Schiphol (29665, nr. 449);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2022 inzake verzamelbrief werkbezoek Schiphol plus moties en toezeggingen inzake arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden op Schiphol (29665, nr. 452);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2022 inzake voortgang van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (29665, nr. 450);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2022 inzake voortgangsbrief programma Luchtruimherziening (31936, nr. 1026);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2022 inzake Schiphol Gebruiksprognose 2023 (29665, nr. 451);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2022 inzake antwoorden op vragen commissie over onder andere de reactie op verzoek commissie over een uiteenzetting van de algemene principes die ten grondslag liggen aan luchtvaartverdragen en hoe deze worden vertaald in de luchtvaartverdragen waar het Koninkrijk der Nederlanden partij bij is (Kamerstuk 31936-998) (31936, nr. 1023);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2022 inzake emissies door de luchtvaart (31936, nr. 1022);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2022 inzake Draagvlakonderzoek Luchtvaart 2022 (31936, nr. 1020);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2022 inzake beleidskader netwerkkwaliteit (31936, nr. 1021);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2022 inzake informatie over verschillende onderwerpen met betrekking tot luchtvaart (31936, nr. 1025);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2022 inzake reactie op brief vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast te Rotterdam (BTV) over samenstelling en functioneren commissie regionaal overleg (CRO) Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en participatietraject RTHA (31936, nr. 1024);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 januari 2023 inzake reactie op verzoek commissie over toezending van het besluit aangaande de aanpassing van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB), inclusief gemaakte maatwerkafspraken en de gemaakte afwegingen in het kader van NOVEX-Schiphol (29665, nr. 454);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 januari 2023 inzake zevende update drukte Schiphol (29665, nr. 455).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Tjeerd de Groot

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, Rijkers

Voorzitter: Graus
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Alkaya, Boucke, Geurts, Van der Graaf, Graus, De Hoop, Koerhuis, Kröger en Van Raan,

en de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.00 uur.

De voorzitter:

Welkom allemaal bij dit commissiedebat Luchtvaart van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet de mensen op de publieke tribune van harte welkom. Ik heet ook de mensen die thuis kijken en luisteren via het digitale kanaal, de minister en zijn team en de leden der Staten-Generaal allemaal van harte welkom. Ik stel een spreektijd van vijf minuten per fractie en vier korte, losse interrupties voor. Het hoeven geen hele betogen te zijn en de antwoorden evenmin. Ik geef graag als eerste het woord aan het lid Koerhuis van de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. We staan voor de bereikbaarheid van heel Nederland. We zijn er voor alle mensen die snel en veilig van A naar B willen gaan, naar werk, naar familie en vrienden of op vakantie, op de manier die ze zelf kiezen. Veel mensen kiezen gewoon voor het vliegtuig. We staan voor al die bedrijven en alle mensen die werken op deze bedrijven en afhankelijk zijn van een bereikbaar Nederland, zoals Schiphol als internationaal knooppunt voor personen- en goederenvervoer. De bevolking groeit al jarenlang fors en verhoogt de druk op onze infrastructuur. We zien allemaal de druk op Schiphol. In alle vakanties hebben we problemen op Schiphol gezien. Schiphol voerde in juni de zomertoeslag in. We zagen dat de problemen waren opgelost, tot Schiphol in september de zomertoeslag weer afschafte. Beveiligers krijgen nu een Schipholtoeslag, maar bagage- en passagiersafhandelaars nog niet, begrijp ik. Mijn oproep aan Schiphol is opnieuw: voer zo snel mogelijk ook een toeslag in voor bagage- en passagiersafhandelaars. Wil de minister deze oproep ook doen aan Schiphol?

We hebben gezien dat de minister op werkbezoek is geweest bij de bagageafhandeling. Wanneer krijgen bagageafhandelaars nu eindelijk goede, automatische tilhulpen? Gaat de Arbeidsinspectie nu eindelijk inspecties uitvoeren naar de arbeidsomstandigheden? Vorig jaar heeft Schiphol de Aalsmeerbaan er twee maanden uit gehaald voor groot onderhoud, wat voor problemen voor reizigers en omwonenden heeft gezorgd. Ik dacht dat we hier vorig jaar hadden afgesproken dat Schiphol groot onderhoud niet meer zo goedkoop mogelijk zou doen, maar net zoals Heathrow zo veel mogelijk 's nachts en zonder problemen voor reizigers en omwonenden. Tegen onze afspraak in heeft Schiphol nu de Zwanenburgbaan voor een halfjaar eruit gehaald, wat weer voor problemen voor omwonenden zorgt. Ik vind dit onbestaanbaar. Kan de minister op dit punt ingrijpen op Schiphol?

De minister heeft aangekondigd dat het tijdelijk plafond van het aantal vluchten op Schiphol niet eind 2023, maar eind 2024 kan ingaan en dat Lelystad eind 2024 moet openen. Kan de minister reageren op het commentaar van de KLM dat door luchtvaartmaatschappijen niet langer af te rekenen op de hoeveelheid geluid maar op het aantal vluchten, we naar 440.000 vluchten van oude grote vliegtuigen gaan in plaats van 540.000 vluchten van kleine stille vliegtuigen? Kan de minister ook reageren op het commentaar van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens dat nu er geen terugsluis van de vliegbelasting is, er ook geen bindend CO₂-plafond moet komen? Mijn motie om geluidsregels niet de woningbouw te laten afremmen, is alweer twee jaar geleden aangenomen. Graag een stand van zaken.

De vrachtluchten op Schiphol hebben hele beweeglijke slots. Een deel van de vrachtluchten dreigt er hierdoor af te gaan. Samen met de heer Van der Molen en de heer Graus heb ik een motie aangenomen gekregen voor een aparte slotpool voor de luchtvracht op Schiphol. Graag een stand van zaken.

Vanuit de commissie heb ik de minister gevraagd te reageren op het interview van de luchtvaartbaas van de Europese Commissie en op de technische briefing van de slotcoördinator. De slotcoördinator maakte het punt dat het luchtvaartverdrag is gesloten in de jaren veertig — dezelfde tijd als het Vluchtelingenverdrag — en uitgaat van groei van de luchtvaart in een land, om mensen en landen te verbinden en vrede en veiligheid te brengen. Kan de minister hierop reageren?

Ik richt me op de bereikbaarheid van de regio. Regionale luchthavens kunnen de druk op Schiphol verlichten. Samen met de heer Van der Molen en de heer Graus heb ik een motie aangenomen gekregen om Eelde en Maastricht Aachen vakantievluchten van Schiphol te laten overnemen en hierop regie te pakken. Graag een stand van zaken.

Maastricht Aachen heeft het ontwerp-luchthavenbesluit zo goed als klaar, begrijp ik. Samen met de heer Van der Molen en de heer Graus heb ik een amendement aangenomen gekregen om 10 miljoen euro te investeren in Eelde en Maastricht Aachen en vier keer 1,5 ton in het omgevingsfonds van Maastricht Aachen. Graag een stand van zaken.

Enschede is een onderzoek gestart om Twente weer te openen voor vakantievluchten. Kan de minister Enschede hierbij helpen?

Voorzitter. We hebben als land een leidende positie in de luchtvaart. Die positie moeten we behouden en kunnen we gebruiken in de transitie naar een duurzame en CO₂- en stikstofneutrale luchtvaart in 2050. We zetten hierbij in op elektrisch vliegen, pushbacks en taxiën. Ik begrijp dat we op Schiphol al elektrisch kunnen taxiën, maar dat we dit nog niet doen. Waarom nog niet? Kan de minister in gesprek gaan met de luchtverkeersleiding om dit te regelen?

We moeten hierbij ook inzetten op waterstofvliegen. We gaan fors investeren in waterstofinfrastructuur in heel Nederland. Doordat Eelde hierop kan aansluiten en ons amendement om geld te investeren in het bedrijvenpark voor duurzame luchtvaart op

Eelde is aangenomen, is de Europese vliegtuigbouwer Airbus geïnteresseerd om op Eelde waterstofvliegtuigen te gaan bouwen. Kan de minister zich hiervoor inzetten?

Er ontstaat nu oneerlijke concurrentie doordat de Nederlandse luchtvaart zich aan staatssteun-, arbeids- en klimaatregels van de EU moet houden, maar de luchtvaart aan de randen van de EU niet. Dit is niet goed voor Nederland. Mijn motie om luchtvaartmaatschappijen die landen op EU-luchthavens of door EU-luchtruim vliegen, aan EU-regels te laten houden, is aangenomen. Graag ontvang ik de stand van zaken.

Tot slot. We stellen al langer vragen over het luchtvaartverdrag met Qatar. De corruptiezaak in het Europees Parlement schijnt hierop een nieuw licht. Mijn motie is aangenomen om de ratificatie op te schorten. Als blijkt dat de corruptiezaak verbonden is met het luchtvaartverdrag, moeten we de ratificatie dan niet helemaal stoppen? Graag een reactie.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng namens de VVD, meneer Koerhuis. U bent altijd netjes binnen de tijd. Mijn complimenten daarvoor. Mevrouw Kröger, GroenLinks. O, er is nog een interruptie van meneer Van Raan. Meneer Van Raan, er is een spreektijd van vijf minuten en ruimte voor maar vier korte, puntige vragen. Dat zeg ik met name tegen u. Ze moeten kort en puntig zijn. Dan is dat bij dezen gezegd. U wilt interrumpen, en dat is bij dezen toegestaan.

De heer Van Raan (PvdD):

Wat een lang verhaal, voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Koerhuis. Hij praat over Qatar en de oneerlijke concurrentie. Voelt de heer Koerhuis er wat voor om, bijvoorbeeld samen met de Partij voor de Dieren of met andere partijen, de luchtvaart, die uitstoot, onder de Europese grensheffing te laten vallen? Dan trek je het speelveld namelijk misschien glad. Kort genoeg, voorzitter?

De voorzitter:

Zeker.

De heer Koerhuis (VVD):

Zo kort dat het zelfs een beetje cryptisch wordt. We hebben in deze commissie al veel discussies gehad over de Europese grensheffing. Ik heb daar ook een motie over ingediend met de heer Boucke. Ik sta er zeker voor open om te kijken naar een goed gestructureerde grensheffing. Maar die moet wel goed gestructureerd zijn. Die moet niet ten koste gaan van de banen in de luchtvaart.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik zou het niet anders willen hebben.

De voorzitter:

Die laatste opmerking zal ik niet als interruptie tellen, om sportief te zijn.

De heer Boucke (D66):

Hoorde ik de heer Koerhuis pleiten voor het openen van Twente Airport voor

vakantievluchten? Dat zou nog een luchthaven erbij betekenen, dus nog meer overlast en nog meer stikstofuitstoot. Hoe rijmt de heer Koerhuis dit met het feit dat we enorme opgaven hebben als het gaat om de natuur en de woningbouw? Is nog een luchthaven erbij de oplossing? Moeten we niet juist eerder kijken naar de woningbouwopgave en de natuuropgave als het gaat om stikstof?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik onderschrijf zeker dat wij een natuuropgave hebben. Maar zoals ik al zei, groeit de bevolking in dit land fors. Dat zet druk op onze infrastructuur. We hebben allemaal de problemen op Schiphol gezien. Enschede is aan het onderzoeken of luchthaven Twente geopend moet worden. Ik vraag de minister om Enschede daarbij te helpen. Ik bedoel dat als Enschede belt, de minister de telefoon oppakt en het gesprek aangaat met Enschede. Het is natuurlijk niet iets van vandaag op morgen.

De **voorzitter**:

Dat horen we dadelijk uiteraard van de minister. Is het zo duidelijk, meneer Boucke? Geen interruptie meer? Nee? Dan gaan we naar mevrouw Kröger, die spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Luchtvaartdebatten zijn altijd debatten met een uitermate volle agenda. Wat mij betreft is het grootste probleem dat we vandaag bespreken dat we hier met een minister te maken hebben die een Kamermotie niet uitvoert, naast zich neerlegt. Dat vinden ik en mijn fractie zeer problematisch. Mijn eerste vraag aan de minister is dan ook om heel duidelijk aan te geven wat met deze motie gedaan is. Dan gaat het erom dat wij als Kamer in twee moties heel duidelijk hebben aangegeven dat het onwenselijk is dat Schiphol boeren opkoopt voor de luchtvaart, en dat we als Kamer andere prioriteiten hebben en een maatschappelijke weging willen maken in hoe we de schaarse stikstofruimte inzetten. Het is echt absurd dat de minister van Landbouw eerder in de Eerste Kamer heeft aangegeven "Lelystad Airport komt echt achteraan. Eerst de natuur en de PAS-melders. We hebben een woningbouwopgave" en dat Schiphol nu laat weten dat ze van iedereen die in de problemen zit, als allereerste klaar zijn. Mijn concrete vraag aan de minister is dus: hoe is deze motie uitgevoerd? Kan hij gedetailleerd aangeven welke communicatie er met Schiphol is geweest? Hoe heeft Schiphol gereageerd op het verzoek — ik neem aan dat dat gedaan is — om te stoppen met het opkopen van boerderijen? En mijn vraag is natuurlijk wat de minister gaat doen om deze fout recht te zetten.

Wat ons betreft is dit geen afgedane zaak. Het is van groot maatschappelijk belang dat er een weging komt in hoe we omgaan met de stikstofrechten. Die weging moet een eerlijke weging zijn, want anders verliezen we het vertrouwen van heel veel mensen in Nederland. Dan gaat het om de mensen rond Lelystad Airport, om de mensen rond Schiphol, maar dan gaat het ook om de boeren, die al zo lang in onzekerheid zitten.

Voorzitter. Wat dreigt, is natuurlijk dat het gesjoemel waar het luchtvaartdossier al decennia om bekend staat, gewoon moeiteloos door deze minister wordt voortgezet. Dan gaat het er bij stikstof onder andere over dat Remkes toch heeft gezegd: je moet geen ammoniak en stikstof met elkaar gaan uitruilen. En wat doet dit kabinet, wat doet

deze minister? Toestaan dat Schiphol precies dat gaat doen. Dan gaat het om de afkap van 25 kilometer bij de snelwegen. Waarom wordt alle stikstofuitstoot daarbuiten niet meegerekend? Dat zou ongelooflijk uitmaken voor zowel Schiphol als Lelystad Airport. En dan gaat het over de uitstoot boven de 900 meter, waardoor de luchtvaart wederom een cadeau krijgt. Dat is een cadeau dat ten koste gaat van de natuur en van de boeren. Dit stikstofdossier riekt naar weer de luchtvaart een voorrangspositie, een uitzonderingspositie, geven. Dat vind ik zeer problematisch. En het feit dat een Kamermotie niet wordt uitgevoerd idem dito. Dat als eerste punt.

Voorzitter. De minister stuurt nu op die 440.000 vluchten. Dat is een volstrekt arbitrair getal. Volgens mij is de hele discussie geweest dat we het eerst moeten hebben over wat de grenzen zijn vanuit het oogpunt van gezondheid, milieu, stikstof en klimaat en dat we dan kijken hoeveel vliegbewegingen daarbinnen zouden kunnen passen. Ik kan niet achterhalen waar dat aantal van 440.000 op gebaseerd is. Ik kan niet achterhalen wat de geluidsruimte is en waarom dat zo berekend is. Het is volstrekt arbitrair. Dat vind ik onacceptabel. Daar kunnen we geen beleid op maken. Het lijkt erop dat de minister vooral heeft gekeken naar wat er nodig is om de hubfunctie te behouden, maar zelfs dat is eigenlijk niet aantoonbaar.

Dan zou de echte vraag natuurlijk moeten zijn — en dat was ook het verzoek in de Kamermotie van mijn hand die is aangenomen — doe een onderzoek naar welke luchtvaart Nederland nodig heeft. Wij zeggen niet dat Nederland zonder luchtvaart moet; wij zeggen alleen: kijk nou goed welke luchtvaart je echt nodig hebt en hoe je ervoor zorgt dat die binnen de grenzen blijft van het algemeen belang. Als ik kijk naar het onderzoek dat de minister heeft laten uitvoeren en met name naar de kritiek daarop van CE Delft, van de Erasmus Universiteit en van SEO, dan denk ik: daar ligt een onderzoek waar we als Kamer eigenlijk gewoon helemaal niets aan hebben. Ik wil de minister dus heel graag vragen om een nieuw onderzoek te laten doen. Ik wil dat er een zoektocht plaatsvindt naar wat de luchtvaart is die dienend is voor Nederland en hoe we die vervolgens gaan faciliteren. Laten we nou niet de fouten van het verleden herhalen, waarbij we eigenlijk op basis van broddelwerk zeggen: 440.000, en dat is de geluidsruimte die Schiphol krijgt. En dat is vervolgens dan de milieuruimte waar ze ook voor eeuwig recht op houden. De minister geeft een doorkijkje van waar je dan op terechtkomt: dan mag er na 2027 gewoon weer groei plaatsvinden.

Voorzitter, hoe zit ik in de tijd?

De **voorzitter**:

Daar bent u nu doorheen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan heb ik nog een allerlaatste opmerking.

De **voorzitter**:

Eén regell!

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De eenregelige opmerking is: de maatschappelijke weerzin tegen de groei van privéjets

is evident. Ik hoop dat deze minister de ... Ik wilde nu eigenlijk iets zeggen wat ongepast is, maar ik formuleer het dan even anders. Ik hoop dat deze minister de moed heeft om te zeggen: juist privéjets pakken we keihard aan en we gaan sturen op een verbod. Ik hoor heel graag van de minister hoe hij daartegen aankijkt.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, dank u wel voor uw inbreng namens GroenLinks. Het woord is aan de heer De Hoop van de PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Voorzitter. Wat de Partij van de Arbeid betreft, moet Schiphol altijd opereren binnen de sociale, maatschappelijke en juridische grenzen. Dat wil dus zeggen: met fatsoenlijke lonen en arbeidsomstandigheden, met een legale natuurvergunning, met minder uitstoot van CO₂ en fijnstof en met minder geluidsoverlast. Het kabinet zegt steeds dat er een oplossing moet komen voor de PAS-melders, dat er 900.000 woningen moeten worden gebouwd en dat de provincies aan de lat staan bij het oplossen van de stikstofproblematiek.

Maar dat gaat allemaal wel verdraaid lastig als grote bedrijven als Schiphol als aasgieren op iedere stoppende boer af duiken, zelfs als het 100 kilometer verderop is. Door die agressieve manier van opkoop blijft er geen stikstofruimte over voor fundamentele zaken zoals betaalbare woningen voor onze jongeren en rechtszekerheid voor boeren die door de overheid oneigenlijk zijn behandeld. Eerder kocht Rijkswaterstaat al Gelderse boeren op voor de verbreding van de A27. En alsof dat niet genoeg was, kregen we vorige week te horen dat een groep andere Gelderse boeren het heeft moeten ontgelden, omdat de Schiphol Group koste wat kost de opening van Lelystad Airport erdoorheen wil drukken. Deze stikstofruimte had de provincie Gelderland graag gebruikt om lokaal huizen te bouwen voor jongeren of om PAS-melders uit de impasse te helpen die buiten hun schuld om is ontstaan. Hoe kijkt de minister naar de zorgen van de Gelderse politiek en hoe kijkt hij aan tegen de stikstofoorlog die plaatsvindt tussen het Rijk, al dan niet zijn eigen bedrijven en burgers of decentrale overheden? Waarom is een luchthaven belangrijker dan de PAS-melders of het bouwen van woningen? Begin december nam de Kamer nog een motie van GroenLinks en de Partij voor de Dieren aan waarin de regering werd opgeroepen om dit te voorkomen. Hoe is deze motie uitgevoerd? U begrijpt dat ik denk dat die motie helemaal niet is uitgevoerd; allesbehalve. Hoezo zijn twaalf boerderijen genoeg om de uitstoot van twee luchthavens te compenseren?

Voorzitter. Er is in ons land niet alleen een strijd om de ruimte gaande, maar vooral een strijd om de stikstofruimte. Dit blijkt een oneerlijk gevecht. In een eerder debat met de Kamer over stikstofrechten gaf minister Van der Wal aan dat de coalitie gekozen heeft voor asfalt en voor Lelystad Airport, omdat dat in het regeerakkoord staat. Impliciet zegt ze hiermee dat de regering zou kunnen ingrijpen bij Schiphol en Rijkswaterstaat. Hier heb ik een aantal vragen over. Is het juridisch gezien mogelijk om de stikstofrechten van Schiphol over te nemen of te kopen? Maakt de passage over onder andere de opening van Lelystad Airport in het regeerakkoord dat het kabinet terughoudend is met het overnemen van stikstofrechten? Zo ja, is het dan een politieke keuze van het kabinet om met de stikstofrechten eerst wegen te verbreden en een nieuw vliegveld te openen, in

plaats van zo snel als mogelijk de PAS-melders uit te kopen? Hoe zit het met de onderlinge fosfaathandel tussen boeren wanneer hun boerderij door Schiphol wordt uitgekocht? Mogen ze hun fosfaatrechten dan nog doorverkopen aan andere boeren?

Voorzitter. Dan een ander belangrijk punt: goed werkgeverschap. Wat de Partij van de Arbeid betreft is goed werkgeverschap een randvoorwaarde voor elke werkgever, maar helemaal als de aandelen in publieke handen zijn. Na de uitzending Ziek van Schiphol van Zembla gaf de Arbeidsinspectie een jaar geleden aan binnen een aantal weken met een eis over deze slechte omstandigheden te komen. Ruim een jaar later ligt die eis er nog steeds niet. Kan er überhaupt gehandhaafd worden zonder die nieuwe eis? Wanneer kunnen we die nieuwe eis verwachten? Kan de minister met zekerheid zeggen dat de 20.000 mensen op de platforms niet in meer of mindere mate aan giftige stoffen worden blootgesteld? Een niet-functionerende Arbeidsinspectie vind ik onacceptabel. Toch bleek dat men niets deed met klachten over fysiek zwaar werk op Schiphol. Hoe kan het dat de Kamer hierover verkeerd is geïnformeerd? Welke vervolgstappen zet minister Harbers samen met minister Van Gennip om de werkwijze van de Arbeidsinspectie stevig tegen het licht te houden? Hoe zorgt de minister ervoor dat bij een periodieke controle, zoals gevraagd in de aangenomen motie-De Hoop c.s., de klachten over fysiek zwaar werk wél doorkomen en hier kordaat tegen wordt opgetreden?

Voorzitter. Het AD kopte vorige week trots dat er geen reden meer is om het aantal vluchten te beperken, omdat er genoeg beveiligers gevonden zijn. Dat is op zichzelf natuurlijk goed nieuws, maar hoe zit het met de werkdruk van de werknemers? Kunnen zij erop rekenen dat de werkdruk, die nu al extreem is, niet opnieuw verder doorstijgt? Waar duizenden werknemers nog steeds lijden onder gezondheidsrisico's, krijgt de vertrekkende CEO vier ton als vertrekbonus mee. De onverschilligheid en het gemak waarmee dit gebeurt bij een bedrijf dat voor 70% in handen van het Rijk is, vindt de Partij van de Arbeid stuitend en een klap in het gezicht voor de werknemers die onder deze druk hun werk moeten doen. De Partij van de Arbeid ziet de KLM en Schiphol steeds minder als de blauwe zwaan en steeds meer als de plofkip met de zogenaamde gouden eieren. Wat ons betreft, zo zeg ik nogmaals, moet Schiphol altijd opereren binnen de sociale, maatschappelijke en juridische grenzen, met fatsoenlijke lonen en arbeidsomstandigheden, met een legale natuurvergunning, met minder uitstoot van CO₂ en fijnstof en met minder geluidsoverlast.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Netjes binnen de tijd; dank daarvoor. U heeft nog een interruptie van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

De heer De Hoop gebruikt vaak de beeldspraak van de kip voor Schiphol, maar ik wil hem er toch aan herinneren dat het beleid om zo veel mogelijk dividend uit Schiphol te trekken, mede is ingezet ten tijde van staatssecretarissen Mansveld en Dijksma van de Partij van de Arbeid en van minister Dijsselbloem van de Partij van de Arbeid. We zetten nu juist in op een hoogwaardigere luchtvaart. Dat hebben we ook gezegd: dat we ons

niet meer moeten richten op maximaal dividend, maar op hogere lonen op Schiphol en op groot onderhoud waarbij meer rekening wordt gehouden met de reizigers en omwonenden. Wil de heer De Hoop erop reflecteren dat het vooral het beleid van zijn eigen partij is geweest?

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

Ik vind het toch een beetje lachwekkend dat ik dit nu moet zeggen. In de afgelopen twaalf jaar hebben we vier ministers van de VVD gehad met luchtvaart in hun portefeuille. Vier ministers van de VVD! En dan gaat u mij nu verwijten dat het de schuld van de Partij van de Arbeid is? Ik wil best elk debat weer horen dat de Partij van de Arbeid in het kabinet-Rutte II heeft gezeten. Prima, helemaal prima om mij nu dit verwijt te maken. Tegelijkertijd hoorde ik net een betoog van de VVD voor nog meer groei. Dat is allemaal prima. Dat zijn politieke keuzes sturend op rendement. Die race to the bottom gaan we nu tegen, maar laten we eerlijk zijn: dat is niet omdat de VVD dat zo graag wilde de afgelopen jaren. Ik vind dat toch een beetje een misplaatst punt van de heer Koerhuis.

De **voorzitter**:

De heer Koerhuis bedoelde de staatssecretarissen, dus niet de ministers maar de staatssecretarissen. Dijksma en Mansveld waren staatssecretarissen van IenW. Dat is voor de mensen die dat niet wisten; dan weten ze dat nu.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik vroeg de heer De Hoop er alleen op te reflecteren, maar ik heb een gevoelige snaar geraakt. Maar laten we vooruitkijken en in ieder geval vaststellen dat we in deze commissie hebben afgesproken met de minister dat we naar een hoogwaardige luchtvaart gaan, met hogere lonen en bijvoorbeeld ook groot onderhoud waarbij rekening wordt gehouden met reizigers en omwonenden, en dat we niet meer gaan voor maximaal dividend.

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

Prima. Het is helemaal geen gevoelige snaar. Ik vind het alleen opmerkelijk dat het komt van het Kamerlid dat hier op dit moment nog als enige pleit voor heel veel verdere groei van de luchtvaart, terwijl partijen als D66 en het CDA ook steeds minder daarvoor kiezen. Ik moet heel eerlijk zeggen dat mijn eigen partij daarin natuurlijk ook een ontwikkeling heeft doorgemaakt de afgelopen jaren. Maar het zo scherp neerzetten alsof Mansveld en Dijksma daar uitsluitend verantwoordelijk voor waren, vind ik gewoon niet terecht, ook omdat er de afgelopen twaalf jaar vier VVD-ministers wel in het kabinet hebben gezeten op de portefeuille IenW. Ik vind dat dus een misplaatste opmerking. De reflectie heeft u hierbij gekregen.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw beantwoording, meneer De Hoop. Meneer Boucke, Democraten 66.

