

31 936            Luchtvaartbeleid

Nr. 874            **VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT**  
Vastgesteld 25 augustus 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 24 juni 2021 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 juni 2020 inzake stand van zaken nachtvluchten (Kamerstuk 29 665, nr. 392);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 augustus 2020 inzake scenariostudie impact COVID-19 op luchtvaart (Kamerstukken 31 936 en 25 295, nr. 804);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juli 2020 inzake Eindhoven Airport 2020-2030 - uitvoering advies Proefcasus Eindhoven Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 828);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2020 inzake voortgang programma Luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 795);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 oktober 2020 inzake advies van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) over het onderdeel bestuur en samenwerking van de Ontwerp-Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 811);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juni 2020 inzake voortgang Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid (Kamerstuk 31 936, nr. 792);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 juni 2020 inzake beantwoording vragen commissie over drie rapporten over vliegtuiggeluid (Kamerstukken 29 665 en 31 936, nr. 393);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 augustus 2020 inzake halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 394);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 oktober 2020 inzake reactie op verzoek om Nederlandse inbreng op EU-consultatie inzake slots (Kamerstuk 22 112, nr. 2944);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 november 2020 inzake diverse luchtvaartonderwerpen (Kamerstuk 31 936, nr. 819);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2020 inzake Schiphol Gebruiksprognose 2021 (Kamerstuk 29 665, nr. 396);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 december 2020 inzake vormgeving proef travel corridor tussen Atlanta en Schiphol (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 164);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 december 2020 inzake voortgang Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid (Kamerstuk 31 936, nr. 824);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 december 2020 inzake informatie over verschillende onderwerpen met betrekking tot luchthavens (Kamerstuk 31 936, nr. 827);
- de brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit d.d. 10 december 2020 inzake reactie op verzoek commissie over de invoerbestanden van NLR uit 2014 die zijn gebruikt voor de stikstofberekeningen voor Lelystad Airport (Kamerstukken 35 334 en 31 936, nr. 128);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 december 2020 inzake advies-Van Geel over de toekomstgerichte organisatie van het overleg met de omgeving van Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 397);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 december 2020 inzake ontwikkeling rondom Eindhoven Airport 2020-2030 - aanvullend advies sturingsmodel voor geluid (Kamerstuk 31 936, nr. 829);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2020 inzake luchtvaart & COVID-19 (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 156);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2020 inzake voortgangsbrief programma Luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 833);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 december 2020 inzake hypothecaire lening aan Winair (Kamerstukken 31 936 en 35 420, nr. 830);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 januari 2021 inzake uitvoering van de motie van het lid Van Raan c.s. over inzetten van burgerpanels bij het overleg over de toekomst van luchthavens (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 50) (Kamerstuk 31 936, nr. 831);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 januari 2021 inzake vliegverboden om de verspreiding van het coronavirus in te dammen per 23 januari 2021 00:01 uur NL-tijd plaatselijke tijd (Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 162);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 januari 2021 inzake ontwerp-Voorkeursbeslissing voor de herziening van het luchtruim (Kamerstuk 31 936, nr. 832);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2021 inzake aanpassing EU-Slotverordening vanwege COVID-19 (Kamerstuk 22 112, nr. 3025);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 januari 2021 inzake noodzakelijkheidsverklaring internationaal reizen (naar aanleiding van toezegging 7 januari) (Kamerstuk 35 695, nr. 15);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 februari 2021 inzake reactie op verzoek commissie over het boek "Schiphol regeert" (Kamerstuk 31 936, nr. 834);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 februari 2021 inzake reactie op verzoek commissie over een brief van de heer Van T. met als onderwerp "Reactie met betrekking tot inspraakprocedure voor de herziening van het luchtruim" (Kamerstuk 31 936, nr. 836);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 februari 2021 inzake handavingsrapportages Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport en Maastricht Aachen Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 843);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 maart 2021 inzake "Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties" en "Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen" (Kamerstuk 31 936, nr. 848);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 februari 2021 inzake verhoging rekening courant limiet Luchtverkeersleiding Nederland (Kamerstuk 31 936, nr. 842);
- de brief van de staatssecretaris van Financiën - Fiscaliteit en Belastingdienst d.d. 16 februari 2021 inzake beantwoording vragen commissie over fiscale moties en toezeggingenbrief Prinsjesdag Tweede Kamer; bijlage SEO-rapport "Effecten van een vliegbelasting voor luchtvrachtsector" (Kamerstuk 35 570 IX, nr. 5) (Kamerstuk 35 570 A, nr. 50);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 februari 2021 inzake derde rapportage van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht (NAC) (Kamerstuk 31 936, nr. 840);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 maart 2021 inzake actieprogramma Duurzame Brandstoffen (Kamerstukken 31 936 en 30 196, nr. 849);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juli 2020 inzake tussenrapportage NLR-onderzoek milieuscores (Kamerstuk 31 936, nr. 798);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 juni 2020 inzake besluitvormingsproces in Raad van ICAO over wijziging baseline van het CORSIA (Kamerstukken 31 936 en 31 793, nr. 789);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juli 2020 inzake besluit Raad van ICAO over tijdelijke aanpassing baseline van het CORSIA (Kamerstukken 31 936 en 31 793, nr. 800);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 december 2020 inzake CO2-plafond internationale luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 825);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 december 2020 inzake verduurzaming van de luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 826);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 januari 2021 inzake publieke consultatie over de herziening voor het EU-ETS luchtvaart (Kamerstuk 22 112, nr. 3024);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 april 2021 inzake voornemen uitbreiding Liège Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 852);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juni 2021 inzake OVV-waarschuwing luchtvaartsector (Kamerstuk 31 936, nr. 854);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 mei 2021 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) (Kamerstuk 31 936, nr. 859);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juni 2021 inzake voorhang ontwerpwijziging Besluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 (Kamerstuk 29 665, nr. 410);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2021 inzake antwoorden op vragen commissie over voorhangprocedure ontwerpwijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 405) (Kamerstuk 29 665, nr. 411);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juni 2021 inzake stand van zaken over diverse onderwerpen met betrekking tot luchthavens (Kamerstuk 31 936, nr. 857);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2021 inzake reactie op verzoek commissie op de brief van de branchevereniging Dutch Certified RPAS Operators (DCRO) (Kamerstuk 30 806, nr. 54).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,

Agnes Mulder

De griffier van de commissie,

Rijkers

**Voorzitter: Rudmer Heerema**

**Griffier: Meijers**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bontenbal, Bouchallikh, Eppink, Hagen, Rudmer Heerema, Jansen en Van Raan,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.41 uur.

**De voorzitter:**

Dames en heren, welkom bij dit commissiedebat over luchtvaart. We hebben een enigszins gehavende commissie op dit moment, maar ik verwacht dat er nog enkele collega's binnen zullen komen die op de plenaire afronding van een ander debat zitten te wachten. Op het moment dat die afgelopen is, komen ze direct naar deze zaal.

Welkom aan de minister, die graag onze vragen en opmerking aan zal horen en die hopelijk gaat reageren. Daar ga ik wel van uit. We zitten op dit moment met vijf personen. Ik ben uw voorzitter en ben de zesde die ook mee zal doen aan dit debat. De heer Eppink heeft om 15.30 uur een afspraak buiten de deur, dus hij zal dan eventjes de vergadering verlaten. Verder heb ik geen opmerkingen gekregen.

Ik had in mijn hoofd om vier interrupties toe te staan. Ik breng dit terug naar drie, omdat wij korter de tijd hebben. Ik vraag om enige zelfdiscipline. Let op uw eigen discipline, zodat we kunnen afronden voor 18.00 uur, want we hebben vandaag geen uitlopmogelijkheid. Op het moment dat we later klaar dreigen te zijn, dan zal dat betekenen dat deze vergadering gestopt gaat worden. Dan is er een afronding in de plenaire zaal en geen tweede termijn of we zoeken voor de tweede termijn een ander moment. Ik hoop dat we niet zover komen, maar dan weet u alvast wat ik in mijn hoofd heb.

Dan gaan we naar de eerste spreker in de eerste termijn. Meneer Van Raan, u heeft zes minuten. Gaat uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Fijn dat wij weten wat er in uw hoofd zit. Ik heb drie zaken. Ten eerste wil ik het hebben over de luchtvaartsector aan het einde van zijn huidige levenscyclus. Ten

tweede zou ik wat willen vragen en zeggen over de laagvliegroutes. En ten derde heb ik vragen over de mogelijke gevolgen van het Shellvonnis voor de luchtvaart.

Voorzitter. Vandaag spreken we over de luchtvaart. Dat is een sector geworden die aan het einde is van zijn huidige levenscyclus van zo'n 75 jaar. Het is een sector in doodstrijd, vechtend voor zijn leven. Waarom? Omdat hij zichzelf zo georganiseerd heeft dat groei zijn verdienmodel was en dat groei gekoppeld was aan een kostenrace naar de bodem. Sinds maandag zijn alle sprookjes, mooipraterij en halve waarheden die gekoppeld zijn aan dat verdienmodel weer verder ontmaskerd. Maandag presenteerden twee vooraanstaande luchtvaartwetenschappers namelijk hun factsheet Toekomst verduurzaming luchtvaart. Ik hecht er even aan om te duiden waar die factsheet vandaan komt. Die is tot stand gekomen in het kader van de samenwerking tussen de Tweede Kamer, de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek, de Vereniging van Universiteiten en De Jonge Akademie.

De wetenschappers hebben een aantal bevindingen genoemd. Ik benoem de, in mijn ogen, twee voornaamste. De eerste is: wanneer de luchtvaart als gewone sector beschouwd wordt, dan is het CO<sub>2</sub>-budget voor de luchtvaart rond de 2,3 megaton in 2030. Oftewel, zoals de wetenschappers stelden: er is ongeveer ruimte voor 200.000 vliegbewegingen. De eerste vraag aan de minister is dan ook: erkent zij de wetenschappelijke onderbouwing van deze getallen? Ik vraag dus niet of zij het ermee eens is, maar of ze de wetenschappelijke onderbouwing ervan erkent. De tweede vraag aan de minister -- ik stel die er direct achteraan -- is: staat zij nog steeds achter haar uitspraak uit, ik dacht, juli 2019, toen ze de Luchtvaartnota presenteerde? Ze zei toen dat de luchtvaart echt behandeld gaat worden als elke andere vervoersvorm, als elk ander normaal bedrijf.

Voorzitter. Dan het tweede punt, over de verduurzaming van de sector zoals verwoord in de Luchtvaartnota. Daarin staat -- ik weet dat die controversieel is verklaard, maar het gaat nu even om wat de wetenschappers constateerden -- dat de sector zelf uitgaat van 11 megaton. Erkent de minister dat er een groot verschil is tussen enerzijds de luchtvaartsector behandelen als normale sector, dus met die 2,3 megaton, en anderzijds de 11 megaton die de sector zelf voornemens is uit te stoten?

Voorzitter. De wetenschappers hebben vastgesteld dat de emissieruimte die er volgens de doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs is, in de huidige trendscenario's compleet door de luchtvaart wordt opgebruikt. Bij gelijkblijvende uitstoot is het wereldwijde CO<sub>2</sub>-budget, dat past bij het 1,5 gradenbudget, al opgebruikt in 2025. Juist landen als het onze moeten scherp naar beneden. Dat is eigenlijk de tweede belangrijke bevinding die de luchtvaartwetenschap in een ijskoude conclusie trekt: de verduurzaming van de luchtvaart gaat niet, nooit, never op tijd komen om de groei van de luchtvaart en dus de groei van de CO<sub>2</sub>-uitstoot te doen dalen, laat staan absoluut te verminderen. Erkent de minister, wat mij betreft in grote lijnen, de bevindingen van deze wetenschappers?

Die wetenschappers stellen ook -- dat moet ook gezegd worden -- dat het nu nog volstrekt politiek legitiem is om die keuze te maken voor die 11 megaton. Dan kan gewoon. Maar erkent de minister dan wel dat de twee gevolgen die de wetenschappers noemen, ook legitiem zijn? Het eerste is dat de luchtvaartsector de uitstootruimte van alle andere sectoren -- de landbouw,

de woningbouw -- gaat opgebruiken. Hoe ziet zij dat voor zich? Het tweede is dat diezelfde sector dus ook de overlevingskansen voor de volgende generaties drastisch verkleint. Dan is toch wel de vraag hoe de minister het gevoel kan hebben dat de luchtvaartsector genoeg doet, dat we hier verstandige keuzes maken en dat de sector eigenlijk niet voorsorteert op ecocide.

Voorzitter. In aanvulling daarop: wat vindt de minister eigenlijk van het rapport van InfluenceMap, waarin staat dat de sector regelmatig met veel lobbygeld probeert om maatregelen tegen te houden? Graag een reactie.

Voorzitter. In de presentatie van maandag kwam ook naar voren dat een reductie van 10% van de vluchten leidt tot 10% minder groei van het klimaatprobleem en dat daardoor het klimaatbudget dat we met z'n allen voor Nederland hebben, een jaar later op is. Dan kun je je eigenlijk alleen maar voorstellen wat een snelle halvering doet. Begint de minister nu al de wetenschappelijk onderbouwde stelling te begrijpen dat krimp van het aantal vluchten noodzakelijk is geworden om de problemen aan te pakken? Om Cruijff te citeren: "Je gaat het pas zien als je het doorhebt."

**De voorzitter:**

De heer Van Raan, ik ben strikt op de zes minuten. U heeft nog één minuut.

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

Dat is prima, voorzitter. Cruijff heeft ook voor Feyenoord gevoetbald, uiteraard.

Voorzitter, dan kort de laagvliegroutes. Mijn fractie heeft al vaak bepleit dat het openen van Lelystad Airport een verschrikkelijk slecht idee is, maar klopt het dat in de voortgangsnotitie staat -- die is niet controversieel verklaard -- dat in het luchtruim niet kan worden doorgestegen? Met andere woorden, staat daarin dat laagvliegroutes tot minstens 2024 een feit blijven? Het parlement wil daarover een garantie van de minister hebben. Die heeft ze gegeven. Ze zegt letterlijk in Het Parool: "Ik heb de verzekering dat op Lelystad Airport straks net zo wordt aangevlogen als bij andere luchthavens." Geen opening, zonder laagvliegroutes.

Tot slot. Welke gevolgen -- het gaat over het Shellvonnis -- zijn er voor de luchtvaartsector? Zijn Schiphol, KLM en andere maatschappijen verplicht om brandstof af te nemen? En hoe raakt dat?

Voorzitter, ik begrijp uit uw blik dat ik moet stoppen. Bij dezen. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dat klopt. Exact binnen de zes minuten. Dank u wel daarvoor.

Twee collega's zijn aangeschoven: mevrouw Bouchallikh en mevrouw Hagen. We hebben geen uitloopmogelijkheid vandaag. Dat betekent dat we ons enige zelfdiscipline moeten opleggen en

bij de interrupties wat beperkt moeten zijn. Er kunnen maximaal drie interrupties per persoon worden gepleegd. Ik hoop dat het lukt.

De heer Eppink van JA21, uw eerste termijn. Gaat uw gang.

De heer **Eppink** (JA21):

Voorzitter, ik beloof u binnen de tijd te blijven.

Eindelijk is het debat over de luchtvaart van de grond gekomen. Er liggen tientallen brieven, nota's en rapporten voor ons, een enorme lading. Voordat ik daarop inga, benoem ik wat voor JA21 de basis is. Volgens onze partij levert de luchtvaart een wezenlijke bijdrage aan ons land. Voor een internationaal handelsland met een open economie is een bloeiende luchtvaartsector van groot belang. De regering onderkent dat en wij kunnen ons in die houding vinden. Wij kunnen ons daarom minder vinden in de neiging om de luchtvaart alsmaar verder in te kapselen -- iets wat we net hebben gehoord -- zodat ontwikkelingen alleen nog zijn gericht op het indammen, beperken en verminderen. Luchtvaart brengt geld in het laatje, zorgt voor banen en draagt bij aan onze welvaart. Dat vraagt om de erkenning dat luchtvaart zoveel meer is dan het terugdringen van uitstoot, normen, het beperken van geluid, het verminderen van het aantal nachtvluchten en het compenseren van allerlei vormen van overlast.

Het luchtvaatrapport vind ik in veel opzichten nog te statisch ten aanzien van innovatie. Die gaat vaak sneller dan wij denken, ook in de lucht- en ruimtevaart. U lacht al, meneer Van Raan, omdat u mij niet gelooft, maar u ziet hoe snel alleen al de smartphone is ontwikkeld. Dat had geen enkel rapport voorspeld. Ik ben daarom een vooruitgangsoptimist. JA21 vraagt van de regering om hardop uit te spreken dat de luchtvaart gebaat is bij groei, of het nu Schiphol betreft of de regionale luchthavens. Onze luchtvaartsector is geen openluchtmuseum.

Vanuit dat perspectief zou ik nog een vraag willen stellen over de luchthaven Lelystad. Hoe staat het daarmee? U heeft daar uitspraken over gedaan. Kennelijk probeert u dat door te drukken, maar is dat niet gelukt. Wat is de huidige stand van zaken?

Dank u.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik merk dat beide sprekers ook controversiële onderwerpen aanhalen. Daar hoeft niet op gereageerd te worden en daar kunnen ook geen uitspraken van de Kamer over gedaan worden, maar ik snap dat dit wel aangeraakt wordt, omdat het een totaalbeeld is.

De heer Van Raan, u wilt interrumpen? Of richt u zich tot mij?

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

Een punt van orde.



De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

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

U haalt twee sprekers aan. Nou, daar kan ik alleen maar toe behoren, want ik was een van die sprekers. Maar ik deed dat in relatie tot wat er gezegd is. Ik wil graag een reactie hebben op wat er gezegd is over de factsheet. Dat contrasteert met iets wat staat in iets wat controversieel is verklaard, maar dat wil natuurlijk niet zeggen dat je er niks over kan zeggen.

De **voorzitter**:

Helder. Dank u wel voor dit punt van orde.

De heer Bontenbal. Excuus. We gaan naar de heer Alkaya. Wilt u de heer Eppink interrumpen?

De heer **Alkaya** (SP):

Ook een punt van orde, voorzitter, aansluitend op wat u zei. De Kamer kan prima uitspraken doen. Het is een afspraak die de Kamer met zichzelf heeft gemaakt. De Kamer kan dingen controversieel verklaren. Als de Kamer besluit om een uitspraak te doen over iets wat zij zelf controversieel heeft verklaard, dan kan dat gewoon.

De **voorzitter**:

Ik probeer aan te halen wat in de procedurevergadering is gezegd, maar u heeft daarin gelijk. Klopt.

De heer Bontenbal, uw eerste termijn. Gaat uw gang.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dank, voorzitter. Twee jaar geleden bezocht ik mijn zus in Madrid. Omdat ik als christendemocraat het principe van goed rentmeesterschap belangrijk vind, deed ik dat met de trein. Het leverde me twee prachtige en heerlijke, ontspannen dagen op. Reizend door het Franse en Spaanse landschap in een comfortabele hogesnelheidstrein had ik twee volle dagen de tijd om boeken te lezen. Wat wil je nog meer? Maar er hing ook een prijskaartje aan. Deze reis kostte me €689,40, terwijl ik vanuit Rotterdam ook voor €180 heen en weer had kunnen vliegen. Ik besef heel goed dat niet iedereen een bedrag van bijna €700 op tafel legt om met de trein naar Madrid te gaan. Duurzaam reizen moet niet alleen iets voor de happy few zijn.

Voorzitter. Als ik naar de luchtvaart kijk, ervaar ik een zeker ongemak. Ik wil dat ongemak met u en mijn collega's in deze zaal delen. Aan de ene kant willen mensen in de samenleving reizen; we willen de wereld verkennen, familie en vrienden in het buitenland bezoeken. Daarnaast willen we ook producten van en naar verre oorden transporteren. De luchtvaart speelt een belangrijke rol in onze open economie. Schiphol is een economische kurk. Aan de andere kant zijn er ook de forse impact op de omgeving van luchthavens en de uitstoot van broeikasgassen, met een gevaarlijke klimaatverandering als gevolg. De plannen die op tafel liggen voor verduurzaming van de luchtvaart, zijn vergeleken met die in andere landen ambitieus. Maar tegelijkertijd is het reductiepad naar nul uitstoot in 2070 hoogstwaarschijnlijk niet voldoende om binnen de afspraken van het Klimaatakkoord van Parijs te blijven. Hier zit mijn ongemak. Het lastige is dat ik geen makkelijke oplossing zie. Er is geen silver bullet.

Ik zie grofweg twee scholen. Ik chargeer enigszins. De ene school zegt: "Technologie gaat ons redden. Elektrisch vliegen, vliegen op waterstof, duurzame biobrandstoffen, synthetische kerosine, nieuwe vliegtuigontwerpen: daar ligt de oplossing." De andere school zegt: "Nee, daarmee redden we het niet. We zullen veel minder moeten gaan vliegen. Het komt aan op gedragsverandering, op verandering in consumptiepatronen en op verandering in de structuur van onze economie, want dat is de consequentie van deze redenering."

Voorzitter. Beide scholen overtuigen mij niet helemaal. Ik ben ervan overtuigd dat we volop moeten inzetten op technologische ontwikkeling. En ik verwacht daar ook veel van. Ja, we moeten aan de slag met maatregelen op de korte en de middellange termijn, zoals een stevige bijmengverplichting voor biobrandstoffen, het liefst Europees, maar als het moet nationaal. Ja, we moeten ook investeren in de stap daarna: synthetische kerosine. Het aanpassen van de indeling van het luchtruim is ook een goede stap. Maar alles bij elkaar leidt dit nog niet tot een route die past bij het Klimaatakkoord van Parijs.

De tweede school overtuigt mij ook niet helemaal, want het gedrag van mensen veranderen we niet zomaar. En een overheid moet ook voorzichtig zijn met het willen sturen van dit gedrag. Het klimaatvraagstuk is niet alleen een opdracht voor de overheid en voor bedrijven, maar ook voor de samenleving zelf. Daarnaast draagt deze route vermoedelijk slechts zeer beperkt bij aan het oplossen van het klimaatvraagstuk. De ambitie van ons kleine land zou moeten zijn om oplossingen te verzinnen die navolging vinden in de rest van de wereld. Dan veranderen we pas echt iets. Die ambitie lees ik terug in de Luchtvaarnota.

Voorzitter. Het ongemak zal voorlopig blijven. Het is een zoektocht waarin de twee scholen, die van de tovenaars en de profeet, elkaar aanvullen. Het is een zoektocht naar het vinden van een nieuwe balans. In ons verkiezingsprogramma staat dat ons uitgangspunt is: het vinden van een nieuw evenwicht tussen mens, milieu en economie. Deze zin vat die zoektocht goed samen, denk ik. Groei van de luchtvaart kan alleen verdiend worden door een verlaging van de druk op de omgeving en het milieu, zoals mijn collega Amhaouch steeds heeft gezegd.

