3
Luchtvaart

Aan de orde is het **tweeminutendebat Luchtvaart (CD d.d. 27/06)**.

De **voorzitter**:
Aan de orde is het tweeminutendebat Luchtvaart. Als aanvrager van dit debat zal de heer Van Haga als eerste spreken namens de Groep Van Haga.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):
Dank u wel, voorzitter. Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat nieuwe vliegtuigen, zoals de Boeing Dreamliner, de Airbus 350 en de Airbus NEO, niet zijn meegenomen in de berekeningen;

constaterende dat de nieuwe vloot tot 50% stiller is;

constaterende dat het kabinet het krimpbesluit moet baseren op de juiste vlootcijfers;

verzoekt de regering het krimpbesluit voor Schiphol stop te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Graus.

Zij krijgt nr. 1097 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Schiphol een belangrijke pijler van de Nederlandse economie is;

constaterende dat de andere vliegvelden in ons land ook een belangrijke regionale economische functie hebben;

roept de regering op:

- Schiphol op een verantwoorde manier te laten groeien, waarbij ingezet wordt op energiezuinige en stille vliegtuigen;
- vliegveld Lelystad zo snel mogelijk te openen;
- te investeren in andere vliegvelden, zoals Rotterdam The Hague, Eindhoven en Eelde,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Graus.

Zij krijgt nr. 1098 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er voorstellen zijn gedaan om vluchtelingen op vliegveld Lelystad op te vangen, in plaats van reizigers te faciliteren;

constaterende dat er voor grote bedragen is geïnvesteerd in vliegveld Lelystad, met als doel de werkgelegenheid en economie aan te jagen in Flevoland;

van mening dat een open vliegveld Lelystad helpt om de piekmomenten op Schiphol af te zwakken;

verzoekt de regering ervoor te zorgen dat vliegveld Lelystad wordt gebruikt voor reizigers en niet voor vluchtelingen, en de luchthaven per direct te openen voor onder andere vakantievluchten, maar ook gewone vluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Graus.

Zij krijgt nr. 1099 (31936).

Een interruptie van de heer Graus.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):
Kijk aan, dat is altijd fijn.

De heer **Graus** (PVV):
Dit zijn hele goede moties, meneer Van Haga, zeg ik via de voorzitter. U hebt er bij eentje van mij meegetekend die voor een deel overeenkomt met die van u. Ik wil dus eigenlijk het volgende voorstellen. Als ik met u mag meetekenen, dan ben ik bereid om die van mij te laten vallen. Dan moet u even het oordeel van de minister afwachten.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):
Over welke motie heeft u het precies?

De heer **Graus** (PVV):
Ik wil bij alle drie de moties meetekenen. Ik vind het gewoon hele goede moties.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):
Ik heb daar geen enkel bezwaar tegen.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, meneer Van Haga.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):
Kunnen we dat alsnog regelen? Is dat prima?

De **voorzitter**:
Ja. De heer Graus zet zijn naam eronder. Het bespaart een aantal moties, geloof ik. De volgende spreker is de heer Boucke namens D66.

De heer **Boucke** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het onwenselijk is dat er geen sturing plaatsvindt op het toewijzen van stikstofruimte, waardoor er nu een natuurvergunning is afgegeven voor Schiphol, terwijl vele PAS-melders in onzekerheid zitten en vele woningbouw- en energieprojecten stilliggen;

overwegende dat ten behoeve van de natuurvergunning voor Schiphol nauwelijks effectief stikstofruimte voor natuurherstel is meegenomen omdat de opgekochte vergunningen ook niet-benutte stikstofruimte bevatten;

overwegende dat de Kamer herhaaldelijk heeft gevraagd om een afwegingskader voor het toewijzen van schaarse stikstofruimte, maar dit tot dusver niet heeft ontvangen;

verzoekt de regering om zo snel als mogelijk een afwegingskader stikstof op te stellen en toe te passen, zodat maatschappelijke prioriteiten voortaan sneller een natuurvergunning kunnen krijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Boucke, Tjeerd de Groot, Kröger en Bromet.

Zij krijgt nr. 1100 (31936).

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

De heer **Koerhuis** (VVD):
Voorzitter. Schiphol zorgt voor 300.000 banen in Nederland. Ik sta voor die banen. De hubfunctie van Schiphol en KLM zorgt hierbij voor de meeste banen. Het is goed dat we de afgelopen periode hebben afgesproken om die hubfunctie te behouden. Ik hoop dat we dit de aankomende periode weer doen. Het is goed dat Schiphol na jarenlange juridische onzekerheid een stikstofvergunning heeft gekregen voor 500.000 vluchten en dat we de nieuwe indeling van het luchtruim uitgewerkt hebben gekregen om schoner en stiller te vliegen.

Regionale luchthavens zorgen voor banen in de regio. Als regio-Kamerlid sta ik voor de bereikbaarheid van de regio. Regionale luchthavens zijn hiervoor belangrijk. Het is goed dat we de afgelopen periode vanuit het MIRT-fonds hebben geïnvesteerd in regionale luchthavens. Om de bereikbaarheid van bedrijven in de regio te vergroten, heb ik mij ingezet voor een gelijk speelveld voor regionale luchthavens in Nederland. In de omliggende landen worden brandveiligheidseisen vergoed door de overheid, maar in Nederland niet. Graag de stand van zaken.

Ook heb ik me ingezet om zakenvluchten van Schiphol te laten overnemen door regionale luchthavens. Graag de stand van zaken.

De beste tijd van vliegen ligt voor ons. Vliegtuigen worden stiller en schoner. Het is goed dat we de afgelopen periode vanuit het Groeifonds hebben geïnvesteerd in onderzoek en ontwikkeling van elektrische voertuigen en waterstofvliegtuigen in Nederland. Ik hoop dat we dit de aankomende periode blijven doen. Nederland heeft een lange traditie van luchtvaart. Laten we die traditie behouden.

Ik heb één motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport belangrijk zijn voor de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en de economie van Noord-Nederland en Limburg;

overwegende dat Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport in de toekomst integrale mobiliteitshubs kunnen worden;

verzoekt de regering om te onderzoeken of en hoe Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport beter ontsloten kunnen worden door middel van snelbussen en extra busplatformen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis, Krul, Graus en Van Haga.