De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Het is dit jaar 30 jaar geleden dat ik vanuit Suriname naar Nederland kwam om te studeren. Nieuwsgierig, leergierig en met de boodschap van mijn ouders: bouw aan je toekomst, aan een betere toekomst. Verbinding zoeken, jezelf

ontplooien, andere plaatsen en culturen ontdekken: het zit in de mens. Dit is speciaal voor de heer De Hoop: vliegen verbindt ons, maar vliegen gaat ook gepaard met vervuiling, met overlast en met natuurschade en dat moeten we aanpakken. Ik zal daarvoor blijven strijden. Mijn partij doet dat al jaren. Om die reden begin ik over het CO₂-plafond. Het is van groot belang dat dat plafond er komt voor de borging van de doelen die we met elkaar gesteld hebben en om zeker te stellen dat we deze doelen halen. We hebben langer dan gepland moeten wachten op de effectenstudies van het kabinet. Daarom moeten we nu doorzetten. We willen dit zo snel, zo slim en zo ambitieus mogelijk doen. De minister schetste hiervoor een tijdpad, waarbij de invoering van het CO₂-plafond op zijn vroegst in 2025 kan plaatsvinden.

Ik heb een paar vragen aan de minister. Hoe zet de minister zich in om een mogelijke vertraging te voorkomen en mogelijk de invoering zelfs te vervroegen? Het CO₂-plafond is namelijk een garantie om de doelen te halen die we samen hebben afgesproken. Die moeten ook echt gehaald worden. Het liefst gaan wij nog een stapje verder. We moeten daarvoor nu al een doorvertaling naar 2050 maken en het ontwikkelen van een afbouwpad naar 2050 biedt zekerheid en duidelijkheid, zodat we niet tegen obstakels aanlopen onderweg. Ik heb nog drie vragen aan de minister daarover.

De voorzitter:

Mag ik eerst een interruptie toestaan? Of wilde u eerst de vragen afwachten, meneer Koerhuis? Ja? Gaat u dan rustig verder, meneer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Kan de minister toezeggen om een dergelijk afbouwpad, eventueel met tussendoelen, vorm te geven? Kan hij hierbij ook de risico's schetsen die wellicht het halen van de doelen bemoeilijken? De derde vraag: hoe werkt de minister op dit moment aan het wegnemen van die risico's?

De voorzitter:

Dan kan ik de interruptie nu toestaan. Meneer Koerhuis, gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben ook benieuwd — ik heb het de minister ook gevraagd — hoe de heer Boucke reageert op het commentaar van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens dat nu er geen terugsluis van vliegbelasting is, er ook geen bindend CO₂-plafond moet komen. Ik dacht dat D66 altijd de partij was van Europees optrekken, maar nu lijken we hier toch als land alleen te gaan staan. Waar is D66 gebleven om dit in Europees verband te regelen? Het enige wat we krijgen als we doen wat de heer Boucke voorstelt, is dat vluchten net over de grens gaan plaatsvinden. Daar is het klimaat natuurlijk niks bij geholpen.

De heer Boucke (D66):

Deze vraag is in eerdere debatten ook al aan de orde geweest. Wij vinden het belangrijk dat we in internationaal verband stevig, ambitieus klimaatbeleid maken, ook voor de luchtvaart. Dat doen we in Europees verband. Dat doen we ook in ICAO-verband. Maar we hebben ook met elkaar afgesproken dat Nederland een voortrekkersrol neemt in het verduurzamen van onze economie en dus ook de luchtvaart. Om die reden hebben we

ook een CO₂-plafond in het coalitieakkoord met elkaar afgesproken. Het CO₂-plafond is een waarborg dat we de doelen die we met elkaar afgesproken hebben, ook halen. Het zijn dus twee zaken die heel goed op elkaar aansluiten: ambitieus internationaal beleid om de emissies van de luchtvaart omlaag te brengen, maar tegelijkertijd ook nationaal instrumenten ontwikkelen om die emissies omlaag te brengen en een borging inbouwen dat we de doelen ook daadwerkelijk halen. Die borging is het CO₂-plafond.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, u hebt nog één interruptie. Dan weet u dat. Meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Is de heer Boucke van mening dat dat CO₂-plafond dan ook evenredig voor alle sectoren moet zijn, dus dat de luchtvaart dan ook 55% zou moeten reduceren?

De **voorzitter**:

Kijk, dat is nou een korte en puntige vraag. Meneer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

Zeker. Dank u wel voor deze vraag. Ik vind het belangrijk dat we dat CO₂-plafond krijgen. Voor wat betreft de doelen is wat we met elkaar afgesproken hebben in de Luchtvaartnota leidend. Dat is dus het doel waar het CO₂-plafond de waarborg voor moet zijn. Wat mij betreft gaan we wel kijken naar hoe we nog verder gaan, maar dat zit dan buiten de afspraken die we met elkaar hebben. Die zijn voor mij leidend, want afspraak is wel afspraak, wat mij betreft.

De heer **Alkaya** (SP):

Oké. Het antwoord is dan nee, want dat is dus niet 55% reductie ten opzichte van 1990, wat voor de economie in haar geheel geldt. Ik ben daar om eerlijk te zijn wel blij mee. Ik worstel ermee, want ik wil ook dat de luchtvaart CO₂ reduceert. Alleen, als je die reductiedoelstelling in de wet ook zo hard zou voorschrijven voor de luchtvaartsector, evenredig, is dat volgens mij ten eerste onnodig omdat je bij andere sectoren namelijk veel meer winst kunt behalen. Ten tweede ontkom je er dan niet aan om veel werkgelegenheid te verliezen in de luchtvaartsector. Ik ben dus benieuwd naar wat D66 precies gaat voorstellen. De Luchtvaartnota is leidend; dat snap ik. Maar ik denk ook dat we voorzichtig moeten zijn met het vastleggen in de wet van te rigoureuze doelstellingen die op middellange termijn misschien onvoorziene uitkomsten kunnen bieden op banen van heel veel mensen. Daarmee ben ik met dit antwoord wel blij.

De heer **Boucke** (D66):

Misschien nog even een korte reactie. Wat D66 betreft zijn we zo ambitieus als mogelijk. Dat betekent dat wij steeds kijken naar welke sector emissies moet reduceren en hoe we dat het beste kunnen doen. De luchtvaart is een sterk internationale sector, daarom zetten we ook héél sterk in op internationaal beleid, wat ons betreft in Europa, maar ook in ICAO-verband. Maar ik vind het ook belangrijk om te blijven benadrukken dat je in het klimaatbeleid wel voorlopers, voortrekkers, nodig hebt. Je kunt dus niet wachten op de EU of op ICAO. Ik vind dat we zelf ook de eerste stappen moeten zetten. Dat doen we wat ons betreft door ervoor te zorgen dat we voldoende duurzame brandstoffen hebben, dat we een waarborg hebben met een CO₂-plafond en dat we een eerlijke prijs voor

vliegereizen hebben. Dat zijn allemaal zaken waar we aan kunnen werken en waar we nu ook aan werken.

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

Even voor alle duidelijkheid. De heer Boucke vertelt: we gaan ons aan de Luchtvaartnota, aan de klimaatafspraken en aan een CO₂-plafond houden. Diezelfde Luchtvaartnota gaat uit van 12 megaton in 2030. Dat heeft helemaal niets te maken met de afspraken. De vraag die ik eigenlijk heb, ligt in het verlengde daarvan. Vanochtend konden we lezen dat de landelijke VVD bij monde van woordvoerder Koerhuis voorstelt dat Twente Airport weer een volwaardige luchthaven van nationaal belang moet worden. Ik vraag mij oprecht af wat de heer Boucke daarvan vindt. Ik geef het de kwalificaties "rookgordijn", "vertraging" en "mist opwerpen". Ik ben erg benieuwd naar de kwalificatie die de heer Boucke daaraan geeft, als hij dat kan doen. Dat mag ook schriftelijk hè, of per Twitter.

De **voorzitter**:

Graag uw kwalificatie nu hier, meneer Boucke. Dat hoeft niet via Twitter. Dat kan hier.

De heer **Boucke** (D66):

Een kwalificatie over Twente Airport en de plannen van de VVD daarin? Dit is even een checkvraag. Is dat het?

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

Het gaat met name over de achterliggende gedachte dat we dus een soort derde nationale luchthaven krijgen, naast Lelystad, dat de VVD ook al open wil houden. Dan komt Twente er nog een keer bij. Wat vindt de heer Boucke daarvan?

De heer **Boucke** (D66):

Dat vind ik zeer onwenselijk. Ik heb in mijn inleiding ook heel duidelijk gezegd dat we zullen blijven vliegen, maar het gaat er mij om dat we alternatieven voor vliegereizen gaan ontwikkelen. Dat moet dus minder worden. En daar waar we blijven vliegen, moet dat schoner worden. Maar wat mij betreft is groei van de luchtvaart in Nederland niet meer aan de orde. Volgens mij moeten we ons eerder concentreren op minder uitstoot dan op meer.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, dit is uw laatste interruptie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja, dat weet ik. Ik heb dan toch een vraag. We hebben het hier vaak over internationale verdragen, zoals het internationale Vluchtelingenverdrag, maar ook over het internationale luchtvaartverdrag. Volgens mij heeft de heer Boucke bij dezelfde technische briefing van de slotcoördinator als ik gezeten. Hij zei dat het internationale luchtvaartverdrag is gesloten in de jaren veertig. Dat gaat uit van de groei van de luchtvaart in een land, om mensen en landen te verbinden, vrede en veiligheid te brengen. Stelt D66 nu voor dat we ons niet aan het internationale luchtvaartverdrag moeten houden?

De heer **Boucke** (D66):

Dat vind ik wel een heel curieuze vraag, hoor. Ik vind het belangrijk dat we de emissies in de luchtvaart omlaag brengen. Dat staat bij mij op een, twee en drie. We zullen blijven vliegen, maar waar we dat blijven doen, moet dat wel schoner. Overigens kunnen we verdragen ook aanpassen, meneer Koerhuis. Als er onderdelen in het verdrag zitten die ons niet zinnen, kunnen we er ook voor pleiten om die aan te passen.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording. Er zijn geen interrupties meer. U hebt nog 2 minuten en 48 seconden. Mevrouw Kröger, wilde u nog iets vragen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, toch op het onderwerp stikstof.

De heer **Boucke** (D66):

Daar kom ik zo bij.

De **voorzitter**:

Prima. Dan zal ik deze niet tellen, want hij komt er nog op terug.

De heer **Boucke** (D66):

Met nog maar twee minuten moet ik echt even sneller gaan praten.

De **voorzitter**:

U hebt nog 2 minuten en 48 seconden, zag ik.

De heer **Boucke** (D66):

Dat is bijna een hele minuut extra. Ik maak mijn blokje over het CO₂-plafond even af. Er moet nu dus echt een plan komen om mogelijke knelpunten, zoals een tekort aan duurzame brandstoffen, op te lossen. Als dat pas ontwikkeld wordt wanneer we tegen de obstakels aan lopen, is het te laat; vandaar mijn vragen aan de minister. We moeten vooruitkijken.

Voorzitter, dan over het beleidskader netwerkqualiteit. Dit geeft inzicht in onze bereikbaarheid en het belang van onze verbondenheid. Het is belangrijk dat dit kader er nu is, maar ik ben er nog wel kritisch over. De inzet lijkt namelijk vooral gericht op economisch belang van bestemmingen in plaats van op de behoefte van Nederlandse inwoners en bedrijven. Kortom, het lijkt meer aanbod- dan vraaggestuurd. Ik heb een paar vragen aan de minister. Kan de minister ingaan op deze zorgen? Kan de minister toezeggen om aansluitend op dit kader ook een kader te ontwikkelen dat vraaggestuurd is als het gaat om Nederlandse inwoners, reizigers en in Nederland gevestigde bedrijven. Ik moedig de minister aan om hierbij nadrukkelijk te kijken naar het belang van Nederland. Want dit gaat verder dan een zo goed mogelijk netwerk kunnen bedienen. Het gaat ook om leefbaarheid, geluidsoverlast, woningbouw, klimaat, milieudruk, ruimtedruk en ga zo maar door. We moeten integrale afwegingen maken voor de brede welvaart en daarin schiet dit beleidskader, zoals ik het nu lees, nog tekort.

Voorzitter, dan stikstof, de olifant in de Kamer. Schiphol zou genoeg stikstofrechten

hebben vergaard om een natuurvergunning aan te vragen. Ik heb een paar vragen daarover aan de minister. Wat vindt de minister ervan dat één bedrijf op deze manier rechten opkoopt, terwijl we onder andere zitten met een woningopgave, PAS-melders, natuur, onderhoud van infrastructuur en noem zo maar op? Gaat Schiphol uit van het LVB 2008 — dat is het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol — of van de eerdere, meer beperkende referentiesituatie, zoals die van 1996? Hoe ziet de minister dit? Hoeveel stikstofruimte heeft Schiphol in het geval van meer beperkende situaties nodig? Hoe verhoudt zich dit tot de ruimte die nodig is voor het LVB 2008?

Dan heb ik nog twee vragen. In hoeverre mag daarbij worden afgeweken van vlootontwikkeling, zodat vliegtuigen minder stikstof gaan uitstoten? En ten slotte: hoe kijkt de minister naar de rekenmethode die uitgaat van een straal van 25 kilometer rondom de bron en het feit dat nu alleen het taxiën, landen en opstijgen tot 900 meter meetellen? De echte stikstofverspreiding van vluchten is namelijk veel groter.

Voorzitter, ik sluit af. Samen moeten we bepalen wat voor soort luchtvaart we in Nederland willen. Als het aan mij ligt, is dat een schone luchtvaart met een stuk minder overlast en gebaseerd op de vraag van Nederlandse inwoners, reizigers en bedrijven. Daar kunnen we nu de basis voor leggen, zodat vliegen blijft verbinden. Ik wil heel graag nog steeds mijn moeder in Suriname kunnen bezoeken, maar niet vervuilen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng namens D66, meneer Boucke, en ook netjes binnen de tijd. Ik vind het keurig hoe deze commissie werkt. We krijgen natuurlijk nog wel meneer Van Raan dadelijk nog - ik moet niet te vroeg juichen. Er is een interruptie van de heer De Hoop en daarna van mevrouw Kröger.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik heb een vraag over de stikstofruimte die Schiphol opkoopt. Ik hoor van de heer Boucke dat hij dat niet wenselijk vindt. Als het juridisch gezien mogelijk is om de stikstofrechten van Schiphol over te nemen, vindt de heer Boucke dan dat dit kabinet, de minister van Financiën samen met de andere ministers, dit zouden moeten doen om meer regie te hebben?

De heer Boucke (D66):

Ik heb een hoop vragen aan de minister gesteld. Ik ben benieuwd of datgene wat Schiphol gedaan heeft, kan en mag. Ik vind het zelf onwenselijk, maar ik vind het ook belangrijk dat wij een check doen of volgens de wet is gehandeld. We leven wel in een rechtsstaat. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat dit in de toekomst niet meer gebeurt? Dat is de motie van mevrouw Kröger, die wij gesteund hebben. Dat is voor mij leidend.

De heer De Hoop (PvdA):

Oké, maar aangezien u die motie gesteund hebt, kan ik me voorstellen dat het meer is dan: kan dit, mag dit? U wilde het niet. U heeft zich aan de motie gecommitteerd. In de praktijk blijkt dat er toch iets anders is gebeurd. Ik herhaal mijn vraag iets scherper. Als het mogelijk is om die stikstofrechten van Schiphol over te nemen, juist om ze ook in te

zetten voor de PAS-melders ... Het is met name D66 dat wil dat de boeren zo snel mogelijk opgekocht worden; op zich ben ik daar wel mee eens. In de praktijk zien we nu dat de boeren de strijd verliezen van Schiphol. Dat lijkt me onwenselijk, ook in de strijd waarin D66 vooroploopt. Wat kunnen we daarin steviger van u verwachten? Het is uw minister van Financiën die voor 70% aandeelhouder is van Schiphol. Ik verwacht dus iets meer stevigheid van D66.

De heer **Boucke** (D66):

Nou ja, ik voldoe kennelijk niet aan de verwachtingen van de heer De Hoop. Ik wacht het antwoord van de minister af. Ik vind het zeer onwenselijk dat één bedrijf nu stikstofruimte opkoopt, terwijl we met een maatschappelijk probleem zitten waar meerdere sectoren bij betrokken zijn. Als we dat kunnen voorkomen, moeten we dat vooral doen. Ik hoop dat ik duidelijk genoeg ben.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik sla ook een beetje aan op deze inbreng van D66. Er worden nu allemaal vragen gesteld, maar dat is wel een beetje mosterd na de maaltijd. Toen het eerste nieuws kwam dat Schiphol bezig was met die aankopen, hebben wij die vragen natuurlijk al gesteld. We hebben die motie juist ingediend om te zeggen: minister, zorg dat dit stopt. Die motie heeft D66 gesteund. Het was de rol van het kabinet. Deze minister is beleidsverantwoordelijk. Daarnaast hebben we de minister van Landbouw en de aandeelhouder: de minister van Financiën. Het maakt mij niet uit wie het doet, maar steek er een stokje voor. Dat was de motie. Als je dan nu weer al deze vragen opwerpt ... Hoe voelt D66 zich over het feit dat deze motie van de Kamer simpelweg niet is uitgevoerd?

De heer **Boucke** (D66):

Dat vind ik zeer onwenselijk. Ik wil het antwoord van de minister afwachten. Wanneer zijn deze rechten opgekocht? Als de rechten zijn opgekocht voordat de motie is aangenomen, is het de vraag wat er juridisch mogelijk is om dit ongedaan te maken. Nogmaals, ik vind het zeer onwenselijk dat dit zo gebeurd is, maar het zou heel goed kunnen dat die motie, die wij gesteund hebben, te laat kwam om te voorkomen dat dit gebeurde.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het enige wat echt te laat is gekomen, is deugdelijk beleid om te zorgen dat die stikstof daadwerkelijk ten goede komt van wat wij maatschappelijk wenselijk vinden. Maar goed, we moeten vooruitkijken. We hebben nu een situatie waarin één bedrijf kan zeggen "zo, klaar is Kees", terwijl de boeren, de natuur, de omwonenden van Lelystad Airport, iedereen met de handen in het haar zit. Dus wat verwacht D66 concreet van deze minister en zijn collega's om dit op te lossen? We constateren met elkaar dat we dit niet kunnen accepteren, dus hoe gaan we het oplossen?

De heer **Boucke** (D66):

Daar gaan precies mijn vragen aan de minister over. Ik constateer dat er iets gebeurd is wat mijn partij niet wenselijk acht: een bedrijf koopt stikstofrechten op. Wij hebben een motie gesteund om dat te stoppen. Ik wil nu van de minister horen hoe dat precies zit. Wat gaan we doen om te zorgen dat dit niet meer gebeurt en kan dit überhaupt? In dat

opzicht vindt mevrouw Kröger mij helemaal aan haar zijde.

De voorzitter:

We wachten de beantwoording van de minister af. Geachte afgevaardigde Alkaya namens de Socialistische Partij.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. De voorgenomen krimp van ongeveer 500.000 vluchten op Schiphol in 2019 naar 440.000 vluchten was wat de SP betreft niet alleen een flinke verbetering voor de omwonenden van de luchthaven, maar ook een noodzakelijke verlaging van de werkdruk voor werknemers. Helaas blijkt deze krimp niet haalbaar. Ik heb begrepen dat dat door Europese procedures komt. Daarom wordt er genoeg genomen met circa 460.000 vluchten in 2023, dit jaar dus. Dat betekent echt een flinke groei ten opzichte van vorig jaar, toen we al die ellende en chaos op Schiphol zagen. De werkomstandigheden en de veiligheid zijn nog steeds niet op orde, maar toch wordt er een flinke groei toegestaan. Bij bijna de helft van de inspecties en de grondaanpak worden er nog steeds afwijkingen van de regels geconstateerd. Net als in het afgelopen jaar waarschuwt de vakbond weer voor een chaotische zomer, met allerlei ellende en chaos, en met onveilige omstandigheden. Deelt de minister die vrees van de vakbond? Of kan hij ons verzekeren dat de 460.000 vluchten van en naar Schiphol dit jaar überhaupt mogelijk zijn zonder chaos en concessies aan de werkomstandigheden en de veiligheid? Is dat mogelijk?

Voorzitter. 8% van de bevolking is nu verantwoordelijk voor 40% van de vluchten. De krimp van de luchtvaart kan dus voor grote delen van de bevolking zonder grote gevolgen plaatsvinden, als de regering zich zou focussen op de veelvliegers en op de transferpassagiers in plaats van op de hele bevolking. De minister heeft eerder ook aangegeven te willen kijken naar de mogelijkheden om het hoge aantal overstappassagiers, de transferpassagiers, in te perken. Wat is hiervan de stand van zaken? Wat wordt hierop ondernomen?

In de afgelopen jaren steeg ook het aantal privévluchten. In tegenstelling tot de rest van Nederland betalen de mensen die gebruikmaken van die privévluchten geen vliegbelasting. Dat is niet alleen oneerlijk voor de mensen die wel in de wachtlijst staan op Schiphol en die al die chaos moeten trotseren, maar dat is ook onnodig vervuילend vanwege het kleine aantal passagiers per vliegtuig. Hoe staat het met de Europese verkenning om deze privévluchten ook te belasten, in samenwerking met de staatssecretaris Fiscaliteit?

Voorzitter. Er lijkt gelukkig wel langzaam schot te komen in de zaak als het gaat om duurzaam taxiën. Tijdens het taxiën wordt een groot deel van de schadelijke stoffen uitgestoten die de omgeving onnodig belasten. Op Schiphol wordt gewerkt aan proeven om duurzaam taxiën, elektrisch taxiën, de norm te maken in 2030. Maar wat de SP betreft zou dit gerust eerder mogen. Klopt het dat er fondsen in voorbereiding zijn om duurzaam taxiën te versnellen maar dat de besluitvorming nog op de plank ligt? Wanneer kunnen we daar meer informatie over verwachten? Gaat het lukken om dat eerder voor elkaar te krijgen dan in 2030? Ik zou dit bijna "laaghangend fruit" willen noemen. Niemand is hiertegen, dus laten we dit gewoon sneller van de grond krijgen.

Voorzitter. Ik kom op de vestiging van zogenaamde "Search and Rescue"-helikopters in Zeeland. Is de minister van mening dat de omwonenden goed zijn betrokken bij de besluitvorming daarover? Gaat het op die luchthaven ook over oefenvluchten, onderhoudsvluchten en nachtvluchten? Of gaat het echt alleen maar over vluchten die theoretisch kunnen plaatsvinden als er daadwerkelijk een noodsituatie aan de hand is en er zo'n "Search and Rescue"-vlucht moet plaatsvinden? In de regio worden hier veel vraagtekens bij geplaatst. Gedeputeerden uiten al hun twijfels over de juridische haalbaarheid van de voorgenomen vluchten. Hoe kijkt de minister naar deze zaak?

Voorzitter, tot slot. De universiteit van Kent in Groot-Brittannië heeft recent ontdekt dat de brandstof die veel kleine propellervliegtuigen gebruiken, voor meer loodvervuiling in de lucht zorgt dan aanvankelijk werd gedacht door de Britse overheid. Het gaat daarbij om zogenaamde avgasbenzine. Die kan ervoor zorgen dat omwonenden in een straal van kilometers rondom vliegvelden worden blootgesteld aan lood, terwijl er dus ook al lang loodvrije varianten bestaan. Dat zou dus onnodig moeten zijn. Is de minister bekend met deze risico's en is hij bereid om te onderzoeken in hoeverre dit ook rondom Nederlandse luchthavens speelt waar dit soort kleine propellervliegtuigen opstijgen en landen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya namens de SP. Ook dank dat u een Engels begrip even in het Nederlands duidde. Meneer Boucke deed dat door een afkorting volledig uit te spreken. Dat wordt enorm gewaardeerd door minder ter zake kundigen die de debatten volgen. Dus dank daarvoor. Dan meneer Geurts van het Christen Democratisch Appèl.

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. Als je woordvoerder Volkshuisvesting en Luchtvaart bent — dat ben ik nu vier dagen — ga je al snel dingen combineren. Ik trap daarom af met het onderwerp studentenhuisvesting. Ik ben van mening dat het tijd is om door te pakken op de locatie Kronenburg nabij Schiphol om daar studentenhuisvesting te realiseren. Tot nu toe wordt dat tegengehouden door het Luchthavenindelingbesluit en specifiek door de geluidsproblematiek. Graag leg ik hierbij een aantal punten aan de minister voor.

Voorzitter. Het eerste punt. We berekenen ten aanzien van geluidsoverlast aan de hand van de zogenaamde dosis-effectrelaties een verwacht percentage ernstige hinder. Interessant is dat de WHO en de Europese Unie een veel lager percentage ernstige hinder constateren dan het RIVM. Hoe kan dat, zo vraag ik me af. Die vraag stel ik dan maar aan de minister.

Een tweede punt. Wetenschappelijke literatuur geeft aan dat jongvolwassenen minder last hebben van geluid dan mensen van hogere, middelbare leeftijd en dat zij dat geluid beter kunnen verdragen dan de gemiddelde volwassen bevolking. Bij studentenhuisvesting neemt de last van geluidshinder dus minder toe dan bij gewone huisvesting met een normale bevolkingsopbouw. De ervaren geluidshinder was geen reden om te willen verhuizen.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van meneer De Hoop.

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

Even om het scherp te hebben: pleit het CDA er nu voor om de geluidsnormen te verlagen voor woningbouw in de buurt van Schiphol, luchtvaart, voor studenten of jongeren en dergelijke? Pleit het CDA dus voor het verlagen van de normen voor woningbouw rondom luchtvaart voor een bepaalde doelgroep?

De heer **Geurts** (CDA):

Als de heer De Hoop me even laat uitspreken — ik heb nog een heel aantal zinnen — zal hij erachter komen dat het binnen de huidige wet- en regelgeving mogelijk is wat ik nu vraag. Ik vraag niet om dingen te doen die buiten de huidige wet- en regelgeving vallen. Ik vraag alleen om politieke wil om het te doen.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog. Meneer De Hoop gaat aandachtig luisteren, meneer Geurts.

De heer **Geurts** (CDA):

Dat verwacht ik altijd van de heer De Hoop.

In Amsterdam heeft dit ertoe geleid dat er een doelgroepenbeleid is opgenomen. Specifiek beleid rondom geluid hoeft bij deze groepen jongvolwassenen minder streng te hoeven toegepast, zeg ik ook specifiek tegen de heer De Hoop, mits de doorstroming is gewaarborgd, zoals bij studentenhuysvesting noodzakelijk is, en mits alleen deze doelgroep gehuisvest wordt. Kortom, als aan die strikte voorwaarden wordt voldaan, hoeft een hogere geluidsimpact niet in de weg te staan van studentenhuysvesting. Ik vraag dan ook om het Luchthavenindelingbesluit niet in de weg te laten staan van studentenhuysvesting op Kronenburg. Is de minister bereid een verklaring van geen bezwaar af te geven? Als de minister daartoe niet bereid is, leg me dat dan eens duidelijk uit.