Voorzitter. Ik heb een paar concrete vragen die ik de minister wil voorleggen.

Een. De minister heeft in het verleden aangegeven dat de laagvliegroutes voor Lelystad Airport zullen verdwijnen. Voor het CDA is dit echt een belangrijk punt. Het is niet voor niets onderdeel van ons verkiezingsprogramma. Door de Kamerbrief van gisteren lijkt het erop dat ondanks de

herindeling van het luchtruim niet alle laagvliegroutes van tafel zijn. We hebben het dan over de aanvliegroute vanaf Lemelerveld. Kan de minister aangeven of dit klopt? De CDA-fractie vraagt de minister waarom het niet mogelijk is gebleken om hoger te vliegen. Klopt het dat hierover geen overleg is geweest met de regio?

Twee. Een effectieve aanpak van het klimaatprobleem gaat altijd via Europa en vindt plaats in samenhang met het versterken van het verdienvermogen van Nederland. Kan de minister aangeven welke stappen er worden gezet om in Europees verband te werken aan onderzoek en innovatie ten aanzien van duurzame brandstoffen en een nieuwe generatie duurzame vliegtuigen? Hoe kan Nederland daar vervolgens van profiteren?

Drie. In 2022 komt de ICAO met een nieuwe klimaatdoelstelling voor de luchtvaart. Kan de minister aangeven wat haar verwachtingen zijn over dit klimaatdoel? Waar gaat dat heen?

Vier. Zou de minister voor de verduurzaming van de luchtvaart eens kunnen kijken naar het instrument van een Carbon Takeback Obligation? Dit instrument verplicht producenten van fossiele brandstoffen halverwege de eeuw om evenveel koolstof onder de grond te stoppen als ze eruit halen. Dit zou ook van toepassing kunnen zijn op de luchtvaart. Het zou betekenen dat een oplopend percentage van de CO<sub>2</sub>-uitstoot dat gepaard gaat met het aanbod van kerosine, gecompenseerd moet worden door projecten die CO<sub>2</sub> verwijderen.

**De voorzitter:**

De heer Bontenbal, wilt u tot een afronding komen?

De heer **Bontenbal** (CDA):

Daar was ik mee bezig.

**De voorzitter:**

Uitstekend.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Is de minister bereid hiernaar te kijken?

De vijfde vraag. Hoe staat het ervoor met de Europese bijmengverplichting? Gaat die er komen?

Mijn zesde vraag. Tot slot, voorzitter. Een bijmengverplichting voor SAF betekent ook dat er concurrentie ontstaat in het gebruik van de grondstoffen die daarvoor nodig zijn. Er kan een verdringingseffect optreden, en meer SAF kan dan ten koste gaan van het aanbod van biodiesel voor het wegtransport. Hoe kijkt de minister daartegen aan?

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Uitstekend. Goed gelukt. De heer Van Raan wil u interrumpen. Gaat uw gang, meneer Van Raan.

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

De heer Bontenbal van het CDA schetst twee denkscholen.

**De voorzitter:**

Meneer Bontenbal, wilt u uw microfoon uitzetten? Dan zingt het geluid niet rond.

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

Dank. De heer Bontenbal constateert vervolgens dat hij niet echt van een van beide scholen is. Hij vergelijkt de ene met een tovenaars en de andere met een profeet. Ondertussen doet hij eigenlijk geen uitspraken, terwijl het misschien toch wel van belang is om te weten hoe het CDA staat tegenover de wetenschappelijke factsheet die maandag is gepresenteerd. Daar werd klip-en-klare gezegd: de innovatie komt niet op tijd om de klimaatdoelstellingen te halen. "Er zijn geen silver bullets", zei de heer Bontenbal ook al. Onderschrijft hij de voornaamste conclusie, namelijk dat om binnen het budget te blijven, eigenlijk een deel krimp moet plaatsvinden en deels innovatie moet plaatsvinden, zodat we misschien in 2050 of 2070 weer iets kunnen doen, maar dat voor nu geldt: minder vliegen? Erkent hij dat dat gezegd is? En hoe kijkt hij aan tegen de spagaat die door de twee wetenschappers werd geconstateerd? Ik weet niet of de één een tovenaars was en de ander een profeet, maar het zijn in ieder geval twee wetenschappers. Zij praatten de minister na en zeiden dat de luchtvaartsector een normale sector is geworden. Daar hoort ongeveer 2,3 bij. De sector zelf zit op 11,9. Erkent hij die feiten? We kunnen daar later nog een debat over hebben, maar erkent hij in ieder geval die feiten?

**De heer Bontenbal (CDA):**

Mijn eerste antwoord gaat over die carbon budgets. Ik heb die technische briefing ook bijgewoond. Wat de twee wetenschappers volgens mij ten onrechte deden, was het totale carbon budget een-op-een vertalen naar elke sector. Dat staat expliciet in de powerpoint die mee is gestuurd. Zij zeggen eigenlijk: pak dat hele percentage en smeer dat gelijkmatig over die sectoren uit. Ik vertaal het even naar Nederland. Als wij dat bijvoorbeeld ook zouden doen, dan zouden wij zeggen: 49% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 en dat vertalen we een-op-een naar elke sector. Dat hebben we in Nederland niet gedaan. Dus in Nederland behandelen we niet elke sector op dezelfde manier. Ik vind dat je ook moet kijken naar de "abatement costs": hoeveel kost het om in een bepaalde sector te verduurzamen? De verdeling van het carbon budget kan dan over

verschillende sectoren verschillend uitvallen. Dat is volgens mij een punt dat de heren Peeters en Melkert niet hebben meegenomen in hun factsheet.

De tweede vraag gaat natuurlijk over de spanning tussen die twee routes. U kiest natuurlijk voor de route van minder, maar het ingewikkelde aan die route is dat die mij ook niet overtuigt. Nederland heeft een internationale luchthaven. Zolang mensen blijven vliegen, pakken ze dan het vliegtuig in Frankfurt of in Brussel of weet ik veel waar. Dan vliegen ze om. Ik wil klimaatbeleid waarvan ik weet dat het in Nederland én in de hele wereld werkt. Zomaar lukraak zeggen "dan gaan we naar 300.000 vluchten", gaat net zomin een oplossing zijn als alle kaarten zetten op technologische ontwikkeling. In die zin vind ik het ook een beetje makkelijk om te zeggen: dan kappen we er maar mee; dan is het probleem weg. Want die mensen pakken namelijk gewoon ergens anders het vliegtuig. En dan heb ik liever dat Nederland zo ver mogelijk oprekt om te verduurzamen, zoals we dat met de Luchtvaartnota doen. Dan kunnen we op die manier toonaangevend in de wereld zijn.

**De voorzitter:**

Mevrouw Hagen van D66 wil u ook nog interromperen.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik hoor de heer Bontenbal zijn verkiezingsprogramma aanhalen. Ik ben eigenlijk wel heel benieuwd of hij bij de doorrekening door het PBL, zoals met zijn verkiezingsprogramma is gedaan, ook heeft gekeken naar een CO<sub>2</sub>-plafond. Dat is natuurlijk een uitermate geschikt model om ervoor te zorgen dat we niet zozeer naar het aantal vluchten kijken -- iets wat de heer Van Raan bijvoorbeeld wel doet -- maar naar innovaties binnen de mogelijkheid en de ruimte van de luchtvaart. Hoor ik hier een ondersteuning van onze meermalen aan de minister gedane oproep om dat in te stellen?

**De heer Bontenbal** (CDA):

Dit is mijn eerste luchtvaartdebat, dus vergeef me dat ik niet alle feiten meteen op een rijtje heb. Ik meen mij te herinneren dat het initiatief voor een CO<sub>2</sub>-plafond van Paternotte en van mijn collega Amhaouch kwam. Dus volgens mij was het CDA een van de medeaanstichters van dit verhaal.

**De voorzitter:**

Als u hierop reageert, mevrouw Hagen, dan is dat meteen uw tweede interruptie van de drie. Het is niet in tweeën gegaan. Ik denk dat de heer Bontenbal overigens gelijk heeft met de combinatie Amhaouch en Paternotte.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dank, voorzitter. U heeft me gered.

De **voorzitter**:

Bij dezen.

We gaan naar de volgende spreker, de heer Jansen van Forum voor Democratie.

De heer **Jansen** (FVD):

Dank u wel, voorzitter. Onder burgers die onder de aanvliegroute richting Lelystad Airport wonen, is grote verbolgenheid ontstaan over het feit dat na vier jaar van loze beloften blijkt dat er toch lager gevlogen gaat worden. Dat heeft een enorme impact op het leven van de mensen die onder deze vliegroute wonen, op de leefomgeving, op de natuur, op de Veluwe. In eerdere brieven van de minister en in eerdere uitspraken van de minister werd toegezegd dat het luchtruim voor november 2021 zodanig zou worden herzien dat er een einde zou komen aan deze laagvliegroutes. Maar in de brief van eergisteren zegt de minister dat dit toch niet gaat gebeuren. Vanaf Lemelerveld zullen vliegtuigen 30 kilometer lang op circa 1.800 meter vliegen.

Voorzitter. Mensen zijn vier jaar lang aan het lijntje gehouden. In de Luchtvaartnota wordt gekozen voor vaste naderingsroutes in combinatie met klim- en daalvluchten. Als dit wordt aangehouden, hoeven vliegtuigen niet laag over te vliegen en is er veel minder overlast. De aangenomen motie-Amhaouch, een andere motie, roept de regering op om testen te doen met het continu klimmen en dalen en om dit als standaard te nemen bij een positief resultaat. Uit de brief van de minister van vorig jaar kan ik niet helemaal opmaken of die testen nu zijn afgerond en wat de status en de resultaten daarvan zijn. Ik vraag me dus af of de minister kan toelichten wat daarvan de huidige status is. En ik vraag me af of de minister bereid is om toe te zeggen dat Lelystad Airport niet in gebruik zal worden genomen zonder dat de harde randvoorwaarde van CCO en CDO, continu klimmen en continu dalen, gerealiseerd is. Eigenlijk zou Lelystad alleen dan moeten worden geopend, zoals ook eerder is toegezegd.

Voorzitter, ik zal het heel kort houden. De luchtvaart is ontzettend belangrijk voor Nederland en voor de Nederlandse economie. De hele reden voor het openen van Lelystad Airport is het feit dat Schiphol niet meer kan groeien, dat de hubfunctie van Schiphol in de toekomst mogelijk wordt overgenomen door de ons omringende landen en dat Nederland dan economisch verlies lijdt. Schiphol moet kunnen groeien, maar dat kan niet op die plek. Daarom stelt FVD voor om een luchthaven in de Noordzee te bouwen. Dat is een ambitieus project dat meermaals is doorgerekend en ook kan. Het enige obstakel -- de minister heeft dat ook in haar quickscan aangegeven -- zijn de windmolens die op de Noordzee worden geplaatst. De hele Noordzee moet vol komen te staan met windmolens. Wij willen dat niet. Wij kiezen ervoor om op die plek een luchthaven te bouwen, zodat de Haarlemmermeerpolder weer vrijkomt voor het bouwen van woningen voor Nederlanders, die hoognodig zijn, en voor het realiseren van een groot natuurgebied. En dan hoeven er ook geen vliegtuigen meer over de Veluwe.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk rond. We gaan naar de volgende spreker: de heer Alkaya van de Socialistische Partij.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter. Bij "luchtvaart" gaat het voor de meeste mensen gewoon over hun vakantie, een begin van zorgeloze momenten waar ze heel lang naar uitkijken. Maar wij, de politiek, zijn bij dit onderwerp helaas verre van zorgeloos. Voor ons gaat het ook over vakanties, maar ook over heel veel andere dingen: de economie, banen, klimaat, milieu, luchtvervuiling, overlast in de buurt, veiligheid en nog vele andere aspecten. Om het nog een stukje ingewikkelder te maken, hebben wij zelf besloten om een aantal van deze deelonderwerpen controversieel te verklaren. Daarover zou zich dus een nieuw kabinet integraal moeten buigen, maar dat kabinet is er voorlopig nog niet. Heel veel belangrijke beslissingen die heel veel impact hebben op al die deelbelangen, liggen dus in de vrieskast.

Voor de SP is in ieder geval één ding duidelijk: de beste manier om internationaal reizen schoner en eerlijker te maken, is treinreizen over bepaalde afstanden aantrekkelijker maken en zakelijke veelvliegers aanpakken. Als we steeds meer mensen kunnen verleiden om de trein te pakken naar Berlijn, München, Londen, Zürich en Parijs en naar alles wat daartussenin zit, dan is daar veel winst mee te boeken. De krimp in de luchtvaart die daardoor kan plaatsvinden, juichen wij toe, maar op geen enkele manier mag de rekening van deze maatschappelijke opgave gelegd worden bij die duizenden werknemers in de luchtvaart. Duizenden mensen houden deze sector met hard werken draaiende en hebben allemaal een enorm onzekere tijd achter de rug. Ze hebben allemaal moeten vrezen voor hun baan. Velen van hen zijn helaas ontslagen of hebben inkomen moeten inleveren.

Op ons initiatief hebben we hier vaak gesproken over de werknemers van KLM. Het ging toen over de steunpakketten. Dat was terecht, maar in deze sector werken natuurlijk veel meer mensen. Daarom gaan mijn eerste vragen aan de minister over de werknemers bij de staatsdeelneming Schiphol. Hoeveel gedwongen ontslagen zijn er bij Schiphol gevallen? Nu het luchtverkeer weer toeneemt, kan het toch niet zo zijn dat de soortgelijke functies die terugkomen, worden ingevuld door onervaren uitzendkrachten in plaats van door de mensen die gedwongen ontslagen zijn? De coronacrisis mag geen excuus zijn voor het vervangen van vaste banen door onzekere banen, zeker niet in de luchtvaart. Is de minister het daarmee eens? Kan zij dan ook uitsluiten dat dit gebeurt? Nogmaals, staatsdeelneming Schiphol.

Werkers bij Schiphol die zijn gebleven maken zich zorgen, omdat zij straks geen ervaren collega's meer hebben. Daardoor neemt de werkdruk nu al toe, maar daardoor ontstaan ook veiligheidsrisico's. Het Europees agentschap voor de luchtvaartveiligheid, EASA, deelt deze zorg van de werknemers. Deelt de minister deze zorgen ook? En wat gaat zij hieraan doen?

Overall in de samenleving is helaas een race naar de bodem te zien als het gaat om de waardering van arbeid, zo ook op Schiphol. Schiphol erkent dit, maar zegt er vaak niks aan te kunnen doen, omdat het gaat om werkzaamheden die worden uitbesteed. Wat de SP betreft, is de oplossing glashelder: neem de beveiligers, de schoonmakers, de passagiersassistenten en al die werknemers zonder wie de luchtvaart niet zou kunnen voortbestaan, gewoon weer in dienst in plaats van deze taken uit te besteden. Op veel andere Europese luchthavens is dit al de norm. Tot een paar jaar geleden was het uitbesteden van bijvoorbeeld de schoonmaak ook de norm bij ministeries. Daar is de regering gelukkig van teruggekomen. Op een gegeven moment is ervoor gekozen om daarmee te stoppen en de schoonmakers in dienst te nemen als volwaardige collega's, want dat zijn ze. Deelt de minister de mening dat dit een goede stap is geweest? Waarom zou deze stap dan wel gezet worden bij ministeries, maar niet bij staatsdeelnemingen zoals Schiphol? Is de minister bereid om samen met de minister van Financiën te onderzoeken hoe meer mensen met cruciale beroepen in dienst kunnen komen bij Schiphol zelf?

Voorzitter. De rechter heeft voor het eerst een arbeidsongeschiktheidsuitkering toegekend aan een oud-stewardess die als gevolg van vervuilde lucht in cabines lijdt aan zware hoofdpijn, geheugenverlies en andere stoornissen. Ze werd in 2016 door KLM ontslagen, omdat zij zou weigeren te werken terwijl het UWV had gezegd dat zij dat wel kon. Daardoor kreeg zij dus ook geen uitkering, maar volgens de rechter moet zij die nu dus wel krijgen. En dat lijkt mij volledig terecht. Mogelijk heeft deze uitspraak een precedentwerking voor vele andere werknemers in de luchtvaart die in cabines werken en soortgelijke klachten hebben. Is de werkwijze van het UWV hierop al aangepast, zo vraag ik aan de minister. En is zij bereid om samen met de minister van Sociale Zaken onderzoek te verrichten naar giftige stoffen in cabines en te onderzoeken hoeveel personen, hoeveel werknemers in de luchtvaart, last hebben van dit soort "aerotoxische syndromen", zoals ze worden genoemd?

Tot slot, voorzitter, de vliegbelasting. Deze asociale belasting van €7,45 is vorig jaar ingevoerd met veel steun van verschillende partijen, van GroenLinks en de Partij voor de Dieren tot aan de VVD. Deze belasting is asociaal omdat ze niet leidt tot minder vliegen, maar wel families pakt die maar één keer per jaar op vakantie gaan. Deze maatregel is daardoor beter voor de staatskas dan voor het klimaat, en daarom is en blijft de SP ertegen. Is de minister bereid om voor een volgend kabinet ter voorbereiding een progressievere belasting uit te werken die je pas gaat betalen na je tweede of derde vliegreis, zodat vooral de mensen die onnodig de wereld over vliegen -- het zakelijk vliegverkeer dus -- worden belast, en niet de families? Idealiter blijven deze mensen gewoon zoomen in plaats van de wereld over te vliegen. Ik verwacht dus helemaal geen extra belastinginkomsten, maar de asociale vliegbelasting die mensen nu moeten betalen, moet in ieder geval zo snel mogelijk van tafel.

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel voor uw bijdrage. Dan gaan we naar mevrouw Bouchallikh van GroenLinks. Gaat uw gang.



Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Voorzitter. Op dit moment is er een klimaatactie bezig van scholieren, van studenten van het mbo, het hbo en de universiteit. Zij voelen de urgentie van de klimaatcrisis en gaan de straat op. Weer! Om de klimaatcrisis aan te pakken, moet het luchtverkeer afnemen. Ik ben heel blij dat ook deze groep dit geluid opnieuw luid en duidelijk laat horen op straat in Den Haag.

In tegenstelling tot de minister kiest GroenLinks ervoor om het aantal vluchten flink te beperken en vliegveld Lelystad niet te openen. We zijn ook niet naïef. We zien ook wel dat je niet kunt fietsen naar Chicago. We zien de voordelen van een goed bereikbare luchthaven, maar voor corona gingen vanaf Schiphol dagelijks tientallen vluchten naar Londen en drie treinen, terwijl de reistijd praktisch hetzelfde is. Dat is niet acceptabel, want het stimuleren van treinen werkt. Minstens 300.000 reizigers lieten sinds de aanleg van de Thalys het vliegtuig liggen, blijkt uit onderzoek. Het is aan ons om de juiste politieke keuzes te maken die dit stimuleren. Het herstel na corona is een moment dat daarvoor de gelegenheid biedt. Hoe gaat de minister zich hiervoor inzetten?

Dan het CO<sub>2</sub>-plafond. GroenLinks is positief over de aanzet die de minister doet voor een CO<sub>2</sub>-plafond. Het is goed dat we op dit punt internationaal vooroplopen. Dat laat zien dat we als Nederland wel degelijk iets kunnen doen, en niet hoeven te wachten op anderen. Dat CO<sub>2</sub>-plafond moet echter wel goed worden ingekaderd. Zo is het een grote vraag welke CO<sub>2</sub>-uitstoot precies wordt meegenomen. Hoe gaat het gesprek hierover bij de Duurzame Luchtvaarttafel? Kan de minister ons daarvan een update geven? Onlangs bleek bijvoorbeeld uit een EU-studie dat maar liefst twee derde van de klimaatschade van vliegtuigen niet wordt veroorzaakt door CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar door andere effecten, zoals waterdamp. Wordt dit effect ook meegenomen in het CO<sub>2</sub>-plafond?

Dan de biobrandstoffen. Voor ons blijft dit een grote zorg. Volgens het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart is het streven om in 2030 14% van de fossiele brandstoffen te vervangen door duurzame luchtvaartbrandstoffen, en in 2050 100%. Dat klinkt mooi, maar niet wanneer hierdoor indirect meer CO<sub>2</sub> vrijkomt of wanneer er wordt geconcurrereerd met de voedselproductie. Dan hebben ook andere landen daar last van. Deelt de minister deze zorgen? En klopt het dat er geen bindende duurzaamheidscriteria zijn voor de inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen? Is de minister het met mij eens dat er duurzaamheidscriteria moeten komen of een bepaald duurzaamheidskader?

Dan een vraag over wie op dit moment meedenken over die duurzaamheidskader. Welke organisaties praten mee in de werkgroep? Kan de minister er in ieder geval voor zorgen dat er afspraken komen om alleen biobrandstoffen te gebruiken die geproduceerd zijn in de EU? Want de bevindingen in de EU-studie laten zien dat we een alternatief moeten vinden voor vliegen en niet voor brandstoffen. De enige manier om de klimaatschade echt te beperken is minder vliegen. Een ander voordeel ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter, mag ik heel even?

De **voorzitter**:

Een ogenblik, mevrouw Bouchallikh.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is belangrijk dat ik het goed versta, anders kan ik de vraag niet beantwoorden straks. U zei "geproduceerd zijn in de ...", maar ik miste even wat u daarna zei.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ja, helemaal goed. "... die geproduceerd zijn in de EU", zei ik.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Mijn vraag aan GroenLinks is: waarom moeten die uit de EU komen? Stel dat Neste een heel duurzame biobrandstoffenfabriek in Singapore bouwt, wat is er dan mis mee om het daarvandaan te halen?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik wil hierbij teruggrijpen naar het eerdere debat dat wij hebben gevoerd over biobrandstoffen. De maatschappelijke afwentelingskosten in het buitenland zijn heel groot. We kunnen niet garanderen dat de mensenrechten daar niet worden geschonden en dat landbouwgrond niet wordt omgezet naar grond voor biobrandstoffen, terwijl de landbouw daar heel noodzakelijk is. Het is dus ook een kwestie van verantwoordelijkheid nemen.

De **voorzitter**:

Dit wordt uw tweede interruptie, meneer Bontenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dit kun je toch regelen? Je kunt toch dit soort afspraken maken met partijen? Je hoeft het niet met elk land te doen, maar niet elk land in de wereld is hetzelfde. Ik zie nog steeds niet het punt waarom dit per se in de EU zou moeten. Als je goede duurzaamheidscriteria hebt, inclusief de criteria die u noemt, en als je een goede manier hebt om die te handhaven, waarom zou je dan niet toch toestaan om het ook te halen uit andere landen in de wereld die de boel een beetje fatsoenlijk regelen?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Wij hebben twijfels in hoeverre die maatregelen echt kunnen worden nageleefd en worden gecontroleerd. Vandaar ook "eerst in de EU".