Zij krijgt nr. 1101 (31936).

Toch heeft de heer Krul een interruptie.

De heer **Krul** (CDA):
Nee hoor, dit is een goede motie, maar ik hoor de heer Koerhuis ook zeggen dat hij juist altijd gepleit heeft voor het gelijke speelveld voor kleine vliegvelden. Ik zou hem alleen willen vragen of hij zich ook rekenschap geeft van het feit dat er naast deze twee vliegvelden veel meer

potentiële mobiliteitshubs zijn, van Twente tot Den Helder, en hoe hij daarmee denkt om te gaan.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik denk dat ik er in deze Kamer ook bekend om ben geworden dat ik sta voor Twente Airport en zeker ook het prachtige vliegveld Den Helder Airport, waaraan ik deze zomer een werkbezoek heb gebracht. Daar moeten we ook aan werken.

De **voorzitter**:
Dank voor uw inbreng. De volgende spreker is mevrouw Van der Graaf. Zij zal spreken namens de ChristenUnie.

☐

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Dank u wel, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het terugdringen van het aantal vluchten op Schiphol tot 440.000 vluchten zal kunnen leiden tot inzet van grotere vliegtuigen om het aantal passagiers te laten toenemen, wat gepaard zou kunnen gaan met 3% extra stikstofuitstoot;

verzoekt de regering te waarborgen dat de krimp van het aantal vluchten op Schiphol niet leidt tot extra stikstofuitstoot van de luchtvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Boucke en Kröger.

Zij krijgt nr. 1102 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Schiphol een achtpuntenplan heeft gepresenteerd om tot een stillere, schonere en betere luchtvaart te komen, waarin concrete maatregelen worden benoemd, zoals een nachtsluiting, geen privévluchten meer en een jaarlijkse investering van 10 miljoen euro in omgeving en bewoners;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk bindende afspraken te maken met Schiphol om dit achtpuntenplan zover mogelijk tot uitvoering te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Boucke.

Zij krijgt nr. 1103 (31936).

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik dacht dat er in het Schipholplan geen krimp zit. Ik hoor de ChristenUnie toch vaak "krimp" zeggen. Ik meen dat er in hun verkiezingsprogramma zelfs staat: naar 300.000 vluchten. Hoe rijmt mevrouw Van der Graaf dat met elkaar?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Wij hebben in deze Kamer een aantal documenten niet-controversieel verklaard, waaronder de krimpplannen rondom Schiphol en de Balanced Approach. Dit raakt daaraan. Wij vinden het belangrijk dat die acht punten die tot verbetering leiden, worden doorgevoerd. We vinden het belangrijk om daar zekerheid over te hebben. Daarom willen we graag dat de minister dat binnen de afspraken met Schiphol een plek geeft.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ja, maar dat was geen antwoord op de vraag. Het Schipholplan gaat uit van geen krimp. In het verkiezingsprogramma van mevrouw Van der Graaf staat een krimp naar 300.000 vluchten. Of neemt mevrouw Van der Graaf daar nu afstand van, nu zij het Schipholplan omarmt?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ah, ik snap waar de heer Koerhuis naartoe wil. De ChristenUnie wil graag nog verder gaan dan de plannen die er liggen. Maar wij verwelkomen iedere stap in de goede richting. Is dat duidelijk genoeg?

De **voorzitter**:
Hij knikt.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Soms is het even zoeken, hè? Maar ik hoop dat de heer Koerhuis dan ook de volgende motie steunt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering in weerwil van het controversieel verklaren van de Kamerbrief "Reactie op de motie-Kröger" (31936, nr. 1034) heeft besloten om Schiphol een natuurvergunning te verlenen voor 500.000 vliegbewegingen;

overwegende dat de regering vergevorderde plannen heeft om Lelystad Airport een natuurvergunning te verlenen en open te stellen voor de burgerluchtvaart, waardoor grote negatieve effecten ontstaan voor de brede regio, waaronder

laagvliegende vliegtuigen, uitstoot van stikstof, fijnstof en CO_2;

spreekt uit dat de opening van Lelystad Airport ongewenst is;

verzoekt de regering Lelystad Airport niet te openen en daarom geen natuurvergunning te verlenen aan Lelystad Airport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Boucke en Kröger.

Zij krijgt nr. 1104 (31936).

De heer **Krul** (CDA):
Dit vind ik echt heel gek. Ik hoor mevrouw Van der Graaf bij een andere motie net zeggen: dit beleid is niet-controversieel verklaard en daarom dien ik deze motie in. Nu komt er vervolgens een voorstel van de ChristenUnie over een onderwerp dat we hartstikke controversieel verklaard hebben. Hoe rijmt zij dat?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Dat rijmen wij zo. We hebben gelezen dat het feit dat de Kamer alles rond stikstof, Schiphol en de natuurvergunning controversieel heeft verklaard, het huidige kabinet niet heeft tegengehouden om toch een besluit te nemen over een natuurvergunning. Dit is deze week ook naar de Kamer gestuurd. We weten dat er gewerkt wordt aan de vergunningverlening van Lelystad Airport. En op het moment dat de natuurvergunning wordt aangevraagd, moet het bevoegd gezag daarop handelen. Maar tegen de heer Krul zeg ik: we hebben dit dossier juist controversieel verklaard omdat deze Kamer van mening is dat het Lelystad Airport niet geopend moet worden. Het is ook belangrijk dat we op dit moment als Kamer dat signaal afgeven richting de regering, omdat de demissionaire regering misschien zomaar tot een ander besluit dan deze Kamer kan komen. Dan is het goed dat Kamer zegt waar ze staat. Ik zag overigens dat er in het verkiezingsprogramma van het CDA wat dit betreft stevig stelling wordt ingenomen. Wij hopen dus op de steun van de heer Krul en het CDA.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Even hoe het werkt: controversieel verklaren betekent dat we er als Kamer niet meer over praten. Van mij hoefde Lelystad Airport niet controversieel verklaard te worden, maar van mevrouw Van der Graaf wel. Daarmee heeft zij gezegd: we gaan er als Kamer niet meer over praten; dat hebben we in meerderheid besloten. Hoe kan het dat mevrouw Van der Graaf daar nu toch over wil praten in de Kamer? Komt ze dan terug op het controversieel verklaren?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Nee. U moet het echt zo zien: de Kamer heeft het controversieel verklaard. Dit gaat over een besluit dat zomaar, kort na de verkiezingen van de nieuwe Kamer, onder het huidige demissionaire kabinet nog genomen zou kunnen worden. Dat is de situatie waar wij over spreken. Het bevoegd gezag is namelijk verplicht om mee te werken aan een vergunningsaanvraag, maar bij de toetsing van die aanvraag kan de regering wel rekening houden met toekomstig beleid. Op dit moment is er geen steun voor de richting van een opening. Wij vinden het belangrijk om dat signaal ook mee te geven aan de regering voor het moment waarop die aanvraag bij de regering terecht zou komen.

