

Tweede Kamer, Luchtvaart

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur hebben op 7 oktober 2026 overleg gevoerd met de heer Karremans, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur d.d. 28 mei 2026 inzake vervolgstappen uitspraken luchthavens Eindhoven, RTHA en Lelystad (31936, nr. 1294);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2026 inzake beleidsreactie op de Staat van de luchtvaart 2026 (31936, nr. 1293);**
- **de brief van de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur d.d. 17 juni 2026 inzake nieuwe besluiten luchthavens Eindhoven, Rotterdam The Hague en Lelystad (31936, nr. 1298);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2026 inzake reactie op verzoek commissie over Vogel- en Natuurwacht Flevoland met betrekking tot openstelling van Lelystad Airport (31936, nr. 1299);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 augustus 2026 inzake antwoorden op vragen commissie over de reactie op het Rapport Adviescommissie uitvoering Programma Luchtruimherziening (Kamerstuk 31936-1269) (31936, nr. 1310);**
- **de brief van de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur d.d. 25 augustus 2026 inzake beantwoording vragen commissie over nieuwe besluiten luchthavens Eindhoven, Rotterdam The Hague en Lelystad (Kamerstuk 31936-1298) (31936, nr. 1309);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 augustus 2026 inzake afdoening van de motie van het lid Heutink over onderzoeken welke maatregelen genomen kunnen worden om de achterstand bij de ILT weg te werken (Kamerstuk 31936-1288) (31936, nr. 1308);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 augustus 2026 inzake Natuur en Milieu Gelderland over Lelystad Airport (31936, nr. 1306);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juli 2026 inzake het onderzoek Actualisatie PSO Bovenwindse Eilanden (31936, nr. 1305);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juli 2026 inzake verzamelbrief luchtvaart Q2 2026 (31936, nr. 1302);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 juni 2026 inzake monitoring geluidhinder en slaapverstoring bij civiele en militaire luchthavens (31936, nr. 1300);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 september 2026 inzake halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol (29665, nr. 636);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 oktober 2026 inzake verzamelbrief luchtvaart (2026Z21128);**

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 oktober 2026 inzake rapport Benchmark luchthaventarieven en overheidsheffingen 2025 (2026Z20970);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 september 2026 inzake reactienota over het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over het milieueffectrapport luchthavenbesluit Rotterdam (31936, nr. 1313);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 september 2026 inzake Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde. Gebroken gebruiksjaar 2025 (31936, nr. 1311).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Huizenga

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en
Natuur,
Steen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bolhuis, Goudzwaard, Graus, Peter de Groot, Köse, Kostić en Zwinkels,

en de heer Karremans, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 19.00 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, ik open het commissiedebat Luchtvaart. Hartelijk welkom aan de belangstellenden op de publieke tribune en aan de mensen die het debat op afstand volgen. Hartelijk welkom ook aan de leden en aan de minister en de ambtelijke ondersteuning. We gaan er een mooi debat van maken. Ik vraag allereerst of de commissie er bezwaar tegen heeft dat de heer Bolhuis, als vervanger van mevrouw Kröger, deelneemt aan het debat. De heer Bolhuis is officieel geen lid van deze commissie en daarom kijken we altijd even rond of er netjes geknikt wordt. Ja, ik dacht al dat het een formaliteit zou zijn. Hartstikke goed.

We gaan beginnen met de bijdrage in eerste termijn van de zijde van de Kamer. U heeft vijf minuten spreektijd en we houden vier interrupties aan. Ik wil als eerste het woord geven aan het lid Kostić van de Partij voor de Dieren. Ga uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Een punt van orde. Bij sommige andere debatten hanteren we de 30 secondenregel. Is dat onder uw beleid niet mogelijk?

De **voorzitter**:

Nee. We houden het bij vier losse interrupties en we kijken hoeveel tijd we daarvoor nodig hebben. Als blijkt dat er nog een vraag niet is gesteld, dan kunnen we altijd verder kijken. Laten we nu voor de efficiëntie van dit debat met vier interrupties werken. Ik nodig u uit om uw bijdrage te doen. Ga uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank, voorzitter. We zitten midden in een klimaat- en natuurgroei. Het bedreigt ons allemaal, van overstromingen tot aanhoudende droogte en watertekorten. Het is een enorme schade voor de economie. In de hittegolf afgelopen zomer vielen er bijna 1.000 doden. De Wereldgezondheidsorganisatie en de Gezondheidsraad waren laatst in de Kamer. Zij zeggen letterlijk: de klimaatcrisis is een catastrofale bedreiging voor de volksgezondheid, veiligheid en sociale stabiliteit.

Wij zien kansen voor een mooiere toekomst waar mensen in een veilig, schoon en groen Nederland kunnen leven en waar mensen in rust kunnen slapen. Het kan als we eerlijke maatregelen nemen. Dat betekent dat de luchtvaart eerlijk gaat bijdragen. Er zijn wettelijke klimaatdoelen voor andere sectoren, voor boeren en burgers, maar niet voor de luchtvaartbobo's. Zij nemen hun verantwoordelijkheid niet. Terwijl de uitstoot bij de andere sectoren daalt, is de uitstoot van de luchtvaartsector sinds 1990 met ongeveer 150% toegenomen. Gigantische maatschappelijke kosten worden op de samenleving afgeschoven — 7 miljard euro per jaar berekende CE Delft — terwijl rijke luchtvaartbobo's de winsten opstrijken. Is de minister het met ons eens dat dat anders moet? Het goede nieuws is dat een kleinere luchtvaart niet alleen beter is voor klimaat, natuur en gezondheid, maar ook nog eens een gezonde economie oplevert. Dat blijkt uit een rapport dat de minister zelf heeft laten opstellen. Hij had er in het vorige debat geen actieve herinnering meer aan en daarom geef ik het rapport graag bij dezen via de bode aan de minister om zijn geheugen op te frissen. Graag een reactie.

Voorzitter. Het is tijd dat ook deze grote vervuiler betaalt. De Partij voor de Dieren heeft een route: een vijfpuntenactieplan luchtvaart. Eén. Laat de luchtvaart eerlijk betalen aan de oplossing voor de klimaatcrisis. Neem het klimaatdoel voor de luchtvaart op in de wet en voer een CO₂-plafond in. Stop met het absurde plan om Lelystad Airport te openen. Notabene een VVD-minister had in 2023 al een CO₂-plafond voor de luchtvaart uitgewerkt. Het is klaar om in te voeren. Ik zou zeggen: dat is ook voor deze minister gewoon een inkoppertje.

Twee. Bescherm de gezondheid van omwonenden met normen voor gevaarlijke stoffen uit de luchtvaart. Voor andere grote uitstoters van gevaarlijke stoffen gelden wettelijke emissienormen en de verplichting om gevaarlijke stoffen te voorkomen of te beperken. Maar het geldt niet voor de luchtvaart. Omwonenden worden tegen 99,9% van de schadelijke uitstoot van gevaarlijke stoffen vanuit de luchtvaart niet beschermd.

Drie. Neem extra maatregelen ter bescherming van grondpersoneel tegen kankerverwekkende uitstoot van vliegtuigen.

Vier. Laat de vervuilers betalen. Houd de vliegtaks voor lange, meest vervuilende vluchten bij het origineel en verhoog de taks voor rijke businessclassvliegers. Er is brede steun onder de bevolking voor deze maatregel. We zien dat Frankrijk en het Verenigd

Koninkrijk veel hogere belasting vragen voor de rijke businessclassvliegers. Het levert de schatkist ook nog eens miljoenen op die we goed kunnen gebruiken om bijvoorbeeld openbaar vervoer betaalbaar te houden. Als we niet ingrijpen, dan blijven de miljarden euro's schade door de luchtvaart afgewenteld worden op de hele samenleving, terwijl de helft van de bevolking niet eens vliegt.

Vijf. Laat buitenlandse transferpassagiers eerlijk meebetalen. Nu stappen veel mensen uit het buitenland op Schiphol over, de zogenaamde transferpassagiers. Zij leveren Nederland weinig op, maar de vervuiling is voor onze rekening. Toch betalen transferpassagiers geen vliegbelasting, anders dan de Nederlandse passagiers. Ik hoor graag of de minister bereid is daar stappen in te nemen. Wij hebben hierover alvast amendementen voorbereid.

Daarnaast heb ik nog per punt een aantal extra verdiepende vragen aan de minister. Ik begin bij punt één. De klimaatdoelen en het CO₂-plafond. Erkent de minister dat het klimaatdoel uit het coalitieakkoord dat de uitstoot van Schiphol en Lelystad in 2030 niet hoger mag zijn dan die van Schiphol in 2025, volgens cijfers van de KEV al uit zicht is? Hoe kan de minister de opening van Lelystad Airport dan nog rechtvaardigen? In de klimaatzaak van Bonaire heeft de rechter vastgesteld dat ook de internationale lucht- en scheepvaart onder klimaatbeleid moeten vallen. Hoewel er een hoger beroep loopt, is de minister verplicht om alvast uitvoering te geven aan de uitspraak. Welke aantoonbaar effectieve maatregel gaat de minister nemen om aan zijn verplichtingen te voldoen die door de rechter zijn opgelegd in de Bonaire-klimaatzaak?

Dan punt twee: bescherm de gezondheid van de Nederlandse burgers. Zoals ik al zei, zijn er voor heel veel gevaarlijke stoffen geen emissienormen in de luchtvaart. Toezichthouder ILT en experts zeggen in de rapportage van de Expertgroep effecten luchtvaartemissies op lokale luchtkwaliteit ook dat het huidige instrumentarium tekortschiet om lokale luchtkwaliteit en de gezondheid van burgers effectief te beschermen. Kan de minister voor een tweeminutendebat, dat ik ga aanvragen, een brief naar de Kamer sturen waarin hij aangeeft hoe hij deze problemen gaat oplossen en in hoeverre hij daarbij nieuwe emissienormen kan vaststellen?

Punt drie: de gezondheid van werknemers. Ik sprak een tijdje geleden platformmedewerkers en zij vertelden mij hoe ze de afgelopen jaren steeds meer collega's kanker hebben zien krijgen. Dat nu officieel is vastgesteld dat kerosinemotoremissies kankerverwekkend zijn ...

De **voorzitter**:

Komt u tot een afronding?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

...vraagt om een nieuwe afweging om maatregelen op Schiphol te treffen om de gezondheid te beschermen. Mijn vraag is: kan de minister ook voor het tweeminutendebat met een extra pakket aan maatregelen komen om die mensen te beschermen?

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Daarmee eindig ik mijn betoog.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft wel een interruptie, dus u krijgt wellicht nog wat extra tijd. Meneer Goudzwaard, ga uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Een prachtig en herkenbaar verhaal van het lid Kostić. Ik wil een punt van orde maken. Ik heb het idee dat er iets mis is met de akoestiek hier. Ik hoor steeds een klank daarvandaan. Ik zei het net ook tegen mijn collega. Ik weet niet wat het precies is, maar er lijkt audiologisch iets niet helemaal in de haak te zijn. Daar wil ik u even op attenderen.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de bode en de ondersteuning. Is dat herkenbaar? Ik hoor dat het specifiek aan uw microfoon ligt, lid Kostić. Nou kan ik ook zeggen: ja, we kunnen de microfoon niet meer gebruiken, maar dat gaan we niet doen. Misschien kunt u naast de heer Goudzwaard plaatsnemen, nadat u uw termijn hebt afgerond? Dan kunt u daar eventueel interrupties plegen. Het is verstaanbaar, maar er zit een echo of klank achter. Als u plaatsneemt naast de heer Goudzwaard, dan kunt u vanaf daar uw ... Ik zal u straks in de tweede termijn als eerste het woord geven. Dat komt helemaal goed.