De **voorzitter**:

Dat is het antwoord dat u krijgt. Mevrouw Bouchallikh, vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank u wel. Minder vliegen leidt ook tot een ander voordeel, namelijk dat we meer kunnen bouwen. Mijn collega Laura Bromet voert op dit moment een debat over de woningbouwopgave. We hebben het hier over luchtvaart, maar deze twee onderwerpen zijn met elkaar verbonden, want uit recent onderzoek door luchtvaartingenieursbureau To70 blijkt dat, wanneer we andere keuzes maken over Schiphol, er 70.000 tot 150.000 extra woningen gebouwd kunnen worden in bestaand stedelijk gebied. Als Schiphol minder overlast veroorzaakt, kunnen we mensen huisvesten op deze plekken waar nu te veel overlast is. "Minder vliegtuigherrie, meer wonen", dat klinkt ons als muziek in de oren. Maar ook hier geldt: we moeten als politiek durven kiezen. Dit kan onder andere door het veranderen van vliegroutes en het sluiten van landingsbanen, maar ook door de nachtvluchten te schrappen. GroenLinks is bezig met een initiatiefwet hierover. Kan deze rekenen op de steun van de minister, zodat we hiermee aan de slag kunnen en meer huizen kunnen bouwen?

Tot slot de werknemers. Er werken duizenden mensen in en rond Schiphol. Vaak wordt dit als argument genoemd voor de groei van Schiphol. De vraag is echter om welk soort werkgelegenheid het gaat. De werkgelegenheid die er is, is vaak niet van hoge kwaliteit: losse contracten, zoals de heer Alkaya net al aangaf, lage lonen en ook nog een ongezonde werkomgeving. GroenLinks is altijd voorstander van zo goed mogelijk meten en daarop handhaven voor de gezondheid van de medewerkers. Maar er wordt op dit moment niet gemeten aan welke luchtvervuiling de werknemers van Schiphol zelf worden blootgesteld. Kan de minister hier onderzoek naar laten doen?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw bijdrage. U hebt nog een interruptie van de heer Van Raan en een interruptie van de heer Alkaya. Eerst de heer Van Raan: gaat uw gang.

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

Dank voor het betoog. Het is echt mooi om te zien hoe de lijn van uw voorganger, Suzanne Kröger, wordt doorgezet en hoe daarop wordt voortgebouwd. Wij hebben nu een speciale situatie. We zitten in een formatie. Ik begrijp heel goed dat mevrouw Bouchallikh daar niets over kan zeggen, maar we weten ook dat er in zo'n formatie over van alles en nog wat onderhandeld wordt en dat appels met peren worden uitgeruild. Wij hoorden u ook zeggen: Lelystad niet open. Maar ook: de luchtvaart anders inrichten op Schiphol. Ik refereer even aan uw buurvrouw. Die zegt: misschien moet Lelystad juist open, want dan krijg je meer ruimte om te bouwen onder Schiphol. Dus mijn vraag is wel in hoeverre voor GroenLinks "groei luchtvaart en opening Lelystad" een onderhandelpunt is. Of is dat ononderhandelbaar voor GroenLinks? En met name voor de woordvoerder zelf, lijkt me van belang om te weten.

De **voorzitter**:

Nou, mevrouw Bouchallikh, gaat uw gang.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. Ik heb soortgelijke vragen eerder gekregen van collega Van Esch. Het antwoord is nog steeds hetzelfde. Wij hebben de afgelopen jaren aangegeven wat we echt belangrijk vinden: geen opening van Lelystad, minder vluchten, meer investeren in het spoor. Nou ja, goed, u kent het. Vaak zijn we het ook eens daarover. Het is ook wat we meenemen. Maar ik kan niet zeggen wat dan wel of niet precies daar gaat gebeuren.

De **voorzitter**:

De heer Alkaya. U had een interruptie. Gaat uw gang.

De heer **Alkaya** (SP):

Over de medewerkers. Mevrouw Bouchallikh was het met mij eens dat zij vaak geen goede arbeidsomstandigheden hebben. Want het is uitbesteed werk, dus heel veel onzekere contracten, uitzendcontracten, maar ook veel nulurencontracten. Bij KLM hebben we zelfs gezien dat als je een contract hebt voor zestien uur per week, je toch elke dag moet komen opdaven voor een paar uurtjes. Dat zijn echt slechte omstandigheden. Mijn voorstel is: geef ze juist zeker werk. Want ze zijn ook trots op hun werk. Het is niet dat ze zeggen: oké, ik neem ontslag. Vaak zijn ze ook aangewezen op dat werk en zijn ze er trots op. Ik zeg: geef ze zekerheid en betere arbeidsomstandigheden. Maar het leek er even op dat mevrouw Bouchallikh zei dat we eigenlijk wel van die banen af kunnen. Wat moeten al die mensen doen dan? Hoe kijkt GroenLinks daartegenaan?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Het punt over het verbeteren van de omstandigheden is volgens mij precies het punt waar wij elkaar op kunnen vinden. Ik pleit juist voor de controle van de luchtkwaliteit. Ook in gesprekken met de vakbond werd dit naar voren gebracht. Als het gaat om baan zekerheid: kijk, wij zijn ook voor een groene transitie. We willen investeren in de banen van de toekomst, door omscholingsbudgetten beschikbaar te stellen en daardoor juist mensen zekerheid te geven, en niet te investeren in iets wat eigenlijk al niet meer gezond is, niet goed is voor het klimaat en ook niet voor de mensen die ook letterlijk daar op de vliegvelden staan. Dus laten we elkaar alsjeblieft daarin vinden.

De **voorzitter**:

Uw derde interruptie, meneer Alkaya. Gaat uw gang.

De heer **Alkaya** (SP):

Tweede, voorzitter. Mijn interruptie op u telt u niet mee, hopelijk. Of wel?

De **voorzitter**:

U had een eerdere interruptie. Alleen op mij? O, potverdorie. Uw tweede interruptie, meneer Alkaya. Gaat uw gang.

De heer **Alkaya** (SP):

Misschien interrumppeer ik u nog straks als u woordvoerder bent. Die optie wil ik behouden. Dan is de constatering dus terecht dat veel mensen die op Schiphol werken, als het aan GroenLinks ligt, hun baan kwijtraken. Weliswaar dus met een sociaal plan -- dat is het minste wat je kunt doen -- maar die mensen gaan dus hun baan kwijtraken, als het aan GroenLinks ligt. Is dat wat mevrouw Bouchallikh zegt in zoveel woorden?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Wij staan voor een transitieopgave. Het is belangrijk dat we constant oog blijven hebben voor alle medewerkers en nadenken over alternatieve werkgelegenheden. Het is dus niet zo dat het een het ander per se uitsluit. Volgens mij moeten we precies uit dit gesprek komen en nadenken over hoe we de groene transitie met behoud van de verschillende soorten werkgelegenheid kunnen realiseren. En het liefst niet op Schiphol, inderdaad.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Hagen, D66, aan u het woord.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Dank, voorzitter. Als geen ander in deze zaal weet ik hoe het is om wakker te worden van een laag overvliegend vliegtuig. Als geen ander weet ik hoe frustrerend is als je een melding probeert te maken van deze hinder en eerst 45 vragen moet beantwoorden op een website voordat die geregistreerd is. En als geen ander ken ik de ergernis als mensen je een "gehinderde" noemen, terwijl het gaat om je gezondheid, en de gezondheid van je kinderen. Ik weet deze dingen als geen ander, want tot voor kort was dit mijn werkelijkheid. Ik woonde zelf namelijk jarenlang vlak bij Schiphol. Ik ben dan ook vereerd dat ik hier als woordvoerder luchtvaart mag zitten vandaag, want we staan als politiek en als commissie voor een belangrijke keuze: de keuze hoe we na de coronacrisis verder gaan. Wordt het een echt schonere, stillere luchtvaart die het vertrouwen van omwonenden terugwint? Of blijven we bij het oude: ongebreidelde groei?

Want kiezen we voor een schonere luchtvaart, dan ontkomen we er niet aan om iets te doen aan de totaal verstoorde markt die er nu is. Niet gek dat er laatst ophef ontstond over de marketingstunt van Ryanair, waarbij je geld toe krijgt als je vliegt. Het bewustzijn van de sector van de kosten voor het klimaat, het milieu en de leefomgeving van omwonenden zijn in dit soort acties in geen velden of wegen te bekennen.

De vliegtaks, waar D66 voor heeft gestreden, is een stap naar realistischere prijs. In de tussentijd hadden we de minister ook gevraagd te kijken naar maatregelen zoals een minimumprijs op tickets om prijsdumping te voorkomen. Kan de minister aangeven wat de status is van de opvolging van die motie?

Voorzitter.

De **voorzitter**:

Excuus, voordat u verdergaat, is er een interruptie van de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Dan is dat toch mijn laatste, voorzitter. Dan zijn we er toch van af op deze manier.

De **voorzitter**:

U krijgt straks het voorzitterschap van mij. Dan kunt het van mij overnemen.

De heer **Alkaya** (SP):

Kijk, die vliegtaks, waar ik het zojuist over heb gehad, is vlak. Die geldt voor iedereen. Voor wie het wel kan betalen, voor wie het niet kan betalen. Voor degene die tien keer per jaar vliegt -- bij bepaalde achterbannen van partijen zal dat meer zijn dan bij andere partijen -- of degene die maar één keer jaar vliegt. Terwijl diegene die tien keer per jaar vliegt toch wel een grotere afdruk heeft. Is D66 bereid om ook na te denken over een progressievere vliegbelasting, waarbij de prijs naarmate je vaker gaat vliegen, hoger wordt, zodat we de mensen die maar één keer per jaar op vakantie gaan kunnen ontzien? Ziet D66 dan ook in dat een minimumprijs hele perverse gevolgen zou kunnen hebben? We pakken dan de veroorzakers van het probleem niet aan, maar maken vliegen onbetaalbaar voor mensen die niet het probleem veroorzaken.

Mevrouw **Hagen** (D66):

D66 is daar eigenlijk heel duidelijk over. Het gaat erom dat de vervuiler betaalt en dat het een eerlijke prijs is. Op dit moment zijn we heel ver weg van de impact van een vliegreis en de prijs die je daarvoor betaalt. Dus zo'n progressieve belasting die u schetst, vind ik een ingewikkeld verhaal, omdat u het eerder in uw verhaal ook had over onrechtmatig vliegen. Wie gaat dan precies bepalen of het onrechtmatig is? Is een vliegvakantie omdat je naar de zon wil onrechtmatiger dan een vliegvakantie omdat je een zakenreis doet? Dus uw vraag en uw stellingname deel ik niet. Wij denken dat het belangrijk is dat er een eerlijke prijs is. Dat geldt dus voor elke vliegreis die gemaakt wordt.

De **voorzitter**:

U mag vervolgen.

Mevrouw **Hagen** (D66):

D66 zou D66 niet zijn als wij het niet ook hebben over de innovaties in de luchtvaart. We hoorden het maanden van de heren Peeters en Melkert: er liggen nog veel kansen, maar ook uitdagingen. We hebben als Nederland alle kennis in pacht om bij te dragen aan de verduurzaming van de luchtvaart in Nederland, en dus ook wereldwijd. Maar deze kennisvoorsprong staat op losse schroeven. Landen om ons heen, zoals België, Duitsland en Engeland, investeren wel in innovatie, met daarop een bonus van de Europese Unie. Het gevolg is dat bedrijven gericht op duurzame luchtvaart, verplaatsen naar die landen. Onze vooruitstrevende kennis vertrekt daarnaartoe. Hoe kunnen we volgens de minister onze kennis en innovatie over luchtvaart in Nederland houden, ten behoeve van een duurzame luchtvaart en daaraan gelieerde bedrijven?

Voorzitter. Ik heb het geluk gehad een bezoek te kunnen brengen aan de briljante jongeren van AeroDelft. Zij bouwen een waterstofvliegtuig in hun vrije tijd, onbetaald. Maar door onze regelgeving zijn zij genooddaakt om in Duitsland hun prototype te testen. Dus ik wil de minister vragen: hoe kan het dat we dit soort initiatieven letterlijk naar het buitenland verjagen? Welke

experimenteerruimte bestaat er in ons luchtruim voor dit soort initiatieven? Is die ruimte opgenomen in onze luchtruimherindeling?

Voorzitter. Zoals aangegeven in de technische briefing van maandag is innovatie alleen niet genoeg. We hebben duidelijke begrenzing nodig om zekerheid te bieden aan omwonenden, het klimaat, en tegelijkertijd ook als aanvullende prikkel voor innovatie. Mijn collega Paternotte diende vorig jaar een motie in om het CO<sub>2</sub>-plafond uit te werken. De laatste stand van zaken over de opvolging van die motie ontvingen we in 2020. Er stonden grote opgaven in die brief om zo'n plafond gedaan te krijgen: technisch, juridisch en operationeel. Maar sindsdien hebben we niks meer gehoord over wat er nu concreet gaat gebeuren en is gebeurd. Kan de minister aangeven hoe de uitwerking nu gaat? Kan zij toezeggen hierover binnenkort ook schriftelijk een update te geven?

Voorzitter. Een betere luchtvaart begint met het terugwinnen van vertrouwen. Beloftes zonder borging zijn geen voorbeeld van een betrouwbare overheid. Omwonenden verliezen het vertrouwen in cijfers, omdat de voorschriften voor de luchtvaart berekend maar niet gemeten worden. Het advies van Van Geel biedt hiervoor een belangrijke eerste handvat, net als het programma voor het meten van vliegtuiggeluid. Maar bij beide zie ik nog weinig concreet wat de voortgang is. Waarom is er geen uitvoeringsagenda opgesteld voor de programmatische aanpak berekenen vliegtuiggeluid, zodat ook voor de Kamer duidelijk wordt welke meetnetten wel en niet zijn uitgerold?

Dan het advies-Van Geel. Hoe worden daar de komende tijd concrete stappen in gezet? Wat is het tijdpad naar een nieuwe governancestructuur, ter vervanging van de ORS? Hoe verwerken we daarin belangrijke adviezen, zoals dat uitzonderingen op de situatie worden meegenomen in de beoordeling van hinder en dat alle andere bronnen van geluid ook worden meegenomen in de hinderbeleving? De oostelijke aanvliegroute van de Polderbaan is namelijk al sinds 2015 vanwege technische veiligheidsproblemen tijdelijk afgesloten. De omgeving van de westelijke baan wordt daardoor al zes jaar dubbel belast. Wanneer houdt deze situatie op?

Voorzitter. De minister vroeg gemeenten, provincie en BRS om een zienswijze op de luchtruimherziening. Een haast onmogelijke taak, omdat nog te onduidelijk is wat de geografische effecten zijn. Het is dus ook onduidelijk wat de herindeling precies betekent voor woningbouw, stiltegebieden en een gezonde leefomgeving van de inwoners. Dat kan niet de basis van een goed participatieproces zijn. Ik hoor daarom graag van de minister hoe zij bij elke wijziging of besluit in de luchtruimherziening die concrete geografische gevolgen heeft, de provincies, gemeenten, BRS en andere betrokkenen actief mee laat praten over de effecten die dat heeft op hun regio.

Kortom, mijn oproep in dit commissiedebat is helder. Laten we het vertrouwen van omwonenden in de luchtvaart en haar sector weer terugwinnen.

**De voorzitter:**

Uitstekend. U heeft nog één resterende vraag van de heer Van Raan.



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

Volgens mij was het ook mijn laatste interruptie. Dank voor het verhaal van mevrouw Hagen. Over dat vertrouwen kunnen we heel kort zijn. Waarschijnlijk is er ergens nog wel vertrouwen te vinden in deze minister. Waarschijnlijk is dat er wel. Maar dat is echt nergens te vinden, onder welke bewoner, interessegroep dan ook, of het nou over de MER, Maastricht of Schiphol gaat. Nergens is dat vertrouwen er. Ik denk dat het wel goed is om dat vast te stellen. Dat neemt niet weg dat het er, nogmaals, ergens wel zal wezen, maar in ieder geval niet in het luchtvaartdebat. Dat brengt mij op de volgende vraag. Het gaat natuurlijk ook om vertrouwen in D66. Ik heb mevrouw Hagen horen zeggen bij een luchtvaartdebat: Lelystad zou misschien open kunnen, want dan hebben we die luchthaven als overloophaven zodat er meer gebouwd kan worden in de richting van Schiphol. Lelystad zou een oplossing kunnen zijn. Technisch is dat ook zo. Mijn vraag gaat over het vertrouwen in D66. D66 heeft immers in de vorige periode ook gezegd: eerst laagvliegroutes weg, voordat we überhaupt kunnen spreken over opening van Lelystad Airport. In de update van die brief staat: in ieder geval in spoor 1, voor 2024, gaat dat niet gebeuren. Die laagvliegroutes blijven dus in ieder geval tot 2024. Blijft D66 bij zijn belofte in de Kamer, maar ook aan de kiezer: in ieder geval dus niet Lelystad open voor 2024? Klopt dat?

Mevrouw **Hagen** (D66):

D66 is altijd heel duidelijk geweest over de opening van Lelystad. Allereerst is het heel belangrijk dat de groei van de uitstoot van de luchtvaart niet toeneemt met de opening van Lelystad en dat er geen stikstofprobleem ontstaat. Dat is dus volgens mij heel helder. Het is een overloopluchthaven van Schiphol, dus dat moet natuurlijk ook goed geregeld zijn. En ten tweede is het heel belangrijk dat er geen laagvliegroutes meer zijn. Dus ja, dat is nog steeds onze inzet.

De **voorzitter**:

Nu gaan we een probleem krijgen, de heer Van Raan. We gaan geen vierde interruptie doen. Dat heb ik de heer Alkaya ook heel duidelijk gemaakt, dus dat gaan we niet doen.

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

Duidelijke taal, voorzitter.

De **voorzitter**:

In de tweede termijn kunt u desnoods een vraag stellen aan mevrouw Hagen in deze richting.

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

Ik wou het u net voorstellen.

De **voorzitter**:

Hartstikke goed. Meneer Bontenbal, u heeft een vraag.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Een puntje van orde, eigenlijk. Ik vind het eigenlijk wel ingewikkeld dat de heer Van Raan een vrij harde ad hominem op de minister doet. Volgens mij moeten we hier toch een bepaalde mate van hoffelijkheid hebben en elkaar op argumenten bestrijden en niet op die manier met bewindspersonen omgaan. Ik ben geen VVD'er, zoals u weet, maar ik vind het toch een beetje een rare manier van discussiëren met elkaar.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Punt genomen. Dat is in principe ook een vraag aan u, meneer Van Raan.

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

Eens, je moet hoffelijk met elkaar omgaan. Dat klopt. Maar op het moment dat ... De bel gaat, dus daar wacht ik even op.

De **voorzitter**:

Heel ongemakkelijk, dit.

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

Nou, dat was mijn antwoord. Nee. Er ligt een stelling dat er vertrouwen moet worden teruggewonnen. Ik denk dat het van belang is om in dit debat feitelijk vast te stellen -- dat is ook mijn antwoord aan de heer Bontenbal -- dat het vertrouwen van bewonersverenigingen in de omgeving van luchthavens keer op keer geschaad is, waar je ook kijkt. Rotterdam, Groningen, de ORS: dit geldt voor elk gremium dat meepraat over het luchtvaartdebat. Dan hebben we het over een heel lange geschiedenis. Dat gaat niet alleen over deze minister. Dat gaat eigenlijk over bewindspersonen in het luchtvaartdebat. Dat is al zolang aan de gang. Ik denk dat ik juist zorgvuldig was door te zeggen dat op andere plekken dat vertrouwen waarschijnlijk wel te vinden is, maar in ieder geval in het luchtvaartdebat niet. Ik denk dat het goed is om dat vast te stellen, zodat we dat hier ook weten.

De **voorzitter**:

Dank. Ik sluit dit punt van orde hierbij af. Meneer Alkaya, mag ik u vragen om het voorzitterschap kort over te nemen, want ik moet ook nog een klein stukje tekst bijdragen als dat mag.

**Voorzitter: Alkaya**

**De voorzitter:**

Met alle plezier. Als het op anciënniteit zou gaan, dan zou de heer Van Raan aan de beurt zijn, maar ik zie dat hij geen bezwaren heeft tegen mijn voorzitterschap.

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

Gaat uw gang.

**De voorzitter:**

Dan geef ik het woord aan de heer Rudmer Heerema van de VVD.

**De heer Rudmer Heerema (VVD):**

Voorzitter. Weinig onderwerpen in de Tweede Kamer zijn van zo veel verschillende kanten aan te vliegen als het luchtvaartdossier. Voor mij staat als een paal boven water dat we het wat vaker mogen hebben over de economische en innovatieve kracht van de luchtvaartsector en over wat er allemaal voor prachtige ontwikkelingen zijn. Hoeveel banen er van de luchtvaart afhankelijk zijn. Hoezeer onze positie in Europa en de wereld afhankelijk is van bereikbaarheid. Hoe bedrijven heel bewust voor Nederland kiezen vanwege de infrastructuur die we hier hebben. Nu Londen een steeds lastigere positie krijgt, is dat bijvoorbeeld een enorme kans om Nederland als toegang tot Europa te positioneren. Ik sprak onlangs met ondernemers uit Australië. Waar zij altijd gebruikmaakten van Londen, zien zij na de brexit dat ze een andere, slimmere toegang naar Europa nodig hebben. Hun eerste verkenning begint hier, in Amsterdam.

Voorzitter. Dit is maar één voorbeeld. Luchtvaart biedt zo ontzettend veel kansen voor innovatie, ontwikkelingen met betrekking tot duurzaamheid en economische ontwikkelingen voor een land. Waar een luchthaven is, ontstaat immers energie en bruist het van activiteiten.

Natuurlijk heeft de luchtvaart een grote uitdaging als het gaat om de verduurzaming van de vloot en de uitstoot van CO<sub>2</sub>, en een maatschappelijke verantwoordelijkheid als het gaat om geluidshinder voor de regio. Maar dit moet altijd samengaan met het belang van de luchtvaart om Nederland internationaal op de kaart te zetten en te houden. Het gaat niet om blindstaren op minder vluchten, hogere prijzen voor vliegtickets of minder vakantieverkeer. Meer ruimte

voor de luchtvaart geeft meer kansen op innovatie. Meer investeringen leiden tot verdere verduurzaming. Op die manier kunnen doelstellingen gehaald worden.

Een flink aantal onderwerpen op het luchtvaartdossier is controversieel. Neem het openen van Lelystad Airport, het Luchthavenbesluit en ga zo maar door. Daardoor heb ik bij dit debat toch een soort tussengevoel. We kunnen een paar dingetjes misschien wel regelen, en een paar dingetjes ook niet. Daardoor mis ik de samenhang die zo ontzettend belangrijk is in dit dossier. De informatie over deze controversiële onderwerpen blijft natuurlijk wel binnenkomen, zoals bijvoorbeeld de brief van de burgemeester van Harderwijk, mede namens een aantal van zijn collega's, uit Nunspeet, Ermelo en Putten, met een pleidooi om Lelystad te openen. Stappen zetten lukt nu niet, maar de bestuurlijke omgeving roert zich nadrukkelijk ook.