Dan nog een derde punt, om het nog verder te onderbouwen. Onderzoek uit 2017 in opdracht van de Omgevingsraad Schiphol naar hinderbeleving van inwoners in de omgeving van Schiphol bevestigt opnieuw dat jongeren substantieel minder hinder ervaren van vliegtuiggeluid dan mensen in andere leeftijdscategorieën. Dat heb ik niet zelf bedacht; het komt uit een onderzoek van 2017. Ook van de omwonenden jonger dan 35 geeft 7% aan in de afgelopen maanden frequente hinder door vliegverkeer te hebben ervaren. Maar van de ondervraagden in andere leeftijdscategorieën heeft een veel groter aandeel, 14% tot 25%, vaak hinder ervaren. Als dit de minister niet overtuigt om een verklaring van geen bezwaar af te geven om het Luchthavenindelingbesluit niet in de weg te laten staan, concludeer ik dat de minister gewoon niet wil. Dan hoor ik graag wat de echte reden is.

Voorzitter. Ik heb nog drie losse punten, ter afronding. Als eerste het corruptieschandaal in het Europees Parlement. Dat moet tot op de bodem worden uitgezocht. Ik denk dat niemand hier daarover van mening verschilt. Ik vraag de minister of al bekend is dat er

in deze zaak iets speelt met betrekking tot het luchtvaartverdrag met Qatar. Laat ik duidelijk zijn: als dat hier een rol speelt, betekent dit wat het CDA betreft einde verdrag.

Dan punt twee. De luchtruimherziening wordt door het ministerie ontworpen in samenwerking met een aantal partners, bijvoorbeeld het ministerie van Defensie, maar ook de LVNL, de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart en andere partners. Het valt op dat de algemene luchtvaart niet betrokken is bij het ontwerp van de hoofdstructuur voor de herziening van het luchtruim, maar slechts geïnformeerd wordt en om een reactie gevraagd wordt als de besluiten al genomen zijn. De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, de vertegenwoordiger van de lichte luchtvaart, staat te popelen om expertise en inzicht te delen. Graag hoor ik van de minister hoe hij de algemene luchtvaart er nauwer bij wil betrekken. Ik heb begrepen dat het hun ambitie is om volwaardig partner te worden in dit proces, om echt helemaal mee te doen. Is de minister bereid dit vorm te geven en hoe gaat hij dat dan doen? Ik zou de minister ook willen vragen om in te gaan op de participatie van de omwonenden, met name met betrekking tot wat er nu weer speelt rondom Lelystad. Ik hoor verhalen dat dat niet goed gaat. Dat gaat in een later stadium nog een probleem worden. Misschien kan de minister nog wat ingaan op hoe hij het tijdschema en de werkwijze voor zich ziet.

Voorzitter, afrondend, laatste punt. Met een steilere vertrapping in het luchtruim ontstaat er meer ruimte voor de algemene luchtvaart waarover ik het net had, zonder dat het afdoet aan de ruimte voor de luchtvaartgebruikers of de veiligheid. Grote vliegtuigen in Frankrijk, maar ook op Heathrow doen dit al. Daarom is mijn laatste vraag of de minister de mogelijkheden van steilere vertrapping serieus zou willen onderzoeken.

Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng namens het CDA. Met "LVNL" bedoelde meneer Geurts "Luchtverkeersleiding Nederland". Er is allereerst een interruptie van de heer De Hoop, dan van mevrouw Kröger en dan van meneer Van Raan.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik heb goed naar de heer Geurts geluisterd. Los van het punt dat hij maakt over de norm voor Amsterdamse studentenhuysvesting, vind ik het opmerkelijk dat hij zelf aangeeft dat hij de portefeuilles die hij heeft, wonen en luchtvaart, eigenlijk combineert zonder daarbij het punt van stikstof te noemen. Dat vergt natuurlijk ook wel echt aandacht met betrekking tot woningbouw. Door het gebrek aan stikstofruimte liggen natuurlijk heel veel plannen stil. Als we echt willen dat jongeren, studenten maar ook andere jongeren die heel graag een woning en een fijn thuis willen hebben, aan een betaalbare woning kunnen komen, dan zou je toch zeggen dat je echt snel wat met die stikstofproblematiek moet. Hoe kijkt de heer Geurts dan naar het feit dat Schiphol op dit moment bijna een soort monopolie heeft op de stikstofruimte, terwijl juist hulp aan de PAS-melders, die het CDA ook heel belangrijk vindt, en de woningbouw voor jongeren hiermee niet van start kunnen gaan. Ik ben heel benieuwd hoe de heer Geurts daarop reflecteert en daarnaar kijkt.

De voorzitter:

Dat was uw laatste interruptie, meneer De Hoop.

De heer **Geurts** (CDA):

Dank voor deze vraag. Ik zal ook eerlijk zeggen dat ik het strategisch gezien al had verwacht: als ik het er niet over heb, dan krijg ik de vraag toch, dus dan gaat het buiten mijn spreektijd om en kan ik die tijd aan andere dingen besteden. Gewoon in de openheid en voor transparantie vertel ik dat. Wij als CDA-fractie hebben de motie van mevrouw Kröger en de heer Van Raan op dit punt over de stikstofrechten vorig jaar ook gesteund. Het moge dus duidelijk zijn waar wij op dat punt staan. In dit dossier — ik ben ook vele jaren woordvoerder Stikstof geweest — heb ik een emotioneel spoor en een rationeel spoor. Ik zal ze niet allebei tot op het diepste niveau uitduiden, maar meneer De Hoop zei net terecht dat het niet zo kan zijn dat we PAS-melders, die buiten hun schuld in de problemen zijn gekomen, in de problemen laten. Dat is niet aanvaardbaar. Het tweede punt op dat vlak is dat bedrijven en organisaties met de diepste financiële zakken gaan bepalen hoe de stikstofverdeling in Nederland gaat plaatsvinden. Ik sluit me specifiek op dat punt aan bij mevrouw Kröger, die dat ook aangaf. Het feit dat dat gebeurt, doet ook wat met mijn rechtvaardigheidsgevoel. Ik merk aan de knikkende hoofden dat meerdere collega's dat zo ervaren.

Dan het rationele spoor. Ik heb ook gekeken wat wij hier als Kamerleden nou op dit dossier zouden kunnen doen. Het eerste zit op dit moment gewoon bij de provincies en met name bij Noord-Holland. Ik spreek de collega's die in dat college zitten dan ook aan: GroenLinks, PvdA, VVD en D66. Want het college daar gaat bepalen of Schiphol wel of niet voldoende stikstof gaat krijgen. Zij gaan namelijk over het intrekken van de vergunningen van de agrarische bedrijven. Ik kijk de collega's die dit betreft dus aan. Ik zou zeggen: ga eens praten bij uw collega's, uw partijgenoten, in de provincie.

Dan komt er nog een belemmering rondom de ViA15. Ik verwacht dat de uitspraak van de Raad van State over de afkapwaarde van 25 kilometer heel interessant zal zijn. Ik vind het ook heel interessant om de situatie rondom Lelystad te zien. Als ze dat gelijk en gelijkwaardig met de veehouderij gaan behandelen, dan ben ik heel benieuwd, met alle kennis en kunde die ik mag bezitten, hoe ze daar in vredesnaam een vergunning gaan rondkrijgen. Dat doen ze op dit moment namelijk nog steeds binnen het intern salderen. Met bedrijven die geen vergunning hebben voor intern salderen, zal dat niet meevallen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik herken heel erg wat de heer Geurts beschrijft. Inderdaad tast dat het gevoel van rechtvaardigheid aan; van heel veel mensen, denk ik. Ik vind het wel een beetje makkelijk: er wordt nu voorbijgegaan aan een hele duidelijke opdracht vanuit de Kamer, die niet alleen is verwoord in mijn motie, samen met de heer Van Raan, maar ook in een andere motie. De Kamer heeft zich heel duidelijk uitgesproken om in te grijpen. Dan kan er nu naar de provincie worden gekeken, maar het gaat natuurlijk om het volgende. We hebben drie ministers in een kabinet, die hier allen een rol in spelen. We hebben het over een staatsdeelneming. We hebben het over de Schiphol Group. Feit is dat het kabinet heeft gezegd "we laten het gewoon allemaal gebeuren", terwijl er beloftes en uitspraken over zijn gedaan dat de luchtvaart níet de prioriteit zou krijgen. Dus hoe beoordeelt het CDA nou dat deze motie niet is uitgevoerd?

De heer **Geurts** (CDA):

Emotioneel ben ik het gewoon helemaal met mevrouw Kröger eens en zou ik die woorden ook kunnen herhalen. Maar er zit ook een rationeel spoor in mijn hoofd dat zegt: ik zou niet weten waar deze minister de bevoegdheid heeft, want hij is niet de eigenaar van Schiphol; hij kan het hooguit vriendelijk vragen. U heeft de vragen gesteld en daar gaan we straks de antwoorden op krijgen. Dan hebben wij een minister van Financiën, die aandeelhouderschap heeft. Daar voeren we vandaag het debat niet mee. Dus ik ben ook heel nieuwsgierig wat de aandeelhouder daarin gedaan heeft. We moeten ons ook realiseren dat de Nederlandse Staat geen 100%-aandeel heeft, dus daar zitten ook weer dingen in. Het derde is dat de provincies hier een hele belangrijke opdracht hebben, die ik maar herhaal. Je ziet wat er rondom de A27 in Gelderland gebeurd is. Daar heeft de provincie het intrekken van die vergunningen teruggedraaid, tenminste dat lees ik in de media. Dus daar zitten echt wel ... Ik wil me er niet makkelijk van afmaken, maar ik realiseer me wel hoe lang mijn polsstok om te springen in dezen is.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, u heeft nog één interruptie. Ik constateer dat u die gaat bewaren.

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

Nog even los van het feit dat woningbouwexpert Geurts kennelijk denkt dat Kronenburg in een soort woestijn ligt waar verder niks gebouwd is en waar alleen die studenten wonen. Dit terzijde, ben ik blij met zijn exposé over de stikstofrechten. Dank daarvoor. Ik wil niet in herhaling vallen over deze moties en of die wel of niet enzovoort ... Laat ik het zo formuleren: mocht de provincie niet ingrijpen in Noord-Holland met die rechten, is de heer Geurts dan wél bereid of genegen om na te denken over de motie die wij gaan indienen en om die te steunen, namelijk dat de provincies een aanwijzing krijgen om het alsnog te doen? Hoe staat de heer Geurts daarin?

De heer **Geurts** (CDA):

Ik ben bij de Partij voor de Dieren altijd heel voorzichtig met gelijk te zeggen "dat ga ik steunen", want er zitten altijd toch nog wat haken en ogen aan, is mij in het verleden gebleken. Ik ben nu vier dagen woordvoerder op dit dossier, dus ik heb nog totaal geen ervaringen vanuit het verleden op dit dossier. Ik ben heel nieuwsgierig hoe de Partij voor de Dieren dit denkt vorm te geven via een aanwijzing. Ik ben heel benieuwd op basis van welk artikel in onze wetgeving dat dan mogelijk zou zijn, want dan zou het omgekeerd ook kunnen. Ik weet wel dat het een amendement van Bisschop, Harbers en Geurts is geweest dat het voor de PAS-melders in wetgeving heeft geregeld dat daar oplossingen voor gevonden moeten worden. Maar van de variant die de heer Van Raan hier nu schetst, ben ik heel benieuwd op welk wetsartikel we dat zouden kunnen baseren, want ik heb hem tot op heden nog niet in mijn hoofd voorbij zien schieten. Ik denk regelmatig, eigenlijk elke dag wel, na over hoe we met dit dossier moeten omgaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording, meneer Geurts. Meneer Geurts zit inderdaad pas vier dagen in deze commissie, omdat meneer Van der Molen, zijn collega, ons helaas verlaten heeft. We wensen hem natuurlijk al het goede. Meneer Van Raan, Partij voor de Dieren. Uw vijf minuten lopen.

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

Voorzitter, dank u wel. Wat een nare, sneue sector is de luchtvaart toch geworden. Schiphol Group, dat voor meer dan twee derde in handen is van de Staat, voert op het gebied van stikstof een beleid dat direct ingaat tegen niet alleen de wens van de Kamer maar ook het kabinet. Hoe kan dat en wat zijn de consequenties hiervan? Ik sluit me ook aan bij de eerder gestelde vragen. Er ligt een aangenomen Kamermotie van collega Kröger en ondergetekende die zegt: voorkom dat de Schiphol Group boerderijen opkoopt terwijl de stikstofplannen nog moeten worden uitgewerkt. En er ligt een aangenomen motie die zegt: onderzoek hoe je kan voorkomen dat stikstofoxide en ammoniak worden uitgewisseld. Toch gebeurt dat.

Dat de Schiphol Group dit nu toch deed, is niet één maar zijn twee opgestoken middelvingers naar de democratische besluitvorming, een klap in het gezicht van de natuur en nog een klap in het gezicht van de boeren. Laat het kabinet dit gebeuren? Net als bij het debat gisteren over varende ontgassen bekruipt ons, en waarschijnlijk het hele land met ons, het gevoel dat de minister dit bewust heeft laten gebeuren. Het zou mij niet verbazen, nu de luchtvaart zijn sneue slag geslagen heeft, dat het ministerie van LNV binnenkort komt met strengere maatregelen voor de opkoop van stikstof. Ook hier wordt weer duidelijk dat het kabinet kennelijk niet stopt met de idiote en inmiddels ongeloofwaardige uitzonderingspositie voor de luchtvaart, totdat de rechter het kabinet terugfluit. Kan de minister ervoor zorgen dat Schiphol de verkregen stikstofrechten weer afstaat in het publieke belang? Graag een reactie. We gaan verkennen of dat kan met een aanwijzing et cetera, maar ik wil ook graag de minister al horen.

Kan de minister vervolgens toch nog even ingaan op de details van deze overeenkomsten, zoals de afkapgrenzen die nu toegepast worden? Schiphol mag alle depositie verder dan 25 kilometer en uitstoot hoger dan 900 meter weg rekenen, terwijl iedereen weet dat die stikstof helemaal niet weg is. De depositie in de natuur beschadigt gewoon de natuur. Wat zijn de verwachte en geadviseerde consequenties als dit soort grenzen worden losgelaten? Kan de minister aangeven hoeveel meer stikstofruimte Schiphol nodig heeft wanneer de geitenpaadjes van 900 meter en 25 kilometer afkap toch worden afgesloten door de rechter? Hoe is dit met het regeerakkoord te rijmen, waarin staat dat alle sectoren een evenredige stikstofbijdrage leveren? Het kan dan niet zo zijn dat de luchtvaart groeit en daarbij de agrarische sector zit te kannibaliseren, al lijkt daar ook een truc voor bedacht. Let op. Kan de minister bevestigen dan wel ontkennen dat Schiphol de verkregen fosfaatrechten gewoon door kan verkopen en er dus met deze overeenkomst geen dier minder, geen kilogram mest minder en dus uiteindelijk ook geen stikstof minder de lucht ingaat? Graag een reactie.

Voorzitter. Ik heb twee onderdelen. Zeer zorgwekkende stoffen is het tweede onderdeel. Hoe worden deze kankerverwekkende stoffen gereguleerd? Wij hebben daar vragen over gesteld. De minister stelt in antwoord op die vragen dat de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen — kankerverwekkende stoffen zijn dat — niet onder de Wet milieubeheer valt, want vliegen, landen, opstijgen en taxiën op Schiphol zou niet onlosmakelijk verbonden zijn met de activiteit van Schiphol. Even de absurditeit daargelaten klopt het wat de minister zegt. Zo is het inderdaad geregeld. De minister stelt letterlijk in de beantwoording van de vragen dat emissies van vliegtuigen worden

gereguleerd via de Wet luchtvaart. Dat klopt ook.

Maar nu komt het gekonkel, want wat hij als fatsoenlijke bestuurder ook had moeten aangeven in de beantwoording van die vragen is dat hij vervolgens verzuimd heeft om gevolg te geven aan de verplichting in de Wet luchtvaart tot het opstellen van grenswaarden. Dat is niet gebeurd, blijkt uit de stukken die wij hebben. Vaststaat ook dat de regering de wettelijke verplichting in gevolge van — excuus voor het jargon — artikel 8.17, lid 5 onder c van de Wet luchtvaart niet is nagekomen, dat zij geen grenswaarde heeft vastgesteld. Dat betekent dat 99% van de zeer zorgwekkende stoffen van Schiphol niet wordt gereguleerd. Met een stalen gezicht schrijven dat emissies van vliegtuigen worden gereguleerd via de Wet luchtvaart en dat vervolgens nalaten te doen vinden wij zeer ernstig. Maar misschien kan de minister uitsluiten dat deze redenering klopt; ik zit er graag naast, zoals hij weet. Wanneer gaat de minister dus wel grenswaarden opstellen als hij dat niet gedaan heeft — een opstijgende 747 heeft evenveel uitstoot als een miljoen vrachtwagens — of is hij van plan dat verder maar achterwege te laten? Wij hebben er amendementen voor klaarliggen. Voorzitter. Stikstofrechten snel weggapen en geen grenswaarden voor zeer zorgwekkende stoffen: wat een intens treurig schouwspel vormt de luchtvaart inmiddels ten koste van burgers en gezondheid. Je zal er maar aan mee moeten werken om het in stand te houden.

De voorzitter:

U heeft nog tien seconden.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel.

De voorzitter:

U bent klaar? Dank u wel. Omdat u een nieuw onderwerp aansneed, kreeg ik het al benauwd. Dank u wel, meneer Van Raan. Netjes binnen de tijd, dat waardeer ik enorm.

De heer Van Raan (PvdD):

Tot uw dienst.

De voorzitter:

Dan gaan we tot slot in de eerste termijn van de Tweede Kamer naar mevrouw Van der Graaf. Zij spreekt namens de ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Bedankt voor het woord, meneer de voorzitter. Meneer Geurts en ik kunnen elkaar de hand schudden: het is voor ons allebei het eerste luchtvaartdebat. De ChristenUnie ziet dat we de komende tien à twintig jaar de uitstoot van CO₂ in de luchtvaart alleen maar terug kunnen dringen door minder te vliegen. Wij zijn dan ook voorstander van een kleinere, groenere luchtvaartsector in Nederland, waarbij de vervuiler betaalt, overlast wordt verminderd en voorkomen en CO₂ eerlijk wordt meegewogen. De vraag is: wie kan daar eigenlijk tegen zijn? Toch zien we dat de sector zelf helaas alleen nog maar denkt in groei, of nog steeds denkt in groei. Het gaat om de groei van het aantal passagiers, het aantal vluchten en het aantal vliegvelden; vandaag kwam er weer eentje bij. De minister doet daar ook zelf aan mee. Ik heb een interview gelezen met de

minister waarin hij zegt dat Schiphol weer kan groeien met stillere vliegtuigen als het maximum van 440.000 vluchten na 2027 afloopt. Het is een beetje alsof je goede voornemen voor het nieuwe jaar is om flink te gaan sporten om de kerstkilo's kwijt te raken, maar je ondertussen besluit om volgende week extra vaak naar de snackbar te gaan en een inhaalslag te maken.

Voorzitter. De wetenschap concludeert dat de technologische vooruitgang in de luchtvaart maar langzaam gaat. In de afgelopen jaren is de milieuwinst van vliegen vooral opgegaan aan extra vluchten, en is die daarmee vervlogen. Waarom spreekt de minister alweer over groei, terwijl de eerste krimp nog niet eens lukt in dit jaar, 2023? Zouden we niet moeten spreken over een afbouwpad voor niet-duurzame vluchten en over een ingroeipad voor duurzame luchtvaart? Zou het instellen van speciale slots daar een middel voor zijn? Hoe kunnen we deze beweging nou kracht bijzetten? Dat is een oprechte vraag die ik aan de minister heb. De eerlijke boodschap is toch dat we uiteindelijk minder zullen moeten vliegen? Acht de minister het werkelijk realistisch dat de geluids-, milieu- en klimaatwinst die behaald kan worden door innovaties in de luchtvaartsector zo snel al, in 2027, kan leiden tot een ongelimiteerde groei van de luchtvaart? Graag een reactie.

Voorzitter. Voor de ChristenUnie is het helder dat er voorlopig nog geen sprake kan zijn van groei en dat ook Lelystad Airport niet zomaar open zou kunnen gaan. Kan de minister hier bevestigen en toezeggen dat de opening van Lelystad Airport geen voldongen feit is, maar echt een zelfstandig besluit vergt? We hebben daar een aantal voorwaarden aan gekoppeld. Kan hij ook bevestigen dat de Kamer hier van tevoren in gekend wordt? De minister heeft opnieuw een interview gegeven. Daaruit lijken we toch een zeker automatisme af te kunnen leiden. Ik wil dus heel graag bevestigd hebben door de minister dat wij ons hier geen zorgen over hoeven te maken.

Een vliegveld als Rotterdam The Hague Airport kan wat ons betreft niet zomaar uitbreiden. Laten we eerst werk maken van natuur-, milieu- en gezondheidswinst. Is de minister dat met ons eens? Het coalitieakkoord geeft gelukkig goede handvatten voor hoe het wel moet, bijvoorbeeld met de CO₂-plafonds per luchthaven. Hoe staat het met de ontwikkeling daarvan? Wanneer worden die ingevoerd? Wat de ChristenUnie betreft komt er zo spoedig mogelijk duidelijkheid, zodat de sector zich kan gaan voorbereiden. De eisen voor de plafonds lagen op 50% reductie in 2030 ten opzichte van 1990. Maar de motie-Paternotte/Stoffer vroeg deze aan te scherpen. Hoe wordt deze motie uitgevoerd, zo vraag ik de minister. Welke eisen ziet hij voor zich?

Voorzitter. Over stikstof en Schiphol is net al veel gezegd. Ook de ChristenUnie onderstreept hier nog maar eens dat het op een eerlijke manier moet gebeuren. Alle sectoren moeten hun bijdrage leveren, ook de luchtvaart. Ondernemers die buiten hun schuld hun vergunning zijn kwijtgeraakt, moeten eerst recht gedaan worden. De ongewenste handel van stikstofrechten met de wildwesttaferelen waarbij op boerderijen wordt gejaagd, moet voorkomen worden. De Kamer heeft hierover moties aangenomen. Ik vraag de minister wat hij heeft gedaan om te voorkomen dat dit soort taferelen voor Schiphol zouden doorgaan. Welke rol heeft de minister de Nederlandse Staat hierin als grootaandeelhouder laten spelen en hoe is die hierbij ingezet? De Kamer heeft uitgesproken dat dit zeer onwenselijk is.

Voorzitter, hoeveel tijd heb ik nog?

De **voorzitter**:

U heeft nog 15 seconden.

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

Nog 15 seconden; dan rond ik af. Het huidige vliegsysteem van Nederland is simpelweg te groot en we zijn beter af met minder vakantievluchten en minder vluchten die heel vervuilend zijn. Als we echt een omslag willen maken naar een duurzame luchtvaartsector, moeten we ook andere stappen zetten. Daartoe heb ik een aantal aanzetten gegeven. Ik kijk dus uit naar de reactie van de minister.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng namens de ChristenUnie, mevrouw Van der Graaf. Welkom. Dat geldt ook voor meneer Geurts: welkom in deze luchtvaartcommissie. Het is een hele fijne en prettige commissie. Dat hebben we net ook gezien. Meneer De Hoop en meneer Koerhuis waren het niet met elkaar eens, maar ze laten elkaar heel, blijven op de bal spelen en niet op de man. Zo gaat dat hier. Dus van harte welkom. U zult zich hier heel erg thuis voelen. Er zijn nog twee interrupties. Allereerst meneer Van Raan, dan de heer Alkaya en mevrouw Kröger komt er ook nog bij.

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

Nou, let op. Nee hoor, ik sluit me daarbij aan. Mijn complimenten aan mevrouw Van der Graaf. Ze is een waardig opvolger van de heer Eppo Bruins in deze commissie. Ze sprak ook over een versnelling, dus dat de krimp wordt doorgezet. Mijn vraag is dezelfde vraag als die ik aan de heer Boucke stelde: graag een kwalificatie van de coalitiepartner VVD, die wil uitbreiden met een nationaal vliegveld Twente. Wat vindt zij daarvan? Dank u wel.

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

Ik heb er net al een beetje naar verwezen, maar op het moment dat je een pleidooi houdt over krimp van de luchtvaart en zegt dat de toekomst is, voor de komende jaren, dat we juist minder moeten vliegen, omdat we alleen zo de CO₂-uitstoot kunnen terugdringen, dan moet je niet spreken over het openen van nog meer vliegvelden. Dat is dus een spoor dat niet kan rekenen op de steun van de ChristenUnie.

De heer **Alkaya** (SP):

We zien natuurlijk wat voor ellende het veroorzaakt als je jarenlang te weinig maatregelen neemt en vervolgens de rechter een uitspraak doet waardoor je halsoverkop allerlei maatregelen moet nemen, met alle consequenties van dien voor de samenleving. Ik heb het dan over het stikstofdossier. Ik ben eigenlijk bang dat we in dat opzicht met de CO₂-reductie ook die kant op gaan. Over het CO₂-plafond had ik een interruptiedebat met de heer Boucke: als je dat zou willen voor de luchtvaartsector, wat leg je dan in de wet vast? Ik heb de grafiek erbij gepakt. Als je wat we voor de hele binnenlandse emissie willen doen, een-op-een vertaalt naar de luchtvaarsector, is dat

echt ingrijpend. Wat vindt de ChristenUnie daarvan? Laat ik het open vragen. Moet elke sector daaraan evenredig bijdragen of kan er toch per sector een verschil bestaan?

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

Ik hoop niet dat ik uit het pleidooi van de heer Alkaya moet begrijpen dat we de luchtvaart hierin dan maar een beetje zouden moeten ontzien, want de luchtvaart moet hier gewoon haar steentje aan gaan bijdragen. De luchtvaart kan een hele grote steen bijdragen aan het verminderen van CO₂-uitstoot. Ik heb net aangegeven dat er ook een door de Kamer aangenomen motie van D66 en de SGP ligt, die juist vroeg om aan te scherpen. Die hebben wij ook gesteund en ik heb de minister eigenlijk gevraagd naar hoe hij die wil uitvoeren. Ik zou het willen houden bij de vraag die ik aan de minister heb gesteld. Wij willen hierin namelijk scherper aan de wind zeilen. Ik denk ook dat dit nodig is. Ik vraag de minister hoe er uitvoering wordt gegeven aan de motie op dit vlak, die door Kamer is aangenomen. Ik heb op dit moment niet scherp of de heer Alkaya die motie heeft gesteund, maar dat is mijn omissie. Dit was wel een politieke wens van de ChristenUnie.