Er wordt direct opvolging aan gegeven. De technische dienst gaat er naar kijken. Zo zijn we dan ook weer, alweer opgelost. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Zwinkels voor haar inbreng namens het CDA. Ga uw gang.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben er vanochtend eens goed voor gaan zitten om de NLR Gevoeligheidsanalyse ontwikkeling CO₂-uitstoot Schiphol en Lelystad Airport door te nemen, die als bijlage bij de verzamelbrief Luchtvaart zat. Ik was alleen al snel klaar, want toen ik de bijlage opende, bleek dat het stuk was ingetrokken door het ministerie. Kan de minister uitleggen waarom hij deze analyse, die bedoeld was om inzicht te geven in de CO₂-effecten van Schiphol en Lelystad, op dezelfde dag dat hij deze naar de Kamer stuurde, alweer introk? Ik ga er zomaar van uit dat daar een hele goede reden voor is. Kan de minister ook aangeven wanneer we deze analyse later alsnog toegestuurd krijgen? Dat was het ten aanzien van het CO₂-plafond.

Dan kom ik bij mijn volgende blokje en dat gaat over vliegbelasting. In de discussie over de vliegbelasting ligt nu vaak de nadruk op de verschillen tussen internationale luchthavens, tussen korte en lange vluchten en op de vraag hoe om te gaan met transferpassagiers. Een alternatief zou kunnen zijn om juist meer te kijken naar hoe vaak iemand vliegt. Wie heel veel vliegt, betaalt dan meer dan iemand die af en toe het vliegtuig neemt. Hoe kijkt de minister naar zo'n systeem van veelvliegers? Kan de minister samen met zijn financiële collega's onderzoeken hoe en op welke termijn een voorstel voor een vliegbelasting voor veelvliegers concreet vormgegeven zou kunnen worden?

Mijn derde punt gaat over duurzame brandstoffen. Op 11 november hebben we een commissiedebat over de verduurzaming van de luchtvaart. Dan zal ik ook vragen naar de kansen voor elektrisch vliegen in Caribisch Nederland. Ik gaf dit ook aandacht in mijn maidenspeech. Maar voor nu is het hartstikke goed dat we in Nederland de productiecapaciteit voor SAF verder stimuleren. Een stimuleringsregeling met een eerste openstelling van 205 miljoen euro is een belangrijke stap in de richting van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Het is echter belangrijk dat we de verduurzaming ook breed bekijken. De ILT wijst erop dat zwavel in kerosine bij verbranding niet alleen tot zwaveldioxide leidt, maar ook bijdraagt aan ultrafijnstof. Opvallend is dat de ILT bij sommige SAF-mengsels een één tot drie keer hoger zwavelgehalte aantrof dan in reguliere kerosine, doordat de fossiele kerosine waarmee werd gemengd veel zwavel bevatte. Inzet van SAF biedt kansen om verduurzaming en gezondheidswinst hand in hand te laten gaan, maar dan zijn dit wel zaken waar we goed op moeten letten. Kan de minister toezeggen dat bij de verdere uitwerking van het SAF-beleid ook expliciet wordt gekeken naar de effecten op zwaveluitstoot en ultrafijnstof, zodat we voorkomen dat een verduurzamingsmaatregel onbedoeld tot negatieve effecten leidt?

Dan kom ik bij mijn vierde punt, dat gaat over de regionale luchthavens. Ik begin bij Eindhoven Airport. Niemand is gebaat bij langdurige onzekerheid over de toekomst van de regionale luchthavens. Specifiek voor Eindhoven Airport: de luchthaven geeft aan verantwoordelijkheid te nemen voor de emissiereductie en het natuurherstel en er alles aan te zullen doen om in 2026 en 2027 binnen het opgelegde emissieplafond te blijven. Dat is ook het minste dat je mag verwachten, maar de houding is op zich wel positief. Ik begrijp goed dat deze luchthaven hiernaast ook behoefte heeft aan duidelijkheid over de juridische en ruimtelijke mogelijkheden in de periode vanaf 2028, ook met het oog op de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van de Brainportregio. Wanneer verwacht de minister die duidelijkheid over het langetermijnperspectief te kunnen bieden? Wat is daarvoor nodig?

Voorzitter. De tweede luchthaven is Lelystad Airport. Voor ons staat voorop dat het een zorgvuldig proces moet zijn met een navolgbare uitkomst. Vanuit de sector horen wij dat er de komende maanden nog ontzettend veel moet gebeuren om 31 oktober 2027 als openingsdatum voor passagiersvluchten van Lelystad Airport daadwerkelijk haalbaar te houden. De minister heeft de ambitie uitgesproken, maar een duurvergunning is nog randvoorwaardelijk. Het Luchthavenbesluit moet nog worden aangepast en er moet operationeel nog het nodige worden voorbereid. Of het nu wel of niet haalbaar blijkt, het lijkt me goed dat we hier duidelijkheid in bieden. Ook in de regio leven nog zorgen over de randvoorwaarden, bijvoorbeeld of de infrastructuur op tijd klaar zal zijn, zoals benodigde wegen. Kan de minister concreet aangeven welke stappen de komende maanden nog worden gezet, welke deadlines daarbij gelden en op welk moment alle juridische en operationele randvoorwaarden uiterlijk gereed moeten zijn voor Lelystad Airport om op 31 oktober 2027 daadwerkelijk de eerste passagiersvluchten te kunnen ontvangen?

De minister heeft tijdens het vorige commissiedebat toegezegd dat niet alleen in de luchtvaartgids, maar ook al eerder in een brief zou worden toegelicht hoe de laagvliegroutes nu zijn opgelost. Dat is belangrijk voor de omgeving, omdat er anders te lang gewacht moet worden voordat zwart-op-wit vaststaat hoe dit wordt opgelost. Wanneer mogen we de toelichting verwachten?

Voorzitter. Dan kom ik bij de derde en laatste regionale luchthaven voor dit moment en dat is Maastricht Aachen. Ook bij Maastricht Aachen Airport ...

De **voorzitter**:

Uw tijd zit erop. Kunt u tot een korte afronding komen?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

O, dat gaat wel heel snel. Ik wil weten in hoeverre de minister overleg heeft gehad met onze buurlanden over het toekomstperspectief. Hoe zijn die gesprekken tot nu toe verlopen?

Tot slot voorzitter, als u mij toestaat, de ILT-vliegbrevetten. We hadden daar een achterstand en er zou een doelstelling worden bereikt. Inmiddels is dat moment achter ons en ik ben benieuwd of we de achterstand hebben ingehaald.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank aan mijn collega van het CDA voor wederom een prettige bijdrage. Ik heb in ieder geval één vraag. Als het aan het kabinet ligt, wordt de taks voor de langeafstandsvluchten verlaagd, terwijl daar — ik heb dat net ook uitgelegd — de grootste schade ligt ook qua afwenteling van de kosten op de samenleving. Het kabinet kijkt naar Duitsland, maar je kan ook kijken naar Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, waar er een flink hogere taks op langeafstandsvluchten ligt en ook op de businessclassvliegers. Is het CDA het met ons eens dat we hier toch anders naar zouden moeten kijken, ook in het belang van het eerlijker verdelen van de kosten en het zo veel mogelijk beperken van de schade?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik ben heel blij dat we die discussie rondom de vliegbelasting nu gewoon goed inhoudelijk gaan voeren met elkaar. In de begrotingsstukken is ook te lezen dat er wordt gewerkt met drie verschillende tarieven, van korte naar lange vluchten. Als je verder vliegt, is dat in principe vervuilerder, dus dan zou je ook een hoger tarief mogen verwachten. Dat staat er ook in. Tegelijkertijd hebben we ook de ambitie vanuit deze coalitie om te kijken hoe we tot een gelijk en eerlijk speelveld kunnen komen met onze buurlanden. Dan kijk ik specifiek naar Duitsland en België. Er wordt nu een maatregel voorgesteld om dat hoogste tarief gelijk te stellen met dat in Duitsland. Dat vond ik eigenlijk wel een hele goede maatregel. Ik kijk ernaar uit om deze discussie met elkaar verder te voeren, maar het zal schipperen zijn tussen enerzijds oog hebben voor de milieubelasting — daarom begon ik over die frequent flyer tax, de veelvliegerstaks — en tegelijkertijd oog hebben voor het eerlijke speelveld, want het mag niet zo zijn dat in de grensregio's onze luchthavens worden weggeconcentreerd door buurlanden die veel goedkoper zijn.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dat klopt dus niet. Wat dit kabinet gaat doen, is de belasting op langeafstandsvluchten verlagen, terwijl, zoals ik zei, de hele samenleving voor die schade betaalt. Er wordt

selectief gekeken naar Duitsland, terwijl een van onze grootste concurrenten, het Verenigd Koninkrijk, een veel hogere belasting hanteert op die langeafstandsvluchten en voor de businessclasspassagiers. Ik stel nogmaals mijn vraag aan het CDA. Als we dat weten en we weten ook dat het uitwijken van Nederlandse passagiers naar andere vliegvelden in Duitsland of België meevalt, zoals onder andere CE Delft en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zeggen ...

De voorzitter:
Wat is uw vraag?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Waarom dan meegaan met dit onzalige plan van het kabinet? Dat snap ik echt niet van het CDA, dat zegt heel redelijk te zijn.

De voorzitter:
Helder.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Fijn dat we er als CDA goed opstaan als een redelijke partij en dat ik hier altijd een prettige bijdrage lever. Dat heb ik ook gehoord. Voor ons is het belangrijk om daarin een goede afweging te maken. Ik heb het volgende heel duidelijk aangegeven. In de plannen gaat de vliegbelasting eigenlijk nog verder omhoog. Ik denk dat een aantal partijen hier dat helemaal niet wenselijk vinden. Ik denk dat er juist wordt gekeken naar hoe we dat op een eerlijke manier doen en naar wat rechtvaardig is. Het is heel mooi om te zien dat we heel kritisch zijn op het zomaar verlagen van vliegbelasting. Als je die zou willen verlagen, zou daar ook een hele goede dekking voor moeten komen, vind ik. Tegelijkertijd moeten we niet onze grensregio's vergeten. Ik zie dat er op de lange vluchten een beweging wordt gemaakt. Natuurlijk, misschien is het ook interessant om te kijken naar de kortere vluchten, maar dat zou dan een veel grotere klapper zijn. Daar moet je dan echt financieel uit zien te komen. Mijn pleidooi, en dan rond ik af, is om dat op een verstandige manier te doen, stap voor stap, niet te overhaast. We krijgen vanuit Europa waarschijnlijk nog extra belastingen ten aanzien van ETS en kerosinebelasting. Dat moet in samenhang worden bekeken wat ons betreft.

De voorzitter:
Dank u wel. Lid Kostić heeft nog een derde interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik hoor nog steeds geen antwoord op mijn vraag. Ik heb net gezegd dat eigenlijk alle cijfers en experts erop wijzen dat wat het kabinet nu van plan is met die lagere langeafstandsbelasting juist niet eerlijk is. Ik heb nog geen reactie gehoord op de businessclass. Dat is natuurlijk een aparte maatregel die je zou kunnen nemen. Daar wil ik graag nog een reactie op. Een laatste vraag dan. Een van mijn vijf maatregelen is een belasting op de transferpassagiers, die nauwelijks iets toevoegen aan de Nederlandse economie en tegelijkertijd ons wel heel veel schade opleveren. Vindt het CDA dat zij eerlijk moeten meebetalen en dat daar ook een taks voor moet komen?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik hoop toch dat er ook bij lid Kostić een beetje realiteitsbesef komt. We kunnen niet zomaar alle belasting omhooggooien. We kiezen hier eigenlijk al voor een verhoging van

vliegbelasting. Dat heeft gewoon zijn effecten, ook voor de sector. Ik ben heel erg benieuwd naar de antwoorden van de minister op de vragen over de belasting voor de businessclass. Ik ben ook wel benieuwd hoe het met die transfervluchten staat. Maar we kunnen misschien niet alles. Dan geef ik toch aan lid Kostić terug: laten we dan met elkaar bekijken welke slimme stappen we richting de toekomst kunnen zetten. En hopelijk gebeurt dat met een wat breder draagvlak dan tot nu toe in deze luchtvaartdebatten; ik refereer aan het laatste luchtvaartdebat dat ik hier heb gehad. Ik deed daarvoor in mijn inbreng zojuist ook een duit in het zakje. We zullen dus keuzes moeten maken. Ik zie het komende begrotingsdebat ook als een mooie gelegenheid om daarover verder te praten.