Ik heb het een en ander willen zeggen over de ORS, maar ik sluit me gemakshalve aan bij de vragen die mevrouw Hagen heeft gesteld. Dat waren namelijk exact de vragen die ik ook had.

Ik had ook een vraag over de technische briefing van afgelopen maandag. Daar is al het een en ander over gezegd. De heren Melkert en Peeters hebben daar hun visie gegeven op de toekomst van de verduurzaming van de luchtvaart in Nederland. Ik ben toch wel verrast door het aantal e-mails dat ik vervolgens heb gekregen van mensen die daar ook twijfels bij hadden en die andere beelden hadden. Omdat ik zo veel reacties heb gekregen, is mijn vraag aan de minister: is het mogelijk om vanuit het ministerie een second opinion te krijgen? Hoeveel van deze wetenschappelijke informatie klopt en hoeveel kan ook anders bekeken en aangevlogen worden?

Voorzitter. Als ik het goed heb, staat KLM in de komende jaren voor de keuze van vernieuwing van de vloot. KLM werkt al jaren samen met een Amerikaanse vliegtuigbouwer, die de vloot volgens mij jaar op jaar, tien jaar op tien jaar, geüpgraded heeft, tot aan de Boeing 737 MAX. Op een gegeven moment is die upgrade eruit en kan je niet meer verder upgraden. Nu wij zo'n stevige relatie met de KLM hebben, ook vanwege het afgelopen anderhalf jaar en alle hulp die geboden is, heeft het ministerie dan ook een mening over hoe wij kunnen aankijken tegen die verduurzaming van de vloot, nu KLM keuzes moet maken? Zijn er bijvoorbeeld geen andere bouwers, misschien zelfs wel Europese bouwers? Want ook de coronacrisis heeft aangetoond dat wij meer naar Europa willen halen als het gaat om banen van hoogwaardige kwaliteit en zaken die wij hier in Europa willen regelen, zeker als we weten dat andere bouwers die vliegtuigen misschien wel veel duurzamer en groener kunnen bouwen dan de partner die KLM nu heeft. Ik heb oprecht geen idee of wij daar een rol in hebben of zouden kunnen hebben, maar gezien onze relatie zou ik me best kunnen voorstellen dat daar wel wat over te zeggen valt.

Voorzitter, ik houd het hier even bij, want er is al heel veel gezegd. Ik wil graag mijn steentje bijdragen om dit debat voor 18.00 uur te kunnen beëindigen. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dan geef ik hierbij het voorzitterschap terug aan u.

**Voorzitter: Rudmer Heerema**

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Alkaya. Ik kijk even naar mijn rechterzijde. Hoeveel minuten heeft u nodig om tot een beantwoording te kunnen komen?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Een kwartiertje.

**De voorzitter:**

Een kwartiertje. Dan stel ik voor dat we om 14.55 uur aanvangen met de eerste termijn van de minister. Ik schors voor vijftien minuten. Tot straks.

De vergadering wordt van 14.39 uur tot 14.58 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Dames en heren, welkom terug bij dit commissiedebat over de luchtvaart. We gaan naar de eerste termijn van de minister, maar voordat ik daartoe overga heb ik nog een paar mededelingen. De heer Eppink heeft een koffieafspraak met de staatssecretaris van Defensie, dus die komt niet terug. De heer Jansen heeft zich afgemeld in verband met een debat in de plenaire zaal over bouwen. Mevrouw Bouchallikh verwacht ik elk moment terug.

Mevrouw de minister, gaat uw gang.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Een aantal leden van de Kamer meldde het al: dit is eigenlijk best een raar debat. Veel van de onderwerpen op het gebied van luchtvaart zijn door de Kamer controversieel verklaard, omdat er, zoals in het debat van vandaag tot nu toe ook wel weer is gebleken, behoorlijk verschillend over wordt gedacht. Het meest duidelijke voorbeeld daarvan is de Luchtvaartnota, waar eigenlijk al het beleid in bij elkaar komt, een Luchtvaartnota waar ik eerlijk gezegd trots op ben om wat we de afgelopen periode voor elkaar hebben gekregen. Het is toch echt een koerswijziging van ongebreidelde, ongeclausuleerde groei naar groei die verdiend moet worden. Ten aanzien van de vier publieke belangen zijn echt stevige kaders neergezet waar het gaat om de veiligheid, de bereikbaarheid, de duurzaamheid. Ik denk dat we bij alle vier goede kaders hebben neergezet, ook met stevige ambities wat mij betreft. Maar het is best wel lastig om daar nu iets over te zeggen. Op de hoofdlijnen verwijs ik dus naar

opvattingen zoals ze in de Luchtvaartnota staan, maar ik kan dus niet op allerlei dingen helemaal en détail ingaan. In de richting van de Kamer zeg ik: als men zegt dat bepaalde onderdelen niet meer controversieel zijn, dan ben ik altijd zeer bereid om daar verder mee aan de slag te gaan. Maar vooralsnog constateer ik dat de gehele Luchtvaartnota controversieel is verklaard. Daar zitten eigenlijk alle hoofdlijnen van beleid in, dus ik voel me met de handjes op de rug bezig op dit moment.

Niettemin wil ik graag proberen om zo veel mogelijk vragen te beantwoorden. Ik zal dat een beetje in blokjes verdelen. Ik heb eerst wat vragen over Schiphol. Dan richt de belangrijkste set vragen zich op duurzaamheid. Dan heb ik nog een stukje over aan Lelystad gerelateerde vragen. En dan is er nog een blokje diversen.

Ik begin maar met Schiphol, voorzitter. Dan is er meteen ook weer het eerste punt dat het ingewikkeld maakt ten aanzien van de Luchtvaartnota. Daar staan namelijk opvattingen in over de governance, maar ook dat blok is natuurlijk controversieel verklaard. Mevrouw Hagen stelt hier, zeer begrijpelijk, vragen over, evenals vragen over de ORS -- de voorzitter sloot zich daar ook bij aan -- en de adviezen van de heer Van Geel. Hoe gaat de minister daarmee om? Ik heb u daar in mei een brief over gestuurd, maar ik kan daar lastig echt besluiten over nemen omdat die hele opvatting over governance ook onderdeel is van de Luchtvaartnota en dus controversieel is. Wat ik nu doe, is proberen te bewerkstelligen dat er voor betrokkenen geen vacuüm ontstaat, tot er een kabinetsbesluit kan worden genomen over de toekomst van de ORS. Dat is precies de reden waarom ik aan de heer Van Geel heb gevraagd om nog tot het eind van dit jaar betrokken te blijven als interim-voorzitter van de ORS, zodat er wel continuïteit bewaakt kan worden op weg naar die besluitvorming over de toekomstige inrichting van het overleg met de omgeving rondom Schiphol. Het bestaan van de ORS is wettelijk verankerd, zoals u weet. Dat blijft ook zo na 1 januari.

Ondertussen wil ik langs de lijnen van het advies van de heer Van Geel wel de verschillende uitwerkingsscenario's zoals hij die schetst ambtelijk verder laten uitwerken. Mijn voorstel is dat we nu die verschillende scenario's uitwerken -- ik denk dat dit toch nog wel zou moeten kunnen -- en dat we u daar dan na de zomer nader over informeren. Als u mij die ruimte toestaat -- ik maak natuurlijk nog geen keuzes -- dan doen we wel het ambtelijke voorwerk en dan is het uiteraard aan u om daar straks iets van te vinden. Maar dan kunnen we wel zo min mogelijk tijdverlies oplopen.

**De voorzitter:**

Voordat we doorgaan: eerst mevrouw Hagen en dan de heer Van Raan.

**Mevrouw Hagen (D66):**

Heel veel dank voor deze toezegging. Ik denk dat het vrij makkelijk gemaakt kan worden, want volgens is het advies van Van Geel niet controversieel. Wellicht kunnen we het in lijn daarvan bezien, omdat het verdergaat dan die Luchtvaartnota, want die is qua governancestructuur veel hoger ten behoeve van de ORS.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik vind het toch wel ingewikkeld als je het bredere governancekader controversieel verklaart en van iets wat daar eigenlijk onder hangt, een klein detail, zegt dat het niet controversieel. Nogmaals, ik wel alle verdere uitwerking alvast doen, zodat u geen tijdverlies hebt. We hopen natuurlijk allemaal dat er zo snel mogelijk een missionair kabinet is. De heer Van Geel blijft tot 1 januari in functie. Ik zou toch denken dat er ergens in het najaar hopelijk wel een missionair kabinet. Dan hebben wij de scenario's uitgewerkt en kan er snel een besluit genomen worden. Veel mooier kan ik het niet maken, vrees ik. Ik denk niet dat het dan tot heel veel tijdverlies leidt, tenzij er in het najaar nog geen kabinet is. Maar dan krijgen we wel meer problemen dan alleen dien.

De **voorzitter**:

Mevrouw Hagen, is dit voldoende?

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ja, voorzitter. Volgens mij is de luchtruimherindeling ook niet controversieel, terwijl je natuurlijk ook zou kunnen stellen dat dat ook een afgeleide is van onze Luchtvaartnota. In die zin: voel u vrij om die uitwerking vooral naar ons toe te laten komen, want ik denk dat dat ten behoeve van alle omwonenden is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zie dat als een aansporing om ambtelijk zo veel mogelijk van het werk voort te zetten.

De **voorzitter**:

Dank voor dit antwoord. De heer Van Raan.

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

Ik sluit mij graag aan bij de woorden van mevrouw Hagen, namelijk dat de herindeling niet controversieel is. Dat werk gaat inderdaad gewoon door. Ik waardeer het dat de minister daar dan mee doorgaat en ook een update daarvan geeft.

Mijn vraag gaat over het volgende. Er bestaat best wel onduidelijkheid met betrekking tot de veranderde inspraakmogelijkheden, ook bijvoorbeeld om naar de bestuursrechter te gaan. Die mogelijkheden zijn wat ingeperkt bij de Omgevingswet. Hoe staat dat ten opzichte van de luchtvaartbesluiten? Zou de minister in de voortgangsbrief ook concreet hierop willen ingaan,

bijvoorbeeld als er partijen zijn die dat willen herstellen? Heel concreet, kan die aanvulling, die actualisatie, daarbij?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als de heer Van Raan bedoelt dat we gewoon in kaart brengen hoe dat eruitziet, om voor iedereen die wil participeren zo veel mogelijk duidelijkheid te verschaffen, dan zijn we daar altijd voor, zeker.

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

Dank voor dit antwoord. Dat wordt zeer gewaardeerd. Het gaat dan met name om de verandering erin, dus hoe het was en hoe het nu geworden is of hoe het gaat worden. Dat is heel belangrijk voor burgers om te weten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat lijkt mij een hele legitieme vraag. Burgers moeten weten wat er verandert en wat dat voor hen betekent in het hele participatietraject.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mevrouw Hagen heeft nog een vraag gesteld over de ARTIP2c, de oostelijke aanvliegeroute van de Polderbaan, die is gesloten. Wanneer is dat klaar? De reden voor de sluiting kent u ook. Op basis van LVNL-regelgeving konden de aangescherpte veiligheidsopvattingen rondom de separatieafstanden, dus hoe dicht de vliegtuigen bij elkaar mogen komen, onvoldoende zeker gesteld worden. LVNL is zich ervan bewust dat het sluiten van die verkorte route ongewenst is voor zowel de omgeving, met name vanwege de geluidsbelasting, als voor de luchtvaartmaatschappijen vanwege het gevolg van een langere vliegafstand voor landend verkeer uit het oosten. Er wordt hard gewerkt aan de realisatie van een definitieve oplossing. De invoering van die definitieve oplossing is mogelijk na ingebruikname van het nieuwe verkeersleidingsysteem van LVNL. De benodigde wijzigingen in procedures, techniek en trainingen moeten nog allemaal ingetraind worden en het moet nog allemaal ingepast worden. Ik moet het antwoord op de vraag wanneer dat precies ingevoerd wordt, nog even schuldig blijven. Maar zodra we het weten, zullen we het aan de Kamer duidelijk maken.

Dan heeft mevrouw Bouchallikh vragen gesteld over het initiatiefwetsvoorstel van GroenLinks over het afschaffen van nachtvluchten. De rol van het ministerie is om bij



initiatiefwetsvoorstellen ambtelijke ondersteuning te verlenen. Het feit dat het nu overgedragen is aan een nieuw Kamerlid maakt daar geen verschil voor. Wij zullen dus uiteraard gewoon de ambtelijke ondersteuning voor dat wetsvoorstel blijven leveren.

De heer Alkaya heeft nog gevraagd of we via de staatsdeelnemingen garanties kunnen geven voor de werknemers op Schiphol. Dat valt eigenlijk buiten het terrein van IenW, want ik ga over het luchtvaartbeleid. Het is dus niet echt mijn terrein. De NOW-steun is natuurlijk primair bedoeld om tegemoet te komen aan de loonkosten. Het overige beleid bevindt zich toch echt op het terrein van de collega van Financiën, die over de staatsdeelnemingen gaat, in samenspraak met de collega van SZW, die daar ook in het kader van de steunpakketten samen naar kijken, overigens ook nog met de collega van EZK. Maar ik ben daar zelf niet direct bij betrokken.

**De voorzitter:**

Ik verwachtte al een interruptie van de heer Alkaya.

**De heer Alkaya (SP):**

De minister zou toch wel een mening moeten hebben over hoe dat op Schiphol specifiek geregeld is. Het zijn toch specifieke voorwaarden, bijvoorbeeld als het gaat om de beveiliging? Die is in de luchtvaart toch echt van een andere orde van belang dan bij andere staatsdeelnemingen. Als je dan ziet hoeveel beveiligingsbedrijven er op Schiphol aan het werk zijn, dan zou ook deze minister daar een mening over zou kunnen en moeten vormen, wat mij betreft. Die beveiligers moeten namelijk in dienst. Zo kunnen we er ook voor zorgen dat ze betere arbeidsvoorwaarden krijgen. Is de minister dan helemaal niet bereid om daar een mening over te vormen?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Over veiligheid heb ik zeker een mening. Dat kunt u ook uitgebreid terugzien in de Luchtvaartnota, maar ook in de rapportages die we daar bijvoorbeeld van de ILT over krijgen. Daar moet echt strak op worden toegezien. Daar hebben we ook een ISMS, een veiligheidssysteem, voor. Dat vind ik dus zeer belangrijk. Op die onderdelen zullen we dat dus ook zeker blijven volgen. Ik kom straks nog even op uw vragen over de cabinelucht. Dat is een voorbeeld waar wij natuurlijk wel, vanuit de luchtvaartkant, bij betrokken zijn. Maar als het echt gaat om arbeidsvoorwaarden, vaste contracten en flexcontracten en dat soort zaken die niet direct aan de veiligheid gerelateerd zijn, dan is dat echt aan de collega's.

**De heer Alkaya (SP):**

Ik zou een oproep willen doen aan de regering om er niet zo verkokerd naar te kijken. Je kunt natuurlijk niet zeggen: de veiligheid zien we helemaal los van de arbeidsomstandigheden en hoe

we dat hebben geregeld met mensen in dienst nemen en de regie daarop. Er werken 68.000 mensen op Schiphol -- dat heb ik net even opgezocht -- en 2.000 daarvan werken bij Schiphol zelf. Het is bizar als je dat beseft. Tienduizenden mensen lopen daar rond die allemaal bij verschillende bedrijfjes werken, zonder echte regie daarop. Ik zou daarom een oproep willen doen aan de regering om daar eens integraal naar te kijken, dus niet in de zin van: dit gaat over veiligheid, dus daar ga ik over en over arbeidsomstandigheden gaat iemand anders. Het heeft allemaal met elkaar te maken. Het zijn collega's van elkaar. Ze treffen elkaar dagelijks en hebben gewoon een-op-een met elkaar te maken. Dan zou je daar ook integraal naar moeten kijken. Zo kijkt de SP er in ieder geval tegen aan. Ik zou graag de regering oproepen om het ook op die manier te bekijken.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Maar dat proberen we ook zo veel mogelijk wel te doen. Uw collega Laçin heeft daar in het verleden ook regelmatig aandacht voor gevraagd. We hebben bijvoorbeeld discussies gehad over sociale vestigingseisen. We hebben als Nederland het initiatief genomen om daar onderzoek naar te laten doen in Europees verband. Ook daar gaat het dan niet alleen om de commissie voor Transport maar ook om de commissie voor Employment. We hebben ook goed overleg met de Franse collega's om te kijken hoe ze daar ermee omgaan. Ik zal graag aan mijn opvolger meegeven om naar dat geheel te kijken, zoals ik dat doe en zoals u dat ook bedoelt.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw betoog.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Voorzitter. Dan kom ik bij een zeer belangrijk blok dat ik onder het kopje duurzaamheid zou willen vatten, maar dat heel sterk met innovatie samenhangt. Ik heb het in mijn inleiding nog niet gezegd, maar ik zou wel alle leden willen ondersteunen -- de heer Alkaya noemde dat ook -- die zeiden dat alle mensen die in de luchtvaartsector werken een heel zwaar jaar hebben gehad, of ze nou daadwerkelijk op Schiphol werken of voor de luchtvaart aan de kenniskant. Denk aan de hoogleraren, waar ik straks nog wel iets over zal zeggen, de studenten die met nieuwe vliegtuigen bezig zijn, en al die mensen die bij de airlines werken. Ze hebben allemaal een heel zwaar jaar gehad. Ik wil echt nogmaals mijn bewondering uitspreken. Zoals de heer Alkaya zei, hebben mensen die dolgraag hadden willen blijven werken hun baan verloren. Dat mogen we ook niet vergeten. Ik denk dat het belangrijk is om met elkaar vast te stellen dat het ook gewoon een mooie sector is, waarin heel veel mensen met heel veel plezier hun brood verdienen.

Voordat ik aan de specifieke vragen begin, nog in zijn algemeenheid iets waarop ik echt trots ben en dat ook onderdeel is van de Luchtvaartnota en van het beleid. Verschillende leden zijn erop ingegaan. De heer Bontenbal schetste ook het enerzijds-anderzijdsperspectief heel mooi, vond ik. We zijn als Nederland echt pionier geweest met het CO<sub>2</sub>-plafond, waarover mevrouw

Hagen het ook had. Het initiatief in Nederland kwam overigens van de tandem Paternotte-Amhaouch, kan ik bevestigen. Zij hebben er een motie over ingediend. Nergens in de wereld hebben ze dat plafond. Wij zijn er echt pionier in. Aan alle kanten hebben we geprobeerd om de trend te zetten, zowel aan de innovatieve kant als aan de beleidsinnovatiekant. Zo'n CO<sub>2</sub>-plafond is geen technisch instrument, maar meer een beleidsinstrument. Ik ben zelf echt wel trots op wat we hebben kunnen bereiken. In Europa, door de collega-lidstaten, worden wij echt gezien als de koploper. Maar ook in internationaal verband -- we hebben gelukkig iemand die een seat heeft bij ICAO -- lopen we voorop. Is het dan makkelijk? Nee. Het is zelfs heel erg ingewikkeld. De luchtvaart is bij uitstek een ingewikkelde sector. Ik zal straks ook nog wel iets meer zeggen over biobrandstoffen enzovoorts. Je hebt in de luchtvaart heel weinig alternatieven. Vanwege het gewicht van een vliegtuig kun je dat nou eenmaal niet simpel met accu's oplossen, wat op de weg wel gaat. Je zou geloof ik zeven parkeerterreinen met accu's van Tesla's nodig hebben om één Boeing in de lucht te krijgen. Iedereen ziet dat dit niet gaat vliegen. De uitdagingen zijn dus wat zwaarder. Dat neemt niet weg dat we er met z'n allen voor gaan. Vandaar ook de biobijmenging en de initiatieven voor synthetische kerosine. Maar goed, ik ga nu al te veel in op de antwoorden, dus ik ga de vragen maar gewoon langs.

**De voorzitter:**

Voordat u verdergaat: was dit ook het antwoord op het CO<sub>2</sub>-plafond? Anders heb ik als voorzitter een vraag.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Nee hoor, dat komt nog.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Gaat u verder.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik wilde alleen maar zeggen hoe bijzonder het is dat wij als Nederland dit initiatief hebben en dat er ook wel met jaloerse ogen door collega's van andere lidstaten wordt gekeken, niet alleen transportministers, maar ook ministers die over milieu en duurzaamheid gaan. Ook de Europese Commissie, en niet in de laatste plaats Eurocommissaris Timmermans en zijn kabinet, zijn heel blij met Nederland. Hij is natuurlijk zelf ook Nederlander. Het is fijn dat je een beetje trots kunt zijn omdat er uit je eigen land mooie initiatieven komen.

Ik begin bij de heer Van Raan, ondanks het feit dat ik wederom heb gehoord dat hij niet in de harde kern van mijn supportersvereniging zit. Hij vroeg: wat vindt de minister van het factsheet dat tijdens de technische briefing over verduurzaming van de luchtvaart is gepresenteerd? Wij

zijn van mening dat die factsheet een mooi beeld geeft van het belang en de urgentie van internationaal klimaatbeleid voor de luchtvaart. Naast de technologische innovaties hebben de heren ook gepleit voor verminderde groei en het gebruik van synthetische kerosine. Ik denk dat de hoofdlijn van de notitie goed aansluit bij het klimaatbeleid van het kabinet, waarin een inzet op duurzame brandstoffen, onder andere synthetische brandstof, en technologische innovaties centraal staan. In de aanpak van het kabinet worden de publieke belangen centraal gesteld en is de hoeveelheid vliegverkeer een resultante daarvan. Dat is het principe van de groei verdienen.

Er werd gevraagd: kunnen we nog een second opinion krijgen? Ik ben nog niet helemaal klaar met het antwoord, voorzitter; de heer Van Raan wil nu naar de megatonnen vragen, maar daar kom ik nog op.

**De voorzitter:**

Hij krijgt vanzelf het woord.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

De factsheet is in lijn met de inzet van het kabinet. Daarom kan ik nog zeggen dat ik niet voornemens ben om in nog meer detail een second opinion te vragen.

Dan de specifieke vraag van de heer Van Raan over de megatonnen: vind ik ook dat het terug moet naar die 2,3?