De heer **Alkaya** (SP):

De SP wil de luchtvaartsector helemaal niet ontzien, integendeel. Ik vind zo'n plafond ook voor die sector goed. We moeten alleen heel goed beseffen wat de consequenties zijn als we dat plafond te ambitieus vaststellen. Dat kan betekenen dat ... Kijk, de heer Van Raan schudt nu. Die heeft vrij recent een motie ingediend — die heb ik niet gesteund — om dan dus de 55% reductiedoelstelling in 2030 ook voor de luchtvaartsector te laten gelden. Dat is nu makkelijk gezegd. Als we dat nu in de wet zetten, kunnen wij ons allemaal heel goed voelen, maar dat betekent waarschijnlijk massaontslag in 2029. Als je dat in megatonnen bekijkt en je vertaalt dat een-op-een, betekent dat ongeveer 2,5 tot 3 megaton, terwijl we nu op ongeveer 12 of 13 zitten. Dan moet je dus ongeveer 80% van de luchtvaart schrappen. De heer Van Raan vindt dat prima, maar ik kan me niet voorstellen dat de ChristenUnie dat ook prima vindt. Dat is voor mij een dilemma. Ik wil ook een schonere luchtvaartsector en ik wil ook dat we allemaal duurzamer gaan leven, maar 80% van de sector binnen een paar jaar saneren, dat ga ik hier niet voorstellen. Dat is wel wat de Partij voor de Dieren voorstelt. Daar zijn ze niet heel eerlijk over in hun bewoordingen. Ik vind wel dat als we nu aan het kabinet gaan vragen om een CO₂-plafond in te stellen, ook duidelijk moet zijn waar dat ongeveer moet liggen. Laten we de consequenties daarvan niet uit het oog verliezen. Dat is wat ik tegen de coalitiepartijen wil zeggen. We kunnen ons heel makkelijk heel goed voelen door het nu in de wet te zetten, maar vervolgens zitten we dan over een paar jaar met de consequenties daarvan.

De **voorzitter**:

U daagt meneer Van Raan wel uit, maar hij heeft geen interrupties meer. Hij zal daar vast in de tweede termijn op terugkomen. Mevrouw van der Graaf.

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

Ik hoor wat de heer Alkaya zegt. De cijfers die hij aanhaalt, kan ik niet direct volgen. Ik praat graag met hem door over hoe hij daaraan komt. Ik heb gevraagd aan de minister hoe hij dit voor zich ziet, hoe hij uitvoering geeft aan die motie. Ik zou daar als vraag aan willen toevoegen welke eisen hij in de wet zou willen opnemen hiervoor en hoe hij dit

concreet wil gaan doen, want dat vind ik een uitvoeringsvraag die bij het kabinet ligt. Er kan echter geen twijfel over bestaan dat de ChristenUnie vindt dat luchtvaart een grote bijdrage levert aan de CO₂-uitstoot en dat de luchtvaart als we de CO₂-uitstoot willen verminderen daar een grote bijdrage aan moet leveren. Dat is de politieke wens die wij neerleggen en die volgens mij breed in de Kamer wordt gedeeld. De minister zal daarop gaan antwoorden.

De voorzitter:

U heeft geluk, want de heer Alkaya heeft geen interrupties meer en is dus uitgesproken in deze termijn. Mevrouw Kröger nog. Die heeft ook nog één interruptie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel voorzitter. Ik heb een vraag over regionale vliegvelden. Ik hoor de ChristenUnie in heel stevige taal reageren op het proefballonnetje van de VVD over Twente Airport, namelijk dat we in een klimaatcrisis zitten, dat we de stikstofuitstoot moeten reduceren en dat daar geen opening van een nieuw groot vliegveld bij past. Ik neem dan aan dat diezelfde stevigheid en dat oordeel ook gelden voor Lelystad Airport, waar natuurlijk evident precies hetzelfde speelt.

De voorzitter:

We gaan het nu horen. Mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dat klopt. Daar heb ik woorden over gesproken zojuist. Ik heb mijn zorgen uitgesproken over een interview met de minister dat ik heb gelezen waarin hij de indruk wekte dat het een soort automatisme is dat in 2024 Lelystad Airport geopend zou kunnen worden. We hebben hier duidelijke afspraken gemaakt over aan wat voor voorwaarden zal moeten worden voldaan, maar het is belangrijk om nu een bevestiging te krijgen van de minister dat 2024 een nieuw weegmoment is. Dat vraagt om een zelfstandig besluit, een besluit dat ook aan de Kamer zal worden voorgelegd. Ik vraag de minister omdat hier te bevestigen.

De voorzitter:

De laatste interruptie in deze termijn. Meneer Geurts.

De heer Geurts (CDA):

Laten we dat luchtballonnetje van de VVD dan maar helemaal leegprikken. Daarom de vraag aan de fractie van de ChristenUnie die met mij van mening is dat we moeten blijven inzetten op grensoverschrijdende samenwerking met betrekking tot snelle spoorverbindingen, bijvoorbeeld de verbinding tussen Zwolle, Enschede en Münster. Als we daar ja op zeggen, heeft de VVD totaal geen meerderheid voor haar plan.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Volgens mij trekken we daarin al samen op, meneer Geurts. No worries. Ik heb het op dezelfde manier gelezen vanmorgen als de collega's. Ik zie ook een ballonnetje dat de lucht in wordt geworpen. Ik weet niet precies wat de VVD hiermee beoogt. Laten we voordat we spreken over nog verdere groei eerst eens werk maken van de krimp. Daar ligt volgens mij een opgave.

Voorzitter, misschien nog een punt van orde. Zo meteen wordt een nieuwe collega van ons, van mijn fractie, beëdigd. Dat moment grijp ik aan om het debat even te verlaten.

De voorzitter:

Dan bent u inderdaad en uiteraard ontheven van uw verplichtingen alhier. Meneer Koerhuis voelt zich aangesproken. Hij wil er een persoonlijk feit van maken. Over welk punt gaat het, meneer Koerhuis?

De heer Koerhuis (VVD):

Nou ja, kort. Het CDA spreekt mij hier aan. Ik wil het CDA er even op wijzen dat lokaal het CDA voor heeft gestemd, voor Twente Airport.

De voorzitter:

Dat is geen persoonlijk feit. Meneer Geurts, we moeten wel weten waar het over gaat. Het moet wel allemaal via de microfoon. We gaan ermee stoppen, jongens. Het is tijd voor een gevulde koek, een sanitaire stop en ander lekkers. We gaan een halfuur schorsen, dus we zien elkaar terug om 14.50 uur, om tien voor drie.

De vergadering wordt van 14.19 uur tot 14.52 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het commissiedebat Luchtvaart. Aan het woord komt nu de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ik wil de minister vragen om, mocht hij in blokjes van Kamerleden of items werken, die even door te geven. Dan stel ik aan de Kamerleden voor dat interrupties iedere keer aan het einde van een blokje gedaan mogen worden en wel vier korte interrupties. Meneer Boucke, ik heb beetje de tijd zitten rekken totdat u weer terug was en nu zijn we bijna helemaal compleet. Meneer de minister, aan u het woord.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de leden voor hun inbreng. Ik wilde de vragen als volgt beantwoorden. Ik begin bij stikstof. Dan Schiphol met betrekking tot de druk, de arbeidsomstandigheden en de grondafhandeling. Dan is er een blokje Schiphol met betrekking tot het kader netwerkqualiteit en het 440.000-besluit. Dan is er een blokje Schiphol met betrekking tot omgeving en geluid. Dan volgt duurzame luchtvaart. Dan volgen de regionale luchthavens en tot slot is er een blok overige vragen.

Voorzitter. Ik geef even een overzicht van de stand van zaken met betrekking tot stikstof, want nagenoeg iedere fractie heeft daarnaar gevraagd. Schiphol heeft een natuurvergunning nodig, omdat die tot nu toe ontbreekt. Dat heeft het vorige kabinet ook al besloten. Vorig jaar februari heeft het kabinet het bevoegd gezag in dezen, dat is de minister voor Natuur en Stikstof, aanvullende criteria gesteld aan de manier waarop Schiphol de stikstofruimte dient te berekenen. Dat is niet nieuw, want bij uitzondering is de brief met die criteria vorig jaar juni ook gedeeld met de Kamer. We weten dus sinds jaar en dag, althans sinds de uitspraak in 2019, wat er nodig is om een stikstofvergunning te krijgen. Dat betekent dat Schiphol als initiatiefnemer een passende beoordeling moet maken, dat het de AERIUS-berekeningen dient uit te voeren over hoe

het staat met de stikstofdepositie. Zo nodig — dat is meestal het geval als er stikstof uitgestoten wordt — dient het de stikstof ook te mitigeren. Dat mitigeren kan onder de geldende regels intern salderen, extern salderen of bronmaatregelen betreffen. Meestal is het een combinatie daarvan.

Vanzelfsprekend zijn we ons zeer bewust van het gevoel van de Tweede Kamer om meer regie te nemen op de inzet van stikstofruimte. Sterker nog, dat is ook een reden voor het kabinet, dat ook meer de regie terug wil gelet op de huidige stikstofactualiteit. Dat is juist ook zo, omdat PAS-melders voor het kabinet niet ondergeschikt zouden moeten zijn aan andere initiatieven, zoals werd gesuggereerd. Dat is niet het geval. De heer Geurts wees terecht op het feit dat de Stikstofwet destijds op dat punt geamendeerd is. Het kabinet heeft dus aangegeven dat het meer regie wil hebben op de verdeling van de stikstofruimte. Dat is verwoord in de brief die collega Van der Wal op 25 november naar de Kamer stuurde. Het kabinet heeft zich om die reden voorgenomen om in overleg met alle provincies en betrokken departementen zo snel mogelijk tot nieuwe spelregels daarvoor te komen en die vast te leggen in nieuwe en aangescherpte beleidsregels. Dat is wel het juridische fundament dat je nodig hebt om die regie weer te hebben en om ook daadwerkelijk te kunnen zeggen of bedrijven wel of niet stikstofruimte mogen opkopen.

Nu is het zo dat Schiphol als initiatiefnemer zelf verantwoordelijk is voor het doen van een aanvraag voor de Wet natuurbescherming. Zoals ik net zei, weten we dat het daarmee bezig is. Daartoe is Schiphol ook opgeroepen door de overheid, door het vorige kabinet. Dat is vorig jaar gebeurd in de vorm van aanvullende criteria voor de referentiesituatie. Het kabinet is gewoon in afwachting van een aanvraag door Schiphol. Het kabinet las vorige week of twee weken geleden — ik meen vorige week — het bericht waarin Schiphol stelt: wij hebben het rond en we kunnen die aanvraag indienen. Het kabinet heeft navraag gedaan bij Schiphol en de bevestiging gekregen dat Schiphol stelt dat het aan zijn kant zodanig rond heeft qua stikstofruimte dat het die aanvraag kan doen.

Dan komt ook voor ons als kabinet het belangrijkste: zolang de beleidsregels die wij als Rijk en provincies op dit punt hebben, nog niet aangepast zijn, denkt het kabinet geen juridische grond te hebben om aan één bedrijf te ontzeggen wat alle andere initiatiefnemers in Nederland als mogelijkheid hebben op grond van de bestaande beleidsregels. De heer Geurts verwoordde dat denk ik het beste. Hij sprak over een spagaat tussen emotie en ratio. De emotie begrijpt het kabinet tot in hoge mate, want die emotie is voor het kabinet juist de reden geweest om te zeggen: we moeten meer regie over de verdeling van stikstof hebben. Dat doen we door zo snel mogelijk te bewerkstelligen dat de beleidsregels over stikstof ons op dit punt in staat stellen om de stikstofruimte als overheden met elkaar te verdelen waar dat aan de hand is.

Er waren nog een paar aanvullende vragen op dit punt. Dat is de wijze waarop het kabinet deze motie uitvoert: door er zo snel mogelijk zo veel mogelijk haast mee te maken om te komen tot die aangescherpte beleidsregels.

Diverse leden vroegen of het juridisch mogelijk is om dat ongedaan te maken. Het antwoord daarop is dat particulieren hun koopovereenkomst juridisch kunnen ontbinden.

Maar als met de vraag wordt bedoeld of IenW of het kabinet koopovereenkomsten tussen twee bedrijven, in dit geval Schiphol en een boerenbedrijf, kan ontbinden, dan is het antwoord dat het kabinet, de overheid, daartoe op dit moment juridisch geen mogelijkheid heeft. Dat is nog los van de vraag of Schiphol N.V. zelf geneigd of bereid zou zijn om het te koop aan te bieden. Natuurlijk is de motie ter sprake gekomen, ook in overleg met Schiphol, maar als je vraagt "wil je ermee stoppen?" krijg je automatisch de wedervraag: vertel me dan maar waarom het juridisch niet mag. Dat is precies de taak die het kabinet op zich heeft genomen. We willen dat zo spoedig mogelijk regelen, zodat we de wettelijke kaders hebben om dit juridisch mogelijk te maken.

De heer De Hoop vroeg hoe het komt dat twaalf boerderijen genoeg zijn om de stikstofuitstoot van de luchtvaart te beperken. Dat is uiteindelijk iets wat door het bevoegd gezag zal moeten worden beoordeeld. Ik denk dat Schiphol zelf de AERIUS-berekeningen heeft gemaakt en daarmee inzicht heeft in welke stikstofdepositie waar gemitigeerd moet worden. Vervolgens is het dan ook aan Schiphol om dat waar te maken bij de aanvraag van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. Het onafhankelijk bevoegd gezag, in casu de minister voor Natuur en Stikstof, zal dat dienen te beoordelen op concreetheid en juistheid en ook op de vraag of daarmee daadwerkelijk in alle mitigatie is voorzien.

De heer Boucke vroeg hoeveel stikstofruimte er nodig is. Ook dat is in essentie ter beoordeling van het bevoegd gezag. Vorig jaar zijn de uitgangspunten voor hoe men de referentiesituatie en de vlootmix dient op te vatten in dit verband, met de Kamer gedeeld.

Mevrouw Kröger, de heer Boucke en de heer Van Raan hebben nog gevraagd naar de afkapgrenzen: de straal van 25 kilometer en de hoogte van 3.000 voet, ofwel 900 meter. Beide grenzen zijn, zoals de Kamer weet, vastgelegd in de huidige regelgeving voor stikstof. De afkapgrens van 25 kilometer is ook onderdeel van het beroep tegen de A15, dat nog loopt bij de Raad van State. Zoals eerder een aantal keer aan de Kamer is gemeld, meent het kabinet goede gronden te hebben om te stellen dat de resultaten van de AERIUS-berekeningen op een grotere afstand dan 25 kilometer van de bron niet aan een individueel project kunnen worden toegerekend. Hetzelfde geldt voor de wetenschappelijke argumenten rond de afkapgrens op 3.000 voet, waarbij het RIVM en de Commissie m.e.r. hebben aangegeven dat er geen modellen beschikbaar zijn om de depositiebijdrage boven 3.000 voet lokaal voldoende betrouwbaar in beeld te brengen. Vanzelfsprekend brengen we wel de uitstoot van stikstof boven 3.000 voet in beeld. Dat is ook een opdracht uit het rapport van de heer Remkes van twee, drie jaar geleden. Het RIVM werkt er op dit moment aan om het volledige inzicht daarin te krijgen.

Tot slot de vraag van de heren De Hoop en Van Raan over de onderlinge fosfaathandel als een boerderij is uitgekocht. Dan gaat het volgens mij meer de kant op van de dierrechten, die erbij horen. Ik moet het antwoord daarop schuldig blijven, want dat ligt niet op het beleidsterrein van IenW. Ik zal de vraag actief terugleggen bij de collega's van LNV en zal hen vragen om uw Kamer hierover nader te informeren.

Voorzitter, dat over stikstof.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de minister. Allereerst meneer De Hoop en dan meneer Van Raan.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank aan de minister voor de toelichting. Ik moet wel zeggen: ik vind het nogal wat. De Kamer neemt een motie aan en zegt daarmee: we willen niet dat Schiphol op deze manier bijna een soort monopolie heeft op de stikstofruimte. De minister schetst dan het juridische beeld dat er een gesprek plaatsvindt en dat er eigenlijk niet heel veel meer kan dan het ter sprake brengen van de motie en dat Schiphol dan zegt ... Kijk, ik weet niet of dat gesprek ook daadwerkelijk op die manier plaats heeft gevonden, maar de minister schetst het hypothetische beeld van: dan krijgen wij te horen waar het juridisch niet mogelijk is. Als een Kamer, een parlement, een uitspraak doet, en als een minister aan tafel komt bij een bedrijf waar wij voor 70% aandeelhouder van zijn, dan hoop ik toch wel dat dat indruk maakt en dat dat iets doet in de gesprekken, ook voor het verantwoordelijkheidsgevoel van Schiphol, los van de vraag of iets juridisch wel of niet mogelijk is. Daar maak ik me zorgen over. Ik denk dat dat niet zozeer een debat is dat ik met deze minister moet hebben. Dat gesprek moet ook plaatsvinden bij een debat over staatsdeelnemingen met de minister van Financiën.

Dat gezegd hebbende, vind ik het onderwerp van onderlinge fosfaathandel wel heel belangrijk. Want als een boer zich laat uitkopen en tegelijkertijd fosfaat doorverkoopt aan een andere boer, dan mag die dezelfde hoeveelheid ammoniak uitstoten. Tegelijkertijd mag Schiphol door die handel meer uitstoten. Dan wordt er dus niet minder, maar meer uitgestoten. Ik vind het dus belangrijk dat we daar echt goed zicht op hebben. Ik zie de brief graag zo snel mogelijk tegemoet, want het baart me wel zorgen. Dat zou potentieel nog veel meer ellende kunnen opleveren.

De voorzitter:

Wanneer kunnen we die brief exact verwachten?

Minister Harbers:

Ik geleid 'm door naar minister Van der Wal, want het is echt LNV dat over fosfaat en stikstof gaat. Ik zal erop aandringen dat de Kamer dat zo snel mogelijk te horen krijgt.

De voorzitter:

In ieder geval dank dat u druk op de ketel houdt.

Minister Harbers:

Ik begrijp de zorg van de heer De Hoop, die eerder ook door de heer Van Raan is uitgesproken. Nog even twee reacties. Ik schets niet alleen een juridisch beeld. We leven in een rechtsstaat. Ik heb dus juridische grondslag nodig om bedrijven te vragen om dingen niet meer te doen. Uiteindelijk gelden voor Schiphol dezelfde regels voor extern salderen als voor iedereen in Nederland die een initiatief neemt op grond van de Wet natuurbescherming. Ik voeg eraan toe dat dat geen verrassing is. We hebben daarover vorig jaar een aantal keer gedebatteerd. Het feit dat Schiphol een natuurvergunning nodig heeft en daarvoor moet mitigeren — in de praktijk betekent dat vaak salderen — is uiteindelijk geen verrassing. Men is daar waarschijnlijk ook veel eerder mee begonnen dan na de brief van 25 november en de uitspraak van de Kamer

in december.

Dan over de aandeelhouders. De heer De Hoop zegt terecht dat de aandeelhoudersrol niet bij mij ligt, maar bij het ministerie van Financiën. Maar ook daar hebben we, bijvoorbeeld aan de hand van de drukte, de afgelopen jaren vaak over gedebatteerd. Het is niet zo dat we via het aandeelhouderschap — we zijn overigens niet de enige aandeelhouder — sturen op het management en de vergunningverlening en zorgen dat de vergunningen van Schiphol op orde zijn. Het is echt aan het bestuur van Schiphol om zorg te dragen voor operationele aangelegenheden. Daar horen ook het voldoen aan wet- en regelgeving en het zorgen voor een natuurvergunning bij. Uiteindelijk staan we als een van de aandeelhouders in dezen wel op afstand. In het belang van Schiphol en voor de verbondenheid van Nederland zijn we ooit aandeelhouder geworden, maar dat betekent niet dat de overheid het dagelijkse management van de luchthaven uitvoert.

De voorzitter:

Meneer De Hoop? Nee? Oké. Dan meneer Van Raan. Mevrouw Kröger mag eerst van u? Dat is sympathiek van u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind dat de minister hier totaal zijn handen aftrekt van een maatschappelijk zeer onwenselijke uitkomst, die niet alleen onwenselijk is omdat die geen recht doet aan wat de Tweede Kamer vraagt, maar ook omdat die ongelofelijk veel mensen, boeren, mensen rond Lelystad Airport en de natuur in de kou laat staan. De minister zegt eigenlijk: de regelgeving is er niet naar. Nou, daar is het kabinet zelf verantwoordelijk voor. Hij zegt ook: "Schiphol is een zelfstandig bedrijf; daar gaan we niet over. We zijn wel de grootste aandeelhouder." Op die manier schuift hij eigenlijk alle verantwoordelijkheid van zich af, terwijl er een Kameropdracht ligt. Dat vind ik echt heel kwalijk. Dus ik wil de minister nog een keer vragen: welk contact met Schiphol is er concreet voor maar ook vooral na die motie geweest tussen deze minister of de minister van Financiën over de aankoop van boerderijen en het feit dat dat onwenselijk wordt geacht door de Tweede Kamer? Is er contact over geweest? Zijn er mails gestuurd? Is daar reactie op geweest? Ik wil die informatie gewoon hebben. Ik wil beoordelen of deze minister überhaupt de moeite heeft genomen om de motie uit te voeren.

Minister Harbers:

Twee dingen. Eerst een reactie op het feit dat het kabinet zelf verantwoordelijk is voor de regels. Ik heb uiteengezet dat dat het kabinet, de betrokken departementen en alle provincies betreft; de beleidsregels zijn ook een zaak van de provincies. Daar zullen we het als overheden gezamenlijk over eens moeten zijn. Met de hoogste urgentie wordt daaraan gewerkt, sinds de brief van minister Van der Wal op 25 november. Het streven van haar en het kabinet is om daar voor eind maart mee klaar te zijn en dan de nieuwe beleidsregels te hebben.

Dan over Schiphol zelf. Ik heb Schiphol er bij herhaling op gewezen, zowel in december als deze maand, dat precies dit het voornemen is van het kabinet en dat wij er met de grootste spoed aan werken om dit met de provincies vast te leggen in de nieuwe beleidsregels. Tegelijkertijd heb ik simpelweg geen juridische grond om te zeggen: ik zonder één bedrijf uit van mogelijkheden die in zijn algemeenheid voor ieder bedrijf en

voor iedere initiatiefnemer in Nederland gelden. Ik zie er eenvoudigweg geen mogelijkheid voor om een grond te vinden waarop je dit zou kunnen afdwingen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor eigenlijk gewoon geen antwoord op mijn vraag. Ik hoor de minister zeggen dat hij Schiphol ervan op de hoogte heeft gesteld dat er strenge regels aankomen. Nou, voor Schiphol is dat kennelijk reden geweest om als de donder genoeg boerderijen op te kopen. Dat heeft dus nogal averechts gewerkt. Maar het gaat natuurlijk om de vraag of dit kabinet, ook in de rol van aandeelhouder, heeft gezegd: het is maatschappelijk onwenselijk om op dit moment die boerderijen op te kopen. Dat is wat de motie vroeg. Nogmaals het verzoek: kan de minister met de Kamer delen hoe deze motie is uitgevoerd? Wat is er gecommuniceerd aan Schiphol — ik neem aan dat dat schriftelijk is gebeurd — en wat is er vanuit Schiphol teruggestuurd? Ik wil heel graag die informatie hebben. Volgens mij is dat informatie waar ik als Kamerlid ook gewoon recht op heb.

Minister **Harbers**:

Ik weet niet of het schriftelijk is gedeeld, maar ik heb het zelf in ieder geval twee keer in een overleg gedeeld. Dat vertelde ik mevrouw Kröger zojuist. Ik doe even een stap terug. Ik vind het echt ontzettend ingewikkeld. Ik begrijp alle emotie zoals die is geuit. Sterker, die emotie is voor het kabinet reden geweest om de regie steviger ter hand te nemen. Maar Schiphol doet iets waartoe ze door de overheid is opgeroepen, ook al in de vorige kabinetsperiode, toen het stikstofprobleem begon. Toen hebben we tegen Schiphol gezegd: u hebt geen natuurvergunning en u dient die aan te vragen. Toen Schiphol aangaf hoe men dat wilde doen — ik weet niet of dat ook echt een aanvraag was — is Schiphol vorig jaar februari gewezen op de criteria waaraan de aanvraag moet voldoen. Want anders voldoet de aanvraag überhaupt niet aan de Wet natuurvergunning. Dat hebben we ook eerder in de Kamer gedeeld. Dat is in diverse debatten langsgelopen.

Bij uitzondering hebben we in juni de brief waarin de criteria stonden waaraan men moest voldoen met de Kamer gedeeld. Ik vind het dus heel ingewikkeld om vervolgens een juridische grondslag te vinden voor iets wat door het kabinet, zowel door het vorige als het huidige kabinet, aan Schiphol is gevraagd. Bij de Kamer was ook niet onbekend dat deze route bewandeld zou worden door Schiphol, nog los van het feit dat ik er vervolgens geen juridische grondslag voor heb. Het kabinet, daartoe verder aangespoord door de motie, had zichzelf op 25 november ook al voorgenomen om de bijbehorende beleidsregels zo snel mogelijk vast te leggen. Die zorgen er namelijk voor dat de overheden, het Rijk en de twaalf provincies gezamenlijk, de regie terugkrijgen op de verdeling van de schaarse stikstofruimte. Dat is wel de eerste noodzakelijke stap die daarvoor genomen moet worden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We hebben deze discussie ook gehad toen het ging over het feit dat het personeel op Schiphol jarenlang schandalig is behandeld, dat de inspectie niet optrad en dat de aandeelhouder zei: ja ... Nu hebben we dat gesprek weer. De vraag is: waarom hebben we eigenlijk 70% van de aandelen als we op de cruciale momenten, waarop we invloed hebben en ook invloed willen hebben op hoe een bedrijf opereert, zeggen "het is zomaar een bedrijf; daar gaan we niet over"? Ik vind dat het kabinet zich moet verhouden tot het

maatschappelijke debat. Het is zo evident dat de woningbouw, de PAS-melders en de natuur voorgaan. Schiphol heeft gewoon de portemonnee getrokken en de meeste boerderijen opgekocht. We weten als Kamer niet eens waarvoor. Voor hoeveel vluchten? Wat is de bedoeling? We hebben nog niet eens een gesprek gehad over hoeveel vluchten we eigenlijk wenselijk vinden op Schiphol. Ze kopen op die manier gewoon ruimte op. Ik vind dat het kabinet hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid in heeft en dat het die ook kan nemen als aandeelhouder. Ik vind het kwalijk dat de minister zijn handen er volstrekt van aftrekt. Dat is niet in lijn met de aangenomen motie. Ik wil de minister nogmaals vragen: waar hebben we die aandelen voor als we ze niet eens durven in te zetten?

De voorzitter:

Uw commissie heeft gekozen voor vier uur in plaats van vijf uur, dus ik moet die vier uur nu bewaken. Zo gaan we het niet halen. De vragen en antwoorden moeten korter en puntiger: pingpong. We gaan pingpongen. Het moet allemaal veel korter. Meneer de minister.