De **voorzitter**:
Afrondend, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Om het echt zuiver te houden: controversieel verklaren betekent dat we er als Kamer niet meer over praten. Dat is onder andere gebeurd op voorstel van mevrouw Van der Graaf. Ik vind het gewoon heel vreemd dat ze er nu toch over wil praten.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Dat hoor ik de heer Koerhuis zeggen. Volgens ons is dit gewoon in lijn met de beslissingen die de Kamer heeft genomen. We denken dat dit een noodzakelijke stap is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Aan de ene kant begrijp ik de vragen van collega's en aan de andere kant denk ik dat deze motie juist genoodzaakt is door de stap die het kabinet gezet heeft om Schiphol wél die natuurvergunning te geven. Dus dan moeten wij als Kamer ook van ons laten horen. Mijn fractie zal uiteraard de motie steunen en ik zou mevrouw Van der Graaf willen vragen of wij daar ook onder zouden kunnen staan.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Dat kan zeker. Dank u wel voor de support.

De **voorzitter**:
Dan komt mevrouw Kröger onder de motie. Die is al ingediend. U was ook al klaar met uw inbreng. Dan dank ik u. De volgende spreker is de heer Krul namens het CDA. Gaat uw gang.

De heer **Krul** (CDA):
Voorzitter, dank u wel. Twee moties onzerzijds.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat snelle uitvoering van het achtpuntenplan van Schiphol een cruciaal onderdeel is van het werken aan een nieuwe balans tussen mens en milieu;

overwegende dat de luchtvaart een evenredige bijdrage zal moeten leveren aan het aanpakken van de opgaven op het gebied van geluidsoverlast, koolstofdioxide- en stikstofuitstoot;

verzoekt het kabinet in de samenwerking met Schiphol alles op alles te zetten om ook het aantal vluchten aan de randen van de dag, van 5.00 uur tot 7.00 uur en van 22.00 uur tot 0.00 uur, substantieel en zo veel mogelijk te beperken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Krul.

Zij krijgt nr. 1105 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de lasten en lusten van vliegen in kaart moeten worden gebracht voordat nieuwe luchthavenbesluiten worden genomen;

overwegende dat dit een wettelijke plicht zou moeten zijn;

verzoekt het kabinet uit te werken hoe wettelijk vastgelegd kan worden dat voortaan bij elk nieuw luchthavenbesluit van tevoren de verplichting geldt tot analyse en weging van de economische waarde ten opzichte van de impact op mens, milieu, effecten op de leefbaarheid, samenleving en de brede welvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Krul.

Zij krijgt nr. 1106 (31936).

De **voorzitter**:
Dat leidt tot een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Op zich is dit natuurlijk een prachtmotie. Het is alleen iets dat we volgens mij in principe al hebben met een MKBA. Dus vraagt de heer Krul eigenlijk gewoon dat we het instrument van de MKBA zo maken dat die wel degelijk een waarachtige weging van brede welvaart wordt? Is dat eigenlijk de intentie van de motie? Wat behelst het?

De heer **Krul** (CDA):
Mevrouw Kröger van GroenLinks weet dat wij geen voorstander zijn van de huidige vorm van een MKBA, maar wat ermee wordt beoogd, dus de maatschappelijke baten op een goede manier wegen, is wat er moet gebeuren. Ik ga wel toegeven dat een MKBA alsnog een stuk verstrekkender is dan gewoon een milieueffectrapportage opstellen, wat nu vaak het geval is. Dus als we een MKBA als verplichting kunnen neerleggen, dan zou dat een eerste stap zijn. Maar wat ons betreft is de MBKA als model of instrument an sich nog steeds veel te beperkt en gaat die nog steeds veel te veel uit van de kosten en baten in plaats van van de maatschappelijke impact van in dit geval een luchthavenbesluit.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger, afrondend.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik probeer het even goed te snappen. Dan vraagt de motie dus eigenlijk aan de minister om het ontwikkelen van een nieuw wegingskader om die waarden echt goed te wegen?

De heer **Krul** (CDA):
De motie vraagt sec om nu te onderzoeken hoe we wettelijk kunnen vastleggen dat er een wegingskader komt bij luchthavenbesluiten dat niet alleen kijkt naar de economische waarde, maar juist ook naar de effecten op mens, milieu, de brede welvaart en de leefbaarheid van de omgeving. Als u dat een MKBA noemt, prima. Als dat de uitkomst is van het onderzoek waar wij om vragen, dan zullen we dat wegen. Het gaat ons in eerste instantie om het doel. Wij vinden nu dat er een te eenzijdige weging is rondom luchthavenbesluiten, namelijk in de vorm van een soort kosten-batenverhaal. Wij hopen dat we juist die andere aspecten, zoals milieu en de impact op de mens, zwaarder kunnen wegen.

De **voorzitter**:
Dank voor uw inbreng. De heer Graus gaat nu spreken namens de PVV.

☐

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, meneer de voorzitter. Eerst een drietal moties en dan nog een korte vraag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een vliegticket steeds duurder wordt, terwijl vliegen voor elke landgenoot betaalbaar moet blijven;

verzoekt de regering inzichtelijk te maken welke mondiale, Europese en nationale lasten op onze luchtvaartsector afkomen tot en met 2030 en welke gevolgen dit heeft voor de betaalbaarheid en prijsstelling van vliegtickets,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Graus, Koerhuis en Van Haga.

Zij krijgt nr. 1107 (31936).