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

Nee, nee.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik had begrepen dat dat de vraag was. U hebt in ieder geval gevraagd of ik nog vind dat het een normale sector is. Dat vind ik inderdaad. Ik vind niet dat voor deze sector een uitzondering gemaakt hoeft te worden. Ook deze sector moet zich naar vermogen -- dan sluit ik me aan bij wat de heer Bontenbal daarover zegt -- inspannen voor die verduurzaming, rekening houdend met het feit dat het in de ene sector veel ingewikkelder is dan in de andere. Wat ik wil onderstrepen -- daar wijk ik dan toch af van die technische briefing -- is dat er geen "one size fits all"-benadering is. Dat gaf de heer Bontenbal eigenlijk al heel goed aan, vond ik. Je kunt niet generieke doelen op één land of op één sector plakken. De internationale klimaataanpak biedt expliciet ruimte om te differentiëren tussen landen, maar ook tussen sectoren en in ons eigen nationale Klimaatakkoord doen we dat ook. De luchtvaart behandelen als een gewone sector, betekent dus wat mij betreft dat ze zich ook maximaal moeten inspannen, dat ze moeten doen wat mogelijk is. Netto-doelen kunnen ook via CO<sub>2</sub>-compensatie worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld netto 55% reductie in 2030 ten opzichte van 1990 kan ook worden gerealiseerd

met de handel in emissierechten onder het EU-ETS. Bij die netto-doelen maken luchtvaartmaatschappijen zelf ook de keuze tussen emissiehandel of tot reductie komen in de sector zelf. Die vrijheid moet er ook zijn, denk ik.

Dan is ook nog de vraag gesteld of de luchtvaart genoeg doet. Nederland committeert zich ten eerste natuurlijk aan die internationale CO<sub>2</sub>-doelen voor de luchtvaart. We maken ons er ook sterk voor dat die worden aangescherpt waar dat kan, zowel Europees als in de ICAO. We willen dus ook tot een resultaatsverplichting komen middels het CO<sub>2</sub>-plafond. Nogmaals, geen land in de wereld is al zo ver. Ik denk dat we daarmee echt het maximale eruit halen. Complicerend is natuurlijk wel -- niet alleen in Nederland, maar wereldwijd -- dat de sector door de coronacrisis een ongelofelijke dreun heeft gekregen, wat natuurlijk ook iets doet met je vermogen om te kunnen investeren. Dat is natuurlijk ook een balans die je moet bewaken, zowel binnen het Europese als wereldwijd, want -- ook daar vond ik dat de heer Bontenbal het heel goed schetste -- we hebben er niets aan als iedereen straks vanaf Frankfurt of Charles de Gaulle in Parijs gaat vliegen. Dan hebben we alleen een waterbedeffect. We hebben er ook niets aan als we alleen binnen Europa alles regelen en vervolgens in de rest van de wereld men zich er niets van aantrekt. We moeten dus proberen om het goede voorbeeld te geven en voorop te lopen waar dat kan op een manier waarop onze nationale luchthavens en ook onze airlines het wel kunnen meemaken.

**De voorzitter:**

Mag ik hier een rondje vragen doen of wilt u het even afmaken?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Het zijn nog wel allemaal vragen die over het CO<sub>2</sub>-plafond gaan.

**De voorzitter:**

Ja, oké. Gaat u door.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dus dan is het misschien toch handig als ik die eerst gewoon even beantwoord.

**De voorzitter:**

Doen we.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Mevrouw Hagen heeft gevraagd wat de stand van zaken is met betrekking tot het CO<sub>2</sub>-plafond. We werken de komende maanden toe naar een selectie van kansrijke varianten van een CO<sub>2</sub>-plafond. Daarbij heb ik ook geredeneerd dat ik niet vanuit de Kamer in meerderheid heb gehoord: u moet dat niet doen. U hebt dat niet specifiek controversieel verklaard, dus daar wil ik een beetje dezelfde aanpak volgen. We werken het verder uit. Een keuze voor hoe je dat dan doet, willen we natuurlijk straks zo goed mogelijk onderbouwd aan u voorleggen. Ik zal graag uw Kamer deze zomer nog middels een brief informeren over voortgang, zodat u dat kunt volgen. Het plan is om dit najaar -- ik hoop dat de Kamer daar tegen die tijd weer groen licht voor kan geven -- een integrale effectenstudie te kunnen starten. Parallel zoeken we ook al afstemming met de Europese Commissie hierover, omdat een CO<sub>2</sub>-plafond natuurlijk ook een relatie heeft met EU-ETS en de wetgeving daaromtrent. Dan is het uiteraard aan een nieuw kabinet om de precieze keuze te maken. Ik wil graag uw Kamer deze zomer nog informeren en proberen om zo veel mogelijk voorwerk te doen.

Mevrouw Bouchallikh vraagt welke CO<sub>2</sub>-uitstoot er nou precies wordt meegenomen in het CO<sub>2</sub>-plafond. Zoals omschreven in de Luchtvaartnota, dient het plafond om onze CO<sub>2</sub>-doelen te borgen. Die zien op de volledige CO<sub>2</sub>-uitstoot van vluchten vertrekkend vanuit Nederland. Daar is ook geen discussie over. Niet-CO<sub>2</sub>-effecten worden niet meegenomen in het plafond, omdat die onzekerder zijn, veel moeilijker te voorspellen zijn en ook van veel kortere duur zijn dan de CO<sub>2</sub>-effecten. Met CO<sub>2</sub> zijn we al de pionier en voor de rest is het nog echt te vroeg om dat mee te nemen. We betrekken de CO<sub>2</sub>-effecten wel bij het rapport van EASA en we gaan aan de Duurzame Luchtvaarttafel wel Europees en nationaal het gesprek aan over mogelijke opties. Maar het is nog te vroeg om daarin vergelijkbare stappen als voor CO<sub>2</sub> te zetten.

Hoe staat het ervoor met de Europese bijmengverplichting? Dat is een vraag van de heer Bontenbal. Medio juli verwachten we van de Europese Commissie het "ReFuel EU Aviation"-voorstel als onderdeel van het "Fit for 55"-pakket. We weten dat de Commissie voornemens is om daarin de bijmengverplichting luchtvaartspecifiek op te nemen voor invoering vanaf 2025. Mijn verwachting is dat een voorstel voor die Europese bijmengverplichting er echt zal komen. Ik verwacht overigens dat die ambitie lager zal zijn dan de Nederlandse, maar we gaan natuurlijk proberen om dat zo veel mogelijk richting de Nederlandse ambities te duwen.

**De voorzitter:**

Ik ga u toch even kort interrumpen, want volgens mij heeft u uw antwoord over het CO<sub>2</sub>-plafond nu afgerond. Klopt dat? Want u heeft nog heel wat blaadjes voor u liggen en ik merk dat een aantal collega's toch echt over dit onderwerp graag vragen willen stellen, dus dat wil ik nu gaan toestaan.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Oké, altijd goed.

**De voorzitter:**

Allereerst de heer Van Raan. Gaat uw gang.

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

Dank voor de toelichting over hoe dat CO<sub>2</sub>-plafond in elkaar zit. Ik wil één ding proberen recht te zetten. Misschien heb ik het verkeerd gezegd in mijn betoog, maar ik vraag niet naar de mening van de minister over die 2,3 megaton die berekend wordt als je de luchtvaart als normale sector zou beschouwen. Ik vraag naar het verschil tussen wat de wetenschappers ons vertelden, dus de 2,3 megaton als je het als normale sector beschouwt, en wat nu in de Luchtvaartnota staat. Ik begrijp dat dat controversieel is, maar goed, we kunnen daar best iets over zeggen. Ik vraag hoe de minister dat verschil interpreteert. Dat is een.

Mijn tweede vraag. Ik weet uiteraard dat de CO<sub>2</sub>-opgave voor Nederland als geheel aan Nederland is; dat volgt uit het Parijsakkoord. Wij mogen als land dus zelf bepalen -- gelukkig maar! -- wat we in welke sector doen. Dat hebben we ook gedaan. We hebben vijf sectoren benoemd aan de klimaattafel en elke sector is aan de slag gegaan met die opgave, specifiek bijvoorbeeld de transportsector, waar ook de luchtvaartsector in zit. Zij hebben afgesproken: we zijn een normale sector, dus 85% ten opzichte van 1990. Het is dus niet zo raar dat de luchtvaartsector, die in de transportsector zit, dat deel doet. Dat is een.

**De voorzitter:**

Nee, dat was twee. En dit wordt drie.

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

Drie. Als we besluiten dat we de luchtvaart meer CO<sub>2</sub>-ruimte geven -- nogmaals, dat is legitiem, zoals ik in mijn debatbijdrage ook heb aangegeven; dat is helemaal legitiem; dat is een politieke keuze -- van welke andere sectoren gaat de minister van Luchtvaart die CO<sub>2</sub>-ruimte dan afpikken? Kan ze daar een antwoord op geven?

Dan ...

**De voorzitter:**

Dit wordt het laatste.

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

Wordt dit het laatste?

**De voorzitter:**

Nou ja, u heeft nu drie vragen ineen gesteld en ...

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

Ja, maar ja, de minister benoemt natuurlijk ook ... Nog even voor de toeschouwers dan: dat CO<sub>2</sub>-plafond meenemen is top. Dat is goed; dan zijn we innovatief bezig. Maar nu wordt in dezelfde moeite, bijna in een bijzin, genoemd dat we alleen naar CO<sub>2</sub> kijken en voor de rest even niet meedoen. Voor de toeschouwers en misschien voor degenen die nieuw zijn in deze commissie: dat gaat over het zogenaamde radiative forcing effect, dat tussen de twee en vijf keer zo zwaar telt als de CO<sub>2</sub>-uitstoot zelf. Dat komt doordat CO<sub>2</sub> zich op grotere hoogte anders gedraagt en veel meer warmte-effect heeft dan op lage hoogte. Als je dat niet meerekent -- dat kan natuurlijk; dat doen we met biomassa ook en dan zeggen we ook dat het duurzaam is -- dan hou je jezelf echt voor de gek. De oproep is dus om die radiative forcing echt mee te tellen, al was het alleen maar de ondergrens, dus twee keer zoveel. Dat is heel belangrijk om vast te stellen, want dat maakt de CO<sub>2</sub>-opgave eigenlijk twee keer zo groot.

**De voorzitter:**

Oké. Dit ...

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

Ik had er nog vijf, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dan doet u dat in uw tweede termijn.

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

Dat is goed.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Het is bijna niet bij te houden waarop ik allemaal moet antwoorden. Misschien eerst even dat laatste rechtzetten. Ik heb niet gezegd: daar doen we niks mee. Ik heb aangegeven dat we van die andere effecten simpelweg nog te weinig weten. Ik hoor de heer Van Raan protesteren; daarover verschillen we dan van mening. Je kunt niet alles tegelijk. Ten aanzien van het CO<sub>2</sub>-



plafond geef ik nogmaals aan: nergens op de wereld hebben ze dat nog. U telt gelukkig die zegeningen ook. De andere onderwerpen worden wel degelijk besproken aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Alleen, daar zijn we gewoon nog niet zo ver. Anders kan ik het ook niet maken.

Er is verwezen naar de technische briefing. Hoe kijkt de minister daartegen aan? Een normale sector, werd gezegd. Ja, een normale sector, maar van iedere sector verwacht je wat je naar redelijkheid van die sector kunt verwachten, in die zin dat ze ook moeten kunnen overleven en dat er niet een wegleffect is naar de rest van de wereld. In die zin vind ik de luchtvaartsector een normale sector. Hoe zullen we dat precies gaan doen? Daar kom ik op terug bij de vragen over de biobrandstoffen. Ik denk zelf dat je het inzetten van biobrandstoffen eerder kunt rechtvaardigen in sectoren waar je minder alternatieven hebt. Je kunt het eerder rechtvaardigen voor de luchtvaart dan voor het wegtransport, waarvoor je een alternatief hebt met elektriciteit en accu's en waarvoor je veel makkelijker waterstof enzovoort kunt inzetten. En dan heb je de scheepvaart en de binnenvaart nog.

Hoe liggen die verhoudingen nou? Op dit moment vind ik het echt te ver gaan om daarop in te gaan. Dat kan ik ook echt niet beoordelen zo. Daar moeten we Europees mee aan de gang. Collega Van Veldhoven doet daar ook ontzettend haar best voor in het kader van de RED II-wetgeving, waar ze vandaag of morgen ook voor bij de Eerste Kamer zit. Ik denk dat we daarin belangwekkende stappen zetten. Je vraagt iedere sector te doen wat ze kunnen doen zonder dat ze kopje-onder gaan. Anders bereik je uiteindelijk niks. De oude uitspraak van Frits Bolkestein heb ik al eerder aangehaald: dan eindig je met Nederland of Europa armer en de wereld warmer. Daar schieten we met z'n allen niks mee op.

**De voorzitter:**

Hartstikke goed. U mag kort reageren, meneer Van Raan. Ik heb u ontzettend veel ruimte gegeven in uw eerste interruptie; het was eigenlijk de tweede, in vier vragen en een soort conclusie. Als u het kort houdt, mag u nog reageren. Dan gaan we daarna naar mevrouw Hagen.

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

Die uitspraak van Bolkestein is natuurlijk om gek van te worden, want die gaat volledig voorbij aan de cumulatieve CO<sub>2</sub>-uitstoot die Nederland in het verleden al heeft opgebouwd. Het is bijna een belediging om daar steeds mee te komen. Daarmee houdt u mensen voor de gek. Mijn vraag is niet beantwoord. Een normale sector, de transportsector: 2,3. De sector zelf, met de minister voorop, zegt: 11. Dat kan. Dat is prima. Dat is een politiek besluit. Daar zijn we het niet mee eens. Daar zit een verschil van 8 megaton tussen. Is de minister zich er op z'n minst van bewust dat ze dan 8 of 9 megaton bij andere sectoren weg moet halen om de luchtvaart de ruimte te geven die zij daaraan wil geven? Is zij zich daarvan bewust? Dat is mijn vraag.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan wordt het wel heel erg simplistisch voorgesteld, alsof we precies weten wat welke sector ...

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

Dat weten we precies.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, dat is dus niet zo.

De **voorzitter**:

We praten via de microfoon, meneer Van Raan. Gaat uw gang, minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij gaan de heer Van Raan en ik elkaar ook vandaag niet vinden op dit dossier. Nogmaals, over de normale sector: je verwacht dat ze hun beste beentje voorzetten. Dat gebeurt ook aan de Duurzame Luchtvaarttafel, maar wie nou precies wat bij welke sector gaat weghalen, hangt af van heel veel dingen en van hoe de wereld zich verder gaat ontwikkelen. Ik kom zo meteen nog wel te spreken over verschuivingen die misschien gaan plaatsvinden van vliegen naar het spoor, want hoeveel wordt er straks nog zakelijk gevlogen? Er zijn nog zo veel variabelen die daar allemaal op van invloed zijn, dat je dat echt zo niet kunt zeggen.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik wil sowieso complimenten overbrengen aan mijn voorganger voor dat CO<sub>2</sub>-plafond. In het verlengde hiervan wilde ik meteen vragen -- dat scheelt weer in tweede termijn -- of in de brief die is toegezegd, waarvoor dank, ook gekeken kan worden naar de operationele, technische en juridische zaken. Kunnen die daarin even aangestipt worden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker. We zullen zorgen dat al die elementen meegenomen worden in de beschrijvingen van de scenario's.

De **voorzitter**:

Hartstikke goed. Dan heb ik als voorzitter één vraag over het CO<sub>2</sub>-plafond. Het is heel goed dat wij koploper zijn en het is ook heel goed dat andere landen naar ons kijken om te zien hoe het moet. Maar het is volgens mij niet goed als wij de eeuwige koploper blijven, dus de vraag is: hoe

zorgen we ervoor dat de rest op een gegeven moment bijgetrokken wordt? Is daar een strategie voor? Hoe zwengelt u dat aan? Heeft u een soort deadline wanneer u dat bereikt wilt hebben?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Nou, die laatste is wel heel bijzonder, om aan een demissionair minister te vragen wat je deadline is, wanneer je het bereikt wil hebben. Natuurlijk hebben we er ook niks aan als ik in mijn eentje met een vlaggetje vooroploop en alle andere landen inmiddels een zijstraat in zijn gelopen. Ik kan met tevredenheid constateren dat de groep landen om ons heen alleen maar aan het groeien is, dat we bijval krijgen voor die bijmengingsverplichting, wat een aantal jaren geleden toch nog een beetje een Nederlandse droom was. Het lijkt er nu toch aan te komen dat de Europese Commissie daarvoor een voorstel doet. Dan heb je per definitie iets wat voor alle Europese lidstaten van kracht wordt. Dat zal nog het gebruikelijke proces in Brussel vergen, maar ik voel me inmiddels wel gesteund door een heel aantal andere lidstaten, en ook niet de kleinste. Dat geldt voor de Franse collega, die ik natuurlijk wat vaker spreek in verband met de verbinding met Air France-KLM, maar ook voor de Duitse collega en de Scandinavische landen en de Oostenrijkers. Ik zal zo dadelijk nog iets zeggen over de minimumtarieven. We hebben steeds meer lidstaten die met ons meedoen, dus ik loop niet in mijn eentje met een vlaggetje voorop.

**De voorzitter:**

U vervolgt uw betoog.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ja. Mevrouw Bouchallikh heeft terecht aandacht gevraagd voor duurzaamheidscriteria voor die biobrandstoffen en noemde ook de risico's voor voedselproductie. Daar trek ik ook samen op met de staatssecretaris. Het moet wel echt om duurzame biobrandstoffen gaan, want anders zijn we het paard achter de wagen aan het spannen. Die zorgen deel ik. De staatssecretaris is zich daar goed van bewust, ook in het Europese RED-traject.

Wie praten allemaal mee hierover, heeft mevrouw Bouchallikh ook nog gevraagd. Dat wordt besproken aan de Duurzame Luchtvaarttafel, in een speciale werkgroep duurzame brandstoffen. Dat is een samenwerkingsverband van de overheid en kennisinstituten, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, maar ook de producenten van de luchtvaartbrandstoffen. De staatssecretaris en ik hebben ook mee mogen lobbyen, samen met het Havenbedrijf Rotterdam. De heer Bontenbal noemde Neste al even. Toch een mooi bedrijf dat zich voorgenomen heeft om zich in Rotterdam te vestigen, om daar ook die duurzame luchtvaartbrandstof te gaan produceren. Ik zeg dan ook maar met gepaste trots dat als de staatssecretaris en ik daar niet een vlammend betoog hadden kunnen houden over wat wij allemaal al doen ten aanzien van verduurzaming, ook van de luchtvaart, dat Finse bedrijf niet de keus had gemaakt om dat niet in Finland maar in Nederland te gaan doen. Ik vind dat we daar

best blij mee mogen zijn. Organisaties zoals BARIN, Boeing, Corendon, easyJet, Schiphol Group, KLM, NLR, Neste, SkyNRG, Transavia, de TU Delft, Vattenfall, VNO-NCW, het is echt een hele brede groep, dus we hoeven het bepaald niet in ons eentje te doen.

**De voorzitter:**

Voor we doorgaan, eerst mevrouw Bouchallikh en daarna mevrouw Hagen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank aan de minister voor de beantwoording van de vraag. Ik heb twee vervolgvragen. De eerste gaat over de duurzaamheidscriteria. Fijn dat daar aandacht voor is. Ik vroeg me af of we een terugkoppeling kunnen krijgen, hoe het er precies voor staat en welke punten worden meegenomen in de gesprekken die u voert. De tweede vraag gaat over die tafel. U noemde net een aantal namen. Ik hoorde vooral vliegaanbieders. Kunnen wij een overzicht krijgen van wie precies aan die tafel zitten en op basis waarvan de keuzes zijn gemaakt wie daarin meepraten en wie niet?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ten aanzien van de precieze kaders en certificering van de biobrandstoffen zou ik u toch willen verzoeken om dat aan staatssecretaris Van Veldhoven te vragen, omdat zij daar specifiek over gaat.

Wie zitten er nou precies aan die tafel? Laat ik vooropstellen dat iedereen welkom is. Natuur- en milieuorganisaties hebben daar tot nog toe nog niet echt aan mee willen doen, maar ze zijn van harte welkom. Ik nodig ze graag weer uit aan tafel, als ze dat zouden willen. We kunnen voor een volgend overleg Luchtvaart even in de verzamelbrief vermelden wie er op dat moment aan die tafel zitten, zeker.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik wacht de beantwoording even verder af.

**De voorzitter:**

Uitstekend. De minister.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan ben ik bij de heer Bontenbal, die heeft gevraagd welke stappen er worden gezet om in Europees verband te werken aan onderzoek en innovatie op dit vlak en bij een nieuwe generatie vliegtuigen. Er worden stappen gezet in het kader van deelname aan Europese samenwerkingsprogramma's zoals Horizon Europe en in het kader van de Green Deal. We kijken daarbij naar de rol van de kennisinstellingen, de luchthavens, de maakindustrie en de brandstofleveranciers, dus ook daar zetten we breed op in. En we kijken natuurlijk ook bij alle Europese subsidiestromen waar we voor in aanmerking kunnen komen, ook in het kader van RRF. Heel breed proberen we daarbij aan te sluiten.

De heer Bontenbal heeft ook nog aandacht gevraagd voor ICAO en de nieuwe klimaatdoelstelling in 2021; wat mijn verwachtingen daarvan zijn. Dat vind ik wel heel moeilijk. Het is voor een groot deel theeblaadjeslezen hoe dat zich zal gaan ontwikkelen. Nederland heeft gelukkig een vaste zetel in het milieucomité van ICAO. Daar zijn ze nu de technische opties aan het verwerken en aan het doorrekenen. De raad van ICAO, waar we ook een zetel in hebben, komt begin 2022 waarschijnlijk met een politiek advies aan de algemene vergadering. Wij zullen ons daar maximaal inzetten, hopelijk samen met Europa, om zo ambitieus mogelijke doelstellingen te krijgen, maar ik weet niet hoever we gaan komen, dat is gokken.

Dan heeft u nog gevraagd naar het verdringingseffect van sustainable aviation fuels ten aanzien van het wegtransport. De SER heeft het afgelopen jaar geconcludeerd dat er in beginsel voldoende biograndstoffen beschikbaar zijn voor de Nederlandse behoefte. In het duurzaamheidskader is vastgesteld dat het gebruik van duurzame kerosine opgebouwd moet worden. Een duurzame brandstoffenmix zal dus ook wel een combi worden van biokerosine en synthetische kerosine. Het actieprogramma zet dus in op het verbreden van die grondstoffenbasis, om het wegconcurreren van elkaar te minimaliseren.

De heer Alkaya heeft nog een vraag gesteld over de vliegbelasting. U wilt een progressievere variant. Dat is in de afgelopen periode uitgebreid onderzocht door staatssecretaris Snel en daarna voortgezet door staatssecretaris Vijlbrief. Er is een keuze gemaakt die nu geëffectueerd is. Het past mij als demissionair minister niet om daar nu nog iets anders van te vinden.

De heer Bontenbal heeft nog een vraag gesteld over het instrument van de Carbon Takeback Obligation. Ik moet zeggen dat ik het moeilijk vind om daar nu iets over te zeggen, zeker in deze staat, maar laat ik zeggen dat we niks uitsluiten. Het kan sowieso mee onderzocht worden en op tafel liggen.