Minister Harbers:

Laat ik het kort zeggen. Ook vanuit je rol als aandeelhouder kun je natuurlijk wel aangeven wat je belangrijk vindt. We managen Schiphol niet, maar we hebben als aandeelhouder vorig jaar wel aangegeven dat het dividend ons even niets interesseert en dat de arbeidsvoorwaarden op orde moeten komen, ook als dat leidt tot hogere kosten en minder dividend voor Schiphol. Maar in dit geval is er ook sprake van een verandering in wat wij als maatschappelijk belang zien. Sinds de PAS-uitspraak was het allergrootste belang, ook maatschappelijk, dat het kabinet heeft uitgestraald: "U hebt geen natuurvergunning en u dient er wel een te hebben. Als u geen natuurvergunning hebt, wordt er vroeg of laat gehandhaafd." Dat was het maatschappelijk belang. We vragen van iedereen in dit land die stikstof uitstoot dat hij of zij over een natuurvergunning beschikt. Dat gebeurt op goede grond. Er is emotie in de Kamer, maar ook in het kabinet. Wij hadden twee jaar geleden ook andere verwachtingen van het tempo waarin de PAS-melders gelegaliseerd konden worden, maar we zien hoe lastig dat inmiddels is geworden. Dat is voor het kabinet een reden geweest om eind november te zeggen: we willen de regie nog verder terug. Juist vanwege de maatschappelijke opvatting en de aandeelhoudersrol heeft het kabinet twee jaar lang tegen Schiphol gezegd: vraag een natuurvergunning aan en zorg ervoor dat je dat netjes op orde krijgt.

De heer Van Raan (PvdD):

De minister houdt een vrij emotioneel betoog, niet qua toon maar wel qua manier. Hij zegt: voor iedereen gelden dezelfde regels en ik kan geen uitzonderingen maken. Maar dat geldt natuurlijk wel voor de luchtvaart. Er is geen natuurvergunning; ze mogen gewoon doorgaan. De stikstofvergunningen die worden aangevraagd, gelden vanaf 2008, alsof er daarvoor niet is uitgestoten. Je kunt rationeel vaststellen dat de minister bezig is met een terugtrekkende beweging. Ik herken wat mevrouw Kröger zegt. Het klopt niet wat hij zegt.

Ik wil de minister wel bedanken voor de brief die we krijgen over de toezegging die hij heeft gedaan, namelijk dat hij LNV gaat vragen hoe het zit met stikstof en fosfaat. Ik

vraag hem volgens dezelfde rationaliteit, gelijke monniken, gelijke kappen, het volgende. Ik zie u kijken, voorzitter. Ik probeer haast te maken. We hebben het in de eerste termijn gehad over wat we kunnen doen met de aanwijzingen van de provincie. Er is ook nog het instrument van onteigening. Daar is sprake van bij de boerderijen en de boeren. Wat zijn de mogelijkheden? Wil de minister toezeggen dat hij gaat uitzoeken in hoeverre hij Schiphol kan onteigenen van de rechten die gekocht zijn? Zou hij dat willen doen?

Minister Harbers:

Dat laatste lijkt me gewoon echt heel ingewikkeld als je ook kijkt naar consistentie van bestuur en naar wat de overheid zelf aan Schiphol gevraagd heeft. Ik zou dat dus niet gelijk willen doen. Als het gaat over 2008 wijs ik erop dat de brief die wij vorig jaar gedeeld hebben, juist een veel gedifferentieerder beeld geeft en ook spreekt over het verdelen van de operatie eerdere referentie jaren voor Schiphol.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik wil er geen verdere interrupties aan wijden omdat er nog wat andere onderwerpen zijn. Wat de minister hier zegt, klopt aantoonbaar niet.

De voorzitter:

Dat heeft u nu al gedaan. Zijn er nog meer vragen in dit blokje? Dan gaan we, als ik het goed heb, naar de 414.000 vliegbewegingen.

Minister Harbers:

Eerst de drukte.

De voorzitter:

O, de drukte. Dan heb ik die gemist toen u het hebt opgelezen.

Minister Harbers:

Er komen een paar blokjes Schiphol. Het eerste gaat over de drukte en de werkdruk. De heer De Hoop en volgens mij ook de heer Alkaya vroegen hoe het de komende tijd gaat als Schiphol geen beperkingen meer heeft door een gebrek aan beveiligers. Hoe zit het dan met de werkdruk? Mij is de afgelopen weken meer dan eens door Schiphol bevestigd dat men zeer veel oog heeft voor het beperken van de werkdruk. Er moet een veilige operatie zijn, niet alleen voor reizigers maar ook voor personeel. Bij het aannemen van beveiligers wordt zo gerekend dat er voldoende beveiligers zijn om straks op piekmomenten te voorkomen dat de werkdruk weer oploopt. Er zijn al veel nieuwe medewerkers aangenomen bij de beveiliging op Schiphol. De wervingsacties lopen nog door. Mensen worden tijdens hun opleidingstijd, wanneer zij nog niet inzetbaar zijn, al betaald. Dat is heel goed en dat hoort ook zo. Daarnaast wordt de efficiency verhoogd door betere werkinstructies en een betere werkverdeling voor beveiligers.

Tot slot: er zijn nog een aantal dagen waarop er te weinig capaciteit is. Daarvoor wordt samen met de luchtvaartmaatschappij naar een manier gezocht om de pieken te kunnen afvlakken. Dat heeft natuurlijk niet alleen te maken met het voorkomen van rijen, maar ook met het voorkomen dat op die dagen de beveiligers door een te hoge werkdruk het kind van de rekening zouden zijn.

De heer De Hoop had een aantal vragen over de Arbeidsinspectie. Volgens mij heeft de minister van SZW de Kamer daarover vorige week een uitvoerige rapportage gestuurd. Zij heeft zelf al aangegeven dat zij de Kamer niet correct had geïnformeerd. Dat kwam doordat de Arbeidsinspectie enkele meldingen als niet relevant had aangemerkt, omdat er volgens de Arbeidsinspectie sprake was van een niet zware overtreding. Daardoor waren die meldingen niet verder opgevolgd. In de toegezegde rapportage van de Arbeidsinspectie zijn die meldingen wél opgenomen, inclusief de reden waarom ze niet tot opvolging hebben geleid. Ik heb van minister Van Gennip begrepen dat zij de Arbeidsinspectie hierop heeft aangesproken en erbovenop zit om hier verbetering in te krijgen.

De heer De Hoop vroeg wanneer de Arbeidsinspectie gaat inspecteren. Het is overigens niet zo dat er nooit geïnspecteerd wordt op Schiphol. Voor een aantal doeleinden was de Arbeidsinspectie er niet, maar de ILT is bijvoorbeeld bijna dagelijks op Schiphol om delen van de operatie te inspecteren. Over de Arbeidsinspectie kan ik u na overleg met SZW het volgende aangeven. Er lopen momenteel trajecten bij meerdere werkgevers in de bagageafhandeling. Die moeten leiden tot verbetering. Dat zijn handhavingstrajecten. Er zijn ook werkgevers waar geen overtredingen zijn geconstateerd. Overeenkomstig wet- en regelgeving kunnen werkgevers in een handhavingstraject hun zienswijze geven. Zolang dat traject loopt, kan de Arbeidsinspectie niet ingaan op details. Zonder in detail in te kunnen gaan op dat lopende traject, geldt dat verbeteringen per direct en op de langere termijn vereist zijn. Dat is wat de Arbeidsinspectie vraagt. Dat traject loopt nog met zienswijzen en tot zolang kan SZW er geen nadere details over geven.

De heer De Hoop vroeg naar de 20.000 mensen op de platforms die niet aan giftige stoffen moeten worden blootgesteld. Ook het toezicht van de Arbeidsinspectie daarop valt onder de verantwoordelijkheid van de minister van SZW. Ik vind het terugdringen van de blootstelling van platformmedewerkers aan vliegtuigmotorenemissies zelf zeer belangrijk en ik weet dat SZW dat ook vindt. Dit staat dan ook centraal in de taskforce waarin de werkgevers, de FNV en de ministeries van SZW en IenW vertegenwoordigd zijn. We hebben daarover ook recent nog overleg gehad, eveneens met FNV erbij. We zijn volop bezig te kijken welke mogelijkheden er zijn om bijvoorbeeld vliegtuigmotoren later te starten vanwege het inademen van stoffen door platformmedewerkers. We zetten ook behoorlijke druk op Schiphol en op de bedrijven om hierin tempo te maken. Die druk komt dus niet alleen van de FNV, maar ook van de beide betrokken ministeries. Dat is Schiphol inmiddels meer dan helder.

De heer Koerhuis had nog een vraag over de grondafhandeling, de toeslag voor het personeel maar ook de verbetering van de arbeidsomstandigheden. De arbeidsvoorwaarden zijn per 1 januari verbeterd met het ingaan van de nieuwe sectorcao. Die voorkomt oneerlijke concurrentie op arbeidsvoorwaarden en de lonen stijgen de komende drie jaar. Daarnaast is het, zoals de heer Koerhuis ook stelt, zeer belangrijk dat de fysieke werkbelasting voor het personeel acceptabel blijft. Een van de mogelijke oplossingen daarvan is de mogelijke inzet van tilhulpen in de bagageafhandeling. Schiphol wil daar verder in investeren, maar niet alleen in het type tilhulpen dat al bestaat, maar ook in nieuwe, nog meer gerobotiseerde manieren van bagageafhandeling. Dat ligt dus ook in het verschiet. In de grondafhandeling geldt ook

hiervoor dat als er toch knelpunten ontstaan, we ook vanuit de overheid bij zowel SZW als lenW unisono zeggen dat we van alle betrokken partijen verwachten dat zij hun verantwoordelijkheid blijven nemen. Daarnaast werken we ook nog met de nodige druk aan het traject om uiteindelijk het aantal afhandelaren te kunnen beperken, zoals door de Kamer vorig jaar is uitgesproken aan de hand van de motie-Alkaya op stuk nr. 951 (31936).

Tot slot in dit blokje over de arbeidsomstandigheden vroeg de heer Alkaya of 440.000 vluchten mogelijk zijn zonder concessies aan de arbeidsomstandigheden. Mijn simpele stelling is dat dat gewoon moet. We vragen veel van de luchthaven en van de vliegmaatschappijen om ook de arbeidsomstandigheden onder alle omstandigheden, ook op de piekmomenten, op orde te krijgen. Daar is dus ook de hele inzet op gericht, bijvoorbeeld bij het werven van meer beveiligers, maar ook op andere onderdelen van de afhandeling. We werken er samen met Schiphol aan dat alle partijen, ook de luchtvaartmaatschappijen en de bagageafhandelaren, hun rol pakken in het voorkomen van een herhaling van afgelopen jaar. Dat betekent dus ook dat als er meer vluchten zijn en meer passagiers, de operatie daar op een gezonde en arbotechnisch verantwoorde manier op moet zijn afgestemd. Dat hoort namelijk ook bij wat wij verwachten van Schiphol. Niet alleen moeten de reizigers op een soepele manier via Schiphol kunnen reizen; dat mag ook niet leiden tot een onacceptabele werkbelasting of andere onacceptabele arbeidsomstandigheden voor de medewerkers.

Voorzitter. Dat over de hele afhandeling op Schiphol.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de minister. En FNV, dat weten de meesten wel, staat voor Federatie Nederlandse Vakbeweging en de ILT staat voor de Inspectie ...

Minister Harbers:

Inspectie Leefomgeving en Transport, dank u wel.

De voorzitter:

Dit even voor de mensen thuis, want dit debat wordt gevolgd van Bocholt tot Pieterburen en de mensen moeten het goed kunnen volgen. Allereerst de heer De Hoop met zijn interruptie. Ik weet niet of er nog meer liefhebbers zijn? Meneer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik wil specifiek nog even ingaan op de 20.000 platformmedewerkers die in aanraking komen met giftige stoffen. Na de uitzending Ziek van Schiphol kondigde volgens mij de inspectie aan dat ze binnen een aantal weken met een eis wilde komen. Het is mij nu niet helder of zij dat gedaan hebben. We zijn ruim een jaar verder en dat wordt in een aantal stukken toch in twijfel getrokken. Wil de minister daar een helder beeld van geven? Hij had het nadrukkelijk over een taskforce, maar zitten daar dan ook nieuwe eisen bij en in hoeverre zijn daar stappen op ondernomen?

Minister Harbers:

Misschien moet ik daar in de tweede termijn even verder op ingaan, want ik heb niet alle details bij de hand. Maar dit heeft wel onze grote aandacht. Dat betekent niet alleen dat

we de eisen op dat gebied goed onder de loep moeten nemen en ze zo nodig moeten aanscherpen, maar ook dat ze nagevolgd moeten worden. Neem het dragen van maskers op de plekken waar dat vanuit je gezondheid vereist is: ze moeten dan ook daadwerkelijk gedragen worden. Dat is er eentje. Daarnaast gaat het ook om het veranderen van de operatie op de grond, bijvoorbeeld wat betreft het onnodig laten draaien van de startmotoren. Maar het gaat ook om — dat is gelijk ook het bruggetje naar duurzaamheid — het elektrisch taxiën. Er zijn natuurlijk ook andere dingen die in de grondafhandeling moeten veranderen om te bewerkstelligen dat medewerkers niet onnodig, of eigenlijk niet — "onnodig" is anders ook weer zo'n discutabel begrip — worden blootgesteld aan de jetblast.

Het speelt daarbij een rol dat het in heel veel gevallen betekent dat de afhandelingsprocedures op de grond aangepast moeten worden en dat het ook vliegveilig moet. Dat betekent in dit geval een taak voor Luchtverkeersleiding Nederland om tot aangepaste procedures te komen, bijvoorbeeld als je op een andere manier taxiet, je de pushback op een andere manier doet of de vliegtuigen een pushback geeft naar een verder punt. Dat moet dan allemaal ook weer passen in de hele afhandeling van het vliegverkeer. Op dat punt zie je dat Luchtverkeersleiding Nederland buiten de dagelijkse operatie op dit moment erg gefocust is op de herziening van het luchtruim, die er als extra taak bij komt. Daarnaast vragen we van Luchtverkeersleiding Nederland al een paar jaar wat op het gebied van verduurzaming, bijvoorbeeld het elektrisch taxiën en dat soort dingen. Daar komt nu bij dat we van hen ook vragen een aantal dingen versneld uit te werken, een aantal procedures te herzien, die te maken hebben met betere werkomstandigheden op het platform. Het is best een ingewikkelde puzzel voor Luchtverkeersleiding Nederland om die drie extra taken naast hun dagelijks operatie vorm te geven. Zoals overal in Nederland werkt de arbeidsmarkt bij hen ook niet altijd in het voordeel, om het zo maar te zeggen. Maar we hebben er ook recent nog overleg over gehad dat het eigenlijk wel alle drie tegelijk moet en ze zullen ook een reële planning afgeven over wat wanneer kan. De vraagstukken die te maken hebben met arbeidsomstandigheden zijn daarin nieuwer dan de luchtruimherziening en de verduurzaming, maar verdienen wat de overheid betreft net zo veel aandacht en zullen ook met urgentie moeten worden opgepakt. We zijn nu samen aan het uitvogelen wat op welk moment gereed kan zijn, zodat we ook deze procedures op tijd aangepast hebben.

De voorzitter:

Voor degenen die dat willen weten: een jetblast wordt veroorzaakt bij de start. De straalmotoren van een vliegtuig produceren dan enorme windsnelheden. Mensen kunnen daar ongewild de dupe van worden. Meneer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Fijn als de minister daar in de tweede termijn nog wel even op terug wil komen. Ik vind het namelijk echt enorm belangrijk, juist ook omdat we helaas hebben gezien dat we niet blind op de Arbeidsinspectie kunnen rekenen. Dat neem ik niet zozeer de minister van SZW kwalijk, want je wilt gewoon dat die signalen goed doorkomen. De minister kan daar niet direct wat aan doen, maar ik wil wel weten wat voor eisen daar nu dan extra aan gekoppeld zijn. Ik vind dat als Kamerlid belangrijk om te weten. Dat gezegd hebbende, ga ik snel verder naar mijn volgende vraag. Ik maak we toch wel een beetje zorgen om de werkdruk. Ik weet dat de minister het aantal grondafhandelaren wil laten

afnemen. Tegelijkertijd zien we het aantal vluchten zo meteen misschien wel sneller stijgen, voordat het aantal grondafhandelaren is afgenomen. Ik maak me daar wel zorgen over. Schiphol moet niet terugvallen in de modus operandi en de cultuur die daar waren. Kan de minister de Kamer erin meenemen hoe hij de ontwikkeling van de afname van het aantal grondafhandelaren ziet, ook richting de zomer, waarin we weer een stijging van het aantal vluchten zien? Dat zou ik heel prettig vinden.

Minister Harbers:

We hebben daar geregeld overleg over met Schiphol. De komende tijd heb ik ook nog overleggen. Misschien is het een idee als ik u er over twee à tweeënhalve maand over informeer hoe het daarmee staat. Maar ik heb daar goede verwachtingen van, ook als ik het commitment zie dat in overleggen met Schiphol, ook door de nieuwe CEO, op dat gebied wordt uitgesproken. Hij trekt zich dat onderwerp zeer aan.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, u hebt nog één interruptie, dus besteed haar goed. Eerst meneer Alkaya en daarna meneer Van Raan.

De heer Alkaya (SP):

De minister ging in op de vraag of die 440.000 vliegbewegingen wel op een veilige en fatsoenlijke manier kunnen plaatshebben. Mijn vraag was echter ietsjes anders. Ik vroeg het volgende. We hebben nu natuurlijk te maken met een tegenvaller bij de terugdringing van het aantal vluchten: 440.000 wordt niet gehaald, het wordt 460.000. Wat voor effecten heeft dat dan op de situatie op Schiphol? Brengt dat niet nog extra risico's met zich mee? Kan dat geen argument zijn om toch van die procedures af te wijken en vast te houden aan die 440.000 in plaats van 460.000 vliegbewegingen? Is die tegenvaller van 460.000 vluchten meegenomen in alle scenario's en in alle denkwijzen voor wat betreft het aantal medewerkers en de veiligheid op Schiphol?

Minister Harbers:

Ik ga straks verder in op het afbouwpad naar de 440.000, maar dat is het aantal toegestane vliegbewegingen. Dat staat los van het feit dat datgene wat plaatsvindt op Schiphol wel maakbaar moet zijn. Om die reden is er vorig jaar ook ingegrepen en is het volgende gezegd. Technisch gesproken waren er vorig jaar 500.000 vliegbewegingen mogelijk, alleen was dat niet maakbaar met de hoeveelheid beveiligers en andere personeelsleden op Schiphol. Dus uiteindelijk moet Schiphol zelf ook altijd in de capaciteitsdeclaratie aangeven wat ze daadwerkelijk voor mogelijk achten in de afhandeling op een bepaald moment. Daar telt ook in mee de hoeveelheid mensen die je beschikbaar hebt om dat te doen. Vandaar mijn stelling: het moet sowieso mogelijk zijn, met inbegrip van de aandacht voor de werkomstandigheden en het feit dat die werkdruk niet verder kan oplopen zodat we weer in de oude situatie vervallen. Het is uiteindelijk aan Schiphol om overtuigend aan te tonen hoe men dat gaat regelen.

De heer Alkaya (SP):

Dus als ik het kort mag samenvatten: als het niet op een manier geregeld kan worden dat de werknemers weer met een normale werkdruk te maken krijgen en dat de veiligheid gewaarborgd is, dan zullen we dit jaar ook helemaal geen 460.000 vluchten via Schiphol meemaken; dat kan alléén maar als het veilig en fatsoenlijk voor de

werknemers kan.

Minister **Harbers**:

Ja, dat klopt. Dit is bijvoorbeeld ook de reden dat Schiphol laatst nog in zijn perscommuniqué heeft gezegd: ongeacht het feit dat we al heel veel extra beveiligers hebben, lopen we nog tegen een aantal momenten, dagen aan, waarop de piek gewoon te hoog is. Daarover gaat men in overleg met de vliegmaatschappijen, om ervoor te zorgen dat op die dagen de piek wordt afgevlakt, simpelweg vanwege deze reden: op die dagen is het niet maakbaar en wil men op voorhand voorkomen dat er weer rijen ontstaan of dat de werkdruk te hoog oploopt.

De **voorzitter**:

Eerst meneer Van Raan en dan meneer Koerhuis.

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

Ik heb een verduidelijkende vraag. Het begin van dit blokje ging over de zeer zorgwekkende stoffen ... Oké, dat komt straks nog.

De **voorzitter**:

Dan zal ik deze niet tellen, meneer Van Raan.

Minister **Harbers**:

Bij "overige" of "duurzaam", maar die vraag komt nog ergens. Het is een uitvoerig antwoord.

De **voorzitter**:

Dat geduld kan meneer Van Raan wel opbrengen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De luchtvaart zorgt voor banen in Nederland, en ik sta voor die banen, maar ik vind wel dat we die banen fatsoenlijk moeten betalen. Het klopt inderdaad dat de grondaafhandelaars een betere cao hebben gekregen, maar beveiligers hebben een Schipholtoeslag gekregen. Ik denk dat ook de grondaafhandelaars op Schiphol een Schipholtoeslag verdienen. Ze doen zwaar werk. De minister zei al dat er betere automatische tilhulpen moeten komen. Kan de minister samen met mij Schiphol oproepen om ook een Schipholtoeslag in te voeren voor de grondaafhandelaars?

Minister **Harbers**:

Ik heb niet precies de verschillende schalen en loonschalen bij de hand. Mijn indruk is dat ook de salariëring van grondaafhandelaren behoorlijk vooruit is gegaan. Maar om te voorkomen dat dit een onderhandeling wordt in de zin van "het moet anders": kijk, er is een cao afgesproken, dus ik zou me hier graag nog even wat verder in willen verdiepen voordat ik de heer Koerhuis verder inhoudelijk antwoord.

De **voorzitter**:

Dan gaan we nu wel naar het besluit van 440.000 vliegbewegingen. Dat is het volgende blokje. Het woord is aan u.

Minister **Harbers**:

Eerst maar even het vraagstuk dat door mevrouw Van der Graaf en de heer Koerhuis werd aangesneden, namelijk hoe het verdergaat op het moment dat 440.000 vliegbewegingen zijn ingevoerd en wat dat dan betekent voor oude en vervuilende vliegtuigen versus kleine, stille en schone vliegtuigen. Mevrouw Van der Graaf haalde ten onrechte aan dat dat meteen in 2027 automatisch tot ongebreidelde groei van Schiphol leidt. Ik herhaal hier het voornemen dat ik vorig jaar op 24 juni in de brief aan de Kamer heb geschreven: wij werken aan de invoering van 440.000 vliegbewegingen, en vanaf dat moment werken we aan een nieuw systeem om te sturen op de omvang van Schiphol, waarbij we de milieu-uitstoot van die 440.000 vliegbewegingen zowel op het gebied van geluid, CO₂, stikstof enzovoort tot een absoluut plafond verheffen. Vervolgens moeten we tot een goede formule komen van wat ik "permanent afnemende hinder" noem. Dus je hebt absolute milieuruimte. Die zal in de jaren daarna in een acceptabele formule moeten afnemen. Alleen als de luchtvaartsector erin slaagt om bijvoorbeeld door verdere innovatie of investeringen in nog schonere en stillere toestellen sneller onder die curve te komen dan men voor ogen had, ontstaat er een stukje ruimte om tot aan dat afnemende plafond gebruik te maken van de ruimte op Schiphol. We verwachten daar nog wel wat tijd voor nodig te hebben. Vandaar dat het kabinet inschat dat het maximaal vijf jaar duurt voordat je op zo'n nieuw stelsel zit. Daarna is het ook afhankelijk van de ontwikkelingen in de sector in hoeverre dat verdere groeiruumte oplevert of niet. Het is dus geen automatisme in de zin van: vorig jaar was het 2022, dus in 2027 gaat het ongelimiteerd en ongebreideld groeien. Ik heb niet het idee dat dat straks in dit tempo mogelijk zal zijn.

Mevrouw Kröger vroeg naar de onderbouwing van het aantal van 440.000 vluchten. In dat besluit van vorig jaar, wat uiteindelijk een besluit voor 440.000 is, hebben we twee elementen bij elkaar gebracht. Het ene is het stoppen met anticiperend handhaven, ook op basis van het signaal van de ILT, en een inschatting van de bandbreedte in het aantal vluchten waartoe dit zou kunnen leiden. Daar heb je verder geen sturing op, want daarbij gaat het nog steeds om de vraag: wat kan ik doen binnen die geluidshandhavingspunten in combinatie met een regeling voor preferentieel baangebruik? Daarbij gebruik je de banen dus in de volgorde van de minste hinder, even huiselijk vertaald. Dat leidde tot een inschatting die tussen de 400.000 en 465.000 kan uitkomen, maar je bent dan afhankelijk van het type vlootmix dat daarvan gebruikmaakt. Dat hebben we gelegd naast een analyse van de omvang in het kader van de voor Nederland interessante bestemmingen. Die leidde tot de conclusie dat je dan 400.000 tot 440.000 vliegbewegingen nodig hebt, met het advies om aan de bovenkant van die bandbreedte te gaan zitten, dus op 440.000, wat ook binnen de geluidsbandbreedte valt als je stopt met anticiperend handhaven, vanwege het feit dat je niet actief kunt sturen op de toewijzing van slots. Dit zijn dus de twee elementen ter onderbouwing van het besluit. Er is dus niet één berekening die zegt: langs al deze criteria komt je precies uit op 440.000. Het kabinet heeft uiteindelijk, gebruikmakend van die twee elementen, het besluit genomen om het tot 440.000 vluchten te reduceren.

Het vervolgtraject heb ik in september aan de Kamer gemeld en hebben we in het debat in oktober besproken: de "balanced approach"-procedure, waarin je naar 440.000 vluchten gaat, gaat in twee stappen. De eerste is het beëindigen van het anticiperend handhaven. Dat nemen we ons voor met ingang van het dienstregelingsjaar per 1

november aanstaande. We verwachten daarmee op ongeveer 460.000 vluchten te komen, als je daar ook de experimenteerregeling voor het preferentieel baangebruik naast legt; die wordt op de korte termijn gepubliceerd in concept. Dat zal op ongeveer 460.000 uitkomen. Ondertussen werken we door aan de balanced approach, waarvoor de procedure ook is gestart, die dan per 1 november 2024 de volgende stap moet zetten, en waarin dan 440.000 vluchten worden vastgelegd.