De heer **Graus** (PVV):
Dat is Wybren Ridley van Haga van de Groep Van Haga.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bij de onderbouwing van de toekomstige capaciteit van Schiphol geen actuele vlootcijfers zijn gebruikt;

overwegende dat Schiphol, luchtvaartmaatschappijen en de overheid zich moeten baseren op actuele cijfers;

overwegende dat de zeer hoge, noodgedwongen investeringen in nieuwe, stillere vliegtuigen moeten lonen;

verzoekt de regering de vlootgegevens in haar geluidsberekeningen te actualiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Graus en Van Haga.

Zij krijgt nr. 1108 (31936).

De heer **Graus** (PVV):
Dat is oud-commando Van Haga van de Groep Van Haga.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de natuurvergunning voor Schiphol het wettelijk verankeren van een normen- en handhavingstelsel mogelijk maakt;

constaterende dat het kabinet verwacht pas over een aantal jaren een nieuw normenstelsel te presenteren om rechtszekerheid te bieden aan omwonenden, waardoor grote onzekerheid blijft bestaan voor de luchtvaartsector terwijl hun grote (duurzaamheids)investeringen worden opgelegd;

verzoekt de regering het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS) alsnog in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol vast te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Graus en Van Haga.

Zij krijgt nr. 1109 (31936).

De heer **Graus** (PVV):
Deze motie is medeondertekend door "ambtsgenoot" Van Haga, zoals de heer Baudet dat altijd zegt.

Ik heb nog één korte vraag. Kan de Tweede Kamer de analyse van het effect van de vlootverstilling met het Nederlands Rekenmodel (NRM) op basis van de Gebruiksprognose 2023 van 1 september ontvangen? Daaruit blijkt namelijk dat heel veel krimp helemaal niet nodig is. Het is belangrijk dat de leden van de Staten-Generaal daarvan op de hoogte zijn. Volgens mij wordt dat rapport een beetje onder de tafel gehouden.

De **voorzitter**:
Dank voor uw inbreng.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Een gezegende dag verder.

De **voorzitter**:
U ook. De heer Alkaya gaat nu spreken namens de Socialistische Partij.

☐

De heer **Alkaya** (SP):
Dank u wel, voorzitter. Er is al veel gezegd. Ik heb nog één aanvullende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Schiphol een natuurvergunning heeft gekregen die jaarlijks maximaal 500.000 vluchten toestaat;

overwegende dat wordt gewerkt aan een krimp naar 440.000 vluchten vanaf Schiphol;

van mening dat verdere vertraging omtrent deze krimpdoelstelling ongewenst is;

verzoekt de regering om de ruimte voor het aantal vluchten in de natuurvergunning voor Schiphol in te stellen op maximaal 440.000 per jaar en geen uitzonderingen of overgangstermijnen toe te staan omtrent het aantal vliegbewegingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 1110 (31936).

De heer **Alkaya** (SP):
Dat betekent dus dat die vergunning wat ons betreft aangepast zou moeten worden.

De **voorzitter**:
Dank voor uw inbreng. Tot slot van de zijde van de Kamer is het woord aan mevrouw Kröger. Zij spreekt namens de fractie van GroenLinks, maar zal ongetwijfeld zeggen dat ze ook namens de Partij van de Arbeid spreekt. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dat heeft de voorzitter goed ingeschat. Ik heb één motie en een aantal vragen. Als eerste de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Schiphol de een-na-grootste stikstofuitstoter van Nederland is;

overwegende dat de Kamer zich eerder heeft uitgesproken voor een eerlijk aandeel van de luchtvaart aan de oplossing van de stikstofcrisis;

overwegende dat de regering werkt aan een continu dalend CO_2-plafond voor de luchtvaart;

verzoekt de regering om een vergelijkbaar plafond voor de emissies van NO_2 uit te werken en aan de sector op te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en De Hoop.

Zij krijgt nr. 1111 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik heb ook een aantal vragen. Ik heb toch de vraag waarom er nou voor gekozen is om een vergunning voor 500.000 vliegbewegingen voor Schiphol te honoreren, terwijl dit kabinet aanstuurt op krimp naar 440.000 vliegbewegingen. Er zijn op dit moment grote juridische onzekerheden met betrekking tot deze vergunning, namelijk: wat is het referentiejaar? Deze vergunning zal hoogstwaarschijnlijk aangevochten worden, omdat er zoveel onduidelijkheid over is. Waarom kiest dit kabinet dan toch weer voor juridische onzekerheid voor zowel omwonenden als de luchtvaartsector? Dat lijkt mij op z'n minst glad ijs.

Ik wil daarnaast heel graag dat de minister hier klip-en-klaar belooft dat de additionele stikstofruimte die Schiphol nu vergund krijgt, op geen enkele manier gebruikt gaat worden voor de natuurvergunning of operaties in de richting van tot 12.000 vliegbewegingen van Lelystad Airport. Ik vind het risico levensgroot dat het toch als één systeem gezien gaat worden en dat de Schipholnatuurvergunning eigenlijk een geitenpaadje is voor Lelystad Airport. Ik wil dat de minister hier absoluut ontkent dat hier sprake van is.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Dat Schiphol een stikstofvergunning heeft gekregen voor 500.000 vluchten, komt toch doordat op dit moment Europeesrechtelijk luchtvaartmaatschappijen gewoon nog recht hebben op 500.000 slots?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Volgens mij hebben wij hier een minister, die gaat over het luchtvaartbeleid in Nederland, die heel duidelijk heeft gezegd: wij gaan sturen op 440.000 vluchtbewegingen. Dat is een krimp. Dan is het bijzonder vreemd om een bedrijf een vergunning voor 500.000 te geven, zeker op het moment dat er zo'n schaarste is, dat er in heel Nederland PAS-melders in onzekerheid zitten, dat de natuur lijdt, dat energieprojecten stilliggen en dat allerlei projecten van grote maatschappelijke waarde stilliggen. En dan gaan we Schiphol opeens die vergunning verlenen? Niemand in Nederland begrijpt dit, zeg ik tegen de heer Koerhuis.