De voorzitter:

U gaat uw laatste interruptie ook inzetten? Jammer.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja, zeker. Dit is wel echt belangrijk. Volgens mij moeten we inderdaad met z'n allen realiteitszin krijgen. Het gaat niet goed met de uitstoot van de luchtvaart. De uitstoot gaat naar boven in plaats van naar beneden. De klimaatdoelen zijn niet in zicht. De gezondheid is niet beschermd. Ik heb vijf constructieve punten genoemd. Zorg voor normen voor bescherming van gezondheid van mensen, voor het grondpersoneel. Kijk inderdaad naar die langeafstandsvluchten. Vergelijk de vliegtaks met Frankrijk. Kijk naar de businessclass. Kijk eens naar de transferpassagiers en kijk naar de CO₂-taks. Mijn realiteitszin is volgens mij heel erg aanwezig, maar ik vraag me af of het CDA die nog steeds heeft. Ik vraag dus ook het CDA om constructief mee te denken met deze vijf maatregelen. Ik hoor straks graag hoe we dat voor elkaar kunnen krijgen.

De voorzitter:

Nog een reactie van uw kant, mevrouw Zwinkels?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Misschien heel kort, want ik wil ook niet in herhaling vallen. Natuurlijk wil ik meedenken met de voorstellen. Dat heb ik zojuist ook aangegeven. Ja, ook gezondheid vind ik heel erg belangrijk. Daar heb ik in het laatste luchtvaartdebat nog een voorstel voor gedaan. Dat heeft het niet gehaald, wil ik benadrukken. Dat vind ik dan toch jammer. Ik heb zojuist ook nog een oproep gedaan om bij de verduurzaming, zoals met SAF's, de sustainable aviation fuels, ook voor het personeel te kijken wat bijvoorbeeld de zwaveluitstoot is. Dat moeten we integraal meenemen. Ik denk dat we heel ver kunnen komen met elkaar, maar ik wil lid Kostić ook meegeven dat redelijkerwijs niet al die alle maatregelen zullen kunnen. We moeten dus slim kiezen met welke maatregelen we richting de toekomst gaan.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Ik heet de heer Graus namens de PVV hartelijk welkom. U heeft snoepjes meegenomen om uit te delen aan de collega's. Of zag ik dat verkeerd?

De heer **Graus** (PVV):

Nee, voorzitter. Ik ben volstrekt egoïstisch vanavond. Ik heb ze mooi uit beeld gelegd. Mocht u er eentje willen, dan ben ik daar graag toe bereid.

De voorzitter:

Misschien in de schorsing. Hartelijk welkom in ieder geval. Het woord is aan de heer Bolhuis namens PRO.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Voorzitter, dank je wel. Ik vervang mijn collega Suzanne Kröger, die hier vandaag helaas niet bij kan zijn. Ze heeft wel een reeks vragen meegegeven over verschillende onderwerpen, die ik een voor een zal aanvliegen.

Voorzitter. De minister stelt dat alle issues rond Lelystad Airport wel zijn opgelost, want in het coalitieakkoord van het minderheidsexperiment staat dat er 10.000 vluchten moeten komen. Dus ja, dan moeten die er wel komen. Maar als we het aan experts of omwonendengroepen vragen, de mensen die tot nu toe telkens gelijk bleken te hebben, dan is geen van die grote problemen eigenlijk nog opgelost. Lelystad wordt namelijk geen overloopluchthaven van Schiphol, maar gaat gewoon concurreren met de andere regionale luchthavens op de laagste prijs. We mogen van Europa immers geen vluchten verplaatsen. Daarmee is eigenlijk het hele bestaansrecht van Lelystad nu weg. Daarbij is de fraude met de laagvliegroutes nooit echt opgelost en de routes zijn niet wezenlijk anders in het heringedeelde luchtruim. Het project is alleen wat afgeschaald. Nog steeds moet alles onder de Schipholroutes blijven. Binnen het zogenaamde B+-gebied blijft het verkeer tientallen kilometers op of onder de 6.000 voet. Bij Zwolle blijft het nog steeds heel laag boven de nieuwbouwwijken. Kan de minister dat bevestigen, zodat die mensen weten waar ze aan toe zijn? Gaat het echt gebeuren? Boven een stiltegebied op de Veluwe moeten de vliegtuigen dan heel snel doorstijgen, vol gas, met bijbehorende piekgeluiden. Klopt dat ook? Kan de minister, voordat we Lelystad commercieel openen, uitgebreid met ons doornemen hoe het militaire medegebruik eruit gaat zien? Wat gaat het doen met de omgeving, met het luchtruim, met geluid en stikstof? Hoe gaan die twee partijen, dus privaat en militair, op elkaar inwerken? Als het anders uitpakt dan we aanvaardbaar vinden, wie moet er dan inleveren, privaat of militair?

Dan het volgende onderwerp: stikstof.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik weet dat de heer Bolhuis zijn collega vervangt. Daar heb ik begrip voor. Ten aanzien van Lelystad Airport merk ik toch op dat er juist de afgelopen maanden ontzettend veel werk verricht is om die laagvliegroutes op te lossen. Er zijn echt aanpassingen gedaan om boven die 1.800 meter te blijven en zelfs vanaf de randmeren boven de 2,1 kilometer. Erkent de heer Bolhuis dat die maatregelen daadwerkelijk ook zijn genomen? Vindt hij het dan ook, net als ik, belangrijk dat we duidelijkheid daarover brengen richting de omgeving, zodat het een navolgbaar besluit wordt?

De heer **Bolhuis** (PRO):

Ik vraag juist om aan te geven wat hier nou daadwerkelijk echt gebeurd is. Er is werk verzet, maar we als we luisteren naar de experts die wij spreken, denken we dat dit geen stand gaat houden. We zien ook dat het onder andere bij Zwolle heel laag boven de nieuwbouwwijken blijft. Klopt dit inderdaad? Gaat dit inderdaad gebeuren? Het is dus een checkvraag aan de minister.

De **voorzitter**:

Dan heeft u nog een interruptie van de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik hoor de heer Bolhuis zeggen dat het een checkvraag aan de minister is. Waarom zegt de heer Bolhuis dan dat er sprake is van fraude? Zou de heer Bolhuis mij dan ook mij mee willen nemen in het proces hoe die fraude tot stand is gekomen?

De heer **Bolhuis** (PRO):

Wat belangrijk is, is dat we bepaalde regels hebben afgesproken over normen waar je aan moet voldoen wanneer je laag wil vliegen. Op papier schijnt het te kloppen, maar in de praktijk zien we dat het eigenlijk niet realistisch is en dat de normen worden overschreden. Wij zien dat in de huidige voorstellen. We vragen ons af of dat nu echt opgelost wordt. Daarom stellen we die vraag. Wij denken dat er geen verbetering is ten opzichte van hoe het eerder is gegaan.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Het ging mij er puur om dat er wordt gesteld dat het een checkvraag is, maar dat er vervolgens een stelling wordt geponeerd dat hier fraude wordt gepleegd. Ik heb daar een beetje moeite mee, omdat er heel veel partijen bezig zijn geweest om die laagvliegroutes aan te pakken, ook binnen het ministerie. Ik zou gewoon heel erg voorzichtig zijn om een dergelijke beschuldiging zo in deze zaal neer te leggen. Dat wilde ik toch even meegeven.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Dat neem ik mee. Ik denk dat we dat wel kunnen zeggen. Ik denk dat we daar ook een discussie over kunnen voeren. Ik snap de weging die er gemaakt wordt.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Dan stikstof. We hebben nu feitelijk geen enkele legaal vergunde luchthaven meer. Alles hangt eigenlijk een beetje van gedoogregelingen aan elkaar. De minister van LNV schreef dat de gedoogvergunningen alleen gelden voor de vliegtuigen en niet voor het wegverkeer van en naar de luchthaven, terwijl die juist wel nodig zijn in de passende beoordeling, want ze behoren nadrukkelijk tot de vergunde activiteit, en in het geval van Lelystad tot op de Veluwe. Waarom wordt dit niet meegenomen? Dit is eigenlijk een cadeautje aan Johan Vollenbroek. Die vlieger gaat niet op. Hier komen natuurlijk procedures van, dus graag een reactie.

Tot onze tevredenheid heeft IenW de Commissie mer op zowat alle kritiekpunten gelijk gegeven in haar kritiek op de luchthaven Rotterdam: verouderde rekenmethodes, negeren van taxiënde vliegtuigen, RIVM-relaties door slaapverstoring, stikstof en zeer zorgwekkende stoffen. Die mer was een puinhoop. Hoe gaan we nu verder? Ook Maastricht rekent eigenlijk met verouderde data. Wat gaan we daar doen?

Ik ga verder met het CO₂-plafond, de dunne groene grens in het coalitieakkoord. De KEV laat zien, zoals eerder is gezegd, dat we de wettelijke verankering van een absoluut CO₂-plafond heel hard nodig hebben. Het NLR kwam deze week optimistisch uit op -0,25 procentpunt CO₂ in 2030, als iedereen doet wat is beloofd. Maar om iedereen aan die belofte te houden, moet het wel in de wet. Hoe staat het ervoor? Wanneer gaan we die behandelen? Komt het echt in de wet of zijn er nu andere

plannen? Wat zijn de sancties en voor wie? Als het niet lukt, wie levert er dan in, Schiphol of Lelystad?

De vliegbelasting kwam net al even langs. Die bespreken we natuurlijk tijdens de bespreking van het Belastingplan. U kent ons standpunt, maar vooruitlopend op wat wij vinden dat er moet komen, een kerosineaccijns, is een vliegbelasting naar afstand de beste tussenoplossing. We zijn het dus helemaal eens met mevrouw Kostić. Dat andere landen hier nog op achterlopen, is geen argument voor afschaffing.

Dan eindig ik met zwaveldioxide.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik ben ook wel een beetje verbaasd door deze inbreng van PRO. Er werd net inderdaad al gesproken over fraude. Nu wordt er ook gesteld dat de belasting naar afstand wordt afgeschaft, maar dat is feitelijk onjuist. Die wordt juist ingevoerd. Waarom wordt er gesteld dat die zou worden afgeschaft in de vliegbelasting? Dat is nu juist het voorstel. Dat klopt dan toch gewoon helemaal niet?

De heer **Bolhuis** (PRO):

Nee, ik denk dat er nu een misinterpretatie is. Wij zeggen: hoe langer de vlucht, hoe hoger de belasting moet zijn, en die moet ook hoger zijn dan nu het voorstel is. Wij zeggen niet dat dat soort dingen nu worden afgeschaft. Wij hebben het standpunt: hoe verder de vlucht is, hoe hoger de belasting moet zijn.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dat is dus precies wat dit kabinet voorstelt om te doen, dus dan wordt de heer Bolhuis op zijn wenken bediend, zou je kunnen zeggen.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Wat is dan nog het voorstel van de heer Bolhuis? Ik probeer het gewoon duidelijk te krijgen. Nogmaals, ik snap dat hij hier zijn collega vervangt.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Wij vinden dat de vliegbelasting aangescherpt moet worden en dat die in relatie moet zijn met de hoogste langeafstandsbelasting die er is. Dat stellen wij voor. Dat willen wij. Dat geef ik hier aan.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Ik eindig met zwaveldioxide, ultrafijnstof en de nieuwe classificatie van kerosinemotoremissie als kankerverwekkende stof. Schiphol beloofde decennialang telkens opnieuw dat het elektrisch zou gaan taxiën, walstroom zou verplichten en schonere brandstof zou promoten. Het blijkt telkens niet gerealiseerd of langer te duren. Zwavelvrije kerosine kost 0,05 cent extra. Voor dat bedrag krijgen de platformmedewerkers nu longklachten en kanker. Mijn fractie ziet geen reden om

hiervoor te wachten op Brussel. We hebben het onderzoek van de Gezondheidsraad niet nodig om nu al iets te doen aan zwavel en om maatregelen voor te bereiden. Wat gaat de minister in dit kader doen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Het woord is aan de heer Köse namens D66. Gaat uw gang.