Dan kom ik bij de vraag van de heer Boucke over het beleidskader netwerkkwaliteit. Hij zegt dat dat erg gericht is op de economisch belangrijke bestemmingen versus wat nou de vraag van Nederlandse reizigers en bedrijven is. We hebben in het kader van dat beleidskader netwerkkwaliteit gebruikgemaakt van de Globalization and World Cities Index, kortweg de GaWC. De bestemmingen daarin zijn belangrijk vanuit economisch perspectief, maar niet alleen dat. Ze zijn ook van belang vanuit het perspectief van toerisme, studie, wetenschap, familiebezoek en congressen. In het beleidskader netwerkkwaliteit is vervolgens niet gekeken naar de werkelijke aantallen passagiers op dit moment, want dan zouden nieuwe bestemmingen die vanuit die verschillende doeleinden interessant zouden kunnen zijn of interessant zijn voor Nederland, bijvoorbeeld nooit in beeld komen.

De heer Boucke zegt ook, als ik hem goed versta, dat je andere belangen aan dat beleidskader netwerkkwaliteit moet koppelen of daarin moet onderbrengen, zoals huizen bouwen, natuur, milieu en overlast. Het is van meet af aan niet de bedoeling geweest om dat allemaal in het beleidskader netwerkkwaliteit onder te brengen. Het beleidskader netwerkkwaliteit is juist een zelfstandig instrument om het publieke belang "goede verbondenheid" objectief en eenduidig te meten. Het is geen meetinstrument waarin alle publieke belangen worden gemonitord. Dat neemt niet weg dat die andere belangen bestaan; die moet je ook meewegen, maar we hebben natuurlijk ook weer andere instrumenten om die in beeld te brengen. Bij elkaar kunnen ze leiden tot een evenwichtige afweging tussen de verschillende doelen die we met luchtvaart willen bereiken in Nederland versus het beperken van de overlast op dat gebied.

De heer Boucke vroeg ook nog of we een beleidskader willen ontwikkelen dat uitgaat van alleen de Nederlandse vraag. Het simpele antwoord daarop is: als we alleen focussen op de Nederlandse vraag, dan zal het grootste gedeelte van de intercontinentale bestemmingen wegvallen. Tegelijkertijd zie je natuurlijk dat er op vele intercontinentale routes wel een zekere vraag is vanuit de Nederlandse markt, maar die vluchten krijg je niet alleen op de Nederlandse vraag vol; dat is maar voor een beperkt aantal bestemmingen zo. Om die vluchten vervolgens wel vol te krijgen, vindt het kabinet ook de transferpassagiers van belang.

Ik geloof dat de heer Alkaya degene was die zei: u wilde ook het aantal transferpassagiers beperken; wat is de stand van zaken? Ik weet niet meer of het Alkaya was of Boucke. Het was Alkaya. Ik heb niet als doel op zichzelf gezegd dat het aantal transferpassagiers beperkt moet worden. Ik heb vorig jaar wel ergens in een interview aangegeven dat de optelsom van de extra kosten die Schiphol moet gaan maken voor het verbeteren van de arbeidsomstandigheden, de verduurzaming plus de opgehoogde tickettaks, kán betekenen dat Schiphol niet meer even interessant blijkt voor iedere transferpassagier die er nu is. Maar het is geen doel op zichzelf om het te beperken. Om

die reden zou het aantal transferpassagiers wel wat lager kunnen worden dan het nu is. Tegelijkertijd is een zekere hoeveelheid transferpassagiers wel van belang om meerwaarde te creëren voor het netwerk, zoals ik zojuist op vragen van de heer Boucke heb aangegeven.

Tot slot in dit blok: mevrouw Van der Graaf vroeg of we ook slots kunnen inbouwen voor duurzame vluchten. Afgelopen jaar hebben we in diverse debatten gewisseld dat het kabinet heel erg voorstander is van een nieuwe slotverordening waarin dit soort aspecten ook meegewogen worden. De Europese Unie stelt de EU-slotverordening vast. Daarin is duurzaamheid op dit moment geen allocatiecriterium, maar vanwege het feit dat wij denken dat het in een tijdperk en in decennia van verduurzaming niet lang vol te houden is om verduurzaming daarbij geen rol te laten spelen, zetten wij ons bij de wijziging van de EU-slotverordening wel in op meer ruimte voor het meenemen van duurzaamheid in de toewijzing van slots. Het voelt namelijk een beetje raar als we straks aan de ene kant ons best doen om vluchten op de kortere afstand over te hevelen naar de trein, maar de achterblijvende slots vervolgens worden ingevuld met slots die minder duurzaam zijn. Dan bereiken we uiteindelijk netto niet heel veel voor Schiphol. Daar zou een herziening van de slotverordening ons zeer bij kunnen helpen.

Voorzitter, dat was het slot van dit blok.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording, meneer de minister. Mevrouw Kröger was het eerst. Dat is tevens uw laatste interruptie, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik probeer de minister te volgen. Eigenlijk zegt hij dat er een best wel ontransparante manier gevonden is om die 440.000 vliegbewegingen te berekenen. Vervolgens wordt dat de geluidsruimte en de milieuruimte waar Schiphol recht op houdt, ook na 2027. Als ze daarna stiller of schoner gaan vliegen, dan kan Schiphol dus meer groeien. Dan is het toch ongelofelijk cruciaal dat het aantal van 440.000 klopt met wat we echt willen? Mijn vraag aan de minister is als volgt. We gaan Schiphol dus eigenlijk geluidsruimte geven op basis van het oude systeem, terwijl er inmiddels toch behoorlijk wat nieuwe informatie is van de WHO. Dat geldt ook voor fijnstof, stikstof en klimaat. En voor dat bestemmingsverkeer moeten we het hebben van een onderzoek waar iedereen superkritisch op is. Is de minister bereid om eigenlijk met name op dat laatste punt een nieuw onderzoek uit te zetten in lijn met de aangenomen Kamermotie? Welke luchtvaart hebben we als Nederland nodig?

De voorzitter:

Wat is daarop uw antwoord, meneer de minister?

Minister Harbers:

Ik bestrijd dat het onduidelijk en niet-transparant is. We hebben vorig jaar in allerlei stukken duidelijk gemaakt hoe wij als kabinet tot het besluit voor maximaal 440.000 vliegbewegingen zijn gekomen. Het betreft een weging tussen twee dingen. Het ene is stoppen met anticiperend handhaven, waarbij we echter niet helemaal teruggaan naar het oude stelsel. Daartoe leggen we er namelijk een ministeriële regeling naast die

waarborgt dat er nog steeds volgens de regels van het preferentieel baangebruik, het nieuwe normen- en handavingsstelsel, gevlogen wordt. We hebben twee dingen samen genomen in de afweging. Het andere, dat daarnaast ligt, is de analyse welke bestemmingen Nederland nodig heeft, welke intensiteit daarbij past en welk aantal vliegbewegingen daarbij past.

Mevrouw Kröger vroeg: moet je dat onderzoek nu niet gaan doen? Maar dat is nu juist die analyse die we vorig jaar als element voor de besluitvorming voor die 440.000 hebben laten maken. Van hoe het dan verder gaat, weet ik net zo weinig als mevrouw Kröger. Ik heb een doel, namelijk het omzetten van de milieuruimte van die 440.000 in een systeem waarbij dat het absolute plafond is, voorzien van een formule van permanent afnemende hinder in de jaren daarna. Maar met de vormgeving van dat systeem zijn we eigenlijk pas net begonnen, na de brief van vorig jaar. Ik voorzie dat het wel een tijdje in beslag neemt, dus de conclusie die mevrouw Kröger nu al trekt, kan ik nog niet trekken, want daar heb ik nog niet alle gegevens voor. Maar dit wordt de komende jaren voortdurend gedeeld met de Kamer. Eerder heb ik de heer Boucke al toegezegd dat het systeem, wanneer het klaar is, vanzelfsprekend eerst aan de Kamer wordt voorgelegd. Dan kunt u de uitkomsten daarvan, dus waartoe dat leidt en welk perspectief dat wel of niet zou geven, betrekken bij uw beoordeling.

De heer **Boucke** (D66):

Dank aan de minister voor het beantwoorden van mijn vragen over het beleidskader netwerkkwaliteit, maar ik wil daar nog heel even op doorgaan. De minister zegt: nee, dat hebben wij niet gedaan. Maar toch. Dat beleidskader netwerkkwaliteit is een instrument om keuzes te kunnen maken. Ik zou de minister willen vragen om aansluitend of aanvullend op het kader dat ontwikkeld is, ook een kader te ontwikkelen waarin wél gekeken wordt naar de andere belangen die er zijn, zoals die van inwoners, ten aanzien van bijvoorbeeld leefbaarheid en geluidsoverlast, zodat je een goede vergelijking kunt maken en een politiek debat met elkaar kunt hebben over wat voor soort Schiphol we willen. Willen we een Schiphol dat heel sterk gericht is op overstappers, of een Schiphol dat gericht is op het bedienen van de vraag van de binnenlandse markt? Dat is een vraag die denk ik velen van ons hebben. Die kun je eigenlijk alleen goed beantwoorden als je een goede vergelijking kunt maken. Ik zeg dus tegen de minister: bouw het beleidskader dat ontwikkeld is uit en betrek dat hierbij. Kan hij daarop reageren?

Minister **Harbers**:

Hier komt wel weer de tweedeling naar voren, als ik het goed begrijp, tussen overstappers en de Nederlandse vraag. Op zichzelf weten we daar heel veel van. Op grond van de analyse van vorig jaar weten we welke bestemmingen voor Nederland interessant zijn. We weten ook dat lang niet al die bestemmingen bediend kunnen worden met punt-tot-puntvervoer vanuit Nederland. Daar heb je overstappers voor nodig. Ik denk dat het andere aspect, namelijk welke ruimte je wilt geven aan andere doeleinden rond Schiphol, een van de elementen in het ontwerp van het nieuwe systeem zal zijn, waarbij je zegt: dat is het absolute uitstootplafond voor het milieu en daarna willen we afnemende hinder. Dat laat natuurlijk steeds meer ruimte voor andere ontwikkelingen in de omgeving, dus volgens mij hoort die discussie heel sterk thuis bij dat volgende traject. Het eerste gedeelte, dus welke bestemmingen en vliegbewegingen je nodig hebt, hebben we vorig jaar al laten uitzoeken in die analyse.

De heer **Boucke** (D66):

Dat begrijp ik, maar daarbij zijn de andere belangen die er zijn niet integraal meegewogen. Ik ben op zoek naar een manier om een eerlijke vergelijking te maken. Er is een bepaald netwerk dat je in stand wilt houden. Daar kun je uit kiezen, maar daarvoor gelden bepaalde randvoorwaarden. Daar horen bijvoorbeeld leefbaarheid, overlast en woningbouw ook bij. Ik vind het heel moeilijk om die vergelijking nu te maken, met de aanpak die het kabinet gekozen heeft, namelijk een beleidskader netwerkkwaliteit waarin dit niet meegenomen wordt, waarbij de minister zegt: daar kijken we nog apart naar. Dat vind ik geen eerlijke vergelijking. Ik zou dus heel graag aanvullend op het beleidskader netwerkkwaliteit deze aspecten willen meenemen, zodat je die vergelijking eerlijk kunt maken.

Minister **Harbers**:

Ik meende in een traject te zitten waarbij juist het beleidskader netwerkkwaliteit een van de ontbrekende puzzelstukken was en we op heel veel andere terreinen al heel veel meer analyse en onderbouwing hadden liggen. Tegelijkertijd ben ik niet doof en blind voor de vraag van de heer Boucke. Ik heb hier geen pasklare oplossing in de zin van: zus en zo wil ik het gaan doen. Ik zou hier even op willen kauwen en dan binnenkort aan de Kamer willen melden hoe de verschillende belangen in mijn visie samengenomen kunnen worden, met eventuele ontbrekende elementen daarin. Als u mij een maand of wat — nou, laten we zeggen twee maanden — geeft om daar even op te kauwen, kan ik daarna komen met een brief waarin al deze elementen zitten. Wat doen we er al aan? Wat ontbreekt eventueel? Hoe kunnen we de integraliteit beter waarborgen? Dan hoef ik dat niet nu acuut in vijf minuten te bedenken.

De **voorzitter**:

Ik vraag het even, want anders kost het meneer Boucke weer een interruptie: wanneer kunnen we die brief plusminus verwachten? Want we moeten wel altijd een deadline stellen.

Minister **Harbers**:

Over drie maanden. Mag dat?

De **voorzitter**:

Drie maanden.

Minister **Harbers**:

Voor het meireces dus.

De **voorzitter**:

Meneer Boucke vindt drie maanden lang, maar we zullen het maar accepteren. Er zijn geen interrupties meer op dit punt, dus dan gaan we naar ...

Minister **Harbers**:

Nog even de omgeving en het geluid rond Schiphol. De heer Koerhuis sprak over de hinder van het baanonderhoud. Hij stelt terecht dat omwonenden daar zo min mogelijk hinder van willen ondervinden. Dat deel ik zeer. Er wordt ook wel gezegd: doe het dan

gewoon 's nachts, zodat er verder geen overlast is. Schiphol is verantwoordelijk voor de planning en de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden. Daarbij heeft het te maken met de bijbehorende veiligheidseisen, zoals die van EASA. Aan de hand van de door Schiphol aangevraagde vrijstellingen beoordelen wij of die vrijstellingen en de vervangende grenswaarden mogelijk zijn binnen alle afspraken.

Dit vraagstuk speelt al langere tijd, dus met Schiphol is afgesproken dat ze samen met de partijen in de Maatschappelijke Raad Schiphol dit jaar de hele huidige onderhoudsstrategie tegen het licht gaan houden om te bekijken of ze tot een betere onderhoudsstrategie met minder hinder voor de omgeving kunnen komen. Daarbij speelt natuurlijk specifiek de vraag in hoeverre de nacht bij onderhoudswerkzaamheden een belangrijkere rol kan spelen.

Dan specifiek over de huidige werkzaamheden. De Zwanenburgbaan is niet een halfjaar, maar zestien weken buiten gebruik. Er is een review geweest van de doorlooptijd van die onderhoudswerkzaamheden. Uit die review blijkt dat, gegeven de uitgangspunten en beperkingen, de doorlooptijd van zestien weken plausibel is. In dit geval, zo heb ik meegekregen, is het geen optie om het alleen 's nachts te doen en dan overdag wel te vliegen op die baan, omdat er grootschalig onderhoud plaatsvindt waarbij ook systemen als de baanverlichting langere tijd buiten gebruik zijn. Dan kun je dus niet zeggen: 's nachts is de baan buiten gebruik en overdag gebruiken we 'm weer. Maar ik ben ook van mening dat we moeten kijken hoe we de hinder nog verder kunnen beperken. Vandaar de vraag aan Schiphol om dat met de Maatschappelijke Raad Schiphol verder uit te diepen.

Dan de geluidsregels rond Schiphol in relatie tot de woningbouw. De heer Koerhuis weet dat ik niet de eerstverantwoordelijke ben voor de geluidsregels in de Omgevingswet. Er is een langerdurend debat met uw Kamer over de vraag hoe die geluidsregels zijn omgezet. Naar het oordeel van het kabinet is dat wel beleidsneutraal gebeurt ten opzichte van het met de Kamer gedeelde beleid. Vervolgens speelt daar de kwestie van de actualisatie in relatie tot de woningbouwopgave rond Schiphol. Twee jaar geleden is er een impactanalyse uitgevoerd. Die laat zien dat er gebouwd kan worden, net als voorheen, maar dat daar wel een goede motivering voor nodig is. We werken samen met de regio aan een aanpak om gemeenten te ondersteunen en te helpen bij deze motivering. Het gesprek over hoe we die moeten vormgeven, loopt nog. Dat proces is nog gaande. Ik hoop eerlijk gezegd dat we daar eerder uit kunnen komen. Als we daar weer een stap verder in zijn, laat ik u dat weten.

Dan de vraag van de heer Geurts over de woningbouw bij Amstelveen-Kronenburg. Die aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar door de gemeente is door de ILT afgewezen gezien de veiligheids- en gezondheidsrisico's in dit gebied, dicht bij Schiphol en onder de aanvliegeroute. Vervolgens heeft ook de Raad van State, want daar is een beroepszaak over geweest, besloten dat het zonder die vgb gewoon niet mogelijk is om een groot aantal studentenwoningen te realiseren in dit gebied en dat er binnen de wet- en regelgeving geen ruimte is voor gebiedsontwikkeling met 2.500 woningen. Tegelijkertijd hebben minister De Jonge en ik de Kamer laten weten dat we ook nog in overleg zijn over Kronenburg tussen IenW en BZK, ook om nog verder te verkennen welke mogelijkheden er eventueel zouden zijn voor gebieden zoals Kronenburg. We

betrekken dat ook bij de discussie met de gemeenten rond Schiphol en de provincies in het kader van de NOVEX-aanpak rond Schiphol. De inzet daarbij is om te redeneren vanuit de problematiek van het gebied, en niet om meteen een bestaande oplossingsrichting mogelijk te maken. De inzet is om vanuit die problematiek te kijken wat we verder zouden kunnen gaan doen. Dat is niet zozeer een vraagstuk van politieke wil, maar ook hierbij is het een weging van toch wezenlijke belangen: gezondheid, veiligheid, woningbouw en geluidsregels die op zichzelf zodanig zijn vastgelegd dat ze niet discriminatoir zijn in de zin van dat geluid voor de een minder een issue hoeft te zijn dan voor een ander. Het is dus best ingewikkeld om daar, een beetje zoals de heer Geurts zegt, uit te komen door te zeggen: het zijn jongeren, dus dan kan het wel. Ik denk dat dat lastig wordt, maar het gesprek loopt nog. Als we daar weer een slag verder in zijn, komen we daarop terug.

De bepalingen van de WHO en het RIVM zijn niet tegenstrijdig. De WHO adviseert om voor elke luchthaven een eigen blootstellingsresponsrelatie op te stellen. Dat wordt vervolgens ingevuld door het RIVM voor de Nederlandse luchthavens. Die invulling van het RIVM wordt gebruikt voor het bepalen van de mate van geluidshinder, gegeven een bepaalde geluidsbelasting.

Voorzitter, tot zover mijn beantwoording van dit blokje.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer de minister, er volgen nog de onderwerpen "duurzame luchtvaart", "regionale luchthavens" en "overig". Ik weet niet hoeveel dat is, maar anders zult u de jetblast ook hier moeten gebruiken, want we moeten zorgen dat we daar kwart over, twintig over mee klaar zijn.

De heer Geurts (CDA):

Ik heb het antwoord zitten beluisteren. Ik had al een beetje het gevoel van een balletje-balletjespel, want september vorig jaar heeft de Kamer, volgens mij op de Partij voor de Dieren en BIJ1 na, een motie van D66 en ChristenUnie gesteund om daar studentenhuysvesting mogelijk te maken. Die is echt heel breed in de Kamer aangenomen. Toen kregen we ook al te horen: we zijn in gesprek en gaan weleens kijken. Dat gevoel bekruipt me weer nu dit tot me komt. Ik heb omstandig betoogd dat het binnen de huidige wet- en regelgeving gewoon kan. Ook de GGD staat hier gewoon achter in zijn rapportage. En dan legt iemand ergens bij de ILT of een afdeling bij de ILT het toch nét iets anders uit. Ik vraag de minister op welke termijn hij denkt hieruit te gaan komen en om heel duidelijk richting dit gebied aan te geven wat wel en wat niet kan. Het is echt een gigantische hoeveelheid studentenhuysvesting, die we echt kei- en keihard nodig hebben in Nederland. Rondom Amsterdam kan het wel, maar in Amstelveen kan het niet. Ik krijg het niet aan mezelf uitgelegd, laat staan aan een ander. Ik vraag de minister dus heel concreet om aan te geven wanneer hij hierop terugkomt.

Minister Harbers:

Weet u, deze kwestie ... Ik bedoel: we volgen in die zin ook gewoon besluiten die al heel lang vastliggen, zoals het Luchthavenindelingbesluit. Dan is het niet de ILT die zegt: dan kan het niet. Nee, dit is uiteindelijk ook gewoon onderwerp van een beroep bij de Raad van State geweest. Die heeft gezegd: binnen het geldende LIB kun je op die plek geen

2.500 woningen bouwen. Er zijn beperkt uitzonderingen mogelijk, maar dat zit in de sfeer van tientallen woningen en niet van 2.500. Tegelijkertijd — want er spelen natuurlijk veel meer van deze kwesties in de omgeving van Schiphol — zitten we daarvoor ook met de omgevingspartners aan tafel in het kader van het NOVEX-gebied om te kijken hoe je ontwikkelingen in de omgeving in relatie tot Schiphol in de toekomst een betere plek kunt geven. Ik vrees een beetje voor de heer Geurts dat we dat traject echt nodig hebben. Want als ik nu zou zeggen "oké, op deze plek staan we het toe, want het zijn jongeren en die hebben minder last van geluid", dan vrees ik dat we vervolgens precedentwerking scheppen voor de toepassing van dat Luchthavenindelingbesluit op andere plekken rond Schiphol. Ik vrees vooral dat we de ruimte voor dingen die we straks proberen goed te doen door meer rekening te houden met geluid, door het aantal gehinderden af te laten nemen, onbewust weer weggeven aan nieuwe ontwikkelingen rond Schiphol waardoor we voor de toekomst weer nieuwe gehinderden creëren. Dat is uiteindelijk niet mijn bedoeling. Ik kan het niet eenvoudiger maken, maar dit is ook weer zo'n kwestie die daarachter zit, waarbij we nu juist het NOVEX-traject gestart zijn om te proberen om deze gordiaanse knoop nu eindelijk te ontrafelen.

De heer **Geurts** (CDA):

Het wordt een beetje een herhaling van zetten. De minister legt het doelgroepenbeleid omstandig uit als uitzonderingen en hij zegt dat hij dat allemaal niet wil. Dat doelgroepenbeleid wordt in Nederland al gevoerd. Ik zie dus helemaal niet zo dat ik oproep tot iets extra's om buiten de wet om te gaan handelen. Mijn concrete vraag is wanneer de minister denkt dat er een uitkomst van het NOVEX-traject naar de Kamer zal komen.

Minister **Harbers**:

Ik moet het even navragen, maar volgens mij is de inzet dat dit NOVEX-traject in de tweede helft van dit jaar tot een concreet ontwikkelperspectief moet leiden voor een veelheid van ontwikkelingen. Het gaat dus niet alleen om deze woningbouw, maar ook om die op andere plekken in de regio. Het is toch tweede helft van dit jaar? Ja.

De **voorzitter**:

Meneer Geurts knikt tevreden en dat doet hij niet zo snel, dus ...

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dit gaat over het baanonderhoud. Volgens mij hebben we dit debat al eerder gehad met de minister. Ik hoor hem nou zeggen: de onderhoudsstrategie zal tegen het licht worden gehouden. Volgens mij hadden wij hier al afgesproken dat we het niet meer op deze manier zouden doen. Volgens mij is "tegen het licht houden" nog te zwak gezegd. Volgens mij gaan we het niet meer doen op deze manier. De minister zegt ook dat het niet anders had gekund. Dat debat hebben we ook eerder gehad. Heathrow kan het ook anders. Op Schiphol hadden ze het helemaal anders kunnen doen met meer banen. Ik vind dus dat de minister er steviger in kan zitten richting Schiphol.

Minister **Harbers**:

Dan zal ik nog een keer nagaan wat Heathrow dan anders doet. Een baan die driftig op de schop moet, moet danig op de schop. Je kunt dan niet zeggen: we breken die 's nachts open en de volgende dag moet die het weer doen, heel plat gezegd. Ik zal me er

nog een keer in verdiepen en dan laat ik dat de Kamer weten voorafgaand aan het volgende debat.

De voorzitter:

Als er een brief volgt, is het inderdaad een toezegging. Dank u wel voor deze toezegging, meneer de minister. Er zijn geen interrupties meer op dit blokje. Ik denk dat we dan naar duurzame luchtvaart gaan. Klopt dat?

Minister Harbers:

Ja. Er zijn veel vragen over het CO₂-plafond. Ik denk dat ik die wel kan samennemen. Misschien gebruik ik tien seconden om ook even te melden dat we sinds gisteren een nieuwe voorzitter hebben van de Duurzame Luchtvaarttafel in de persoon van Lodewijk Asscher. Ik ben heel blij dat hij zich beschikbaar heeft gesteld om als onafhankelijk voorzitter alle partijen aan die Duurzame Luchtvaarttafel voor te zitten en met hen allen te werken aan de ambitie en de ambitieuze doelen die zijn vastgelegd aan die tafel. Ik wil hem daarbij vanaf deze plek heel veel succes wensen.

Een van de grote klussen daarbij is het CO₂-plafond. De onderzoeken zijn nu klaar. Ik heb de laatste recent met de Kamer gedeeld. We werken als kabinet voortvarend om aan het eind van dit kwartaal op basis van al die onderzoeken tot een hoofdlijnenbesluit te komen over hoe het CO₂-plafond er moet gaan uitzien.

De heer Boucke vroeg: kun je nu al de doorvertaling naar 2050 maken en ook een bijbehorend afbouwpad? Het antwoord is ja. Het CO₂-plafond is er in de kern juist om de CO₂-doelen voor 2030, 2050 en 2070 te borgen. In de eerste jaren tot 2030 en daarna, de twee tussenperiodes van twintig jaar, willen we natuurlijk ook wel een geleidelijke, enigszins voorspelbare reductie van de CO₂-emissies. Je wilt voorkomen dat het plafond opeens heel hard moet ingrijpen in 2049. Er moet juist in de jaren daarvoor al veel gedaan worden. Daarom is het uitgangspunt van de drie bestudeerde varianten een lineair afbouwpad. De heer Boucke vroeg ook naar de risico's. Het grootste risico voor het halen van de doelen is dat afspraken uit de Luchtvaartnota niet zouden worden nagekomen, bijvoorbeeld qua bijmenging of doordat ontwikkelingen trager gaan dan verwacht. Dat is precies de functie die vervolgens het CO₂-plafond heeft, namelijk om te borgen dat die doelen wel op koers blijven liggen. Anders wordt de sector gelijk geraakt door het CO₂-plafond. Dat is juist het instrument om die doelen te borgen.

Mevrouw Van der Graaf vroeg in dit verband of de eisen van het CO₂-plafond lagen op 5% ten opzichte van 1990. Daar is eerder al een motie over aangenomen. De Kamer heeft twee moties aangenomen die vroegen naar de invoering van een CO₂-plafond. Het stond ook in de concept-Luchtvaartnota en het is bevestigd in het coalitieakkoord. De motie-Paternotte/Stoffer waar zij naar verwees, vroeg om een plafond niet hoger dan de doelen van de Luchtvaartnota voor 2030 en 2050. Dat is precies wat onderzocht is en waar ik u vorige week een pakket over heb gestuurd.