De **voorzitter**:
Afrondend, de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik heb het D66 ook weleens gezegd, maar ik kan het GroenLinks-Partij van de Arbeid ook zeggen: als het om vluchtelingen gaat, hoor ik altijd over Europese en internationale regels, maar als het om luchtvaart gaat, worden die op de een of andere manier altijd losgelaten. Op dit moment zijn er Europeesrechtelijk nog 500.000 slots, of in de afronding ietsje minder, op Schiphol, toch?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Maar volgens mij weet de heer Koerhuis heel goed dat we precies daarom heel vaak aan de minister hebben gevraagd om te zorgen dat je als land in de slotcoördinatie kan sturen op de luchtvaart die je wil hebben en die je nodig hebt. Ik ben blij dat deze minister in ieder geval heeft gezegd: we gaan sturen op 440.000 vliegbewegingen. Als dat de oprechte intentie is, waarom vergun je dan 500.000 vliegbewegingen? Waarom zou je?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank voor uw inbreng. Dat was ook het einde van de termijn van de Kamer. We gaan vijf minuten schorsen, zodat de minister daarna een appreciatie kan geven van de vijftien ingediende moties.

De vergadering wordt van 10.39 uur tot 10.45 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Aan de orde is het vervolg van het tweeminutendebat Luchtvaart. Het woord is aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, en hij gaat vijftien moties van een oordeel voorzien. Gaat uw gang.

Minister **Harbers**:
Ja, voorzitter, ik begin met de vijftien moties. Daarna beantwoord ik nog een paar vragen.

De motie op stuk nr. 1097 van de heer Van Haga ontraad ik. Ik leg het even uit, omdat het later bij nog een paar moties terugkomt. Voor die Balanced Approach is het Doc.29-model gebruikt. Dat is verplicht bij deze procedure. Dat is gebruikt om te analyseren hoe een reductie van gehinderden gerealiseerd kan worden. Daaruit kwam naar voren dat een reductie van vliegtuigbewegingen hiervoor noodzakelijk is. Dus voor zover die motie over de Balanced Approach gaat, moet ik 'm al ontraden. Vervolgens is bij de berekeningen ook gebruikgemaakt van het Nederlands Rekenmodel. Als we het naast elkaar leggen, zien we dat het rekenen met een ander model mogelijk tot een iets hogere uitkomst kan leiden, maar zeker niet meer dan de 460.000 vliegbewegingen waarvoor de Experimenteerregeling Schiphol ruimte biedt. De sector wordt dus ook niet benadeeld met deze experimenteerregeling. Al met al ontraad ik de motie op stuk nr. 1097.

De motie op stuk nr. 1098 ontraad ik ook. Het past niet binnen het ingezette beleid. Voor Schiphol geven we uitwerking aan het Hoofdlijnenbesluit Schiphol. Voor Lelystad is een besluit vooralsnog niet aan de orde. Daar kom ik straks bij een andere motie ook nog op terug. Het Rijk investeert al sinds eind jaren negentig niet meer in regionale luchthavens.

De motie op stuk nr. 1099 over Lelystad Airport ontraad ik ook. De motie vraagt om direct te openen. Er zijn twee dingen nodig om dat überhaupt aan de Kamer voor te kunnen leggen, als het al niet controversieel verklaard was. Ik had namelijk eerder al toegezegd dat zo'n besluit sowieso aan de Kamer voorgelegd wordt. Daarvoor is nodig dat Lelystad een natuurvergunning heeft. Die heeft Lelystad Airport nog niet. Daarnaast moeten de problemen met laagvliegroutes opgelost worden. Tot slot heeft de Kamer het dossier ook controversieel verklaard, dus een besluit over Lelystad Airport is op dit moment echt niet aan de orde. Dat is het pas op z'n vroegst bij een volgend kabinet. Ik ontraad de motie.

De motie op stuk nr. 1100 hebben we nog even goed bestudeerd, zeg ik tegen de heer Boucke, maar die motie ligt volledig op het terrein van de minister voor Natuur en Stikstof. Ik kan die op dit moment dus niet beoordelen, maar er is al wel contact geweest met het ministerie van LNV en voorafgaand aan de stemmingen kan collega Van der Wal een brief aan de Kamer zenden met het oordeel over deze motie.

De motie op stuk nr. 1101 gaat over snelbussen, extra busplatforms en integrale mobiliteitshubs bij Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Nu is het zo dat de decentrale vervoersautoriteiten, in dit geval de provincies, verantwoordelijk zijn voor het aanbod van openbaar vervoer, en ook voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs en het ov-aanbod naar de luchthavens. Het OV-bureau Groningen Drenthe en de provincie Limburg kunnen ervoor kiezen om hun vervoersconcessies uit te breiden om de luchthaven met bijvoorbeeld snelbussen te ontsluiten. Een alternatief is dat de luchthaven in eigen beheer snelbussen van en naar de luchthaven inzet, voor zover dat überhaupt past binnen de voorwaarden die de regionale vervoersconcessies hebben. Het is niet eens mijn portefeuille. Het is de portefeuille van de staatssecretaris. Het is niet in dit debat aan de orde geweest. Het valt onder de decentrale vervoersautoriteiten. Sowieso heb ik dan eigenlijk al drie redenen om de motie te ontraden. Ik kan natuurlijk nog wel — en ik ben bereid dat te doen — het idee dat de Kamer hier oppert, bijvoorbeeld in het BO MIRT voorleggen aan de regionale bestuurders, maar zij gaan vervolgens over het antwoord.

De motie op stuk nr. 1102 is de motie van mevrouw Van der Graaf over stikstof. Ik heb even wat uitleg. Schiphol heeft een vergunning gekregen voor 440.00 vliegbewegingen. Aanvullend heeft Schiphol zelf de impact tot 500.000 vliegbewegingen gemitigeerd, waarbij rekening is gehouden met een realistische vlootmix. Niet stikstof, maar datgene wat we in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol vastleggen is de daadwerkelijk beperkende factor voor Schiphol. Het daadwerkelijk aantal vliegbewegingen in het LVB geldt uiteindelijk als maximum in de vergunning. Dat zal bepaald worden door de uitkomsten van de Balanced Approachprocedure. Op dit moment gaan we naar 460.000 in die gepubliceerde Experimenteerregeling Schiphol, die vanaf 31 maart volgend jaar van kracht is. Dat is beperkender dan die 500.000 in de stikstofvergunning. Maar tot aan 31 maart maakt de vergunning mogelijk dat je dan wel die extra stikstofruimte benut. Daarna komt de volgende voorgenomen stap, te weten beperking tot 452.500, waarvoor op dit moment een notificatie in Brussel ligt. Aangezien dat aantal van 460.000 en later dat van 452.500 binnen de marge liggen van de natuurvergunning wordt zo geborgd dat de capaciteitsreductie niet leidt tot extra stikstofdepositie. Dus daarmee ontraad ik de motie.