De heer Köse (D66):

Dank u wel, voorzitter. De luchtvaartsector heeft een uitzonderingspositie en dat is moeilijk te verantwoorden. Terwijl andere sectoren wel onder duidelijke wettelijke klimaatkaders vallen en voortgang boeken, blijft de luchtvaart bijna volledig buiten de Klimaatwet. In plaats daarvan leunen we op vrijwillige afspraken en ambities die we met de sector opstellen. Die aanpak staat op losse schroeven en werkt niet om doorbraken te forceren. De Klimaat- en Energieverkenning — de KEV; ik hoorde hem net ook al — die het klimaat- en energiebeleid monitort, bevestigt dit beeld. De emissies zullen de komende jaren verder toenemen, ondanks de limieten die we hebben gesteld aan het aantal vluchten. De doelen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart, de Luchtvaartnota en het coalitieakkoord raken zo uit beeld.

Ook juridisch wordt de uitzonderingspositie lastiger. De rechter in de klimaatzaak over Bonaire heeft vastgesteld dat ook internationale lucht- en scheepvaart onder het klimaatbeleid moeten vallen. Als die uitspraak in hoger beroep overeind blijft, dan betekent dat ineens een enorme opgave, die we tot nu toe steeds hebben laten liggen. Het goede nieuws is dat het instrument er al ligt. In 2023 nam het kabinet onder VVD-minister Harbers een principebesluit over een CO₂-plafond. Dat is uitgewerkt en uitvoerbaar.

Daarom heb ik de volgende vragen aan de minister. Hoe kijkt de minister naar de uitkomst van de KEV, waarin de uitstoot van de luchtvaart groeit, terwijl andere sectoren reduceren? Hoe houdbaar is het dat andere sectoren onder wettelijke kaders vallen en de luchtvaart onder sectorafspraken, zeker na de uitspraak over Bonaire? Waarom is het principebesluit uit 2023 over een CO₂-plafond nog altijd niet uitgevoerd? Is de minister voornemens dit uit te voeren? Welke maatregelen gaat de minister nemen om de afspraken in het coalitieakkoord over CO₂ alsnog te halen?

Voorzitter. Als we over de toekomst van de luchtvaart praten, moeten we niet alleen kijken naar wat er minder moet, maar ook naar wat er beter kan. Nederland heeft veel kennis in huis om vliegen schoner en slimmer te maken. Bij het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, Elysian en de TU Delft zag ik hoe onderzoekers en studenten daar al aan werken: batterijen voor korte vluchten en waterstof voor de middellange afstand. Voor lange vluchten, die verreweg het meeste uitstoten, blijven duurzame brandstoffen onmisbaar, ook tegen condensstrepen en fijnstof: de niet-CO₂-effecten.

Blijven innoveren is hard nodig voor een gezonde leefomgeving, een concurrerende economie, strategische autonomie en de toekomst van de sector zelf. We zijn daarom ook blij met de SAF-incentive die in de kabinetsplannen staat. Hoe wil de minister deze middelen inzetten om SAF en eSAF van de grond te krijgen? Hoe kijkt de minister naar

het inregelen van experimenteerruimte door bijvoorbeeld proefvluchten met elektrische vliegtuigen en waterstofvliegtuigen, maar ook drones, mogelijk te maken? Is de minister in gesprek met luchthavens, in het bijzonder Schiphol, over hoe zij zich voorbereiden op een transitie naar niet alleen SAF, maar ook elektrisch vliegen en op waterstof vliegen? Wat is er nodig aan laad- en tankinfrastructuur en netaansluitingen om klaar te zijn voor serieuze aantallen? Welke rol ziet de minister hierbij voor het Rijk?

Voorzitter. Bij de toekomst van de luchtvaart hoort ook de balans met de leefomgeving. Door maatregelen te nemen, neemt het aantal ernstig gehinderden af en ontstaat ruimte voor extra nieuwe woningen. Het is daarom goed dat het kabinet 50% verstillingsdoel in de nacht als doel heeft gesteld. Ik maak me echter onwijs veel zorgen over de aan mij toegezegde terugkoppeling over de Balanced Approachprocedure, waarin de nachtsluiting wordt meegenomen. Er zou namelijk eerst naar andere maatregelen dan exploitatiebeperkingen worden gekeken. Maar het coalitieakkoord waarop het mandaat van deze minister rust, is duidelijk. Ik citeer: "Er komt een Balanced Approachprocedure, waarin we vastleggen dat Schiphol 50% stiller wordt in de nacht. Een nachtsluiting wordt daarin meegenomen."

Wat D66 betreft nemen we dus alle maatregelen mee en bepalen we conform de Balanced Approachprocedure welke combinatie het doel het meest kosteneffectief bereikt. Een nachtaansluiting is daarbij een bijzonder effectieve maatregel, omdat die de bron van de geluidshinder bij de kern aanpakt. Daarom vraag ik de minister: onderschrijft de minister de feitelijke effectiviteit van de nachtsluiting op de bron van geluidshinder in de nacht? Kan hij toezeggen dat een nachtsluiting vanaf de start wordt meegenomen in de Balanced Approachprocedure, dus tegelijk met de andere maatregelen die hij nu in kaart brengt en niet pas als die tekortschieten?

Verder schrijft de minister dat hij begin 2027 conform de Balanced Approachprocedure een technisch overleg met stakeholders voert. Kan de minister toezeggen dat hij de Kamer de inzichten in maatregelen en analyses op kosteneffectiviteit tijdig toestuurt? Met "tijdig" bedoel ik: ruim voor dat technische overleg, zodat de Kamer nog kan bijsturen als maatregelen of inzichten ontbreken.

Voorzitter. Ik rond af. Een luchtvaart met toekomst past binnen de grenzen van het klimaat en de leefomgeving. Dat lukt niet met vrijwillige afspraken alleen. Nederland kan hierin vooroplopen. De kennis, het kapitaal en de faciliteiten zijn aanwezig. Het is aan ons als politiek om de kaders te stellen waardoor die bij elkaar komen.

Ik kijk uit naar de antwoorden van de minister.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng. U bent door uw interrupties heen, zeg ik tegen het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik weet het. Daar wil ik inderdaad een punt van orde over maken. We hebben tot 23.00 uur de tijd. Het is net over 19.30 uur. We hebben ruim de tijd, omdat er weinig sprekers zijn. Ik zou toch willen voorstellen om extra interrupties te kunnen doen, zodat we hier echt een debat kunnen voeren.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de collega's, want het is een verzoek aan de commissie.

De heer **Graus** (PVV):

Het lid Kostić mag sowieso mijn vier interrupties hebben. Dat maakt niet uit.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat we van vier naar zes gaan en wil daarmee twee extra interrupties toestaan voor eenieder. Gaat uw gang met uw interruptie. Wilt u nu een interruptie doen?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang. U heeft twee bonusinterrupties.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de commissie. Ik hoorde mijn collega van D66 net een mooi verhaal houden, met ook aandacht voor de gevaarlijke stoffen op Schiphol voor de werknemers. Heel fijn, want dat is ook een van onze punten. Tegelijkertijd heb ik net ook benoemd dat voor heel veel zorgwekkende stoffen op Schiphol geen normen gelden. De ILT heeft daar een signaal over afgegeven, net als andere experts. Ons pleidooi is om daar wel normen voor in te voeren, om de mensen eromheen te beschermen. Kan D66 die redenering volgen?

De heer **Köse** (D66):

Ik weet nog dat de minister aangaf hoe ongekend het was dat wij de Gezondheidsraad om een advies vroegen. Dat is uniek in de wereld. Het advies ligt er. Wat blijkt? De emissie van kerosine is verondersteld kankerverwekkend. Daar horen we allemaal wel van te schrikken, denk ik. Ik ben bij Schiphol geweest. Er zijn daar problemen door de indeling van de terminals. De lucht blijft daar hangen. Voor de gezondheid van de mensen die daar werken, denk ik dat het heel goed is dat we hier zeker mee aan de slag gaan. Ik onderschrijf dat punt dus zeker.

De **voorzitter**:

Lid Kostić, uw laatste interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Inderdaad. Dat is zeker zorgwekkend, omdat voor veel andere kankerverwekkende stoffen geldt dat ze zelfs tot 2.000 keer hoger zijn dan voor andere industriële emissies toegestaan is. Die normen zijn heel belangrijk. Ik ben blij dat D66 op dat vlak met ons wil samenwerken.

Tot slot heb ik een vraag over Lelystad Airport. In het coalitieakkoord staat een soort van CO₂-plafond. De uitstoot van Lelystad Airport en Schiphol samen mag in 2030 niet meer zijn dan de uitstoot van Schiphol in 2025. Dat gaan we nu al overschrijden volgens het KEV-rapport. Is Lelystad Airport daarmee volgens D66 van tafel? Wat gaat er gebeuren?

De heer **Köse** (D66):

Ik zal duidelijk zijn. Er ligt een coalitieakkoord. Daarin staan meerdere dingen. Ik ben goed voor mijn handtekening. We hebben ervoor getekend dat Lelystad Airport opengaat. Ik ga dus niet zeggen dat we dat vliegveld niet gaan openen. Tegelijkertijd — daar doelt mijn collega natuurlijk op — moet dat wel gebeuren volgens alle regels die er zijn. De natuurvergunning op stikstof moet er natuurlijk komen. We weten allemaal dat dat gezien additionaliteit een lastig verhaal wordt.

U hebt het over "een soort van CO₂-plafond". Ik lees dat als een keihard CO₂-plafond. Er staan namelijk ook nummers bij. U had het over de uitstoot van Schiphol in 2025, maar dat moet 2024 zijn. Dat is de grens van wat ze samen mogen uitstoten. Dat is heel duidelijk opgeschreven, denk ik. Dat is wat mij betreft een heel hard CO₂-plafond. Ik pleit er zelfs voor om dat ook wettelijk te verankeren.

We gaan hier wat mij betreft geen doelen opstellen die we niet hard gaan maken. Daar sta ik heel hard in. Afspraak is afspraak, dus we gaan ervoor om Lelystad Airport te openen, maar dan moeten al die andere zaken ook wel heel duidelijk gehaald worden. Dat is een uitdaging.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Ik ga hier verder op door, want ik ben benieuwd: u zegt in uw betoog dat de luchtvaart binnen de grenzen van de planeet moet blijven. Dat is wat u aangeeft. Maar hoe hard is dat? Er moet inderdaad een CO₂-plafond komen. Er speelt natuurlijk ook een stikstofprobleem. Moet dat allemaal geregeld zijn voordat we dit vliegveld openen? En dan heb je nog de vliegbelasting, waar we het net al over hadden. Waar wilt u dan naartoe? We hadden net al even een debatje. De vliegbelasting gaat omlaag.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Betrek mij er niet bij.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Nee. Er werd net even gezegd dat dat niet zo was, maar de vliegbelasting gaat omlaag.