Dan kom ik op het tijdpad voor de invoering van het CO₂-plafond. Zoals de heer Boucke stelt, is de verwachting dat de inwerkingtreding op zijn vroegst in 2025 zal kunnen plaatsvinden. Dat is overigens ruim op tijd om de eerste CO₂-reductiedoelstelling van 2030 te borgen. Bij een positief besluit over het CO₂-plafond gaan we de regelgeving

nader uitwerken. Daar hoort ook bij dat we belanghebbenden consulteren. Daar hoort ook een handhavings- en uitvoerbaarheidstoets bij. Tegelijkertijd moet waarschijnlijk ook de Europese Commissie genotificeerd worden. Ik kan het niet mooier maken: die stappen kosten wel tijd. Zodra we dat rond hebben, zal het waarschijnlijk 2024 zijn. Dan volgen er voorstellen voor regelgeving, advisering door de Raad van State en voorlegging aan beide Kamers. We hebben dus echt de tijd nodig om al deze stappen in de komende twee jaar te doorlopen, want het is nu januari 2023. Ook hier hebben we namelijk wel te maken met het volgen van de bestaande wettelijke procedures.

De heer Koerhuis vroeg naar de brief van de sector die stelt dat er geen terugsluis is en zegt: dan liever ook geen bindend CO₂-plafond. Die brief hebben wij ook ontvangen. We bestuderen nog even de zorgen en argumenten die daarin staan. We nemen alle signalen mee in de besluitvorming, maar ik ben zelf wel van mening dat we niet voor niets doelen hebben, ook in het kader van de Duurzame Luchtvaarttafel, en dat het ook niet zo is dat er, ondanks het feit dat er geen terugsluis is, geen geld richting de sector gaat voor het behalen van de verduurzaming. Dat komt met name doordat er wel een heel grote aanvraag voor geld uit het Nationaal Groeifonds is goedgekeurd.

De heer Alkaya vroeg of er fondsen zijn om elektrisch taxiën te versnellen. In het kader van de structurele aanpak stikstof staat vanaf volgend jaar 10 miljoen euro gereserveerd als innovatiesubsidie. Als dit naar voren wordt gehaald, denk ik niet dat het meteen sneller gaat. De belangrijkste speler hierin is Luchtverkeersleiding Nederland. Die moet ervoor zorgen dat de procedures die met elektrisch taxiën te maken hebben, op tijd aangepast zijn, zoals ik daarstraks al uitlegde.

De heer Koerhuis weet meer dan ik als het erom gaat dat Airbus iets op Eelde zou willen doen. Dat voornemen is bij ons op het ministerie niet bekend. Ik weet wel dat er intensief contact is tussen Airbus, de Nederlandse maakindustrie en kennisinstellingen, ook om te kijken hoe Nederlandse partijen kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van een nieuwe generatie duurzame vliegtuigen. Ik hoop dat de samenwerking tussen het Nederlandse luchtvaartecosysteem en Airbus in de komende periode verder geconcretiseerd wordt. Alles wat de verduurzaming van de luchtvaartsector vooruit kan brengen, kan op welwillende inbreng van onze kant rekenen. Heel concreet weet ik niet van een voornemen om op Eelde aan de slag te gaan.

Mevrouw Kröger vraagt naar de moed om privéjets aan te pakken. Dit is een thema dat inmiddels in een aantal lidstaten in de Europese Unie speelt. Ik ben daar ook mee in overleg. Verschillende landen zitten ook nog wel in verschillende stadia van concrete maatregelen. Wij vinden het belangrijk dat de hele luchtvaartsector verduurzaamt, dus ook de privéjets. Nog dit kwartaal wordt de Kamer geïnformeerd over de wenselijkheid en de mogelijkheden om privéjets nog meer mee te nemen in het klimaatbeleid voor de luchtvaart. Zoals eerder toegezegd, kijk ik ook met de staatssecretaris van Financiën naar de mogelijkheden om de vliegbelasting uit te breiden naar alle passagiers van privéjets. We kijken samen naar de mogelijkheden. Ook dat komt de eerste helft van dit jaar nog naar de Kamer. Wij kijken dus volop naar wat daar mogelijk is. Dat doen we binnen het kader van internationale afspraken, maar we kijken ook naar wat we zelf in Nederland aan mogelijkheden hebben om daar meer mee te doen.

Dan de loodhoudende brandstof, waar de heer Alkaya naar vroeg. Het rapport dat hij noemt van de Universiteit van Kent hebben wij ook recent gezien. Naar aanleiding daarvan is de ILT gevraagd om toe te zien op de loodverontreiniging rond kleine luchthavens. Ook het PBL heeft daar data over. We kijken er op dit moment naar of die een volledig beeld geven. Het REACH-besluit dat in 2025 ingaat, bevat ook een verbod op de verhandeling. Wat je ondertussen ziet, is dat er nog te weinig gecertificeerde alternatieven zijn. Maar zo'n verbod op verhandeling zal ongetwijfeld leiden tot een behoorlijke prijsstijging daarvan, waardoor het ook steeds onaantrekkelijker wordt. Ik hoop dat daardoor ook de druk ontstaat om gecertificeerde alternatieven tijdig te gaan ontwikkelen. We zijn dus bezig met de ILT en het PBL en wat we daarover weten. Zodra we daar een stap verder in zijn, zal ik dat aan de Kamer melden.

Dat was het over duurzame luchtvaart, voorzitter.

De voorzitter:

Ook dank voor de beantwoording van de vragen van mevrouw Van der Graaf. Ze heeft zich natuurlijk verontschuldigd, maar ze wordt uiteraard wel door een fantastisch team waargenomen, dus het komt allemaal bij haar terecht. Allereerst meneer Boucke. En u ook, meneer Koerhuis? U zit met uw vinger omhoog. Ik ben benieuwd waar u die informatie vandaan heeft die wij allemaal niet hebben, maar daar praten we nog wel even bilateraal over. Meneer Boucke.

De heer Boucke (D66):

De minister antwoordde op mijn vraag over een afbouwpad dat dat wel degelijk meegenomen wordt. Even een checkvraag, namelijk of dat inderdaad tot aan 2070 is. Bij het vormgeven van het CO₂-plafond gaat de minister dus een afbouwpad tot aan nul inbouwen. Zou hij daarbij ook de risico's kunnen schetsen — dat was ook een vraag die ik had — die het behalen van de doelen bemoeilijken? Want we weten ongeveer hoe het de komende jaren zal gaan met het bijmengen van sustainable aviation fuels, ofwel duurzame luchtvaartbrandstoffen. Maar het is ook belangrijk om te weten hoe de ontwikkeling in de tijd zal zijn en waar de knelpunten zullen liggen, zodat we daar beleid op kunnen maken.

Minister Harbers:

Die bestudeerde variant laat ook een lineair afbouwpad zien. Dat is heel belangrijke input voor dat besluit dat het kabinet wil gaan nemen. Het is dus wel het voornemen om te gaan kijken hoe we het op de manier die de heer Boucke stelt vorm kunnen geven. Zoals gezegd komt dat dit kwartaal nog, dus dan is het ook nog wat verder. Daarnaast moet de methodiek zelf natuurlijk ook bestendig zijn tegen het feit dat doelen hoogstwaarschijnlijk nog wel eens aangepast zullen worden tussen nu en 2070. Dan moet zich dat ook meteen kunnen vertalen in een aanpassing van het CO₂-plafond.

De heer Boucke (D66):

Dankjewel daarvoor, want zo zie ik het ook. Maar dan wil je nog wel iets anders weten. Dat plafond is een borgingsinstrument. Je moet er vervolgens voor zorgen dat je in de eerste plaats minder gaat vliegen, dat je daarnaast voldoende duurzame brandstoffen hebt en dat je elektrisch gaat vliegen. Je wilt een beeld hebben van het pad naar 2050 en 2070 toe, omdat je ook de obstakels wilt kunnen wegnemen. Ik vraag dit omdat we

de doelen moeten halen, maar ook omdat er kansen voor Nederland liggen naar die duurzame luchtvaart toe. We willen dat beeld dus wel hebben. Kan de minister dat beeld schetsen voor ons?

De voorzitter:

Dat was de laatste interruptie van Boucke, dus als u die goed beantwoordt, komt u niet in de knel.

Minister Harbers:

Ik vind het gewoon hele waardevolle aspecten die de heer Boucke noemt. Daarvan probeer ik er bij de vormgeving dus ook zo veel mogelijk mee te laten wegen. Tegelijk is het natuurlijk ook zo dat je bij het opstellen van een CO₂-plafond gewoon de doelen daarin vertaalt. Een deel van wat de heer Boucke stelt, is straks denk ik de uitdaging voor de marktpartij om te zorgen dat ze het gewoon voor elkaar krijgen. Want de prikkel zit hem natuurlijk ook in het moment waarop je het minder goed voor elkaar krijgt. Bijvoorbeeld door de beschikbaarheid van brandstoffen word je zwaarder geraakt door het CO₂-plafond. In die zin is het voor ons het juiste instrument om te zeggen: kom je boven dat plafond, dan heb je een probleem, dus zorg er maar voor dat je het voor elkaar krijgt. Maar het is terecht dat de heer Boucke zegt dat je voordat je daar komt, natuurlijk wel een beter inzicht wilt hebben in wat daaronder ligt. Dat zullen we meenemen bij de uitwerking.

De heer Koerhuis (VVD):

De minister noemde in zijn beantwoording over het net niet-bindende CO₂-plafond de Duurzame Luchtvaarttafel. Nu hebben we ook net gehoord dat daar een nieuwe voorzitter is; de heer Asscher van de Partij van de Arbeid. Is het misschien een idee om ook die Duurzame Luchtvaarttafel te vragen hoe zo'n CO₂-plafond het beste kan worden ingevoerd? Ik denk dat dat gewoon waardevol kan zijn voor de discussie hier.

Minister Harbers:

Ik denk dat de Duurzame Luchtvaarttafel zich hier sowieso verder over zal beraden. Maar aan die luchtvaarttafel zitten heel veel partijen uit de luchtvaart die ook al geconsulteerd zijn voor de vormgeving van het CO₂-plafond.

Ik ben me er overigens van bewust dat een aantal partijen zegt "we hebben het liever niet", maar het is wel de afspraak in Nederland — dat is zowel de oproep van de Kamer als de opdracht uit het coalitieakkoord — om het wel te gaan doen. De bandbreedte is dus wel: we gaan het doen. Binnen die stelling staan we vanzelfsprekend open voor ieder waardevol inzicht om het te gaan doen. Dat is vanzelfsprekend ook iets waar de Duurzame Luchtvaarttafel een mening over mag vormen. Maar de uitkomst kan niet zijn: we gaan het niet doen.

De voorzitter:

Ik wil nog even kort zeggen dat meneer Asscher er niet zit namens de Partij van de Arbeid. Dat moet wel allemaal zuiver blijven alstublieft, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Terecht dat u die opmerking maakt, voorzitter.

De **voorzitter**:

Hoe kwam u aan die informatie, die zelfs de minister niet had?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat heb ik ook gepost; ik ben op werkbezoek geweest bij Airbus DS Nederland. U weet dat ik me heel erg inzet voor elektrisch vliegen en vliegen op waterstof in Nederland. Toen ik daar was, hadden we het erover. Ik heb dat ook gewoon gepost in alle transparantie.

Volgens mij zijn we er bijna. Ik zou graag de toezegging willen dat als de Duurzame Luchtvaarttafel dit waardevolle inzicht terugkoppelt aan het ministerie, het ministerie dat ook deelt met de Kamer.

Minister **Harbers**:

Vanzelfsprekend.

De **voorzitter**:

Die is ook binnen, dank je wel. Dan gaan we met gezwinde spoed naar de onderwerpen regionaal en overig. Ik hoop dat de minister de turbo's kan gaan aanzetten, want anders komen we er niet uit.

Minister **Harbers**:

Jazeker. De stand van zaken rondom de moties omtrent Eelde en Maastricht Aachen Airport. Er zijn zoals bekend gesprekken gaande tussen Schiphol en Eelde en Maastricht over het intensiveren van de samenwerking. U heeft eind vorig jaar gehoord over de stand van zaken rond Maastricht en tot welk resultaat dat heeft geleid. Zoals eerder gemeld, hebben we voor zowel Schiphol als het Rijk geen mogelijkheid om luchtvaartmaatschappen te dwingen om vluchten over te plaatsen. Het is aan luchtvaartmaatschappijen zelf om te kijken hoe aantrekkelijk het voor hen zelf is om dat te gaan doen.

De stand van zaken rond de amendementen die bij de begroting zijn ingediend: die zijn vanzelfsprekend verwerkt in de begroting. Rond het amendement over 10 miljoen voor investeringen in de weginfra rond beide luchthavens: er wordt nu ook ambtelijk met betrokkenen gekeken hoe daar uitvoering aan kan worden gegeven. Kortom, er wordt gekeken welke werkzaamheden erbij horen en hoe we dat gaan doen. Daar is ook overleg over met de betrokken regio's. Hetzelfde geldt voor het amendement over €150.000 in het omgevingsfonds voor Maastricht Aachen Airport. Dat wordt in 2023 beschikbaar gesteld. Tegelijkertijd kijken we, zoals gevraagd, ook hoe we in de volgende drie jaren eenzelfde bijdrage beschikbaar kunnen stellen.

Mevrouw Van der Graaf stelt dat Rotterdam The Hague Airport niet zomaar mag uitbreiden. Voor luchthaven Rotterdam The Hague is het proces om tot een luchthavenbesluit te komen onlangs gestart met de terinzagelegging van de notitie Reikwijdte en Detailniveau. In dat proces kunnen allereerst de omwonenden en de sector zich uitspreken over de toekomst van de luchthaven. Ook de uitkomsten van het MER-rapport moeten worden meegenomen. Op de wenselijkheid of onwenselijkheid van

groei van Rotterdam The Hague Airport ga ik nu nog niet in. Ik kan daarop pas reageren vanuit mijn rol als de aanvraag van het luchthavenbesluit bij mij binnenkomt. Wel heb ik de luchthaven meegegeven dat bij de scenario's ook gekeken moet worden naar minder hinder als belangrijk criterium.

De heer Koerhuis vraagt mij om te kijken naar hoe ik ga reageren als Enschede bij mij aanklopt voor een onderzoek naar Twente Airport. Het antwoord is dat dat in de eerste plaats echt een zaak van de regio is. Bij de provincie ligt het bevoegd gezag voor de luchthaven. Als men daar wensen heeft, dan moet de provincie ook zorgen voor een sluitende businesscase. Het Rijk heeft daarin geen rol. Ik zeg wel op voorhand dat ik best wel een paar ingewikkelde barrières zie. Voor Twente Airport ligt er geen nationale opgave voor het accommoderen van groot verkeer, maar er zijn ook gewoon verschillende praktische belemmeringen. Ik heb straks al gezegd dat we een veelheid van vragen stellen aan Luchtverkeersleiding Nederland, over zowel de luchtruimherziening, de verduurzaming als de arbeidsomstandigheden. Bij hen is op dit moment geen capaciteit om dit verkeer af te handelen. Daar is op dit moment ook geen luchtverkeersleiding van LVNL. Er zal ook impact zijn op de luchtruimherziening. Dat lijkt mij best ingewikkeld, nog los van het feit dat een deel van de aanvliegroute waarschijnlijk over Duits grondgebied zal gaan. Bij dit alles moet, zoals ook bij de andere regionale luchthavens, het effect op minder hinder voor de omgeving worden meegewogen. Dat brengt mij bij de voorlopige conclusie dat ik dit traject als amper haalbaar beschouw, los van het feit dat ik daarover geen vraag heb gehad vanuit de regio.

De heer Alkaya vroeg naar de SAR-trainingen vanaf Midden-Zeeland, de trainingen voor Search and Rescue, de hulp- en reddingshelikopters. Het luchthavenbesluit Midden-Zeeland is een provinciale verantwoordelijkheid. Volgens dat luchthavenbesluit zijn die SAR-vluchten toegestaan. Ik heb recent ook berichtgeving gezien dat het provinciebestuur van Zeeland jaarlijks 35 SAR-trainings- en onderhoudsvluchten wil toestaan. De interpretatie van het provinciebestuur is dat die trainings- en onderhoudsvluchten ook als SAR-vluchten worden gezien omdat oefenen noodzakelijk is om die vluchten goed en veilig te kunnen uitvoeren.

U vroeg ook naar de betrokkenheid van de omwonenden, maar die vraag kan ik helaas niet beantwoorden, omdat het proces rond de herziening van het luchthavenbesluit een provinciale aangelegenheid is.

Tot slot. Mevrouw Van der Graaf vroeg zojuist om de bevestiging dat een eventuele opening van Lelystad Airport geen voldongen feit is, maar een zelfstandig besluit vergt. Dat klopt: het is geen voldongen feit. Als het ter tafel komt, zijn er ook voorwaarden aan verbonden in de hoofdlijnenbrief Schiphol en wordt de Kamer daar ook bij betrokken.

De voorzitter:

Dan kunnen we door naar het blokje overig. Ik wil de leden alvast vragen om zich voor te bereiden op korte nabranders, namelijk van één minuut spreektijd. Meneer de minister.

Minister Harbers:

De overige vragen. De heer Koerhuis vroeg nog naar de randen van de EU, of voorbij de

randen van de EU. Nederland brengt de zorgen over het ongelijke speelveld met grote regelmaat onder de aandacht van de Europese Commissie en de andere lidstaten. Dat blijf ik ook dit jaar doen. EU-wet- en regelgeving kan niet eenzijdig opgelegd worden aan een ander land. Daarom zetten wij erop in dat dit meegenomen wordt in de EU-luchtvaartverdragen, als die aan de orde zijn. Zoals ik eerder aan de Kamer heb gemeld, liggen daar op dit moment geen voornemens voor. We doen het ook in gesprekken met derde landen.

De heren Koerhuis en Geurts vroegen of er al meer bekend is over het corruptieonderzoek en of er een verband is met het luchtvaartverdrag met Qatar. Daarover is ons nog niets bekend. Het corruptieonderzoek in het Europees Parlement loopt nog en het kabinet wil dat afwachten. Op dit moment kan ik dus niet zeggen of het ratificeren van dit verdrag vervolgens wel of niet integer is.

De heer Koerhuis vroeg of ratificatie van het Qatarverdrag nog te stoppen is. Ook daarvoor geldt: het Europese corruptieonderzoek loopt nog. Het kabinet wacht dat af. In afwachting daarvan maken we even een pas op de plaats. Als de uitkomsten van dat onderzoek er zijn, beraden we ons op wat ons te doen staat.

De heer Koerhuis vroeg naar de aparte slotpool op Schiphol voor luchtvracht. Naar aanleiding van de motie die in december 2022 is aangenomen, zijn we in gesprek met de luchtvrachtsector en onderzoeken we of dat opgezet kan worden. IenW heeft contact met de vrachtsector opgenomen om hierover in gesprek te gaan. De afspraak staat voor begin februari gepland. Los daarvan vraag ik ook bij de geplande herziening van de slotverordening in de Europese Unie aandacht voor het thema van de vrachtluchten.

De heer Koerhuis vroeg naar de technische briefing die de slotcoördinator heeft gedaan: hoe zit het met die historische vergelijking en de uitspraken over het verdrag van internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO? De aanleiding is een hele algemene opmerking van de slotcoördinator om ook de tijdsgeest toe te lichten, om te vertellen waar de luchtvaart vandaan komt waar het gaat om het faciliteren en groeien van de burgerluchtvaart. Het Verdrag van Chicago stamt uit 1944. In die tijd werd de wereldwijde ontwikkeling van de burgerluchtvaart voornamelijk als iets positiefs beschouwd, waarbij er minder tot geen oog was voor de negatieve effecten, bijvoorbeeld voor het milieu. Ik durf echt wel te beweren dat dat behoorlijk veranderd is sinds 1949. De groei van de sector is ook geen doel op zichzelf meer. Ik merk ook dat er thans, ook in ICAO-verband, steeds meer een weging plaatsvindt van publieke belangen, ook getuige het feit dat er een ambitieuzer duurzaamheidsdoel is vastgesteld tijdens de laatste vergadering in september van de ICAO.

De heer Geurts vroeg of de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart een volwaardige partner kan zijn bij het programma Luchtruimherziening. De luchtruimherziening raakt alle gebruikers van het luchtruim. Binnen de kaders van dat programma zijn we nu bezig om een duidelijk en transparant proces op te stellen voor ontwerp en participatie. Daarbij wordt input opgehaald bij alle belanghebbenden. Daar hoort ook de KNVvL bij. In goed overleg met hen zal worden gezocht naar een passende manier van samenwerken waar het gaat om de herziening van het luchtruim. Datzelfde geldt overigens ook voor partijen in de regio rondom Lelystad Airport.

Dan de steilere vertrapping in de luchtruimherziening. Het hele korte antwoord is: ja, dat wil ik onderzoeken. Ik weet niet of dit verdere verduidelijking behoeft, maar: ja, dus.

Tot slot de vraag van de heer Van Raan over de zeer zorgwekkende stoffen in de Wet luchtvaart. Ik hecht toch even aan een stukje uitleg daarover. Zowel de vliegtuigen die vliegen van en naar Schiphol als diverse grondactiviteiten op de luchthaven zelf stoten die zeer zorgwekkende stoffen uit. Alle activiteiten die met het vliegen te maken hebben — dat wil zeggen: landen, starten en taxiën — worden, zoals de heer Van Raan ook zegt, door de Wet luchtvaart gereguleerd. De meeste overige activiteiten vallen onder het bevoegd gezag van de gemeente Haarlemmermeer. Dat heb ik ook eerder toegelicht in antwoord op Kamervragen van de heer Van Raan in maart vorig jaar. Daarbij is aangegeven dat alle activiteiten die met vliegen te maken hebben, zijn gereguleerd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Die activiteiten leiden tot meer dan 99% van de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen. In de antwoorden op die Kamervragen vorig jaar is ook aangegeven dat zal worden gezien hoe de emissie van zeer zorgwekkende stoffen van het vliegen de omgeving beïnvloedt en of dat moet leiden tot het verminderen van die emissies. De Kamer is vanaf het begin dus volledig geïnformeerd over hoe de regulering van zeer zorgwekkende stoffen is vastgelegd.

In die Kamervragen, en ook in eerdere Kamerdebatten, heb ik aangegeven dat de emissies van de luchtvaart gereguleerd worden via de Wet luchtvaart. Dat was van meet af aan — zo heb ik het ook gebracht — een algemene, overkoepelende uitspraak. Ik heb niet gezegd dat alle stoffen in de Wet luchtvaart zijn gereguleerd. Dat laatste werd wel beweerd. Ik heb vervolgens, op 22 december vorig jaar, een brief gestuurd waarin ik de stand van zaken heb beschreven van het onderzoek naar de emissies van zeer zorgwekkende stoffen. Daarin staat dat in de tweede helft van afgelopen jaar die emissies zijn bepaald, dat in de eerste helft van dit jaar wordt berekend tot welke concentraties de emissies leiden en dat in het derde kwartaal van dit jaar beleidsconclusies volgen. Daarover zal ik de Kamer informeren. Het zou kunnen dat die beleidsconclusies vervolgens ook de deugdelijke basis geven om tot verdere aanscherping van de Wet luchtvaart te komen en bepalingen daarin omtrent zeer zorgwekkende stoffen. Maar ik heb eerst die informatie nodig om dat straks goed te kunnen vastleggen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer de minister. En "KNVvL" staat voor ...

Minister **Harbers**:

Dat heb ik daarvoor al uitgesproken: de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart.

De **voorzitter**:

Precies. Dank u wel. Dat had ik niet gehoord. Dan gaan we met gezwinde spoed verder. O, meneer Van Raan, u zal en moet uw interrupties opmaken, hè?

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

Ja, het zal en moet gebeuren. Kijk, de minister maakt hier weer een beweging die karakteristiek is. Het laatste woord is hier nog niet over gezegd. Dat is nog niet uitgesproken. Daar is de tijd ook te kort voor. Er zit nu genoeg denkkracht op. Ik stel vast dat in de bewoordingen van de minister letterlijk staat dat de emissies van vliegtuigen worden gereguleerd via de Wet luchtvaart. En ik stel vast dat hij verzuimd heeft dat te doen. Want in de genoemde artikelen, die ik in mijn spreektekst heb aangehaald, staat letterlijk dat er grenswaarden moeten worden bepaald. Dat is niet gebeurd. Nou zegt de minister: ja, maar ik heb niet gezegd dat dit voor alle stoffen ... Dat klopt; dat heeft hij ook niet gezegd. Dat heeft hij niet beweerd. Maar er is kennis genoeg om te weten dat je met die stoffen, die worden omschreven als zeer zorgwekkend, aan de slag moet. Ik citeer even uit de stukken; die heb ik niet opgevraagd, maar die zijn gewoon openbaar. "Dit is eigenlijk de eerste keer dat voor meerdere betrokkenen de rare situatie duidelijk werd dat Schiphol een verplichting heeft om de 0,1% van zijn uitstoot van ZZS'en te minimaliseren, maar dat voor de overige 99% niks is geregeld."

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

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

Herkent de minister op zijn minst ... Nogmaals, het laatste woord is er nog niet over gezegd; we gaan er veel meer over schrijven en zeggen.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

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

Herkent de minister op z'n minst de absurditeit van zijn beweringen? Herkent hij het grove tekortschieten om de grenswaarden bij die ZZS'en vast te stellen? Hij heeft dat niet gedaan. Herkent hij dat hij heeft verzuimd om die grenswaarden vast te stellen, terwijl hij de indruk wekt dat hij dat wel gedaan heeft? Of niet? Of is hij weer helemaal blanco, emotioneel, in zijn paadjes?

Minister **Harbers**:

Nee, want dat zou waar zijn als ik dat niet eerder aan de Kamer had gemeld. Maar juist om ze te kunnen vaststellen in de Wet luchtvaart heb ik vorig jaar diverse malen aan de Kamer aangegeven, zoals ik zojuist zei, hoe ik zeer zorgwekkende stoffen in kaart breng, zodat ik de informatie heb om op basis daarvan tot aanscherping van het beleid te komen. Die informatie heb ik wel nodig om het uiteindelijk te kunnen vastleggen. Daarom heb ik vorig jaar al toegezegd dat de Kamer aan de hand van de stappen die ik zojuist noemde zal worden geïnformeerd over of er noodzaak is voor het nemen van beleidsmaatregelen, die we vervolgens dus ook moeten vastleggen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, uw laatste interruptie.

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

Ik hoop echt dat de burgers in Nederland hiernaar luisteren. Ik hoor de minister namelijk

zeggen: ik ben al vanaf vorig jaar bezig met die stoffen. Vanaf vorig jaar. Ik geef even een voorbeeld. In 2018 was er al bekend dat een 747 die opstijgt evenveel uitstoot als een miljoen vrachtwagens. En de achtereenvolgende ministers verzuimen gewoon om een en ander te melden of actief met die 99% bezig te zijn. Dat is gewoon grove nalatigheid. Het is bijna opzet/grove schuld. En dan wordt even gezegd: ja, maar ik ben er al vanaf vorig jaar mee bezig. Daar kun je toch niet mee weggkomen? Dus nogmaals, het laatste woord hierover is nog niet gezegd. We komen erop terug.

Minister Harbers:

Ik werp dat beeld wel van me. Wat ik u zojuist zei, zei ik puur op basis van mijn eigen geheugen, vanwege mijn aantreden een jaar geleden. Feit is wel dat het in de Wet luchtvaart moet worden vastgelegd en dat ik aanvullende informatie nodig heb om dit goed in kaart te brengen en het waar te kunnen maken. Daar heb ik de Kamer vorig jaar diverse keren over geïnformeerd.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de minister.