De motie op stuk nr. 1103 gaat over het achtpuntenplan. Ik heb al eerder gezegd dat ik in het kader van het hoofdlijnenbesluit ook het achtpuntenplan van Schiphol heb verwelkomd. Sinds de bekendmaking zijn we veelvuldig met Schiphol daarover in gesprek. Een aantal punten wordt ook zeker door het kabinet onderschreven, bijvoorbeeld het punt van de parallelle Kaagbaan, waar we inmiddels ook actie op hebben ondernomen, ook waar het gaat om heldere grenzen voor geluid en uitstoot. Zoals ik op 1 september heb aangekondigd, zal in de komende periode een impactanalyse van de potentie van een gedeeltelijke nachtsluiting starten, maar er zijn ook andere zaken in het achtpuntenplan die echt verder moeten worden uitgewerkt of onderzocht. Mogelijk zal niet alles daarin gelijk kunnen. Voor een aantal andere punten, zoals het weren van privéjets, zijn we aan het kijken wat de mogelijkheden zijn binnen nationale en internationale regelgeving. Dus ik sta positief tegenover het achtpuntenplan. De motie vraagt echter in absolute zin om bindende afspraken te maken terwijl ik niet kan garanderen dat al die maatregelen ook daadwerkelijk op deze wijze gerealiseerd kunnen worden, zodat ik de motie moet ontraden.

Dan de motie op stuk nr. 1104 over Lelystad.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van mevrouw Van der Graaf. Ik zag in ieder geval een signaal. Ik wist niet helemaal hoe ik dat moest interpreteren, maar mevrouw Van der Graaf wil even een interruptie plaatsen op uw oordeel over de motie op stuk nr. 1103. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ja, ik dacht dat het handig was om even een knip te maken in plaats van alles in één keer te behandelen. Ik heb de minister gehoord over het achtpuntenplan. Ik denk dat de motie de minister ook wel ruimte biedt doordat we er zo veel mogelijk in hebben opgenomen om vast te leggen. Dus ik heb het idee dat hier de inzet van de minister en de inzet van de ChristenUnie zich in dezelfde richting bewegen. Ik zou dus zeggen: omarm 'm. Ik begrijp het oordeel van de minister dus niet helemaal. Bij de motie over de stikstofuitstoot is het eigenlijk heel simpel: we willen gewoon geen extra stikstofuitstoot. Ik heb een hele redenering van de minister gehoord, maar de minister kan toch ook gewoon zeggen: goed plan!

Minister **Harbers**:
Ik heb over die motie gezegd wat ik erover gezegd heb. De motie op stuk nr. 1103 vraagt om zo spoedig mogelijk bindende afspraken te maken met Schiphol. Het zijn vaak overigens niet eens afspraken met Schiphol, denk ik. Maar hier hou ik me aan de route die ik al heb ingezet. Dat heb ik al eerder gezegd. Wij kijken goed naar dat achtpuntenplan. We verwelkomen ook dat Schiphol daar zelf mee is gekomen. Als ik dan strikt de regels van de Kamer zou volgen, zeg ik in een bijzin, dan zou ook om die reden de motie niet eens nodig zijn en dan zou ik 'm ook niet hoeven ontraden. Maar we hebben nu net een route ingezet en een van de belangrijkste onderdelen in dat achtpuntenplan is natuurlijk de nachtsluiting. Daar hebben we als kabinet nu een route op ingezet, met de hele impactanalyse. Ik wacht echt eerst de uitkomsten van die impactanalyse af, zodat we weten hoe dit in te voeren is, wat we daarbij tegenkomen en waar we rekening mee hebben te houden. Ik denk dat dat de zorgvuldige weg is. Daar heb ik geen motie voor nodig. Daarom ontraad ik ook echt om deze motie aan te nemen. Ik doe dat ook omdat ik denk dat die meteen weer tot allerlei verwachtingen leidt, die we nou juist heel zorgvuldig proberen te managen.

De **voorzitter**:
We zijn toe aan de motie op stuk nr. 1104.

Minister **Harbers**:
Ja, de motie op stuk nr. 1104. Het staat bedrijven vrij om een vergunning aan te vragen in het kader van de Wet natuurbescherming. Het zou van onbehoorlijk bestuur getuigen om hier een specifiek bedrijf van uit te sluiten. Dat is wat ik zeg in reactie op het dictum waarin wordt verzocht om de natuurvergunning niet te verlenen. Ik wil voorts nog iets zeggen over de opening van Lelystad Airport. Los van het feit dat de Kamer dit onderwerp controversieel heeft verklaard en het daarmee aan een nieuw kabinet is om een besluit te nemen: het was altijd al de route dat voordat opening van Lelystad Airport aan de orde is, dat eerst aan de Kamer wordt voorgelegd. Die twee argumenten maken dat het mijn oordeel is om deze motie te ontraden.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van der Graaf heeft nog een interruptie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Kan de minister dan wel bevestigen dat er bij de toetsing van een aanvraag rekening kan worden gehouden met toekomstig beleid? Ik denk dat dat ook wel een belangrijke constatering is die even uit de mond van de regering klinkt.

Minister **Harbers**:
Die vraag ligt op het terrein van collega-minister Van der Wal, die bevoegd gezag is in dezen, dus daar kan ik geen uitspraak over doen.

De **voorzitter**:
We gaan door naar de motie op stuk nr. 1105.