De **voorzitter**:

Ik grijp even in. Nu wordt het een soort huiskamergesprek en dat is niet de orde van een debat. Wilt u uw vraag richten aan de heer Köse? Meneer Graus, misschien is dit het moment om met de snoepjes rond te gaan. Meneer Bolhuis, ik wil u verzoeken om uw vraag te stellen.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Wil mijn collega van D66 inderdaad dat uiteindelijk alle schade die de luchtvaart veroorzaakt daadwerkelijk geprijsd wordt?

De heer **Köse** (D66):

Wat het Kamerlid van PRO, de heer Bolhuis, stelt, namelijk dat de vliegbelasting omlaaggaat, is onwaar. Vanaf nu tot volgend jaar gaat de vliegbelasting voor de meest vervuilende vluchten — u vroeg ernaar: ik heb het dan over 20% van de vluchten, goed voor 80% van de CO₂-uitstoot — omhoog en best wel flink ook. U vraagt me naar de prijs. Ik denk dat dat een hele goede insteek is, omdat we de eerlijke prijs voor vliegen gaan betalen. Een groot deel van de kosten die nu in het ticket inbegrepen zijn, wordt niet betaald door degene die het ticket koopt, maar door de maatschappij. Daarom denk

ik dat het een goede stap is dat de vliegbelasting voor de meest vervuilende vluchten omhooggaat.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Ik ga toch even een stap verder. Volgens mij hebben we andere gegevens. Volgens mij gaat de vliegbelasting omlaag. Wilt u er op termijn heen dat elke vlucht inderdaad de prijs in zich heeft voor de daadwerkelijke schade die het veroorzaakt voor het milieu en de natuur? Dan zijn we namelijk nog niet op de goede weg. Dan moeten we echt nog een paar stappen verder zetten.

De **voorzitter**:

De heer Köse. Meneer Bolhuis, wilt u uw microfoon uitzetten?

De heer **Köse** (D66):

Ja. Ik gaf dat net al aan. U hebt het over verschillende cijfers. Ik zal ze er zo meteen bij zoeken. U was net te snel met de interruptie. Maar we zien dat de vliegbelasting voor de meest vervuilende vluchten, dus voor de verre vluchten, omhooggaat. Ik zou het nog eens checken. U zegt: het klopt niet dat de vliegbelasting omhooggaat. Op elke afstand gaat die echter omhoog, met name op de verste vluchten. Ik zou dat even checken. Ik snap dat u de vervanger bent. Zoals ik net al aangaf — ik zal niet in herhaling vallen — draagt dat eraan bij dat we iets dichterbij het betalen van de echte prijs voor vluchten komen. Dat is inderdaad waarnaar ik streef.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Op termijn wilt u er dus naartoe dat alle kosten, voor alle milieu- en natuurschade, betaald worden in de tickets. Los van de discussie die we net hadden, vraag ik: op termijn wilt u als D66 daarnaartoe?

De heer **Köse** (D66):

Ik denk dat het altijd goed is dat wij voor wat we kopen de ware prijs betalen. Dat moet niet gebeuren door voor vijf tientjes naar Milaan te vliegen en vervolgens de belastingen te verhogen omdat we op die manier heel veel klimaatschade en gezondheidsschade moeten dekken. Ik denk dat het voor iedereen hier, ook voor PRO, heel goed zou zijn als we zo veel mogelijk de ware prijs gaan betalen voor onze producten.

De **voorzitter**:

Dan is nu wel het woord aan de heer Goudzwaard van JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Het duurt! Ik wil eerst nog een punt van orde maken. De heer Köse heeft losse papiertjes, zonder paginanummers. Ik word daar heel erg zenuwachtig van. Ik vind het knap dat hij dat zo kan. Ik ben daar heel autistisch in. Ik zou helemaal gek worden als dat zo zou zijn. Maar ik moet daar niet bij stilstaan.

De **voorzitter**:

Dank voor het delen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik moest het toch even kwijt.

De dronetechniek in Nederland is relatief jong, maar ontwikkelt zich in rap tempo. JA21 gelooft in vooruitgang door techniek. We dragen al de zzp-dronepiloten en kleine dronebedrijven dan ook een warm hart toe. Ik las zonet nog dat de RDW 125.000 vliegbewijzen heeft uitgegeven aan dronepiloten.

Tegelijkertijd hebben ze ook de potentie om het verkeer op de luchthavens te ontregelen, expres of per ongeluk, zoals we ook al regelmatig zagen bij de luchthaven in Brussel. De cijfers laten ook de omvang van dit vraagstuk zien. Er waren 40.000 illegale dronevluchten in 2023. Wat kan de minister ons vertellen over het aantal illegale dronevluchten in de jaren sindsdien? Is er sprake van een zorgwekkende toename? Welke kwalificatie past hier dan bij? Is het conform verwachting? Is het zorgwekkend? Is het beheersbaar? Bij groeiende activiteit zal het door de beveiliging ad hoc in pick-uptrucks achter onbekende drones aanrijden, terwijl het werk stilligt, niet meer houdbaar zijn. Vandaar de volgende vraag aan de minister: is de minister het met ons eens — niet alleen met ons, maar ook met de ILT — dat we nu werk moeten gaan maken van een officieel droneafweegkader waarbij de bevoegdheden en de taakverdeling van de luchthaven, LVNL, de politie, de Koninklijke Marechaussee en de ILT zijn gespecificeerd? Ook moet duidelijk worden wie uiteindelijk de operationele leiding zal hebben. Dat is behoorlijk belangrijk. Graag een reflectie hierop. En is de minister daarnaast bereid om een pas op de plaats te maken wat betreft het versoepelen van de regels en de zoneringen rondom het vliegen van drones om en nabij luchthavens tot er uitzicht is op dit specifieke afwegingskader?

Voorzitter. JA21, maar ik denk dat dit geldt voor alle Kamerleden die hier zitten, maakt zich grote zorgen over de toename van het aantal ordeverstoringen. Waar we op de grond op hulp van boa's en politie kunnen rekenen, is het cabinepersoneel tijdens een vlucht volledig op zichzelf aangewezen. De zorgwekkende situaties stapelen zich op. In de periode 2022-2024 is bij KLM sprake geweest van 52% meer ordeverstoringen. Bij Transavia was in diezelfde jaren sprake van een toename van maar liefst 168%. Agressie en overlast aan boord raakt heel veel mensen. In Nederland gaat het momenteel om gemiddeld 2 tot 3 incidenten per dag en 75 tot 100 per maand. Dat zijn geen kleine aantallen meer, want achter ieder incident staan bemanningsleden die worden uitgescholden, bedreigd of aangevallen, en passagiers die daar ongewild middenin zitten. Vergist u zich niet, zeker op kinderen kan zo'n confrontatie in een vliegtuig grote indruk achterlaten. Je kunt immers nergens heen. Daarom oogt de Roadmap unruly passengers wat JA21 betreft nogal slapjes: meer vergaderen en passagiers beter voorlichten om zichzelf vooral niet laveloos te drinken. Deze roadmap lijkt op een papieren tijger en hoort wat mij betreft thuis op de eeuwige jachtvelden. Preventie en de-escalatie kunnen helpen, maar een aanpak is pas compleet als ook duidelijk is wat er gebeurt wanneer een passagier zich daar niks van aantrekt. Een passagier die blijft intimideren of agressief wordt, moet doeltreffend kunnen worden aangepakt. Op dat punt wil JA21 juist meer daadkracht zien. Dat begint bij de positie van het cabinepersoneel, want op 10.000 meter hoogte kun je geen boa bellen die wel even komt ingrijpen. De bemanning moet zelf de orde en veiligheid bewaken. Kan de minister vertellen hoe hij aankijkt tegen het voorstel van de VNC om voor het beroep van cabin attendant te werken met certificering en dit wettelijk te gaan verankeren?

JA21 wil geen nieuwe papierwinkel optuigen. Laten we daar duidelijk over zijn. Wij willen dat cabinepersoneel voldoende gezag en duidelijke bevoegdheden heeft om op te treden wanneer praten simpelweg niet meer helpt. Wil de minister met de sector

vaststellen waar personeel bij noodzakelijk fysiek ingrijpen tegen grenzen aanloopt? En wil de minister zo nodig die bevoegdheden versterken? Daarnaast bevat deze roadmap twee voorstellen die wat ons betreft wel perspectief bieden: het delen van de zwarte lijsten en de zogeheten SODA-aanpak. Maar ook hiervoor geldt: met alleen onderzoek en verkennen zijn personeel en passagiers natuurlijk niet geholpen. Wat is inmiddels de uitkomst van de verkenning naar de SODA-aanpak? Welke belemmeringen staan die nog in de weg en wanneer verwacht de minister dat de luchtvaartmaatschappijen ermee aan de slag kunnen? Wanneer kunnen we verwachten dat het delen van no-flylists tussen Europese luchtvaartmaatschappijen staande praktijk wordt? Welke juridische belemmeringen moeten daarvoor worden weggenomen? Is een aanpassing van de Europese privacywetgeving daarvoor daadwerkelijk nodig? Welke rol kan de EASA hierin spelen? Graag krijg ik van de minister de toezegging dat Nederland binnen Europa een aanjaagrol blijft vervullen met een concreet tijdpad voor de uitvoering.

Dank u wel.

De heer **Graus** (PVV):

Nu het lid Kostić ze toch niet van mij wil, zal ik zelf maar een interruptie doen. Ik ben het er helemaal mee eens. Ik meen zelfs dat ik ooit in 2014 een van de eersten was die om een zwarte lijst vroeg. Diverse bewindspersonen daarna hebben gezegd dat het te maken heeft met privacywetgeving en dat de Europeanen het allemaal niet willen delen. Misschien is meneer Goudzwaard het met mij eens dat wij in Nederland kunnen beginnen en die gasten, die recidivisten, een levenslang vliegverbod kunnen geven, vanuit ons land gezien. Is de heer Goudzwaard het hiermee eens?

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank voor de vraag van de heer Graus. Dat is meteen een stevige inzet. Dat ben ik ook wel van de heer Graus gewend. Ik zou dit toch eerst met de fractie moeten overleggen. Ik herken mij in het gevoel van frustratie. Ik ben op luchthavens ook geconfronteerd met vormen van agressie en dan wil je dat daar adequaat op wordt gehandeld en dat er serieuze consequenties aan vastzitten.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

De heer **Graus** (PVV):

Kijk, in zo'n cabine kun je je heel moeilijk verdedigen of kun je lastig iemand pakken, omdat het zo klein en smal is. Dat is heel gevaarlijk. Ik heb daar wel eens een training over gezien. Bovendien, stewardessen moeten zich vaak verstaan met dolgesnoven en doorgedraaide idioten en dat is niet te hanteren. Voor recidivisten die keer op keer onder invloed van alcohol of drugs agressief zijn, moeten we een levenslang vliegverbod kunnen instellen. Daar hebben wij Europa toch niet voor nodig? Dat moeten wij toch kunnen regelen voor onze luchtvaartmaatschappijen, voor onze piloten en onze stewardessen? En stewards, moet ik zeggen, want anders heb ik weer gediscrimineerd.