Mevrouw Hagen heeft nog aandacht gevraagd voor het hele innovatiecluster luchtvaart. U noemt dan ook initiatieven zoals van AeroDelft. Ik ken dat initiatief. Het is een studententeam dat zeer geïnspireerd aan het werk is, met het ontwerpen, bouwen en laten vliegen van 's werelds eerste vliegtuig op waterstof, de Phoenix. Een mooi initiatief, dat ik graag wil ondersteunen en faciliteren. We kijken samen met andere partijen hoe dat testen en experimenteren op een veilige manier kan worden ingevuld. Het is ook echt mijn ambitie dat het niet over de grens hoeft, dus als er obstakels zijn, zal ik graag nog een keer met hen om de tafel gaan om dat zo veel mogelijk in Nederland te faciliteren.

Dan heeft mevrouw Bouchallikh nog vragen gesteld over het vervangen van vliegreizen door de trein. In het afgelopen jaar hebben de staatssecretaris en ik -- ik aan de vliegekant en de

staatssecretaris aan de treinkant -- daar hard aan gewerkt. Er is een mooie initiatiefnota gepresenteerd door GroenLinks, door uw voorganger, mevrouw Kröger. Wij hebben zes potentiële bestemmingen geïdentificeerd die echt kansrijk zijn om grote aantallen reizigers te halen: Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. We hebben bij de Eurostar naar Londen de frequentie goed kunnen verhogen. Zeer onlangs is nog de eerste nachttrein vanuit Wenen naar Amsterdam gekomen. Dat was ook in mooi samenspel met de Oostenrijkse collega's. Het was ook heel leuk om daarvoor de complimenten te krijgen van de Europese collega's bij de laatste Transportraad. De Oostenrijkers brachten het in. Het is gewoon heel mooi om dat soort stappen te kunnen zien. In de tweede helft van dit jaar wordt de Kamer verder geïnformeerd over het vervolg van de actieagenda.

De heer Van Raan heeft nog een vraag gesteld over het lobbyen. Het staat iedere sector vrij om te lobbyen binnen wet- en regelgeving. Dat overlegt de sector niet met mij en dat hoort ook niet. Daar wil ik verder niks mee te maken hebben, dus daar kan ik ook vrij weinig over zeggen.

**De voorzitter:**

We maken die twee paginatjes af en daarna gaan we een rondje vragen doen.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

De heer Eppink heeft nog de vraag gesteld of de luchtvaart gebaat is bij groei. Mijn antwoord zou zijn: niet zomaar ongebreideld en ook niet ongeclausuleerd. Dat hebben we in het verleden gehad en dat is niet goed bevallen, vandaar dat we nu de keus hebben gemaakt van groei alleen als er hinderbeperking tegenover staat. Dat staat allemaal uitgebreid beschreven in de Luchtvaartnota.

De heer Van Raan heeft nog gevraagd naar de gevolgen van het Shellvonnis voor de luchtvaart. Dat is op dit moment niet helder. Het laat in ieder geval zien dat het reduceren van CO<sub>2</sub> een hele grote opgave is, voor alle sectoren. Het verduurzamen van de luchtvaart gaat onverminderd verder. Ik kan hier verder geen ander antwoord op geven dan dat het nog onduidelijk is.

Dat was het blok, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik kijk even rond. Ik weet dat de heer Van Raan een vraag wil stellen, ik zie mevrouw Bouchallikh en mevrouw Hagen. Dan beginnen we bij mevrouw Hagen en eindigen we bij de heer Van Raan. Excuus, ik zag een vinger over het hoofd. Iedereen behalve de heer Alkaya, zo kunnen we het ook taxeren. Mevrouw Hagen, gaat uw gang.

**Mevrouw Hagen (D66):**

Een korte verduidelijking met betrekking tot innovatie. Het is natuurlijk heel fijn dat er een bedrijf gevestigd wordt dat biobrandstof verzorgt voor de sector. Mijn vraag gaat over de kennisinstellingen, die kennis hebben van de vloot, waar de heer Heerema het ook over heeft. Het gaat om de benodigde materialen om de vloot te kunnen verduurzamen. Het is juist die kennis die uit die landen wegtrekt, omdat die bij kennisinstellingen zit die door de overheid worden gefinancierd. Ziet u nog andere mogelijkheden om daar iets mee te doen dan om gewoon te investeren, wat uw boekje nu te buiten gaat, dat snap ik? U zou nog een keer met hen in gesprek kunnen gaan over wat we daarin kunnen betekenen. Ik heb daar toch wel zorgen over.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik deel zeer de ambitie die mevrouw Hagen hierin uitstraalt. Ik denk dat wij ook wensen op tafel kunnen leggen uit de hele sector, breed, voor tientallen miljoenen die we goed zouden kunnen inzetten voor een kennis- en innovatieprogramma. Het is ook echt belangrijk om daar ook middelen voor uit te trekken bij de formatie. Ik zou dat zeer willen ondersteunen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

In de aanpak van de klimaatcrisis is klimaatrechtvaardigheid superbelangrijk. Daarom stelde ik net ook die vraag over de productie van biobrandstoffen en of de minister kan zeggen dat dat alleen brandstoffen zijn vanuit de EU. Misschien heb ik het gemist, maar volgens mij is daar geen antwoord op gekomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat klopt, daar heeft mevrouw Bouchallikh gelijk in.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dan zou ik dat nog graag willen horen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker. Ik begrijp uw doelstelling. U wilt alleen echt goede biobrandstoffen. Dat onderschrijven we. Maar wij willen dat niet beperken tot alleen de EU. Om een voorbeeld te geven, KLM kan nu alleen biobrandstoffen tanken in Los Angeles. Dat willen we wel gewoon door laten gaan, maar dat hoort niet bij de EU. Wij vinden echt dat je van geval tot geval moet kijken of het aan alle kaders kan voldoen. Ik begrijp wat u bedoelt, alleen ik vind het te eng om dat zo te definiëren dat het alleen uit de EU zou mogen zijn.

De **voorzitter**:

Aanvullend, mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dan heb ik een vraag die ook hieraan raakt. Wat kan de minister dan wel doen om ervoor te zorgen dat in de afweging bij welke landen wordt getankt, wordt meegenomen of er sprake is van mensenrechtenschendingen of landroof voor biobrandstoffen, als het te eng is om de uitspraak te doen: alleen uit de EU? Het gaat mij er uiteindelijk om dat wij niet onze problemen afschuiven op anderen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat begrijp ik. Ik verwijs dan toch nog een keer naar collega Van Veldhoven, want zij gaat over de duurzaamheidscriteria. Zij is dat zeker van plan en kijkt er ook zo naar. Dus voor de precieze details verwijs ik u naar collega Van Veldhoven, maar zij zit er precies zo in.

De **voorzitter**:

Dank. De heer Bontenbal, CDA.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik zat nog even na te denken over het CO<sub>2</sub>-plafond. Je zou ook kunnen zeggen dat het CO<sub>2</sub>-plafond een soort proxy is voor die andere stoffen. Als je het één reduceert, gaan die andere wellicht automatisch mee. Dat is misschien ook iets voor de heer Van Raan om over na te denken.

Dan over de verschuiving tussen sectoren. Het punt is natuurlijk dat de luchtvaart en de scheepvaart buiten het klimaatakkoord van Parijs zijn gehouden en ook buiten het Klimaatakkoord in Nederland, dus in die sectoren schuiven we niet, omdat we zo niet tellen. Is daar nog iets voor te verzinnen? Is er een overzicht te geven van het totaalplaatje van die budgetten, mondiaal of Europees desnoods? Ik snap wat meneer Van Raan bedoelt. Hij wil daar wel inzicht in hebben.

Ik heb ook een vraag over biobrandstoffen. Volgens mij houdt u net zo veel van de stad Rotterdam als ik. Zijn er nog mogelijkheden om het vestigingsklimaat te verbeteren? U noemde net al een bedrijf en ik noemde een bedrijf. We hebben volgens mij ook iets van een stikstofprobleem, waardoor bedrijven zich daar niet vestigen en wellicht straks in Antwerpen terecht komen. Zijn er mogelijkheden om het vestigingsklimaat ook voor dit type brandstoffen te verbeteren?



De discussie over laagvliegroutes komt nog, denk ik? Oké, dan bewaar ik daar mijn kruit nog even voor. Anders ...

De **voorzitter**:

Anders gaat u ook richting Van Raan, met vier vragen in één interruptie. Dat moeten we ook proberen te voorkomen. De minister.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik heb dit een beetje afgekeken van collega Van Raan.

De **voorzitter**:

Dat is het verkeerde voorbeeld, meneer Bontenbal.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat belooft wat. De heer Van Raan kan ook zeven moties voorlezen in één tweeminutendebat, weet ik. Maar dat had ik misschien beter niet kunnen zeggen. Verkeerde uitlokking!

Ik denk zeker dat CO<sub>2</sub>-een proxy zou kunnen zijn voor andere stoffen. Hoe dat precies uitwerkt, zullen we aan de Duurzame Luchtvaarttafel verder moeten bespreken.

De luchtvaart en de scheepvaart zitten niet in de targets van Parijs. Daar zit precies ook de complicatie. Zowel in ICAO- als in IMO-verband, en natuurlijk in Europees verband, zullen we moeten proberen om zover mogelijk te komen. Over de laatste ervaringen in IMO-verband gaan we u nog nader informeren, maar daar werd ik niet heel erg vrolijk van, zeg ik maar. Dus op dat punt hebben we als Europa nog heel veel te doen. Je ziet daar toch de traditionele tegenstellingen. In andere delen van de wereld willen ze nog niet heel erg met ons meebewegen. Ik denk dat we daar allemaal nog een flinke uitdaging hebben. Niettemin denk ik dat we gewoon moeten kijken hoever we kunnen komen, zowel in Nederland als in Europees verband.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dan nog het vestigingsklimaat.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

O ja, het vestigingsklimaat. Het stikstofprobleem is terdege een probleem om nieuwe bedrijven gevestigd te krijgen. Niet alleen in Rotterdam, maar bijvoorbeeld ook in het energiecluster in

Groningen, waar we ook heel mooie duurzame initiatieven hebben, met betrekking tot waterstof enzovoort. Daar heb je met hetzelfde probleem te maken. Ik denk dat het belangrijk is dat het stikstofprobleem wordt opgelost. Dat is belangrijk voor het vestigingsklimaat, maar ik noem ook wat mevrouw Hagen inbracht: het hele innovatiecluster. Het helpt wel dat wij op dat vlak een goede naam hebben, dat wij een TU Delft hebben, dat wij een NLR hebben en dat wij op het gebied van ruimtevaart ESTEC hebben. Vergeet dat laatste niet en ga daar vooral op werkbezoek in Noordwijk. Het is fantastisch wat wij daar allemaal in huis hebben. Dat helpt enorm en maakt ons een aantrekkelijk land. Voor de rest noem ik de algemene vestigingsvoorwaarden, zoals goede ICT-verbindingen en alle andere zaken die we in Nederland goed voor elkaar hebben. Die helpen natuurlijk ook, maar stikstof is wel iets wat echt opgelost moet worden. Zeker.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Zou de minister mij kunnen toezeggen dat we de duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen zo wetenschappelijk mogelijk insteken? Ik merk dat er aan beide kanten flink gelobbyd wordt, zowel door bedrijven als door ngo's. Het levert niet altijd het beste resultaat op, zowel aan de linkerkant als aan de rechterkant. Zeker rond biobrandstoffen zie je nogal wat hypes en mythes. Mijn verzoek aan de minister zou zijn: zou u dit gewoon het liefst zo zuiver wetenschappelijk mogelijk willen aanvliegen, in plaats van via het optuigen van weer een heel circus met allerlei partijen en discussiegroepen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zoals ik al aangaf, valt dit onder de portefeuille van collega Van Veldhoven, maar ik kan wel de geruststellende woorden spreken dat ik haar ken als zeer factbased en erg van de wetenschappelijke onderbouwing. Maar we zullen de boodschap nog een keer overbrengen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, volgt u de voorbeelden van mevrouw Hagen en mevrouw Bouchallikh: gewoon concreet en to the point een korte interruptie. Dat helpt echt.

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

Ik kan u verzekeren dat ik al vanaf het begin dat zij in de Kamer zitten deze twee leden als voorbeeld neem. Maar ik weet niet of het gaat lukken. Ik ga het proberen.

Dank. Ik denk dat de heer Bontenbal en ik elkaar wel kunnen vinden in de discussie over de vraag hoe we die 8 à 9 megaton over de sectoren gaan verdelen. Als de doelstellingen van de regering uitkomen, nemen die in 2030 15% tot 20% van de totale uitstoot in beslag, in tegenstelling tot wat nu het geval is: ongeveer 2%. Er is dus echt wel een discussie te voeren. Ik

noem alleen maar de boeren, bouwen en de zorg. Het verbaast mij dat de minister nog niet in een begin van onderhandeling daarover is en zegt "het blijft een beetje vaag."

Dan kom ik bij mijn twee vragen. Een. Over InfluenceMap. Ik heb het niet over de vraag of lobbyen wel of niet is toegestaan. Natuurlijk is dat toegestaan. Prachtig; iedereen moet lobbyen en doet zijn best daarin. Waar het om gaat, is dat in het onderzoek van InfluenceMap staat dat het feit dat luchtvaart en scheepvaart niet in Parijs zitten -- wat hier gezegd is en wat ook door de minister erkend werd -- niet een of andere natuurwet is of zo, maar gewoon een keiharde strijd om daarbuiten te blijven, gevoerd door de luchtvaartsector en de scheepvaartsector. Dat is wat InfluenceMap heeft aangetoond: die hele foute lobby om tegen te houden wat er moet gebeuren. Daar vroeg ik een reflectie op; niet op de vraag of lobbyen wel of niet mag. Natuurlijk mag dat. Dat is één.

Twee. Het is inderdaad onduidelijk wat er allemaal gaat gebeuren met het Shellproces en de uitspraak. Dat klopt. Ik vraag hier heel specifiek: heeft Schiphol, heeft KLM en hebben andere bedrijven een afnameverplichting van Shell? Dat kan in een brief; het hoeft niet in de tweede termijn.

Dat zijn mijn vragen.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Een reflectie op lobbyen voor de verkeerde dingen: zo beluister ik uw vraag. De partijen die bij ons aan de Duurzame Luchtvaarttafel zitten -- dat is de sector -- steken echt wel hun nek uit. Ik wijs op de campagne vanuit een airline om met de trein te gaan. Daar werd internationaal toch wel met enige verbazing naar gekeken. Ik denk dat wij wat dat betreft juist heel goede voorbeelden kunnen laten zien. Over de hele wereld, bijvoorbeeld vanuit andere landen, wordt gelobbyd bij ICAO en IMO. Zolang dat niet strookt met de ambitieuze doelstellingen die wij hebben, zou ik dat liever niet hebben. Maar ja, je hebt niet de hele wereld aan een touwtje. Daar kan ik ook alleen maar van een afstand naar kijken. En ik kan zelf een ander voorbeeld geven.

Dan de vraag over de afnameverplichting bij Shell. Dat weten we gewoon niet. Geen idee. We kunnen dat navragen. Ik weet niet of dat bedrijfsvertrouwelijk is. Dat lijkt mij eerlijk gezegd wel het geval. Als we er iets over kunnen zeggen, zullen we dat voor een volgend commissiedebat Luchtvaart doen, maar ik vrees dat het weinig zal zijn.

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

Dank voor de toezegging. Het volgende luchtvaartdebat duurt nog best lang. Een halfjaar, hoor ik net in de wandelgangen rondzoemen. Ik hoor het van de voorzitter, zeg ik voor de kijkers thuis. Zeker als het vertrouwelijk is, is dat heel snel uitgezocht en dan weten we dat ook. Dus zou het iets eerder kunnen? Maar dank in ieder geval dat u het wilt uitzoeken.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Wij gaan het na en als daarover een kort briefje uw kant op kan komen, zullen we dat zeker niet nalaten. Maar nogmaals, ik zou hier geen al te hoge verwachtingen van hebben.

**De voorzitter:**

Dan gaan we naar Lelystad.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan kom ik bij Lelystad, ja. Een heel aantal leden heeft vragen gesteld over de aanvliegroutes voor Lelystad Airport. Om ongehinderd doorklimmen en dalen van en naar de luchthaven Lelystad mogelijk te maken, is het huidige strikte uitgangspunt om het Schipholverkeer altijd voorrang te geven, losgelaten. In spoor 1 van de luchtruimherziening hebben we ervoor gezorgd dat, zodra de luchthaven Lelystad opengaat, in nagenoeg alle gevallen ongehinderd doorgeklommen en continu gedaald kan worden op de aansluitroutes. Maar voor een stuk van circa 30 kilometer dalend verkeer vanuit het zuiden blijft wel de minimale hoogte van 6.000 voet gelden. Er bevindt zich daar dusdanig veel Schipholverkeer dat continu dalen daar niet veilig kan. Op alle overige aansluitroutes, 1.709 kilometer in totaal, zijn die verbeteringen doorgevoerd en kunnen vliegtuigen dus overal ongehinderd klimmen en dalen. Bij die bijna 30 kilometer waarvoor ik aangeef dat het vanwege veiligheid nog niet is gelukt, wil ik aantekenen dat het in spoor 2, de grote luchtruimherziening, wordt verwerkt. Dus we hebben het in spoor 1 voor 1.709 kilometer kunnen realiseren, dus op 30 kilometer na allemaal, of nog iets minder zelfs, geloof ik. Dat laatste kleine stukje moet in spoor 2 in de vervolgstap van de luchtruimherziening worden meegenomen.

We bespreken dit geregeld met de omgeving. We zullen dit in informatiesessies die nog komen graag toelichten. Omdat natuurlijk is ingezet op alles, vond ik het zelf wel belangrijk om tijdig aan de Kamer te laten weten, alhoewel het een detail is, dat het overgrote deel nu al gelukt is en dat die laatste bijna 30 kilometer nog in spoor 2 geregeld moet worden.

Mevrouw Hagen vroeg: hoe gaat de minister bij elke wijziging die concrete geografische gevolgen zou hebben in de luchtruimherziening, ervoor zorgen dat provincies, gemeenten, en andere betrokkenen actief kunnen meepraten? Ik begrijp heel goed dat mensen soms denken: hoe kan het nou dat ik daar niet in betrokken ben en dat ik niet kan zien hoe het geografisch uitwerkt? In de systematiek moeten we eerst op een heel hoog abstractieniveau beginnen om tot de basisprincipes te komen, maar u kunt er echt gerust op zijn dat we in de volgende fase, wanneer we gaan uitwerken wat het concreet in welk gebied zou gaan betekenen, de Code Maatschappelijke Participatie blijven volgen, die bij MIRT-projecten geldt. We blijven ons daarbij actief richten op de bestuurders, de luchtruimgebruikers en maatschappelijke partijen. Dat zijn de gemeenten, maar ook de belangenorganisaties waar de heer Van Raan het over had. Die betrokkenheid willen we vormgeven op het niveau van de regionale deelprojecten. Iemand uit Groningen is misschien niet specifiek geïnteresseerd in Lemelerveld of in hoe het zich bij Eijnden

ontwikkelt. Ik noem maar wat. Dus we willen dat in de regionale sessies gedetailleerd kunnen gaan doen.

De betrokkenheid van de provincies zullen we in de volgende fase ook intensiveren, onder meer op het gebied van adviseren. We bezien dat vanuit, en passend bij, de rol en betrokkenheid die de bestuurders hebben. Die aanpak geeft invulling aan de voorgeschreven consultatie en participatie in het wijzigingsproces voor het luchtruim en voor de vliegprocedures. Ik zie dat dit een vraag oproept. Niet?

**De voorzitter:**

Wel een vraag, maar als u dit even afmaakt, kunnen we daarna het rondje doen. U hebt nog twee antwoorden te gaan.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ja. Dat was een vraag van de heer Eppink: hoe staat het met Lelystad? Eigenlijk was dat een korte samenvatting. Dat is natuurlijk een heel ingewikkelde vraag voor een demissionaire minister. Het is bekend welke besluiten we daarover hebben voorbereid. Voor de opening van Lelystad Airport moet het wijzigingsbesluit van het Luchthavenbesluit worden vastgesteld. Er zal ook een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming voor moeten worden afgegeven. Dat wijzigingsbesluit is controversieel verklaard, waardoor de afronding van de voorhang afhankelijk is van agendering door de Kamer. Het besluit over de vergunningsaanvragen in het kader van de Wet natuurbescherming is momenteel in procedure bij de collega van LNV. Meer kan ik daar op dit moment eigenlijk niet over zeggen.

De heer Jansen van Forum voor Democratie heeft gevraagd of de testen van de heer Amhaouch zijn afgerond. Dan gaat het niet over coronatesten op de heer Amhaouch, maar over het voorspelbaar en continu dalen van vliegtuigen. Daar zijn vaste routes en een betrouwbare planning voor nodig. Die manier van vliegen heeft onder andere tot gevolg dat het baangebruik verandert, waardoor bestaande afspraken met de omgeving mogelijk niet worden nagekomen. Wijzigingen voorbereiden en realiseren vereisen een heel zorgvuldig proces, onder andere vanwege de veiligheid. Ik heb daar net naar aanleiding van de specifieke vraag van mevrouw Hagen nog een voorbeeld van gegeven. Er hebben dus nog geen testen met continu dalen op Schiphol plaatsgevonden, maar in het programma van de luchtruimherziening wordt gewerkt aan een ontwerp waarin dit mogelijk gaat worden. Dat waren de specifieke vragen op dit punt.

**De voorzitter:**

Dank. Ik weet dat mevrouw Hagen een vraag heeft over Lelystad. Ik kijk even rond om te zien of er andere vragen zijn over Lelystad. De heer Van Raan. Mevrouw Hagen, gaat uw gang.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Dit gaat helemaal over Lelystad maar over de inspraakprocedure voor omwonenden. Dat gaat niet specifiek over Lelystad, maar breed over de luchtruimherziening. Het gaat mij er met name om dat de geografische effecten voor gemeenten maar ook voor de provincies heel onoverzichtelijk zijn. Ze hebben nu in eerste instantie een zienswijze ingediend, waarbij zij eigenlijk nog niet kunnen zeggen of dat bijvoorbeeld effect heeft op woningbouw, bijvoorbeeld dat er een ernstig gehinderde wijk komt in de gemeente. Het gaat mij vooral om de vervolgstap. Het gaat nu over maatschappelijke participatie, maar eigenlijk zou je daar haast een soort nieuwe zienswijze op willen leggen, omdat je dan pas concreet ... Oké, die komt. Daar kijk ik dan naar uit.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat komt zeker. Daarom hebben wij aangesloten bij het MIRT-proces, zoals je dat ook bij de infrastructuurprojecten ziet: je begint heel breed met allerlei mogelijke opties en dan ga je steeds verder inzoomen. Naarmate het concreter wordt, komt er gewoon weer een nieuw traject, een heel participatieproces. Dan gaan we dat regionaal doen, zodat mensen zich kunnen richten op wat dat precies betekent letterlijk boven hun hoofd. Dat gaat allemaal komen.