Leden der Staten-Generaal, we beginnen met de tweede termijn, met één minuut per fractie. Het woord is aan meneer Koerhuis van de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Allereerst: heeft de minister zich ondertussen verdiept in het zo snel mogelijk invoeren van een toeslag voor grondafhandelaars? Daar zou hij nog op terugkomen. Ik vraag een tweeminutendebat aan. Ik overweeg namelijk een motie over de onderhoudsstrategie van Schiphol. Maar ik overweeg dat, dus ik zeg nog niet dat ik dat ga doen.

We zijn ook al twee jaar bezig met woningbouw en geluidsregels. Hoe kunnen we daar nou uitkomen, zo vraag ik de minister. Ik ben er namelijk toch van overtuigd dat dit niet beleidsneutraal is gebeurd. Wat Eelde en Maastricht betreft, wijs ik de minister erop dat de motie zegt: regie pakken. De minister schuift het een beetje van zich af. Ik vind toch dat hij regie moet pakken op het laten overnemen van vakantievluchten van Schiphol. Daar is een Kameruitspraak over. De minister verwijst naar Luchtverkeersleiding Nederland. Eigenlijk is er ook hier het probleem van personeelstekort. We hebben gezegd: we willen naar een hoogwaardige luchtvaart. Wat mij betreft valt de luchtverkeersleiding daar ook onder. Kan de minister daar niet op ingrijpen?

Tot slot Qatar. Waarom geven we, wachtende op het corruptieonderzoek, nog extra slots uit aan Qatar?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis, VVD. Mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Om te beginnen zegt de minister over stikstof dat er een verandering is van wat we van maatschappelijk belang vinden. Maar dan vraag ik me toch af of er nou in het kabinet tussen de verschillende ministers duidelijkheid is over het

feit dat PAS-melders, woningbouw en natuur de prioriteit hebben. Als dat zo is, waarom is er dan niet naar gehandeld en waarom hebben deze minister en de minister van Financiën daar dan niet naar gehandeld?

Voorzitter. Ik wil dus erg graag weten hoe het nu verdergaat met stikstof en Schiphol, met name omdat ik begrijp dat de uitstoot boven 900 meter nu wel gerapporteerd wordt, maar nog steeds niet meegeteld wordt. Met andere woorden, de luchtvaart houdt een volstrekte uitzonderingspositie. Kan de minister daarop reageren?

Voorzitter, tot slot. Wordt het aantal van 440.000, op het moment dat dat in het LVB wordt vastgelegd, nou ook de milieuruimte waar bijvoorbeeld het CO₂-plafond op geënt wordt, en ook de stikstofruimte en de geluidsruimte, ook na 2027? Want dat zou zwaar problematisch zijn.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Meneer De Hoop, Partij van de Arbeid.

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

Voorzitter. Ons land zit op slot en Schiphol heeft de sleutels in handen. Dat vind ik een weinig bevredigende gedachte. Dat gezegd hebbende, heb ik nog drie punten waar ik graag op in zou willen gaan. Over de fosfaathandel wil ik meer duidelijkheid van het kabinet. Volgens mij is het op dit moment zo dat door de Meststoffenwet boeren én hun stikstofrechten kunnen verkopen, hetzij aan Schiphol, hetzij aan een ander, én hun fosfaatrechten. Dat betekent dat je dubbele vervuiling kunt krijgen, doordat die stikstof dan naar Schiphol gaat en die fosfaatrechten naar andere boeren. Dat zou ik heel onwenselijk vinden. Als het nu niet kan in de beantwoording, krijg ik graag zo snel mogelijk een brief van de minister van LNV en eventueel deze minister. Dan die extra eisen van de Arbeidsinspectie: het is fijn als de minister daar in tweede termijn nog even op in wil gaan. Het derde punt: het is prettig als de Kamer actief meegenomen wordt in de werkdruk, in de afname van het aantal afhandelingsbedrijven, ook komende zomer weer. Dat zou ik zeer op prijs stellen.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Hoop. Het lid Boucke, Democraten 66.

De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ook ik heb drie punten. Ik begin even met de complimenten en de bedankjes. Ik hoorde de minister over het beleidskader netwerkkwaliteit zeggen dat hij nog daarop zal kauwen, maar dat hij binnen drie maanden met een brief komt. Dank daarvoor. Voor ons is het belangrijk om een integraal kader te hebben, om goed inzichtelijk het debat te kunnen voeren over wat nou de beste situatie is voor Nederland en de inwoners van Nederland.

Ook dank aan de minister voor de beantwoording van de vragen over de verduurzaming

en met name over het CO₂-plafond. Ook daarover heb ik een toezegging van de minister gehoord. Het afbouwpad naar 2070 was hij al van plan. Maar het gaat ook om de risico's waar we tegenaan zullen lopen naar nul toe in 2070.

Als derde punt toch stikstof. De minister verwees naar zijn eerdere brief. In die brief lees ik dat per Natura 2000-gebied toch verschilt wat de referentiedatum is en dus ook wat de compensatiedatum is. Dus toch nog twee vragen aan de minister. Wat is de stikstofopgave waar Schiphol aan moet voldoen? Waarvoor moet nu de vergunning worden aangevraagd? De Polderbaan raakt bijvoorbeeld aan een ander Natura 2000-gebied dan de Kaagbaan.

De voorzitter:

En uw laatste vraag?

De heer Boucke (D66):

Mijn laatste vraag is: met welke Natura 2000-gebieden en welke referentiedata hebben we daarbij te maken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. Dan de geachte afgevaardigde Alkaya, SP.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording van onze vragen. Ik heb betoogd dat het in het belang van de werknemers in de luchtvaart, in het belang van de omwonenden van luchthavens en eigenlijk ook in het belang van ons allemaal zou zijn als het aantal vluchten dat van en naar Nederland gaat, in zijn totaliteit iets zou afnemen. Dat betekent niet dat de gemiddelde Nederlander minder moet vliegen; het kan ook op andere manieren ingevuld worden. Wat ik daarbij nog niet helemaal begrijp — en dan sluit ik me aan bij de vraag van mevrouw Kröger — is wat nou leidend wordt. We hebben dan straks het aantal vliegbewegingen en er komt een CO₂-plafond. In de praktijk zijn de afgelopen jaren het aantal werknemers en de arbeidsomstandigheden leidend geweest in wat de luchthavens aankunnen. Hoe gaat dat zich tot elkaar verhouden? Hoe gaan we daar uiteindelijk grip op krijgen? Want uiteindelijk is het niet ons doel om op papier minder vluchten toe te staan, maar in de praktijk. Dat moet op een veilige en goede manier kunnen, dus ik vraag de minister om iets meer toelichting daarop. Misschien heeft het ook met volgordeelijkheid te maken: tot 2027 en daarna.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. De heer Geurts, CDA.

De heer Geurts (CDA):

Voorzitter. Dank voor uw voorzitterschap en ook dank aan de minister voor zijn beantwoording. We zijn het nog niet eens met betrekking tot Kronenburg. Het mag duidelijk zijn dat ik versnelling wil op dat punt. Ik ga erover nadenken hoe we dat vorm

kunnen geven. Ik denk dat een extra motie geen indruk meer gaat maken op het ministerie. Wat Qatar betreft sluit ik me aan bij de vraag die de heer Koerhuis uitsprak met betrekking tot de slots. Ook dank voor de toezegging over die steilere vertrapping, maar wanneer zou de Kamer daarover geïnformeerd kunnen worden? Dan wordt het een toezegging en gaat het in de toezeggingenregistratie en dat scheelt weer een motie.

Dank.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan; zo hoort het. Het is allemaal bij de minister terechtgekomen. Meneer Van Raan, Partij voor de Dieren. Er wordt altijd "van de Dieren" gezegd door uw buurman, maar het is "voor de Dieren", meneer Geurts. Dat wilde ik nog zeggen. Anders zou daar een koalabeertje zitten en niet meneer Van Raan.

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

Een beetje opleiding kan geen kwaad bij de heer Geurts.

De **voorzitter**:

Juist, precies.

De heer **Geurts** (CDA):

Voorzitter, toch even een punt van orde. Nee hoor, een persoonlijk feit. Ik doe dat al acht jaar niet meer.

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

Maar je kan altijd leren! Dus ook dank daarvoor, voorzitter.

Ik wil ook beginnen met een persoonlijk feit, dus ik hoop niet dat dit meetelt. De heer Alkaya verweet mij dat wij niet heel eerlijk geweest zijn in de bewoordingen dat wij een sanering van de sector zouden willen. Laat ik even elk misverstand weg proberen te halen. Wij staan erg voor de sanering van de sector: voor 2030 80% krimp. We hebben die mensen hard nodig in de duurzaamheidstransitie. Jammer dat de heer Alkaya dat als "niet eerlijk" beschrijft.

Voorzitter. Rechten van stikstof en fosfaat ...

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, nu moet ik weer meneer Alkaya laten reageren.

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

Nou ja, prima.

De **voorzitter**:

U daagt meneer Alkaya uit, dus dat moet ik nu wel doen. We komen in tijdnood, dus meneer Alkaya, ik hoop dat u het kort kunt doen, alstublieft.

De heer **Alkaya** (SP):

Ja, zeker, voorzitter. Ik stel het ook op prijs dat de heer Van Raan hier nu openheid over

biedt. Wat ik bedoelde te zeggen in eerste termijn is dat hij bij de motie die hij heeft ingediend over het CO₂-plafond, de reductiedoelen zo ambitieus vaststelde dat dat erg veel consequenties had voor de werkgelegenheid in de sector en dat dat niet in de motie stond. Dat is bij dezen opgehelderd.

De voorzitter:

Oké, prima. Meneer Van Raan. U hebt nog een dikke twintig seconden.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, dank u wel, voorzitter. Rechten van stikstof en fosfaat zijn losgekoppeld volgens LNV. Daar zit dus een mogelijkheid van dubbele verkoop in. Ik heb de minister dat niet horen uitsluiten. Graag dus een brief daarover. Ook zou ik, gezien zijn handelen, een toezegging over een tijdlijn van de besluitvorming rondom die motie zeer op prijs stellen. Want als het inderdaad zo is dat er al heel lang sprake van was voordat die motie werd ingediend, dan snap ik die. En anders begrijp ik die niet.

Ik sluit toch af met een citaat, ook ter ere van alle slachtoffers, alle kankergevallen, op Schiphol. "Dit is eigenlijk de eerste keer dat voor meerdere betrokkenen de rare situatie duidelijk werd dat Schiphol een verplichting heeft om de 0,1% van zijn uitstoot aan ZZS te minimaliseren, maar dat voor de overige 99,9% niks is geregeld." Dames en heren: 2021. Dan blijf je echt in gebreke.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng, meneer Van Raan. We gaan vijf minuten schorsen, want de minister moet even de antwoorden voorbereiden. Daarna kan ik geen vragen meer toestaan. Er komt dadelijk dus gewoon nog een termijn van de minister en dan is het gedaan. Dan worden de toezeggingen voorgelezen en dan zit het erop voor vandaag.

De vergadering wordt van 16.46 uur tot 16.51 uur geschorst.

De voorzitter:

Als iedereen kan plaatsnemen, gaan we verder met de tweede en laatste termijn van de minister. Dank u wel. Meneer de minister, aan u het woord.

Minister Harbers:

Voorzitter. Er is een hoeveelheid vragen gesteld in de tweede termijn, dus ik loop ze snel langs. Ik begin bij de vraag van de heer Koerhuis over een bonus voor grondafhandelaren. We zijn dit jaar net begonnen met een nieuwe cao, dus ik zie niet direct aanleiding voor een zomerbonus. Tegelijkertijd is het volgens mij ook zo dat het, als het nodig is, aan Schiphol, de airlines en de afhandelaren is om tekorten op te lossen en daar actie op te ondernemen. Ik sluit dus ook niets uit. Waar we dan precies uitkomen, weet ik niet. We zijn net begonnen en Schiphol is zich er zeer van bewust dat het voldoende mensen moet hebben voor alle onderdelen van de operatie.

De heer Koerhuis is nog altijd ongelukkig over de woningbouw en de cumulatie van geluidregels. Dat weet ik. Tegelijkertijd blijf ik benadrukken dat uit de impactanalyse blijkt

dat het wel mogelijk is om woningbouw voor elkaar te krijgen, ook met de nieuwe regels. Het vraagt alleen een stevigere motivering. Zoals gezegd spreken we daar nog steeds over met de gemeenten en de provincies, samen met BZK. Dat moet ook een keer klaar zijn; ik denk sowieso voor de invoering van de Omgevingswet. Volgens mij staat die nog steeds gepland voor 1 juli van dit jaar. We blijven die gesprekken dus voortzetten. Ook blijft het aanbod staan om gemeenten daarbij te helpen.

Dan kom ik op de regie op de luchthavens Eelde en Maastricht. Ik zou haast zeggen dat we ons een slag in de rondte regisseren door de gesprekken met Schiphol te stimuleren. Afgelopen jaar heeft dat bij Maastricht al geholpen. Maar één ding kan ik niet en dat is gewoon dwingen, want dat staat de Europese slotverordening gewoon niet toe. Uiteindelijk moet er dus ook voor de luchtvaartmaatschappijen zelf een reden zijn om te zeggen: ik vind het toch een goed idee om vanaf Groningen of Maastricht te gaan vliegen.

Dan kom ik bij de Luchtverkeersleiding Nederland. Gezegd werd dat ik daar in moet grijpen. Volgens mij is het bij de Luchtverkeersleiding Nederland geen kwestie van onderbetaling. Wel is er sprake van een krappe arbeidsmarkt. Wat hier nog wel doorheen speelt, is het corona-effect. In coronatijd konden minder mensen worden opgeleid, dus daar is nog een inhaalslag te maken.

Dan de slots voor Qatar. Slotcoördinator ACNL gaat als enige over de verdeling van de slots. We hebben daar vanuit het ministerie geen inspraak in of zicht op. Alle slots die voor en tijdens een seizoen terugkomen, kunnen er verder niet zomaar afgehaald worden. Die komen in een slotpool en de slotcoördinator moet de capaciteit verdelen; niet meer en niet minder. Daar zijn mondiale regels voor en daar heeft ook Nederland zich aan te houden. Dat heb ik overigens recent in de beantwoording van Kamervragen ook aangegeven.

Mevrouw Kröger vroeg in verband met stikstof naar duidelijkheid over de prioriteitsstelling. Korthedshalve verwijs ik daarvoor naar de brief van 25 november, want die gaat over de prioriteitsstelling. Het gaat daarin juist over het feit dat de PAS-melders aandacht behoeven en vooropstaan. Dat geldt ook voor woningbouw en natuur. Wij hebben in die brief ook een aantal dingen gezegd over bijvoorbeeld waterveiligheid, defensie en de energietransitie. Juist al die doelen tegelijk en al die prioriteiten maken dat het kabinet toen heeft gezegd: we willen weer meer regie op de stikstofverdeling. Om die reden volgt ook de aangekondigde verandering van de beleidsregels voor extern salderen.

Dan de uitstoot boven 900 meter, waar volgens mij mevrouw Kröger en de heer De Hoop naar vroegen. De basis voor het beleid voor boven 900 meter is eerder geweest dat de relatie, de ruimtelijke relatie tussen emissie en depositie, niet onderbouwd kan worden vastgesteld. De stellingname is dat het dan ook niet logisch is om dat te mitigeren in een individuele vergunningaanvraag. Dat was overigens ook de stellingname van het rapport van de heer Remkes daarover in 2020 of 2021. Tegelijkertijd kwam daar de opdracht uit voort om het wel in kaart te brengen. Aan het RIVM is ook de opdracht gegeven om de uitstoot boven 900 meter in kaart te brengen en te monitoren.

Mevrouw Kröger vroeg naar de milieuruimte bij de 440.000 vliegbewegingen en welke invloed dat bijvoorbeeld heeft op het CO₂-plafond. Het CO₂-plafond is uiteindelijk gewoon de absolute deksel op hoeveel CO₂ er nog uitgestoten mag worden, steeds verder afnemend. In die zin is er vanuit het CO₂-plafond dan weer geen directe relatie met de 440.000 vliegbewegingen. Het gaat daarbij om de doelen uit de Luchtvaartnota 2030-2050-2070, die een relatie hebben met de CO₂-uitstoot in het verleden en het percentage reductie dat we ten opzichte van 2005 willen behalen. Het CO₂-plafond moet dat borgen.

De heren De Hoop en Van Raan vroegen naar fosfaat en fosfaathandel. Ik heb al de toezegging gedaan om de collega's van LNV te vragen de Kamer daar op korte termijn over te informeren. Ook hun aanvullende vragen en opmerkingen zal ik doorgeleiden en vragen om daarop in te gaan.

De heer De Hoop vroeg mij om uitvoeriger in te gaan op wat er aan maatregelen loopt rond de stoffen en medewerkers op het platform. Daar heb ik net al het een en ander over gezegd. Ik verwijs korthedshalve naar de brief over emissies, die net voor het kerstreces aan de Kamer is gestuurd. Daarin ben ik onder andere ingegaan op de kennisopbouw over emissie-effecten van ultrafijnstof, de studie van het RIVM en het Commissievoorstel, waarin ultrafijnstof ook is opgenomen. Ik ben ingegaan op de monitoring van ultrafijnstof. Ik ben ook ingegaan op de inrichting van de taskforce, waarvan blootstellingsonderzoek, gezondheidkundig onderzoek en maatregelen zoals het daadwerkelijk dragen van mond-neusmaskers en medewerkers uit de jetblast halen onderwerpen zijn, maar ook het ontzwavelen van kerosine, waarover we het vorige keer hebben gehad, en zeer zorgwekkende stoffen. Mocht dat nog aanvullende vragen opleveren, dan ben ik natuurlijk van harte bereid om die in de komende tijd te beantwoorden.

De heer De Hoop vroeg hoe het staat met de aanwijzing van de Arbeidsinspectie naar aanleiding van de uitzending van Zembla. Dat loopt. Daar komt een brief over. Na de uitzending is in maart 2022 door de Arbeidsinspectie een conceptbrief met eisen gestuurd aan de werkgevers. Die hebben erg ruim de tijd om een zienswijze daarop in te dienen. Pas daarna volgt de definitieve brief van de Nederlandse Arbeidsinspectie. Ik heb van SZW meegekregen dat dit allemaal wel lang duurt, maar tegelijkertijd ook complex is. De minister van SZW zal de Kamer erover informeren zodra dat klaar is.

De heer Boucke vroeg nog naar de precieze verdeling van de natuurvergunning over de verschillende Natura 2000-gebieden. Vooropgesteld: Schiphol moet bij de collega voor Natuur en Stikstof nog steeds een definitieve natuurvergunningaanvraag indienen. Die aanvraag zal beoordeeld worden conform de wettelijke kaders en de eerder meegegeven uitgangspunten voor de referentiesituatie. Uiteindelijk zal het antwoord hoe het precies zit met de depositie op de verschillende Natura 2000-gebieden en of die voldoende gemitigeerd is, volgen in de beoordeling van de aanvraag door de minister voor Natuur en Stikstof. Volgens mij kun je bij iedere vergunning, conform AERIUS, precies de depositie die er te veel is op de verschillende Natura 2000-gebieden mitigeren. Dat moet dus ook een-op-een aan elkaar gekoppeld zijn. Het klopt dat er verschillende Natura 2000-gebieden in dat gebied liggen. AERIUS geeft je vervolgens

de opdracht waar en op welke plek je moet mitigeren.

De heer Alkaya zegt dat er heel veel verschillende getallen zijn: het aantal vliegbewegingen, het CO₂-plafond en het aantal werknemers. Dat klopt. Dat zijn allemaal verschillende criteria die zich op enige manier tot elkaar moeten verhouden. Het aantal vliegbewegingen is het plafond waar de luchthaven niet boven kan komen. Het aantal slots moet daar dus binnen blijven. Maar het aantal slots moet ook uitvoerbaar zijn. Daarvoor is het aantal werknemers bepalend. De luchthaven stelt ook ieder halfjaar een capaciteitsdeclaratie vast. Dat is het getal dat ze kunnen waarmaken in de komende tijd. Dat kan niet boven het aantal vliegbewegingen en ook niet boven het aantal slots liggen, maar dat kan wel minder zijn. Dat zagen we bijvoorbeeld het afgelopen jaar met het oog op het aantal werknemers dat beschikbaar was. Het CO₂-plafond staat daar los van, zoals ik zojuist tegen mevrouw Kröger zei. Dat heeft een relatie met de CO₂-uitstoot in het verleden en het afbouwpad, het afbouwpercentage, waarmee de CO₂-uitstoot af moet nemen. Daaroverheen volgt dan straks nog, na vijf jaar, een nieuw systeem, maar daar komen we later over te spreken op het moment dat we daar zelf ook de voorstellen voor hebben.

Dan de heer Geurts. Op Qatar ben ik al ingegaan. Ik stel inderdaad vast dat we er wat Kronenburg betreft nog niet zijn. Dat debat zullen we nog wel vervolgen, maar ik doe m'n best om dat ook met de collega's van BZK de komende tijd nog te bespreken. De steile vertrapping is een van de dingen die we ook willen realiseren bij de herindeling van het luchtruim. Hoe dat precies gaat, zal uiteindelijk in het ontwerp van de luchtruimherziening een plek vinden, en die staat voor medio 2024 gepland.

Voorzitter. Volgens mij heb ik daarmee de vragen beantwoord.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording, meneer de minister. Heel veel Kamerleden hebben nu toch nog een vraag, maar geloof het van een oude rot: vraag voortaan een halfuur erbij, kaart dat gewoon af in de procedurevergadering. Maar de Kamer is akkoord gegaan met deze tijd, dus ik moet dat bewaken. Excuses. Het is geen onwil van mij. Dank u wel voor de coulance.

Er zijn een hoop toezeggingen gedaan. Die zal ik nu voorlezen. Dus als de leden en de minister even goed mee willen luisteren.

- De minister van LNV zal de Kamer informeren over de gestelde vragen over de mogelijke doorverkoop van fosfaatrechten door Schiphol. Dat is toegezegd aan Van Raan en De Hoop.
- De Kamer wordt uiterlijk in april geïnformeerd over de ontwikkelingen ten aanzien van de werkdruk bij de grondafhandelaren in relatie tot de afname van het aantal grondafhandelingsbedrijven. Dat is een toezegging aan De Hoop.
- De Kamer wordt voor het meireces geïnformeerd over de verschillende belangen die spelen naast netwerkqualiteit, zoals leefbaarheid, overlast en woningbouw, wat hieraan wordt gedaan, en hoe de integraliteit wordt geborgd. Dat is een toezegging aan Boucke.

- De Kamer wordt in het kader van het NOVEX-traject — "NOVEX" staat voor Nationale Omgevingsvisie Extra — in de tweede helft van het jaar geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van studentenhuisvesting bij Kronenburg te Amstelveen. Dat is een toezegging aan Geurts.
- De Kamer wordt te zijner tijd geïnformeerd over de wijze waarop op Heathrow baanonderhoud plaatsvindt. Dat is een toezegging aan Koerhuis.
- Nog dit kwartaal wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden om privéjets mee te nemen in het klimaatbeleid voor de luchtvaart. Dat is een toezegging aan Kröger.
- De Kamer wordt te zijner tijd geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van loodhoudende avgasbenzine bij kleine propellervliegtuigen. Dat is een toezegging aan Alkaya.
- De Kamer wordt te zijner tijd geïnformeerd over het advies van de Duurzame Luchtvaarttafel ten aanzien van de invoering van het CO₂-plafond. Dat is een toezegging aan Koerhuis.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de risico's ten aanzien van het realiseren van het afbouwpad in het CO₂-plafond. Dat is een toezegging aan Boucke.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de steilere vertrapping ten aanzien van de algemene luchtvaart. Dat is een toezegging aan Geurts.

Minister **Harbers**:

In het besluit over de herindeling van het luchtruim?

De **voorzitter**:

Ja, precies. Het tweeminutendebat is aangevraagd door ... Meneer Van Raan? Ik kan geen gebarentaal lezen.

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

Dank u wel voor het woord, voorzitter. Volgens mij heeft de minister ook nog gezegd dat hij wat gaat vertellen over de tijdlijn die achter die motie zit. Want hij zegt: ja, het was al gaande dat die motie van de stikstofrechten ... Dat heeft hij volgens mij toegezegd. Misschien heb ik de toezegging gemist. Ten tweede zou hij volgens mij ook nog ingaan op het punt van die ZZS en het verschil tussen de Luchtvaartwet, waarin dat geregeld wordt, en dat dat niet gebeurt is. Daar is hij niet verder helemaal op ingegaan, maar volgens mij ging hij daar wel wat over zeggen.

De **voorzitter**:

Maar er was niet een brief toegezegd; dat is een beetje het probleem.

Minister **Harbers**:

Nee, ik heb op dat punt verwezen naar de brief die ik eind vorig jaar heb gestuurd en de acties die ik al in gang heb gezet. Wat het eerste betreft: dat is een terechte omissie. U had dat gevraagd, en dat heb ik nog niet toegezegd, maar ik breng u in kaart hoelang het traject voor de natuurvergunning van Schiphol al loopt.

De **voorzitter**:

Tevreden, meneer Van Raan? Dank u wel. Als laatste meneer De Hoop.

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

De eerste toezegging las u voor alsof Schiphol fosfaatrechten verkocht, maar mijn vraag en verzoek was als volgt. Boeren verkopen stikstofrechten aan Schiphol en verkopen fosfaatrechten aan andere boeren. Ik wil niet het antwoord krijgen dat Schiphol ... Dan is het antwoord heel simpel: nee.

De **voorzitter**:

Het wordt aangepast door onze trouwe griffier. Mevrouw Kröger, tot slot.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voor de vraag hoelang dat met de natuurvergunning al loopt in relatie tot de motie is natuurlijk relevant wanneer welke boerderijen zijn aangekocht. Het gaat om die transparantie.

Minister **Harbers**:

Ik weet niet of dat laatste kan, want Schiphol moet zelf een aanvraag natuurvergunning doen inclusief mitigatie bij het ministerie van LNV. Die aanvraag moet ook eerst daar beoordeeld worden, dus ik denk dat we dat laatste niet nu kunnen leveren, maar ik heb eerder al toegezegd dat op het moment dat er een natuurvergunning is, we de Kamer ook zullen informeren met alle informatie die daar een rol bij speelde.

De **voorzitter**:

Daar moet u het mee doen, mevrouw Kröger. We gaan afronden. Dank aan de mensen op de publieke tribune, de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd, de collega van de Dienst Verslag en Redactie, de Kamerbode, de minister en zijn hele team, de leden der Staten-Generaal, onze trouwe griffier en iedereen die ik vergeten ben. Een behouden thuiskomst en smakelijk eten!

Sluiting 17.10 uur.