De **voorzitter**:

We hebben het gehoord.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Nogmaals, ik begrijp die frustratie en ik ben heel erg blij dat de heer Graus die urgentie

ook voelt. Tegelijkertijd heb ik er een beetje een hard hoofd in of ons kabinet daarvoor voldoende daadkracht heeft. Ik heb een paar maanden geleden de minister van IenW nog gevraagd om in gesprek te gaan met de minister van JenV over het laten oppakken van iemand die geheel doorgesnoven voor de zoveelste keer totaal roekeloos rijgedrag vertoont. Ik heb opgeroepen het rijbewijs tien, twintig jaar of desnoods levenslang af te nemen. Daarop werd ook met "moeilijk, moeilijk" gereageerd en dat het "niet in Nederland zou passen". Ik hoop echt dat er een mentaliteitsverandering gaat komen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Op ditzelfde punt hadden we met elkaar eigenlijk ook een debat over vliegveiligheid gepland, maar dat hebben we omgezet naar een schriftelijke vragenronde. Daarvoor hadden wij dit punt rond die vliegaso's ook heel duidelijk gemaakt. Eens dat we moeten kijken hoeveel bevoegdheden we cabinepersoneel kunnen geven, want op dit moment is het vooral de gezagvoerder die formeel mag ingrijpen, maar daar is het cabinepersoneel niet altijd mee geholpen. Ik ben benieuwd hoe de heer Goudzwaard kijkt naar het voorstel dat wij in de schriftelijke ronde hebben gedaan om een soort fatsoensofficier aan te stellen, die aan boord aanwezig is.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dat is een interessante, bijna prikkelende vraag, die ik hier hoor. Een fatsoensofficier? Dat is natuurlijk het onderzoeken waard. Ik snap dat het CDA dat een kans zou willen geven, maar ik vraag mij af in hoeverre een fatsoensofficier op kilometers hoogte invloed zal hebben op iemand die hele kwade bedoelingen heeft en drugs tot zich heeft genomen.

De **voorzitter**:

Helder. Dan zijn we nu toe aan de heer Graus voor de inbreng namens de PVV.

De heer **Graus** (PVV):

Regionale luchthavens, daar wil ik toch mee beginnen. Ik heb daarover vorige week nog diverse moties ingediend. De regionale luchthavens hebben het momenteel heel zwaar. Daar wordt onderzoek naar gedaan. We zullen dat afwachten, maar ik wil dit ieder debat blijven benoemen.

Ik wil ook even gaan micromanagen, als u mij toestaat, voorzitter. Er schijnen nieuwe EU-regels te worden voorbereid voor de acceptatie van eurobankbiljetten en -munten. Dit kan ook verplicht worden gesteld. Ik vraag de minister hoe hij zich dat voorstelt aan boord, los van alle kosten. Hoe gaan we dat doen? Krijgen we dan nog meer conflicten met al die verwarde personen? Hierdoor gaan problemen in het vliegtuig ontstaan met contante betalingen en verschillende valuta. Ook hierdoor komt de veiligheid van het boordpersoneel in gevaar. Wat gaat de inzet van de minister zijn binnen de Europese Unie op dit punt? Kan de minister ook hiertegen pleiten namens Nederland? Misschien dat de Kamer in meerderheid mij daarin kan steunen.

We hebben het net al over die vervelende passagiers gehad. Er is altijd gezegd dat black lists niet gedeeld mogen worden, vanwege Chinese walls tussen de landen. Toch moeten wij een begin maken en ik pleit ervoor om recidivisten — dat zeg ik er nadrukkelijk bij — keihard aan te pakken. Het kan iedereen een keer gebeuren dat je door omstandigheden te veel drinkt — mij niet want ik drink niet, maar bij recidivisten ligt dat anders. Ik wil dat ze niet alleen strafrechtelijk worden vervolgd, maar ook

civielrechtelijk, en dat ze een levenslang verbod krijgen op het vliegen, zeker met onze airlines. Dat moet deze minister zo kunnen regelen. We klonen schapen, we zijn op de maan geland en dan zouden we dit niet kunnen regelen? Dat maakt niemand mij wijs. Graag een reactie van de minister.

Eindhoven Airport werd nog even expliciet genoemd. Ik sluit me aan bij de woorden van lid Zwinkels. We moeten inderdaad zo snel spoedig mogelijk duidelijkheid bieden over de toekomst, zeker vanaf 2028. Groningen Airport Eelde, Maastricht-Aachen Airport en Eindhoven Airport zijn allemaal regionale luchthavens met een nationaal belang. Maastricht-Aachen Airport is het balkon van Nederland naar Europa. Eindhoven Airport heeft de Brainport regio. Groningen Airport Eelde heeft de KLM Flight Academy en medische vluchten; je kan het zo gek niet bedenken. Het zijn onze grensluchthavens, die we goed moeten beschermen, ook tegen valse concurrentie. Ik heb al eerder gewezen op het realiseren van nivellering, zeker ook met de direct omliggende landen.

Ik wil het ook nog hebben over Schiphol, want dat begint een beetje de P.C. Hoofdstraat van de luchthavens te worden. Schiphol is tussen 2019 en 2025 gestegen van de twaalfde naar de tweede plaats wat betreft het nominale prijsniveau. Dat is echt heel triest. Dat is waanzin en te gek voor woorden. De kosten stegen in 2025 met 30,6%, over inflatie gesproken. Dat is echt ongelooflijk. Na London Heathrow is Schiphol de duurste luchthaven wat prijsniveau betreft. Graag een reactie én een actie van de minister. Heb ik nog lang, meneer de voorzitter?

De voorzitter:

U heeft nog een minuutje.

De heer Graus (PVV):

O, een minuutje nog. Kijk. Ik wil dezelfde duidelijkheid vragen over Lelystad Airport. Ik heb nooit gedacht dat het ooit open zou gaan. Ik verwachtte dat het een soort Betuwelijndebacle zou worden, maar nu het toch allemaal zover is, gaat de luchthaven uiterlijk in oktober 2027 open voor passagiers. Wij krijgen opdracht om zo min mogelijk moties in te dienen, maar dan moeten de bewindspersonen ons ook een beetje tegemoetkomen en niet iedere keer de Kamer zich erover laten uitspreken, want dat veroorzaakt alleen maar meer administratieve lasten met al die moties. We zitten vaak twee uur te stemmen tot je er helemaal gek van wordt. Ik hoop dat de minister bereid is ons meer toezeggingen te doen, zeker als het gaat om wensen die een meerderheid van de Tweede Kamer heeft. We hebben hier het hoogste ambt. Wij kunnen een minister naar huis sturen; een minister kan ons niet naar huis sturen. Denk daar maar eens over na.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. Ik denk wel dat er zo even een snoepje gebracht moet worden.

Ik verzoek de heer Graus even het voorzitterschap over te nemen, zodat ik namens de VVD input kan leveren.

Voorzitter: Graus

De voorzitter:

Zeker. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer De Groot. Hij spreekt namens de

Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Nederland verdient ruim een derde van het nationale inkomen met buitenlandse handel. Goede internationale verbindingen zijn van groot belang voor onze welvaart, voor bedrijven die hier investeren, voor ondernemers die hun producten exploiteren en voor de mensen die daarmee hun inkomen verdienen. De Nederlandse luchtvaart speelt daarin een belangrijke rol, met Schiphol, KLM, vrachtvliegers, onze regionale luchthavens, de bedrijven en de kennisinstellingen die werken aan de luchtvaart van morgen.

Voorzitter. Ik wil vandaag allereerst ingaan op Schiphol. Daarna op onze luchtvaartmaakindustrie, de regionale luchthavens en als afsluiter nog even kort op Lelystad Airport.

Na achttien jaar komt er eindelijk duidelijkheid voor Schiphol, de omwonenden en alle mensen die er werken. De rechtsbescherming wordt hersteld, de overlast wordt gereduceerd en er wordt duidelijkheid geboden over het aantal vliegbewegingen tijdens de dag en de nacht. Dat is een compliment waard aan deze minister. Deze helderheid is belangrijk, omdat Nederland sterke verbindingen nodig heeft voor economische groei, die nodig is om ons voorzieningenniveau op peil te houden. Schiphol is van essentieel belang voor onze welvaart. Ondanks dat Schiphol de enige luchthaven in de wereld is die te maken krijgt met krimp, is de VVD tevreden dat het na jarenlang getouwtrek eindelijk is gelukt een nieuw luchthavenverkeersbesluit te smeden.

Dan de luchtvaartmaakindustrie. In Nederland hebben we een sterk ecosysteem van grote bedrijven, mkb, kennisinstellingen en onderhoudsbedrijven in de luchtvaart. De sector heeft ook strategische betekenis omdat de technologie zowel civiel als militair toepasbaar is. De vraag is hoe we ervoor zorgen dat Nederlandse kennis leidt tot productie, banen en economische groei in Nederland. Is het huidige innovatiebeleid daarvoor voldoende breed? Kunnen bedrijven in alle fases ondersteuning vinden: van onderzoek en ontwikkeling tot het daadwerkelijk op de markt brengen en produceren van hun technologie? En waarin ziet de minister hier knelpunten? Voor de markt "nieuwe maakindustrie" is een heel programma opgezet met een gezant. Ik hoor graag van de minister of dat ook nodig is voor de luchtvaartmaakindustrie.

Daarnaast hoor ik graag hoe het kabinet Nederlandse bedrijven positioneert bij nieuwe internationale vliegtuigprogramma's. Welke concrete stappen zijn inmiddels gezet in de aangekondigde intensivering van de Frans-Nederlandse samenwerking in de luchtvaartmaakindustrie en wat levert dat onze bedrijven op?

Ik kom op de regionale luchthavens. Collega Graus had het er al over: die zijn belangrijk voor de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van hun regio. Tegelijkertijd concurreren Groningen, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport rechtstreeks met luchthavens vlak over de grens. Zoals de minister weet, vindt de VVD het onwenselijk wanneer reizigers door prijsverschillen uitwijken naar Duitsland of België. Het gaat inmiddels om miljoenen passagiers. Daarmee gaat ook economische activiteit de grens over. Dat niet alleen. Vliegveld Groningen heeft het zwaar terwijl daar juist veel maatschappelijke functies vertegenwoordigd zijn. Het werd net ook al even genoemd: de meeste vluchten van het UMCG, de vliegscholen, de Lifeliner, Defensie,

de opleiding Hospitality en luchtvaarttechnici. Als we niet uitkijken, moet dat straks ook allemaal over de grens.

Daarom hebben wij samen met JA21 gevraagd om een onderzoek naar de concurrentiepositie van deze luchthavens met nadrukkelijke aandacht voor de vliegbelasting en mogelijke beleidsopties. Kan de minister alvast een inkijkje geven in wat de uitkomsten zijn? En kan de minister aangeven wanneer de Kamer het onderzoek echt krijgt? Het liefst zo ruim mogelijk voor de begrotingsbehandeling, inclusief concrete beleidsopties.

Als laatste, voorzitter, kom ik op Lelystad Airport. In het coalitieakkoord hebben we afgesproken dat Lelystad wordt voorbereid op het gebruik van Defensie en de opening voor de commerciële vliegbewegingen, 10.000 stuks per jaar. De VVD wil heel graag dat er tempo wordt gehouden in alle voorbereidingen die nu al kunnen worden getroffen. Noodzakelijke stappen moeten waar mogelijk parallel worden voorbereid. Welke concrete voorbereidingen lopen inmiddels en welke stappen moeten nog worden gezet? Ik vraag dit ook vanuit het belang voor Defensie. Als defensiewoordvoerder is het belangrijk dat ook daar de snelheid goed op blijft zitten voor de stationering van jachtvliegtuigen. Kan de minister een samenhangende planning geven voor het Defensiegebruik en de commerciële ingebruikname, zodat duidelijk wordt welke stappen van elkaar afhankelijk zijn? Ik bedoel natuurlijk een update.

Dat was 'm, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng namens de VVD, meneer De Groot. Er zijn geen interrupties. Ik ontsla mijzelf als waarnemend voorzitter en ik draag het voorzitterschap over aan de heer De Groot.

Voorzitter: Peter de Groot

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn aan de zijde van de Kamer. We gaan nu schorsen, zodat de minister zich kan voorbereiden op de antwoorden op alle vragen die zijn gesteld. Ik stel voor dat we een halfuurtje schorsen, tot 20.35 uur.