De **voorzitter**:

Voldoende? Ik denk het wel. Dan gaan we naar de heer Van Raan.

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

Mijn vraag sluit daar eigenlijk bij aan. Ik ben een de ene kant gerustgesteld door wat de minister zegt, samengevoegd met het feit dat zij, voor zover ik begreep, ook heeft toegezegd dat er een brief komt over hoe dat precies gaat. Mijn zorg zit erin dat het niet precies hetzelfde is als andere MIRT-projecten. Die luchtruimherziening hangt daar ook nog boven, letterlijk zelfs. Wij weten niet precies wat de effecten zijn, dus je weet als gemeente, groep of whatever ook niet waar je ja tegen zegt op het moment dat je inspraak wilt hebben. Daar zitten mijn zorgen. Maar hoorde ik de minister net zeggen dat we die rondes dan opnieuw beginnen, terwijl er dan nog geen besluiten gevallen kunnen zijn? Dat lijkt mij in ieder geval. Klopt dat? Dat zou wel een geruststelling zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, hoor. Zeker. Dat klopt. Mensen konden nu nog niet en detail inspreken, omdat het simpelweg nog niet bekend is. Je begint op een heel hoog abstractieniveau. In deze inspraakronde zienswijzen zijn er vooral zorgen en aandachtspunten meegegeven op dat hoogste abstractieniveau. Zo moet u het eigenlijk zien. Die worden verwerkt in de keuzes, de

uitwerkingen, voor de specifieke regionale projecten. Daar gaat die volledige participatie, en detail, met informatiesessies nog op plaatsvinden. Wij konden daar nu nog geen inspraak op laten plaatsvinden, omdat het nog niet bekend is. Dat moet nu nog allemaal verder uitgewerkt worden in spoor 2.

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

Dank voor dat antwoord, maar dan ben ik even het spoor bijster. Want hoe zou Lelystad in de ogen van de minister dan al geopend kunnen worden vóór afronding van spoor 1 in 2024, laat staan spoor 2? Dat begrijp ik niet helemaal goed.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Lelystad is nou net een deel dat al heel gedetailleerd is uitgewerkt, maar met name het proces voor de verschuivingen van de militaire oefenterreinen voor de F-35 is nog lang niet zover. Ik zie het probleem van de heer Van Raan dus eigenlijk niet zo.

De **voorzitter**:

Nou, volgens mij is dat een constatering.

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

Dat vind ik nou weer jammer. Ik heb echt heel veel problemen, hoor, en die zijn zo te zien. Nu haalt minister de F-35 erbij. Dat begrijp ik, want dat maakt deel uit van die hele integrale afweging van het luchtruim. Daar hangt nogal wat van af als het gaat om de vraag of dat kan gaan op de manier waarop de minister dat voor zich ziet. Op het moment dat het niet gaat op de manier waarop de minister dat voor zich ziet, heeft dat onmiddellijk weer gevolgen voor de andere delen van het luchtruim. We gaan het nu niet oplossen, uiteraard, maar misschien is het goed om ook een keer een soort technische briefing te krijgen over hoe dat precies in elkaar grijpt, want ik begrijp het echt niet.

De **voorzitter**:

Als dat een verzoek is, dan gaat dat via ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ga toch een poging wagen om dat duidelijk te maken.

De **voorzitter**:

O.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk namelijk niet dat hier een technische briefing voor nodig is. Spoor 1 is klaar. Dat is een gegeven. Het is niet zo dat in spoor 2 spoor 1 weer helemaal aan de kant wordt gegooid en dat je daar weer op nul begint. Maar in spoor 2 zit de brede discussie over de militaire voorzieningen et cetera. Daarin trekken wij samen op met de Duitsers en de Belgen. Voor Lelystad is het duidelijk. Daar moet alleen nog een oplossing worden gevonden voor die 22 of 30 kilometer, maar spoor 1 is afgerond. Ik weet dat u het niet eens bent met de uitkomst van spoor 1, maar ik kan het niet duidelijker uitleggen.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Waar het met name om gaat, is natuurlijk die vierde fix, die aangehaald wordt. Het is totaal onbekend waar die vierde fix precies gaat plaatsvinden. Daarmee is het, in het verlengde van wat de heer Van Raan ook zei, heel ingewikkeld. Spoor 1 is weliswaar afgerond, maar wat nou als de vierde fix problematische gevolgen heeft in de Randstad voor wonen en een gezonde leefomgeving? Hoe gaan we daarmee om als spoor 1 al is afgerond? Kunnen wij de eerste stap van de luchtruimherziening dan nog wijzigen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het staat de Kamer altijd vrij om overal het matje onderuit te trekken. Dat geldt ook in spoor 2. Maar dit zijn als-danvragen: als die vierde fix inderdaad tot problemen zou leiden, dan hebt u de mogelijkheid om het anders te doen. Maar we moeten wel eerst de mensen de kans geven om het verder uit te werken. En nogmaals, iedereen krijgt alle gelegenheid om daar een zienswijze op in te dienen, daarover mee te denken enzovoort, maar we moeten wel een keer iets gaan uitwerken en een stap verder komen.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik denk ook dat het heel goed als er duidelijkheid komt voor alle betrokkenen, maar deze als-danredenatie vindt precies in spoor 1 plaats, waardoor gemeenten en provincies zienswijzen indienen op iets wat ze dus niet weten. Vandaar nogmaals mijn vraag: als er in spoor 2 wat blijkt, dan kunnen wij dat als Kamer doen. Maar het zou fijn zijn als daar in de zienswijzeprocedure die in spoor 2 plaatsvindt, zoals ik net heb begrepen, aandacht voor is. Wat als de effecten op de leefomgeving van bijvoorbeeld inwoners in Utrecht zeer negatief zijn?



**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan herhaal ik nog maar een keer wat ik geprobeerd heb in de richting van de heer Van Raan aan te geven. Er worden geen onomkeerbare beslissingen hierover genomen. Het wordt verder uitgewerkt op basis van de basisprincipes. Die hebben laten zien -- dat wil ik toch nog een keer benadrukken -- dat je grosso modo voor Nederland tot vermindering van hinder kunt komen. Natuurlijk zal dat altijd verplaatsing van hinder tot gevolg hebben, maar het is altijd aan de Kamer om in een goed proces het oordeel te vellen over de vraag of je deze keuze maakt en hoe die precies in welke regio wordt gemaakt. Dat provincies en gemeenten nu niet alles overziend een zienswijze hebben ingediend, ontnemt hun op geen enkele manier het recht om in het vervolgproces niet weer een volledig nieuwe zienswijze in te dienen. Ze zijn op geen enkele manier ergens aan gebonden. Als ze nu bij wijze van spreken ergens mee instemmen, zijn ze daar straks niet aan gehouden. Helemaal niet. Het is echt bedoeld om de kennis en kunde, de adviezen vanuit alle betrokkenen, op te halen om die zo veel mogelijk mee te kunnen wegen bij het uitwerken van die vervolgstappen. Die liggen allemaal in de regio voor, maar uiteindelijk heeft uw Kamer ook daarin het laatste woord.

**De voorzitter:**

Ik sta de heer Van Raan nog één interruptie toe.

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

Dank. Daar ben ik zeer dankbaar voor. Voor Lelystad komen we nu tot de crux van het debat. De vraag is natuurlijk: van wie is het luchtruim? Ik hoor de minister zeggen dat we geen onomkeerbare stappen zetten, maar dat is niet waar. Spoor 1 is klaar. Het kan bij wijze van spreken dat D66 nu instemt met die laagvliegroute, op eentje na, prima. Ik kan me er wel iets bij voorstellen dat je denkt: 1.700, dus we stemmen in, en dan gaat Lelystad open. Dat is helemaal geen onomkeerbare stap, want als het eenmaal open is, dan kan je bij spoor 2 piepen wat je wil ... Het klopt niet helemaal. Ik weet ook niet hoe we dat moeten oplossen, maar ik voel wel heel dringende behoefte om daar goede voorlichting over te krijgen, al was het alleen maar omdat ik het misschien begrijp, maar anderen het dan ook gaan begrijpen. Klopt het dat spoor 1, afgerond en wel, kan leiden tot opening van Lelystad Airport, terwijl er in spoor 2 dingen kunnen gebeuren die dat eigenlijk weer lastig maken, maar dan is het wel open? Klopt die redenering of ligt het anders?

**De voorzitter:**

Dit was uw laatste vraag.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dat kan. Alles is voorbereid zodat Lelystad open kan tot 10.000 vliegbewegingen, dat weet u. Maar ja, de voorhang moet eerst door uw Kamer, dus er is helemaal geen enkel onomkeerbaar besluit, want u kunt de hele Luchtvaartnota in de prullenbak gooien, al hoop ik zeer van niet. Dit is wat wij allemaal voorbereid hebben in de afgelopen tijd. Dat is in lijn met het vorige regeerakkoord. Dat ligt op tafel. Zodra er een formatie is geweest, kunt u over al die zaken een beslissing nemen. Maar u kunt van mij niet anders verwachten dan dat ik het heb voorbereid conform het regeerakkoord. Dat ligt op tafel. Het is aan de nieuwe Tweede Kamer om daarover een beslissing te nemen.

Dan ben ik bij het blokje diversen, voorzitter.

**De voorzitter:**

Het vaak beruchte kopje diversen. Gaat uw gang.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan ga ik naar de vraag van de heer Alkaya over de cabinelucht. Er lopen op dit moment diverse internationale onderzoeken, dus niet alleen in Nederland. Wij wachten die onderzoeken af. Het is natuurlijk ook een internationaal probleem, dus we moeten dat ook internationaal oplossen. Voor de laatste info verwijs ik naar de informatie van de nationale adviescommissie die we hiervoor hebben. In die rapportages ga ik ook de verdere voortgang vermelden. De heer Graus heeft een suggestie gedaan om contact op te nemen met een bepaalde hoogleraar. Dat is inmiddels opgepakt en die bewuste hoogleraar is uitgenodigd bij de Nationale Adviesgroep Cabinelucht, NAC, om hierover het gesprek aan te gaan, ook naar aanleiding van de genoemde uitspraak van de rechter die er onlangs was. We hebben daar die speciale commissie voor en daarbinnen wordt erover gesproken. Ik denk dat ik wel de toezegging kan doen dat ik het zal laten weten aan de Kamer als we bericht hebben van die NAC.

**De voorzitter:**

Er is een verheldering op nodig volgens mij. De heer Alkaya.

**De heer Alkaya (SP):**

Dank voor de toezegging. Hopelijk kan dat ook voor het commissiedebat Vliegveiligheid, want dan kunnen we het er nog een keer over hebben.

Mijn specifieke vraag was of de werkwijze van het UWV aangepast is. Destijds zei het UWV op basis van de klachten tegen die mevrouw dat ze gewoon aan het werk kon. Daardoor was het werkweigering wat ze deed en kreeg ze geen uitkering. Ik mag toch hopen dat het UWV hier ondertussen anders tegen aankijkt.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Op mijn volgende blaadje dat hier ligt, stond deze vraag van de heer Alkaya. Dat weet ik niet, maar ik zal het opnemen met de collega van SZW waar het UWV onder valt. We zullen dat voor u nagaan en ook laten weten of die werkwijze is aangepast.

**De voorzitter:**

Het commissiedebat Vliegveiligheid van 8 september.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ja, over die commissie. Ik weet niet hoe het precies zit met die NAC, vanwege de zomerperiode, maar we gaan ons best doen. We zullen in ieder geval even de stand van zaken laten weten. Ik weet ook niet hoe hun agenda er precies uitziet.

De heer Jansen heeft nog gevraagd naar de luchthaven in zee. Het is bekend dat we die keuze niet hebben gemaakt. Gemakshalve verwijs ik maar even naar de Luchtvaartnota, waarin dat wordt beargumenteerd.

Mevrouw Hagen heeft nog de vraag gesteld hoe het staat met het onderzoek naar minimumprijzen. Europese luchtvaartmaatschappijen mogen op grond van internationaal en vooral ook EU-recht hun tarieven vrij vaststellen. De Europese Commissie en de ACM zijn bevoegd om er op grond van EU- en nationaal mededingingsrecht onderzoek naar te verrichten en mogelijk handhavend op te treden. Oostenrijk is nog steeds doende om te verkennen, binnen die Europese kaders, of er op nationaal niveau minimumprijzen kunnen worden opgelegd. We zullen informeren hoe het daarmee staat. Daar heb ik nu geen nieuws over maar als er nieuws over is, zullen we dat laten weten.

De heer Alkaya heeft nog zorgen geuit over de werkdruk in de luchtvaart. Als veiligheidstaken worden uitgevoerd door minder personeel of onervaren personeel, dan zou de werkdruk inderdaad kunnen toenemen en dan zou de veiligheid in het gedrang kunnen komen. ILT staat open voor signalen en zal aanvullend, steekproefsgewijs op het platform voor de grondaafhandelaren en on site controles gaan uitvoeren, hebben zij ons laten weten.

Dan de laatste vraag ... O, ik krijg nog iets aangereikt. Mevrouw Hagen vraagt of er een uitvoeringsprogramma is opgesteld voor de programmatische aanpak meten en berekenen van vliegtuiggeluid. In 2019 is het verkenningenrapport van het RIVM opgesteld, met zeven aanbevelingen. Ik heb aangegeven al die aanbevelingen op te volgen. De uitwerking daarvan is ook gestart. Uw Kamer wordt halfjaarlijks geïnformeerd over de voortgang per aanbeveling, inclusief de ontwikkeling in het meten van geluid. Er zat ook een planning bij in de tijd. Vorige week heeft u de laatste rapportage ontvangen en die krijgt u dus elk halfjaar.

Kan de minister onderzoek laten doen naar aan wat voor soort luchtvervuiling werknemers op Schiphol worden blootgesteld, vroeg mevrouw Bouchallikh nog. Dat is een taak en verantwoordelijkheid van de werkgever, dus van Schiphol. De Arbeidsinspectie houdt toezicht of Schiphol zich daaraan houdt. Wel bekijkt het RIVM in mijn opdracht of een gezondheidsonderzoek mogelijk is naar de effecten van blootstelling aan ultrafijnstof. Het advies van het RIVM komt in het derde kwartaal van dit jaar, dus dat kunt u nog tegemoetzien.

Weten wij hoeveel werknemers er bij Schiphol zijn verdwenen als gevolg van corona? Schiphol geeft aan 330 fte te hebben geschrapt van de ongeveer 2.500 arbeidsplaatsen. Ruim 80% daarvan is vrijwillig vertrokken, met pensioen of heeft inmiddels een functie elders gevonden. Het andere deel is nog in traject. Het hele sociaal plan is afgestemd met de vakbonden, geeft men aan.

Tot slot heeft de heer Heerema vragen gesteld over de verduurzaming van de vloot. Ik ben het zeer met u eens dat we innovatie moeten stimuleren. U geeft ook aan dat er geen silver bullet voor is, maar dat we wel de innovatiekracht van de markt moeten benutten. In het kader van het actieprogramma vlootvernieuwing binnen de Duurzame Luchttafel wordt nog gezien wat we in Nederland zelf kunnen doen om dit te stimuleren. We hebben bij de steun aan KLM afgesproken dat zij moeten zorgen voor een zo schoon en stil mogelijke vloot. Het inkopen van specifieke vliegtuigen is natuurlijk aan KLM zelf, maar ze moeten opereren binnen de duurzaamheidskaders, die wij bij de steunoperatie nog hebben aangescherpt.

Dan ben ik erdoorheen, voorzitter.

De heer **Alkaya** (SP):

De minister geeft aan dat er inderdaad gedwongen ontslagen zijn gevallen op Schiphol; voor een deel natuurlijk verloop, maar ook voor een deel gedwongen ontslagen. Nu neemt het luchtverkeer weer toe. Er zijn signalen, niet alleen bij ons, maar ook bij EASA, dat de mensen die ontslagen zijn, worden vervangen door goedkopere, onervaren uitzendkrachten. Ik heb de minister gevraagd om normerend te zeggen wat zij daarvan vindt. Is zij het met mij eens dat het onacceptabel is dat een crisis wordt gebruikt voor gedwongen ontslag van ervaren krachten, die nog voor een deel in het proces zitten om hun baan te behouden, en dat er ondertussen vacatures ontstaan voor uitzendkrachten voor datzelfde werk? Dat moeten we toch zien te vermijden, met het oog op de veiligheid, maar ook op fatsoen en goed werkgeverschap? Wat vindt de minister daarvan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De minister is het zeer met u eens dat de veiligheid nooit in het geding mag komen en dat er fatsoenlijk met de werknemers moet worden omgegaan. Daarom hebben we natuurlijk ook een sociaal plan. Werkgevers en werknemers doen dat samen. Daar treed ik verder niet in; dat is niet aan mij. Maar de veiligheid moet worden geborgd en natuurlijk wordt zo'n sociaal plan in goed overleg door partijen samen vastgesteld.

De heer **Alkaya** (SP):

Tot slot. Het is goed dat de minister aangeeft dat zij het in principe met mij eens is, maar er verder eigenlijk niet zo veel aan wil doen. Zij maakt haar rol daarin klein. Dat herken ik wel van verschillende debatten. Ik vind dat je als aandeelhouder van een staatsdeelneming meer te zeggen hebt dan de regering nu heeft, met hoe zij haar rol tot nu toe opvat. Uit de inspecties van de ILT komen er signalen naar voren dat de veiligheid in het geding is, omdat ervaren krachten zijn verdwenen en door onervaren krachten zijn vervangen. Zou de minister, op het moment dat zij dat soort signalen ontvangt, de Kamer daarvan op de hoogte willen stellen? Dan hebben we niet alleen te maken met asociaal beleid, maar ook nog met asociaal beleid dat ten kosten gaat van de veiligheid op Schiphol. Dat moeten we zien te voorkomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De ILT heeft aangegeven ook inspecties te doen. Als zij daar verkeerde signalen uit krijgen -- het heten zelfs signaalrapportages van de ILT -- dan krijg ik die. Dan stuur ik die ook altijd door naar uw Kamer. Als die geluiden bij de ILT vandaan komen, zult u ze zeker ontvangen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan sluiten we hierbij de eerste termijn van de zijde van de minister. We hebben ruim de tijd voor een tweede termijn. Ik geef u allen twee minuten spreektijd. Dat moet voldoende zijn voor een tweede termijn. Ik ga het rijtje af en begin bij de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

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

Dank dat u niet even vraagt hoeveel tijd de Kamer nodig heeft om zich voor te bereiden.

De **voorzitter**:

Is dat echt nodig? Ik heb het nog nooit eerder meegemaakt namelijk, in negen jaar tijd. Meneer Van Raan, ga uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik vraag een tweeminutendebat aan, of een "VAO" in oude termen.

Dank voor de antwoorden. Ik begon mijn eigen betoog met Cruijff: je gaat het pas zien als je het doorhebt. Dat geldt ook voor mezelf. Ik snap ineens hoe de minister in de wedstrijd zit. Zij vergelijkt continu hoe Nederland het doet met hoe andere landen het doen in de

luchtvaartsector en zegt vervolgens: ja, dan doen we het niet zo slecht. Dat is natuurlijk het volstrekt verkeerde referentiebeeld dat we nu hanteren, omdat we weten dat de luchtvaartsector als geheel wil groeien. We weten dat het klimaat en de biodiversiteitscrisis het nodig maken dat we krimpen. Het is wel heel belangrijk om dat vast te stellen.

Ik verheug me erop om samen met het CDA te bekijken hoe die 8 megaton die de sector zelf gaat opsnoepen verdeeld moet worden en weggehaald moet worden bij andere sectoren. Misschien kunnen we wat bereiken bij de landbouw, bij de boeren. Ik wil er toch op wijzen dat het vergelijken van hoe zo'n sector het doet met hoe de luchtvaartsector in de rest van de wereld het doet, eigenlijk onvoorstelbaar roekeloos is. Het is roekeloos gedrag dat de minister hier vertoont: denken dat je kunt doorgaan, terwijl de wetenschap ons vertelt dat dit helemaal niet kan. Er is inderdaad geen silver bullet. Er is ook niemand die dat beweert. Wat we sinds maandag weten, is dat de innovaties waarvan iedereen denkt dat die gaan komen, te laat gaan komen. Dat is niet iets wat de Partij voor de Dieren zegt, of meneer Van Raan; dat is wat de wetenschap ons vertelt. Er is simpelweg geen tijd genoeg daarvoor.

Voorzitter. Ik zit bijna op twee minuten, hoor ik net. Eén vraag blijft er staan. We hadden het net over die 30 kilometer, die dan misschien net niet onder die ... Dan is het natuurlijk superbelangrijk -- als er maar 1% van het verkeer doorheen gaat -- om te weten hoeveel procent van het verkeer is gepland om daardoorheen te gaan.

Helaas is er niet meer tijd; dank u wel.

**De voorzitter:**

Dat klopt, maar u heeft wel een tweeminutendebat aangevraagd, dus u kunt het nog vervolgen. De vraag is wel op welke termijn u dat tweeminutendebat wilt hebben. Wilt u dat voor het zomerreces of mag het ook daarna?

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

Er zijn hier weer een aantal dingen gezegd en naar boven gekomen die van belang kunnen zijn voor hoe onderhandelingspartijen denken. Ik hoor net GroenLinks zeggen: ik kan er niks over zeggen. Dat betekent eigenlijk dat dingen zomaar kunnen worden wegonderhandeld. Dat is misschien begrijpelijk, zeg ik tegen mevrouw Bouchallikh, maar het is dus wel goed om dat voor het zomerreces te doen.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Voor het zomerreces. Dank u wel.

**De heer Bontenbal.**

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik gebruik mijn tweede termijn dan ook maar een klein beetje om op het betoog van meneer Van Raan te reageren. Kijk, wat ik er ingewikkeld aan vind is dat het de suggestie wekt dat andere partijen het klimaatprobleem niet zo serieus nemen als de Partij voor de Dieren. Dat werp ik verre van mij. Het klimaatvraagstuk is een van de grootste vraagstukken en het is voor mij ook de reden geweest om de politiek in te gaan. Alleen zou ik aan de Partij voor de Dieren het volgende willen vragen. De oplossingen die steeds te berde worden gebracht, zijn vaak onrealistisch en niet haalbaar in de samenleving waarin we nu zitten. Is het dan niet verstandig om een wat meer realistische route te kiezen, waarbij je mensen mee krijgt en waarbij je af en toe een koploperrol pakt en af en toe kijkt hoe dingen internationaal precies zitten? Het is dus niet een verschil tussen partijen die wél iets willen en partijen die niet iets willen. Het gaat over wat ik denk dat effectief is. Ik heb geschetst dat er twee routes zijn, namelijk de route van de profeet en de route van de tovenaars, en dat we van beide iets moeten hebben. Ik geloof niet dat de route van alleen vertellen dat het minder moet en dat het anders moet en dat de hele samenleving op de schop moet, op dit moment in Nederland haalbaar is en gaat werken. Daar zeg ik bij dat vanuit het hele idee van rentmeesterschap het klimaatvraagstuk voor ons net zo belangrijk is als voor u. Ook wij kijken hoe we dit met elkaar en als samenleving als geheel kunnen bereiken.