Minister **Harbers**:
De motie op stuk nr. 1105 is van de heer Krul. Ook hier geldt eigenlijk wat ik net al zei in reactie op de motie van mevrouw Van der Graaf over het achtpuntenplan als geheel. Zoals aangekondigd op 1 september zal in de komende periode de impactanalyse naar de potentie van die nachtsluiting starten. We proberen snel zicht te krijgen op de impact op geluid, milieu en op de sector. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de effecten, als die er zouden zijn, van het verplaatsen van vluchten naar andere tijdstippen op de dag. Zoals ik net al zei: pas als die resultaten binnen zijn, kan er een afweging gemaakt worden. In die zin is de motie ontijdig. Maar als ik de motie zo mag uitleggen dat we in de impactanalyse ten aanzien van de nacht kijken naar de effecten ook op de randen van de dag en vervolgens met die analyse in de hand een afweging maken, kan ik 'm oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
Er wordt geknikt. De motie krijgt dus oordeel Kamer.

Minister **Harbers**:
Dan doen we dat.

Ik ben bij de motie op stuk nr. 1106 van de heer Krul. In mijn appreciatie ga ik even door op het interruptiedebat dat daar kort over ontstond. Bij de vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit worden lusten en lasten in beeld gebracht en de verschillende belangen tegen elkaar afgewogen. Dat is al zo geregeld en wordt ook in het besluit gemotiveerd. Zo wordt er ook milieuonderzoek uitgevoerd conform de Wet milieubeheer en met betrokkenheid met de Commissie m.e.r. Ook wordt er door het ministerie altijd om een economische onderbouwing gevraagd, waarin wordt ingegaan op de bedrijfseconomische haalbaarheid en de welvaartseffecten van het aangevraagde besluit. Ik heb al vele debatten met de heer Krul gevoerd over het instrument van de MKBA. Ook daarin kan gebruik worden gemaakt van de MKBA-werkwijzer die voor de luchtvaart is opgesteld. Die is ook met de Kamer gedeeld. Die MKBA-werkwijzers zijn en worden ook voortdurend herijkt op aspecten van brede welvaart. Vervolgens wordt het ontwerp van het luchthavenbesluit met alle onderbouwende documenten ook nog in voorhang aan de Kamer aangeboden, zodat ook de Kamer zich ervan kan vergewissen wat er allemaal meegenomen is. Ik denk dat een wettelijke verplichting voor economisch

onderzoek aan dit geheel verder niets toevoegt. Om die reden wil ik de motie ontraden.

De heer **Krul** (CDA):
Klopt het dat er bij het nemen van zo'n luchthavenbesluit wel een verplichting is tot het opstellen van een milieueffectrapportage, maar dat er dus geen wettelijke verplichting is tot het houden van een impactanalyse naar de maatschappelijke impact? Moet ik de appreciatie van de minister zo samenvatten? Dus we doen het soms wel, maar het is niet verplicht. Maar op milieugebied doen we het überhaupt, want dat is wel verplicht?

Minister **Harbers**:
Ik zou echt even moeten nagaan of dat in de praktijk ook een wettelijke verplichting is, maar het wordt altijd door het ministerie gevraagd en het wordt ook altijd geleverd. Dan maken we ook gebruik van de MKBA-werkwijzer. In de praktijk zie ik hier dus geen knelpunt. Sterker, wij zijn zelf natuurlijk al een paar jaar bezig om de MKBA-werkwijzers te verrijken met alle aspecten van brede welvaart.

De motie op stuk nr. 1107 van de heer Graus ontraad ik, want een allesomvattend plan is moeilijk uitvoerbaar. In het onderzoek brengen we wel de prijs van een vliegreis in beeld en welke externe kosten er zijn. Dat onderzoek komt eind 2023. Ik ontraad deze motie dus. Als het onderzoek aan het eind van het jaar klaar is, is er wellicht nog reden om aanvullend daarop vragen te stellen, maar in de breedte, zoals het nu in de motie staat, zou ik dat ontraden.

Dan de motie op stuk nr. 1108. We hebben het verzoek van Schiphol ontvangen. Dat neem ik in overweging. Ik vertelde straks al dat het doel uiteindelijk is om de overstap te maken naar Doc.29, het nieuwe rekenmodel. We kijken ook of een actualisatie van het oude model nog zinvol is. Daar ben ik zonet op ingegaan bij de motie van de heer Van Haga. Ik ontraad deze motie.

De motie op stuk nr. 1109 gaat over het NNHS. Als ik de motie zo kan interpreteren dat we moeten vasthouden aan het strikt preferentieel baangebruik en aan het doorlopen van de Balanced Approachprocedure en de milieueffectrapportage die in het LVB worden vastgelegd, laat ik de motie aan het oordeel van de Kamer.

De motie op stuk nr. 1110 is van de heer Alkaya.

De **voorzitter**:
Een ogenblik. Er is toch nog een interruptie van de heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Ja, even over mijn eerste motie, de motie op stuk nr. 1107, die is medeondertekend door Koerhuis en Van Haga. Wij vragen gewoon om inzicht in de kosten. Het is best raar dat zoiets wordt ontraden, want wij zijn een controlerend orgaan. We zijn een medewetgevend orgaan, maar ook een controlerend orgaan. Het is heel raar dat we hier geen inzicht in mogen krijgen. Het is een hele sympathieke, normale motie. Ik denk zelfs dat de linkse partijen het ermee eens zijn dat we gewoon inzage moeten krijgen in de kostenverdeling.

Minister **Harbers**:
Voor mij zit het 'm erin dat u zegt "alle mondiale, Europese en nationale lasten op onze luchtvaartsector". Maar ik kan me zomaar voorstellen dat we elkaar een heel eind naderen, omdat er al onderzoek loopt naar grote delen van deze motie, namelijk de prijsstelling van de vliegtickets en de betaalbaarheid. Misschien kunt u de motie anders aanhouden totdat het onderzoek eind dit jaar klaar is. Dan kunnen we wat specifieker kijken of u nog elementen mist en of die ook uitvoerbaar en onderzoekbaar zijn.

De heer **Graus** (PVV):
Dan kijk ik ook even naar de heren Koerhuis en Van Haga, de mede-indieners, of zij akkoord zijn met het aanhouden van de motie. Nee, we brengen de motie toch in stemming.

De **voorzitter**:
Het oordeel blijft: ontraden. We zijn bij de motie op stuk nr. 1110.