De vergadering wordt van 20.04 uur tot 20.37 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren. Ik heropen dit commissiedebat. Ik verzoek de leden plaats te nemen. Ik zie dat de minister is bewapend met verschillende mapjes met antwoorden. We gaan starten met de termijn aan de zijde van het kabinet. Ik wil graag het woord geven aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Als de minister kan aangeven welke kopjes hij gaat behandelen, noteren we dat even. Ik stel voor dat we aan het einde van elk blokje de interrupties doen.

Minister Karremans:

Dank, voorzitter. Dat zal ik doen. Ik zal ook een introductie achterwege laten. Ik heb de laatste tijd voldoende introducties over luchtvaart aan de Kamer gegeven. Die kent het

wel. Ik begin gelijk met de vragen. De kopjes waarin ik de beantwoording zal doen, zijn om te beginnen Schiphol, dan Gezondheidsraad, verduurzaming, stikstof, vliegbelasting, Lelystad Airport, regionale luchthavens en overig. Zei ik het te snel? Sorry.

De voorzitter:

Als dit een voorbeeld is van de snelheid, zijn we zo klaar. Misschien nog een keer kort.

Minister Karremans:

Schiphol, Gezondheidsraad, verduurzaming, stikstof, vliegbelasting, Lelystad Airport, regionale luchthavens en overig.

De voorzitter:

Dank u wel. Gaat uw gang.

Minister Karremans:

Allereerst zeg ik iets over het rapport dat ik van het lid Kostić heb gekregen, waarvoor dank. We hadden het natuurlijk al, maar je kan er nooit genoeg hebben. Dat is hartstikke goed. We hebben er in het debat over gewisseld. Wat betreft Schiphol: ik zou bijna in mobiliteitstermen willen zeggen dat het aantal vliegbewegingen bij Schiphol een beetje een gepasseerd station is. Er zijn twee scenario's in kaart gebracht: de 460.000 en de 500.000 bewegingen. De 460.000 is voor het eerste jaar stevig negatief ten opzichte van de 500.000 en na 2030 verandert dat licht. Dat komt omdat de kosten van CO₂-uitstoot in dit rapport zijn gekwantificeerd, maar de opbrengsten voor het vestigingsklimaat niet. Bovendien zitten er ook geen zaken in gekwantificeerd als het nieuwe SAF-incentive scheme waarmee we bezig zijn geweest. Het rapport stelt ook niet dat dit het optimum zou zijn. Dat heb ik in het debat ook gezegd. Tot zover daarover.

Dan een vraag die ik hierbij pak, de vraag van de heer Graus over wat ik vind van de ontwikkeling van de luchthavengelden van Schiphol. Schiphol is verantwoordelijk voor het vaststellen van de luchthavengelden en stelt deze eens per drie jaar vast. Hierin spelen wij als departement geen rol. Wettelijk is vastgesteld dat luchthavengelden redelijk, transparant, non-discriminatoir en kostendekkend moeten zijn. Met de luchthavengelden wil Schiphol noodzakelijke investeringen doen en investeren in de kwaliteitsimpuls voor de luchthaven. Afgelopen jaar zijn daar kortingen op gegeven. Onze onafhankelijke toezichthouder ACM heeft vastgesteld dat de huidige luchthavengelden voldoen aan het wettelijk kader. Ik ben me natuurlijk wel bewust van de stijging in het lijstje. Normaal is het goed nieuws dat je stijgt in de rankings. De heer Graus had het over de hoogte van de luchthavengelden. Dat deel ik; daar zijn wij ons van bewust.

De heer Köse vroeg of ik de feitelijke effectiviteit van een nachtsluiting op de bron van de geluidshinder in de nacht onderschrijf en of ik kan toezeggen dat de nachtsluiting van de start wordt meegenomen in een Balanced Approachprocedure. De heer Köse zei heel goed dat in het coalitieakkoord is afgesproken een mogelijke sluiting tussen 0.00 uur in de nacht en 5.00 uur in de ochtend mee te nemen in de Balanced Approach voor de nacht. Dat gaan we gewoon doen. Het is niet per se gezegd dat een gedeeltelijke nachtsluiting een effectief middel is om hinder te beperken. Dat is bijvoorbeeld afhankelijk van welk effect het heeft op de overige uren in de nacht. Daarover hebben we het in eerdere debatten ook al gehad. Je krijgt een verschuiving van vluchten. In het verdere proces gaan we zien welke maatregelen het best zijn om te nemen om de

verstilling van 50% te bereiken. Daar zit mijn commitment absoluut op. Daarin heeft de heer Köse absoluut gelijk.

Dan de vraag of ik kan toezeggen dat ik de Kamer de inzichten in de maatregelen, en dan het liefst op kosteneffectiviteit, tijdig kan toesturen. De heer Köse bedoelt dan ruim voor dat technische overleg dat ik in de brief heb genoemd. Het technisch overleg is juist bedoeld om maatregelen te inventariseren die kunnen bijdragen aan het bereiken van het geluidsdoel. Pas daarna volgen de berekeningen voor de effecten en de kosteneffectiviteit. Daarna kun je er pas over besluiten. Ik kan richting de heer Köse toezeggen dat ik de informatie waarmee het technisch overleg wordt gestart, deel met de Kamer. Dat kan ik doen.

Dat was alweer mijn blokje Schiphol, voorzitter.

De voorzitter:

Dan kijk ik even of er leden zijn die een interruptie hebben en dat is het geval. Lid Kostić, ga uw gang.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Toch nog even over het befaamde rapport dat de minister heeft laten maken en dat hij de vorig keer niet meer zo scherp had. Eigenlijk is de vraag of de minister het eens is met het rapport dat je met minder vliegtuigen en vliegbewegingen dan de minister voorstelt én veel gezondheidsvoordeel hebt, voordelen voor de natuur, het milieu et cetera én tegelijkertijd een prima gezonde economie kan hebben en goede bereikbaarheid voor Nederlandse reizigers.

Minister Karremans:

We hebben het hierover vorige week uitgebreid met elkaar gehad. Ontzettend veel factoren spelen hier een rol. De hubfunctie die Schiphol vervult, is van ontzettend groot belang voor onze economie. De heer De Groot zei terecht dat een derde van ons geld in het buitenland wordt verdiend. Daarbij is de verbondenheid met de rest van de wereld van groot belang. Ik zeg altijd, als je het even helemaal plat wil slaan, dat welvaart al eeuwenlang bij handelsknooppunten ontstaat. De Rotterdamse haven is daar zo'n voorbeeld van. Vroeger ontstond daar waar wegen samenkamen, welvaart en economische groei. De wereldeconomie van vandaag is verbonden via de lucht. Schiphol is een van de grote luchthavens waarbinnen je praktisch binnen 24 uur in elk economisch relevant centrum kunt zijn. Dat levert enorme netwerkeffecten op voor de Nederlandse economie en enorme voordelen voor Nederlandse ondernemers. Die kunnen makkelijk zakendoen in het buitenland. Het betekent ook dat heel veel buitenlandse bedrijven zich om die reden hier in Nederland vestigen en hier investeren. Ze creëren hier banen en betalen hier belasting. We hebben daar allemaal voordelen van. In dit gebouw spreken we vaak over geld uitgeven, maar dat moet toch echt eerst worden verdiend. Schiphol speelt daarin een belangrijke rol.

De keuze waardoor we op 478.000 zijn gekomen, heeft te maken met het geluidsdoel en de uiteindelijke Balanced Approachprocedure, waarbij het kabinet ook rekenschap heeft gegeven van de internationale context en het feit dat de luchtvaart jaar op jaar flink groeit. Dat zijn allemaal zaken die worden meegenomen in de belangenafweging. Dat heeft het kabinet gedaan en daar is een getal uit gekomen. Dat zijn die 478.000 bewegingen. Hopelijk kunnen we dat per 1 november laten ingaan.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

We hebben maar vier interrupties. Ik zou toch willen dat de voorzitter wat meer rekening houdt met het echt antwoord geven door de minister. Ik krijg een hele woordenbrij over hoe fantastisch belangrijk Schiphol en de hubfunctie is, terwijl het rapport zegt: je kan prima een gezonde economie hebben met minder vluchten. Daar reageert de minister niet direct op. Mijn verzoek richting de voorzitter is ervoor te zorgen dat de vragen enigszins echt worden beantwoord.

De **voorzitter**:

Dat zal ik zeker doen. De minister gaat wel over zijn eigen woorden. Hij heeft het in mijn ogen over de economie gehad. De minister.

Minister **Karremans**:

Dat heb ik ook gezegd in de economische analyse mkb'ers. Niet alle effecten kunnen worden gemonetariseerd en worden meegenomen. Dat is het verhaal dat ik net benadrukt heb. In een kortere versie is dat het. Ben ik het met het lid Kostić eens dat het minder moet zijn? Ik kan het heel kort houden: nee. Dat was mijn antwoord op die vraag.

De heer **Graus** (PVV):

Even over de stijging op de ranking van Schiphol. We zitten als Kamerleden met een probleem, want KLM en Schiphol zijn een Siamese tweeling, zowel sociaal-maatschappelijk als financieel-economisch gezien. Ze zijn van nationaal belang en onmisbaar voor onze economie. KLM heeft natuurlijk ook heel veel last van die extreem hoge luchtvaartgelden. Ik heb heel vaak gezegd dat ik als Kamerlid inzicht wil hebben. Daar werd moeilijk over gedaan, maar het was totaal niet transparant voor ons. De staat is aandeelhouder en heeft belang in beide. Het kan dus niet zo zijn dat de minister zegt zich hier niet mee te bemoeien. Dat kan niet, want de Staat is aandeelhouder. Ik vind dat we KLM moeten beschermen tegen dit soort extreme luchthavengelden.

Minister **Karremans**:

Ik noemde net al even wat de ACM daarover gezegd heeft. Ik heb ook gezegd dat Schiphol zelf gaat over welke luchthavengelden ze rekenen, niet alleen aan KLM maar aan alle luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruikmaken. Ik heb eveneens gezegd dat ik me bewust ben van de situatie. Het kabinet heeft niet voor niets, ook om de luchtvaart in Nederland concurrerend te houden, het hoogste niveau van de vliegbelasting verlaagd naar het niveau van Frankfurt. Dat moet de heer Graus ook in dat licht zien. We proberen te doen wat we kunnen. Tegelijkertijd is het zo dat Schiphol van enorme waarde is voor heel veel vliegmaatschappijen. Men is bereid daarvoor een bepaalde prijs te betalen. Dat is altijd een wisselwerking waarmee wij als beleidsdepartement dat verantwoordelijk is voor luchtvaart, bezig zijn. Wij hebben geen formele rol bij de vaststelling van de havengelden. Dat is sec aan Schiphol zelf.

De heer **Graus** (PVV):

Laatste vraagje. Ik denk best dat meerdere collega's daarin geïnteresseerd zijn. Ik weet in ieder geval dat sommigen daarin geïnteresseerd zijn. Wij zouden dus toch graag meer inzicht krijgen in die tarifiering. Hoe kan dat nu ineens dat je, wat was het, 193% sinds 2019 gestegen bent en het laatste jaar meer dan 30%? Dat moeten wij toch kunnen controleren? En wij moeten toch kunnen weten waarin dat precies is gaan zitten of waaraan dat ligt? Ik wil dat ook ter bescherming van KLM. Ik zit hier en ik ben ook een

woordvoerder van KLM en de mensen die er allemaal belang bij hebben. Ik doel op zowel passagiers als piloten en cabin crew. Noem ze allemaal maar op. En alle mensen die aan de luchtvaartsector zijn gerelateerd. Is dat mogelijk?

De voorzitter:

Is dat mogelijk, minister?

Minister Karremans:

Volgens mij zijn de luchthavengelden transparant. Dat is publieke informatie. Het is natuurlijk wel in algemene zin het geval, want ik ben niet de CEO van Schiphol, dat ... Even in alle oprechtheid: Schiphol was natuurlijk heel lang een hele goedkope luchthaven in Europa. De heer Graus zei dat terecht: de laadgelden stonden op plek twaalf van de ranking. Dat rechtvaardigt niet opeens dat je naar plek twee zou moeten gaan of dat het goed of slecht zou zijn. Dat zeg ik helemaal niet. Alleen had Schiphol natuurlijk ook wel te maken met veel achterstallig onderhoud.