Ik heb nog een paar hele concrete vragen. Ik weet niet hoeveel tijd ik nog heb.

De **voorzitter**:

U heeft nog een halve minuut.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dan ga ik selecteren. Eerst het punt van het gemeenschappelijke Europese luchtruim. Kunt u daar nog iets over zeggen? Hoeveel zijn we daarmee? Onze partij heeft in de afgelopen jaren steeds een aantal vragen gesteld over kleinere dingen, maar die zijn misschien net zo belangrijk. Ik noem de grondgebonden activiteiten voor het klimaatneutraal maken.

Ik heb toch nog één punt over de dalingen. In coronatijd is dus niet geëxperimenteerd met een gelijkmatige daling, met de prachtige afkorting CDA overigens. Was de coronacrisis niet juist een ideaal moment geweest om dat te doen? En is er toch niet een mogelijkheid om daar nog iets mee te doen op korte termijn?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Raan werd direct aangesproken. U mag kort reageren. Geen college geven graag.

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

Ik ben heel blij dat de heer Bontenbal het in zijn tweede termijn persoonlijk maakt. De heer Bontenbal vindt wat. Dat geeft mij namelijk de gelegenheid om er toch even op te wijzen hoe destructief eigenlijk het CDA-beleid van de afgelopen jaren is geweest. Het is onvoorstelbaar hoe de cumulatieve uitstoot in de laatste twintig jaar, waarin het CDA continu heeft meegedaan, vergroot is. Dus het sprookje van de wereld beter doorgeven, dat is ... Ik word er bijna misselijk van, moet ik zeggen. En dan te stellen dat je rentmeesterschap als uitgangspunt neemt, terwijl het, het ... Voorzitter, ik kan er bijna niet bij. Maar daarom ben ik zo blij dat hij dat losmaakt van zichzelf. Ik heb ook de heer Bontenbal namelijk wel horen zeggen dat die veestapel misschien moet inkrimpen. Daar is dus best wel hoop, maar aankomen met "rentmeesterschap" en "de wereld doorgeven", dat is zúlke onzin dat het mij bijna misselijk maakt.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Het is lastig om hierop te reageren. Ik kan alleen maar mijn eigen intenties op tafel leggen. Ik ben van de heer Van Raan gewend dat hij graag tien, twintig of honderd jaar terugkijkt. U heeft op dit moment met mij te maken, en met de CDA-fractie zoals die nu is. En voor ons is rentmeesterschap wel degelijk een belangrijk uitgangspunt. Ik zou u willen uitnodigen. Als we nou vier jaar vooruitkijken en u straks vier jaar Kamerlid bent geweest, wat heeft u dan echt bereikt om de wereld een stuk mooier te maken en om in Nederland effectief een ambitieus klimaatbeleid te maken? Heeft u dan vier jaar lang de Kamer verteld dat de anderen allemaal miszaten en dat de ministers en de staatssecretarissen allemaal miszaten? Of heeft u misschien gewoon stappen gezet, die misschien niet altijd voldoende zijn maar die ons binnen de context zoals die nu is wel op het spoor zetten van een samenleving die uiteindelijk duurzamer en socialer is? Ik denk toch oprecht dat het geen effectieve route is om steeds aan de zijlijn te blijven staan en steeds te zeggen dat de hele wereld anders moet worden en dat de anderen het steeds fout hebben.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Nee, meneer Van Raan. De heer Bontenbal had zijn tweede termijn en u heeft een vraag gesteld, waar de heer Bontenbal weer op heeft gereageerd. Ik hoorde een uitnodiging om samen naar de toekomst te kijken. Dat kunt u prima buiten deze zaal doen. Ik denk dat dat ook gedeeld wordt. We gaan dus naar de heer Alkaya voor zijn tweede termijn.

De heer **Alkaya** (SP):



Voorzitter. Een onderwerp met veel belangen en belanghebbenden, zo begon ik ook mijn inbreng. Ik kan mij toch echt niet aan de indruk onttrekken dat het belang van de werknemers onderbelicht is, of ondergesneeuwd eigenlijk. Misschien is het belang van het klimaat jarenlang onderbelicht geweest. Dat is nu zeker niet meer zo, maar we moeten ook niet vergeten dat tienduizenden mensen werken in die sector. Dat zijn ook meer dan honderdduizend families. Die mensen verdienen hun brood in deze sector, ze werken hard, zijn trots op hun werk en hebben gewoon recht op eerlijk en goed werk.

Ik las zojuist dat 68.000 mensen werken op Schiphol. Slechts 2.000 van hen -- als je de gedwongen ontslagen ook niet meer meetelt -- werken bij de Schiphol Group zelf. Dat vind ik een gekke verhouding. Het zou niet zo moeten zijn. In andere onderdelen van onze samenleving zijn we daarvan teruggekomen en daar zouden we ook bij staatsdeelnemingen naar moeten kijken. Dat is een onderwerp dat ik zeker ook bij de commissie voor Financiën, waar ik zelf ook in zit, zal herpakken. Maar bij de luchtvaart heeft dat dus ook nog eens een veiligheidscomponent. Daarom is het hier ook extra belangrijk om ernaar te kijken.

Ik heb benadrukt dat de werknemers voor ons heel belangrijk zijn. De klimaatopgave is natuurlijk ook superbelangrijk, maar dan moet je wel alternatieven bieden in de vorm van internationaal treinverkeer. Gelukkig is daar weinig politieke discussie meer over. Als je de zakelijke veelvliegers ook zou aanpakken, zou je automatisch ook een daling, een krimp moeten zien, waarvan de werknemers zeker niet de dupe mogen worden. Dit was mijn eerste luchtvaartdebat. Ik hoop dat ik vaker dit geluid zal kunnen laten horen, maar ik hoop ook dat dit geluid ook van andere partijen blijft komen. We moeten al die belangen op ons netvlies hebben en niet alleen focussen op een of twee van die deelbelangen bij dit belangrijke onderwerp. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u. Mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. We hebben het vandaag over een belangrijk thema. Dat doen we inderdaad in een demissionaire tijd, maar de luchtvaart blijft iets waar we het over moeten hebben. In de keuzes die we maken, kunnen we kiezen óf meer vliegen, óf meer huizen bouwen en meer ruimte voor ons allemaal, minder uitstoot. Het is heel concreet: op het moment dat wij minder investeren in vliegen, wordt er ook meer ruimte gemaakt voor treinen. Mensen pakken sneller de trein als wij daar ruimte voor maken, dus laten we dat alsjeblieft veel meer doen.

Twee punten specifiek. Het CO<sub>2</sub>-plafond. Ik vind het ook echt ontzettend mooi dat wij als Nederland daarin vooroplopen. Dat vooroplopen brengt de verantwoordelijkheid met zich mee om een zo goed mogelijk voorbeeld te laten zien. Klimatschade komt door CO<sub>2</sub>, maar een groot deel daarvan komt ook door andere omstandigheden zoals waterdamp. Ik ben blij met de toezegging van een brief met daarin meer informatie. Het is misschien moeilijk te voorspellen

op dit moment, maar ik blijf graag op de hoogte van de ontwikkelingen wat dat betreft en van hoe al die factoren worden meegenomen.

Dan de werkgroep. Ik ben een paar keer teruggekomen op wie daar aan tafel zitten. Juist omdat het zo'n grote opgave is, is het belangrijk dat daarin ook verschillende maatschappelijke geluiden vertegenwoordigd zijn. Er is vandaag nog een klimaatstaking buiten. Ik deel de oproep van de heer Bontenbal om het inderdaad wetenschappelijk te houden, maar ik hoorde zojuist vooral vliegmaatschappijen in het rijtje dat werd opgesomd, en dat baarde me enige zorgen. Het lijkt me goed om er een evenwichtige tafel van te maken. Ook dat zullen we in de gaten houden.

Er valt nog veel meer te zeggen, maar ik houd het even hierbij. Dank voor de beantwoording en tot het volgende debat.

**De voorzitter:**

Dank. Mevrouw Hagen.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Voorzitter, dank. De demissionaire status en controversieel verklaarde stukken maken dit debat echt niet makkelijk. Veel dank aan de minister voor de beantwoording van mijn vragen en veel dank ook voor de bereidwilligheid om op deze punten zo veel mogelijk te doen en om ook in gesprek te gaan met Delft. Ik denk dat ze daar echt staan te springen als de minister er daadwerkelijk verschijnt.

Ik heb nog wel een opmerking over de laagvliegroutes. Als ik het goed heb begrepen, is dat voorlopig nog niet opgelost. Die constatering zou ik hierbij graag willen onderstrepen.

Voorzitter. Dit was ook mijn eerste luchtvaartdebat. U allen gehoord hebbende, kijk ik er enorm naar uit om nog vaker met u in debat te gaan.

**De voorzitter:**

Dank. Dan geef ik mezelf nog even kort het woord namens mijn fractie voor mijn tweede termijn.

Dank, minister, voor het beantwoorden van de vragen die ik heb gesteld. Alle vragen zijn aangeraakt, maar de beantwoording is op een aantal onderdelen niet helemaal naar tevredenheid, daarom drie punten. Ik heb mij bij de voorbereiding -- dit is ook mijn eerste debat als luchtvaartwoordvoerder -- verdiept in het CO<sub>2</sub>-plafond. Mijn beeld was dat wij daar flink in vooroplopen. Dat klopt. Mijn beeld is ook dat we dat niet te lang moeten doen, want je wilt dat de rest van Europa bijtrekt. Alleen is het vanwege de demissionaire status blijkbaar niet mogelijk om een deadline te stellen, van: dan moet er wel wat gebeurd zijn in de rest van Europa. Er zijn ontwikkelingen, maar ik word er wat onrustig van dat ik geen beeld heb van hoe snel dat gaat en hoe lang wij koploper zullen blijven. Dat is één.

Mijn tweede opmerking is dat ik het antwoord over de second opinion eerlijk gezegd best teleurstellend vind. We hebben afgelopen maandag een technische briefing gehad. U heeft de conclusies daaruit in feite omarmd. Uit alle mails die wij krijgen, bijvoorbeeld van een gerenommeerd instituut als TU Delft, merk ik dat de conclusies van die twee wetenschappers niet worden gedeeld. Ik vroeg om een second opinion en toen werd er geknikt aan die kant en aan deze kant van de zaal. Ik denk dat wij daar als Kamer anders over denken dan u als minister. Ik vraag u in tweede termijn om toch die second opinion te doen en anders zal ik daarover een Kameruitspraak vragen. Er zal een TMD worden aangevraagd.

Ik laat de derde even zitten en ik geef het woord aan de heer Van Raan om een interruptie op mijzelf te plegen.

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

Echt supersympathiek dat dat kan. Ik hoor de heer Heerema zeggen dat hij onrustig wordt van het CO<sub>2</sub>-plafond en dat moeten we natuurlijk niet hebben, dat hij onrustig wordt. Mijn vraag is: als het te lang duurt en als de rest het niet doet, zegt u dan dat wij weer van dat plafond af moeten? Of moeten we de minister juist een aansporing geven om andere landen ook dat CO<sub>2</sub>-plafond te laten maken? Wat is dan de deadline voor de VVD om weer van het CO<sub>2</sub>-plafond af te stappen?

De **voorzitter**:

Ik ga er niet van afstappen. Ik zou graag willen weten dat die deadline is, maar het is dus niet mogelijk om dat te weten. De aansporing is om te zorgen dat andere landen zo snel mogelijk bijtrekken. Dat is mijn conclusie naar aanleiding van uw vraag.

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

Prima.

De **voorzitter**:

Dit was de tweede termijn van de Kamer. Ik weet niet of de minister tijd nodig heeft voordat zij gaat antwoorden. Of kan dat meteen? Dan is het woord aan de minister in tweede termijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Van Raan had gevraagd naar het percentage van het verkeer dat over 30 kilometer gaat. Dat weten we zo niet. Nee, ik kan het niet oplepelen, om in de sfeer te blijven. Daar moet ik op terugkomen, want die vraag kan nu niet beantwoord worden. Die vraag gaan we later proberen te beantwoorden.

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

Mag ik nog een vraag stellen?

De **voorzitter**:

Uiteraard, meneer Van Raan. We hebben tijd zat. Gaat uw gang.

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

Ik zit net te kijken, het is kwart voor vijf, de heer Bontenbal en ik ...

De **voorzitter**:

U kunt prima een biertje gaan drinken op het terras.

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

Ja, dat kan ook, goede alternatieven, en misschien wilt u mee.

Ik snap dat u dat antwoord nu niet kan geven, daar heb ik volledig begrip voor. Ik snap ook dat u zegt dat u niet kan uitsluiten dat het misschien 30% van de vluchten is, of 1%, precies. Maar ik denk wel dat het enige urgentie heeft en behoeft, juist omdat u in de voortgangsbrief schrijft en ook in dit debat zegt dat spoor 1 klaar is. Ik denk dat het voor een hoop mensen in het land, al is dat relatief, maar ook voor gemeenten en provincies, best wel interessant is en ook wel urgent om te weten hoeveel dat is. Zouden wij voor het volgende debat een brief kunnen krijgen wat uw beste inschatting is van dat percentage? Dat hoeven echt niet drie cijfers achter de komma te zijn. Dat zou fijn zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Alle bereidheid om even aan de technische experts op dit veld te vragen wat zij er bij benadering van kunnen zeggen. Laat ik u in ieder geval toezeggen dat u die informatie heeft voordat u het debat over Lelystad moet gaan voeren. Of dat kan aan de orde komen bij het debat over de luchtruimherziening.

De heer Bontenbal heeft nog gevraagd naar de Europese stand van zaken bij het Single European Skyprogramma. In de Transportraad van twee weken geleden hebben we het daarover gehad. Er is een oriëntatie voor vastgesteld, zoals dat zo mooi heet. De triloog gaat beginnen, maar de standpunten liggen vrij ver uiteen. Wij zullen u gewoon via de fiches en de annotaties voor de Transportraad op de hoogte houden.

Dan de grondgebonden activiteiten. Daar wordt natuurlijk ook heel hard aan gewerkt. Ook daarin lopen we overigens voorop. Dan gaat het over het elektrificeren, zowel van de grondafhandeling als van de pushback. Er wordt geprobeerd om het zo goed en zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen. We gebruiken daarbij een deel van de 1 miljoen euro uit het begrotingsamendement dat D66 heeft ingediend. Het doel is en blijft nog steeds -- volgens mij liggen we gewoon goed op schema -- om in 2030 nul CO<sub>2</sub>-uitstoot te hebben op de grondoperatie. Maar bij de volgende halfjaarlijkse rapportage zullen we daar iets meer over vertellen.

Het CDA vraagt altijd naar de CDA's, de dalingen. Om zo'n vliegprocedure te veranderen is veel tijd nodig, juist vanwege de veiligheid. Het moet echt zorgvuldig ingetraind worden, dus even snel een experiment doen, lukt niet. Ook voor LVNL is het best puzzelen geweest in coronatijd, want ook zij hebben natuurlijk te maken met allerlei beperkingen die andere bedrijven ook hebben meegemaakt. Ik noem maar iets simpels: de wereldwijde schaarste aan chips. Ik heb ook een verhaal gehoord van technici uit Noorwegen die bij LVNL bezig waren, maar vanwege het verhaal dat ze bij thuiskomst twee weken in quarantaine moesten weer snel terug zijn gegaan naar Noorwegen. Alle dagelijkse perikelen die heel veel bedrijven hebben gehad in coronatijd hebben ook bij LVNL een rol gespeeld. Ze doen hun best, maar het is niet eenvoudig.

De heer Alkaya geeft aan dat hij zeer gemotiveerd is om bij luchtvaart voor alle belangen aandacht te vragen en niet in de laatste plaats voor de veiligheidscomponent en de werknemers. Daar ben ik het op zich mee eens. Dat geldt ook voor wat hij zei over de trein. Mevrouw Bouchallikh vroeg daar ook nog aandacht voor. De staatssecretaris en ik blijven die agenda samen doorzetten, ook in de rest van Europa.

Mevrouw Bouchallikh had het nog over de werkgroep en over verschillende maatschappelijke geluiden aan tafel. We zullen u -- dat heb ik toegezegd -- in het najaar informeren wie dan aan tafel zitten. Maar ik ben het ermee eens dat de deur ook openstaat voor andere maatschappelijke groeperingen die nu niet aan tafel zitten.

Of ze bij AeroDelft gaan springen als ik kom, weet ik niet. Ik hoop het. Ik ben benieuwd. We gaan er in ieder geval contact mee opnemen.

Dan over het CO<sub>2</sub>-plafond. Ik deel de frustratie van de heer Heerema dat we niet weten hoe, wanneer en hoe snel. Hij had het over een second opinion. Ik wil toch wel heel graag dat er wat reflectie op komt, dus als ik hem tegemoet kan komen in die zin dat we andere wetenschappers vragen om hierop te reageren, dus als ik het zo mag uitleggen, dan ben ik altijd bereid om dat te doen. Het kan namelijk nooit kwaad om het vanuit verschillende kanten te bekijken. Daar wil ik hem dan dus graag in tegemoetkomen.

Voorzitter, volgens mij heb ik dan alle vragen en opmerkingen gehad.

**De voorzitter:**

Klopt. Dat was de tweede termijn van de minister. Dan ga ik met u naar de toezeggingen toe. O, meneer Van Raan.

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

Ik heb nog een vraag aan de minister.

De **voorzitter**:

We hebben de tweede termijn nu gehad.

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

Maar ik mag er toch op reageren?

De **voorzitter**:

Uw vraag is toch beantwoord?

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

Ik heb een vraag naar aanleiding van wat ze net zei over een second opinion. Daar kan ik toch op interrumperen?

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan.

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

Dank u wel, voorzitter. Dank voor de toezegging. Daar ben ik blij mee. Ik zag de heer Heerema ook knikken. Maar de vraag is -- ik hoop op steun van de heer Bontenbal -- welke wetenschappers we gaan vragen. Ik hoor iemand zeggen: dat is aan de minister. Dat begrijp ik; daarom vraag ik het ook aan de minister. We hebben nu de factsheet gehad, die namens een aantal ... We moeten eigenlijk een aantal wetenschappers van onbesproken gedrag hebben. Nee, dat zeg ik verkeerd. Dat neem ik terug, want dat zijn ze allemaal.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zal een vog-verklaring vragen.

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

Nee, dat zijn ze allemaal. Maar het is wel fijn om te weten wie dat zijn. Als u daar iets over kan zeggen, heel graag.

De **voorzitter**:

Ik heb bijvoorbeeld TU Delft genoemd. Dat is volgens mij een gerenommeerd instituut.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat lijkt mij een gerenommeerd instituut. Maar dat laat ik even aan de ambtenaren. Die kunnen prima beoordelen welke wetenschappers in dit veld gevraagd zouden kunnen worden. Dat zal ik u wel laten weten wie dat zijn. Maar volgens mij moet dat wel lukken.

De **voorzitter**:

Hartstikke goed. Dan ga ik toch naar de toezeggingen.

- Eén. De minister stuurt na de zomer een ambtelijke uitwerking van verschillende scenario's naar aanleiding van het advies van de ORS naar de Kamer. De minister zal hierbij ook aandacht besteden aan het in kaart brengen van veranderingen in participatieprocessen. Dat is een toezegging naar aanleiding van een verzoek van Hagen en Van Raan;
- Twee. De minister komt terug op de vragen van het lid Hagen over de oostelijke aanvliegroute van Schiphol;
- Drie. De minister stuurt deze zomer een update van de stand van zaken omtrent het CO<sub>2</sub>-plafond naar de Kamer;
- Vier. De minister komt in een volgende verzamelbrief terug op de vraag van het lid Bouchallikh over welke partijen momenteel aan de Duurzame Luchtvaarttafel plaatshebben;
- Vijf. De minister komt terug op vragen van het lid Van Raan over de afnameverplichting van Shell;

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter? Ik kreeg net nog een blaadje met informatie. Misschien kan ik die vragen nu beantwoorden; dan hebben we die maar gehad. Brandstofcontracten tussen producenten en maatschappijen zijn vertrouwelijk. Dat hadden we eigenlijk al verwacht. Shell levert inderdaad ook aan de luchtvaart, onder andere recent synthetische kerosine. Verder is Shell deeleigenaar van AFS, Aircraft Fuel Supply, de centrale leverancier op Schiphol. Maar daar kan ik verder geen informatie over delen. Dan heb ik die vragen nu al meteen beantwoord.

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

Dank voor dat antwoord. Ik begrijp het vanuit Shell gezien, en ik respecteer dat volledig. Maar, zoals de heer Alkaya ook al aangaf, KLM en Schiphol zijn staatsdeelnemingen, dus daar hebben we natuurlijk bepaalde inzichten in. Vanuit die kant gezien kunt u natuurlijk best de Kamer informeren daarover, misschien wel vertrouwelijk zelfs, dus graag toch die informatie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan stel ik u voor dat u dat aan de minister vraagt die over die staatsdeelnemingen gaat, want dat ligt echt niet op mijn terrein.

De **voorzitter**:

Eens. Dan de zesde toezegging:

- De minister bericht de Kamer over de uitkomsten van het overleg van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht en stuurt in ieder geval voor het commissiedebat Vliegveiligheid van 8 september aanstaande de stand van zaken naar de Kamer. Dat is een toezegging aan Alkaya;
- De minister komt voor het volgende commissiedebat terug op de vraag van het lid Van Raan over het percentage van het verkeer dat over de 30 kilometerlandingsbanen in Lelystad Airport wordt verwacht.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, het is geen landingsbaan van 30 kilometer.

De **voorzitter**:

O, de vliegroute natuurlijk. Excuus. Ik lees gewoon op wat er staat, zonder na te denken.

Dan de achtste toezegging:

- De minister zal aan wetenschappers vragen te reflecteren op de technische briefing inzake verduurzaming luchtvaart, de factsheet, en komt hier schriftelijk bij de Kamer op terug.

Er is een tweeminutendebat aangevraagd door het lid Van Raan. Dat wordt voor het zomerreces gehouden. Daar gaan we dus een afronding hebben van dit commissiedebat.

Dan wil ik de bodes danken voor de ondersteuning, de ambtelijke ondersteuning van de minister voor hun aanwezigheid en u allen voor uw deelname aan dit debat. We zijn ruim een uur eerder klaar, dus het is prachtig gegaan. Dank u wel.



Sluiting 16.52 uur.