Minister **Harbers**:
Ja, de motie op stuk nr. 1110. Ik heb straks al iets gezegd over de natuurvergunning voor Schiphol. De minister voor Natuur en Stikstof is daar het bevoegd gezag. Zij heeft in de brief aan de Kamer uitgelegd dat de vergunning ziet op de situatie zoals die uiteindelijk zal moeten zijn, met 440.000 vliegbewegingen. Je bent ook afhankelijk van wanneer de Balanced Approach klaar is en er een nieuw luchthavenverkeerbesluit is. In de tussentijd geldt de bestaande dienstregeling. Omdat Schiphol zelf voldoende stikstofruimte had geregeld voor de mitigatie tot 500.000, is de vergunning verleend zoals zij is verleend. Dat heeft de minister voor Natuur en Stikstof als bevoegd gezag gedaan. Ik legde straks al uit dat er in de praktijk andere instrumenten zijn die de daadwerkelijke operatie op Schiphol verder beperken dan alleen de natuurvergunning, zoals de experimenteerregeling voor 460.000 die inmiddels is afgekondigd. Om die reden ontraad ik de motie.

Ook de motie op stuk nr. 1111 van mevrouw Kröger en de heer De Hoop ontraad ik. Ook hier is de minister voor Natuur en Stikstof het bevoegd gezag. De natuurvergunning die ze heeft afgegeven, bepaalt de grenzen voor onder andere stikstofdepositie. Vanuit het gelijkheidsbeginsel geldt dat voor alle bedrijven en projecten hetzelfde. Als de Kamer hierbovenop extra regelgeving wil maken met betrekking tot stikstofuitstoot, lijkt mij dat vooral aan een nieuw kabinet. Daarnaast wijs ik erop dat er ook sectorafspraken zijn gemaakt om stikstofemissie te reduceren. De luchtvaart is daar, net als alle andere sectoren, onderdeel van.

Tot slot lagen er nog een paar vragen.

De heer Koerhuis vroeg naar de brandveiligheidseisen voor regionale luchthavens. Mede naar aanleiding van een toezegging aan de heer Koerhuis zijn we vanuit het ministerie in overleg gegaan met de Nederlandse Vereniging van Luchthavens over haar voorstel tot aanpassing van de ver-

eisten voor luchthavenbrandweer op kleine velden. Er wordt bovendien gewerkt aan een conceptwijziging van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, mede in verband met wijzigingen in internationaal ICAO-verband. Hierdoor kunnen andere brandveiligheidseisen en lagere administratieve lasten gaan gelden voor kleinere velden. Vanuit het Rijk kunnen we luchthavens ondersteunen door knelpunten weg te nemen of kennis uit te wisselen en die overgang soepel te regelen. Maar zoals de heer Koerhuis weet, kunnen we niet de exploitatiekosten van luchthavens financieren. Dat is dus de stand van zaken daarvan.

Dan ten aanzien van het laten overnemen van zakenvliegtuigen door regionale luchthavens. Ook daarover hebben we in de afgelopen periode met Schiphol, verschillende regionale luchthavens en gebruikers gesproken. We blijven dat ook doen, indachtig het feit dat ik geen sturingsinstrumenten heb om verkeer geforceerd van Schiphol naar de regionale luchthavens te verplaatsen. De verdeling over verschillende luchthavens is namelijk echt aan de luchtvaartmaatschappijen, de gebruikers en de luchthavens zelf. In de praktijk zien we dat het op dit moment niet op grote schaal tot verplaatsing van vliegtuigen leidt, maar we weten uit het achtpuntenplan dat ook Schiphol zelf — daar zijn we ook mee in gesprek — het aantal zakenvluchten of privévluchten zou willen beperken.

De heer Graus verzocht nog om het rapport van het NLR over het effect van de vlootverstilling op het Nederlandse Rekenmodel met de Kamer te delen. Ja, dat zal ik doen. Het is een analyse van het NLR die is opgesteld in opdracht van de KLM. Ik zal dat rapport aan de Kamer toezenden.

Mevrouw Kröger had een vraag over hoe het nou zit met de 500.000 en 440.000 vliegbewegingen. Ik denk dat ik dat zostraks ook in reactie op de betreffende moties al heb uitgelegd.

Dan haar verzoek. Zou er extra stikstofruimte zijn en gaat die niet gebruikt worden voor Lelystad Airport? Volgens mij kan dat helemaal niet, zeg ik met voorzichtigheid. Ik wil dat namelijk toetsen met minister Van der Wal. Ik kom daar graag in alle precisie op korte termijn op terug door daar samen met minister Van der Wal een brief over aan de Kamer te sturen. Ik zie dat mevrouw Kröger misschien teleurgesteld naar de microfoon loopt, maar het antwoord zou haar ook kunnen bevallen. Ik wil het alleen heel precies uitlijnen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Deze vraag stel ik natuurlijk niet voor niets. Er is eerder namelijk sprake van geweest Lelystad Airport onderdeel te maken van het Schipholsysteem, als zevende baan. De minister zei net al dat Schiphol extra stikstofruimte gekocht heeft, dus het moet heel precies bepaald worden dat die extra ruimte niet, op geen enkele manier, gebruikt gaat worden om Lelystad Airport een natuurvergunning te verlenen. Er moet dus niet een soort van extern salderen plaatsvinden binnen dat bedrijf.

Minister **Harbers**:
Maar ik zou gaan speculeren als ik nu alles zou gaan uitspreken waarvan ik denk dat ik weet hoe het zit. Ik weet dat Lelystad ook zelf een natuurvergunningsaanvraag heeft ingediend en volgens mij zit daar geen ruimte van Schiphol in, maar dat zou allemaal speculatief zijn. Ik begrijp de zorg van mevrouw Kröger, dus ik kom daar samen met minister van der Wal per brief op terug.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Wanneer komt die brief?

Minister **Harbers**:
Op de kortst mogelijke termijn, maar ik heb minister Van der Wal hier niet over kunnen spreken. Ik doe mijn best om dat zo snel mogelijk te doen.

De **voorzitter**:
De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Harbers**:
Daarmee ben ik aan het eind van de beantwoording gekomen.

De **voorzitter**:
Dan zijn we aan het einde gekomen van dit tweeminutendebat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
We gaan op 3 oktober stemmen over de moties. Dat is aanstaande dinsdag. We krijgen nog wel een oordeel over de motie op stuk nr. 1100, want dat is nog niet bekend. Dat wordt schriftelijk aangeleverd.