Ik kan me nog artikelen herinneren uit de tijd dat ik nog lang geen minister van Infrastructuur en Waterstaat was, waarin stond dat veel mensen klaagden over de ratten en de muizen die op Schiphol door de terminals liepen. Er moet flink geïnvesteerd worden. Er wordt nu ook geïnvesteerd in de A-pier. Dat moet wel ergens door worden opgebracht. Daar zijn ook luchtvaartmaatschappijen bij gebaat. Overigens vind ik ook vanuit mijn positie dat je visitekaartje, waar mensen Nederland binnenkomen, gewoon goed moet zijn. Ik vind het ook terecht dat Schiphol daar goed in investeert, dus ook in de toekomst van de luchthaven. Dat moet natuurlijk wel gefinancierd worden. Wat uiteindelijk de bedrijfsbeslissingen van Schiphol zelf zijn om bepaalde zaken door te rekenen en andere zaken niet, is en blijft aan hen.

De voorzitter:

Ga uw gang.

De heer Graus (PVV):

Mijn derde interruptie, meneer de voorzitter. Daar ging het mij niet om. Ik weet ook wel dat die luchtvaartgelden openbaar zijn, want anders komen die cijfers niet allemaal ... Maar ik bedoel de opbouw en specifieke gedetailleerde tarifiering. Ik heb daar totaal geen beeld van. Ik vind wel dat dat moet kunnen, wij moeten immers als Kamerleden alles kunnen controleren waar de Staat in vertegenwoordigd is of aandeel in heeft. Het is heel raar dat er altijd schimmig over wordt gedaan. Zo vind ik het ook altijd heel raar — dat wil ik meteen noemen — dat ik al twintig jaar lang probeer bij de dierenafdeling van KLM te komen en ik daar iedere keer ... Iedere keer mag ik bij KLM niet bij de dierenafdeling kijken, en dat baart mij zorgen. Ik heb er een paar dierenartsen naartoe laten gaan. Kijk, ik kom er toch wel binnen, hoe dan ook. Het bleek ook nog goed in orde te zijn, maar daar gaat het niet om. Het is raar dat Kamerleden worden weggehouden of dat Kamerleden niet alle informatie krijgen. Ik vraag nogmaals: ik zou graag inzage erin willen hebben als controleur van de regering en ook van de regering als aandeelhouder en ook in de belangen van KLM.

Minister Karremans:

Ik ben ook nog nooit bij de dierenafdeling geweest. Dan gaan wij samen eens naar die dierenafdeling. Dan neem ik mijn kinderen mee, dan hebben ze gelijk een leuk uitje. Even in alle serieusheid, Financiën beheert deelnemingen en in die zin beheren zij dus

de deelnemingen. Wij zijn systeemverantwoordelijk voor de luchtvaart in Nederland. Het zijn geen gescheiden werelden. Ik wil geenszins de suggestie wekken richting de heer Graus dat ik vind dat dat het geval zou zijn.

Ik wil nog even een poging wagen om te kijken of we dichter bij elkaar kunnen komen. Afgelopen vrijdag hebben we een hele benchmark, een uitgebreid onderzoek over de havengelden naar de Kamer gestuurd met een hele uitgebreide analyse. Het was kort dag en ik weet niet of de heer Graus kans heeft gehad om die te zien. Wellicht is dit exact de informatie die hij zoekt. Ik denk het wel. Wat hij vandaag benoemt, zit daar al in. Als het niet het geval is, dan moeten we met elkaar verder het gesprek voeren. Wij zijn ermee bezig en hebben de informatie ook gedeeld met de Kamer.

De heer **Köse** (D66):

Dank aan de minister voor de beantwoording. Ik vind het heel goed en fijn dat de minister toezeit dat nachtsluiting al vanaf het begin wordt meegenomen, zoals eigenlijk ook verwacht. Alleen dan hoor ik de minister zeggen: ik kan niet zeggen of gedeeltelijke nachtsluiting direct effect heeft. Dat snap ik, want de minister doelt er volgens mij op dat het dan naar de randen van de nacht zou kunnen verplaatsen. Bij het meest recente debat — we hebben er best wel wat gehad — is een motie aangenomen om dat juist te voorkomen. Ik vroeg ook naar "een" nachtsluiting. Stel dat we een nachtsluiting zouden hebben of een gedeeltelijke waarbij je het niet naar de rand verplaatst, kan de minister dan bevestigen dat dat de wortel van het probleem aanpakt om verstilling in de nacht te krijgen?

Minister **Karremans**:

Dat moet allemaal blijken uit de berekeningen. Ik kan me voorstellen dat, als je niet meer vliegt in de nacht, het een stuk stiller is dan als je wel vliegt. Alleen, nogmaals, die vluchten zullen zich verplaatsen. We willen het goed bekijken en dit op een goede manier doen. Ik wil ook geenszins de suggestie wekken dat ik eronderuit probeer te komen. Mijn handtekening staat onder het coalitieakkoord en we gaan die afspraken gewoon uitvoeren. We zijn wel gebonden aan verplichte, voorgeschreven Europese regelgeving, die voorschrijft hoe je zo'n procedure moet doen. Dat gaan we ook netjes doen. Daar willen we de Kamer ook in meenemen; dat heb ik net toegezegd. De nachtsluiting valt nu niet van tafel. Dat is helemaal niet het geval, maar het is ook niet gezegd dat we het per definitie doen. Dat is de andere kant van het verhaal. Ik ben het met de heer Köse eens. Ik spreek ook veel bewoners rondom Schiphol. Een aantal mensen pleit vurig voor een afsluiting. Tegelijkertijd spreek ik ook mensen die er vurig tegen pleiten. Daar zie je dat die belangen per omwonende en per baan verschillend kunnen zijn. Dat vergt een zorgvuldige belangenafweging en uiteindelijk ook een goede doorberekening en een goede basis om een besluit erover te kunnen nemen.

De heer **Köse** (D66):

Ik vind het wel bijzonder dat de minister nu zegt: als we de nachtsluiting volledig of gedeeltelijk hebben waarbij het niet naar de randen gaat, oftewel wanneer we niet vliegen in de nacht. Volgens mij is het niet zo heel moeilijk om dan te zeggen dat er uiteraard verstilling gaat optreden, want er zijn geen vliegthuigen. Dus vlieghinder zal er niet zijn.

Ik zal naar een andere vraag gaan. De minister zegt toe om vóór dat technische overleg de informatie te delen waarmee de minister het gesprek ingaat. Kan hij aan de

toezegging toevoegen dat hij ook meeneemt dat een van die maatregelen die besproken gaat worden een nachtsluiting gaat zijn?

Minister Karremans:

Ik dubbelcheck het even, maar volgens mij is dat in principe wel zo. Ik ga het wel even dubbelchecken, zodat ik de Kamer niet verkeerd inlicht. Ik ga ervan uit dat het zo is. Mocht het niet zo zijn dan kom ik er in tweede termijn even op terug.

De voorzitter:

Tweede termijn. Even kijken, zijn er nog andere interrupties over het blokje Schiphol? Dan gaan we door naar het volgende blokje en dat is volgens mij het blokje Gezondheidsraad.

Minister Karremans:

Ja, "gezondheid", schuine streep, "Gezondheidsraad". Allereerst vraagt het lid Kostić of ik al een brief kan sturen waarin ik aangeef hoe we omgaan met emissienormen. Daar hebben we al vaak met elkaar over gedebatteerd. Daarover kan ik zeggen dat er onvoldoende wetenschappelijke onderbouwing is om nu een absolute grenswaarde voor verschillende stoffen vast te stellen. Daarom is ook aangekondigd dat een advies wordt gevraagd aan de Gezondheidsraad. Daar hebben we het vaak over gehad. We lopen daarmee in de hele wereld voorop bij het verkrijgen van inzicht in de negatieve gezondheidseffecten van de luchtvaart. Op basis van de uitkomst van het advies van de Gezondheidsraad kan in de toekomst gekeken worden of normen moeten worden aangepast of aangescherpt.

Dan over ontzwaveling van kerosine. De heer Bolhuis gaf aan dat ik niet hoeft te wachten op het onderzoek van de Gezondheidsraad en vroeg wat ik hieraan ga doen. Ik heb inderdaad in mijn Kamerbrief van 12 mei jongstleden aangegeven dat ik daarmee niet ga wachten tot het advies van de Gezondheidsraad er is. Zoals toen is aangekondigd, worden de effecten en eventuele maatregelen van ontzwaveling van kerosine nu onderzocht en de Kamer wordt later dit jaar geïnformeerd over de stand van zaken van deze verkenning. Het advies van de Gezondheidsraad kan vervolgens verder handelingsperspectief geven.

Dan de betere bescherming voor de omwonenden van de luchthaven tegen gevaarlijke stoffen. Nogmaals, daar hebben we het ook vaker over gehad. De onderzoeken die we tot nog toe gedaan hebben, geven geen aanleiding tot zorgen. Toch gaan wij de Gezondheidsraad om advies vragen. Omwonenden worden overigens nu al beschermd tegen emissies van de luchtvaart door middel van diverse normen en maatregelen op nationaal en internationaal niveau, ook in het LVB. Voordat we overgaan tot extra normen of maatregelen, wachten we eerst het advies van de Gezondheidsraad af.

Er zit nog een vraag in mijn mapje van het lid Kostić over extra maatregelen voor grondpersoneel. Schiphol en de werkgevers op het luchthaventerrein zijn primair verantwoordelijk voor een gezonde en veilige werkomgeving, zoals elke werkgever dat is. Deze partijen hebben hiervoor een plan opgesteld met maatregelen, waaronder het elektrificeren van het grondmaterieel, het aanpassen van procedures bij pushback en de inzet van adembescherming. De Nederlandse Arbeidsinspectie houdt toezicht op de uitvoering hiervan en vanuit lenW worden maatregelen in het luchthavenbesluit vastgelegd. Denk daarbij aan het verplicht taxiën op minder motoren en strikte regels

voor het gebruik van een hulpmotor.

Dat was dit blokje, voorzitter.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

De minister heeft weer een verhaal dat niet echt ingaat op mijn vragen. Ik heb gesteld dat er voor de rest van de industrie en de vervuilers echt duidelijke emissienormen zijn voor allerlei zeer zorgwekkende stoffen en andere schadelijke stoffen. Voor meer dan 90% van Schiphol luchtvaartuitvoer zijn die normen er gewoon niet. Ik snap niet dat de minister daar nu niets mee wil.

Maar dan een concrete vraag, en daar wil ik echt een toezegging op hebben. Het gaat om de werknemers die ik daar heb gesproken en die zich zorgen maken om hun gezondheid. Ik weet dat er wat oplossingen zijn afgesproken, maar die lijken nu weer afgezwakt en vertraagd. Nu we weten dat er echt kankerverwekkende stoffen in het spel zijn, vraag ik de minister om voor het tweeminutendebat met een actieplan te komen, wat mij betreft natuurlijk in overleg met de sector, om te kijken welke extra maatregelen genomen kunnen worden, omdat het zo ernstig is. Je kan nu niet meer zeggen: ja, economisch komt het niet uit. Die mensen worden ziek. Dat is mijn vraag.

Minister **Karremans**:

Ten aanzien van de vraag om met een actieplan te komen voor het tweeminutendebat: ik heb net al gezegd dat de verantwoordelijkheid bij de werkgevers ligt en niet bij IenW. Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is verantwoordelijk voor het arbeidsomstandighedenstelsel. Ik kan het verzoek bij de minister van Werk en Participatie neerleggen om voor het tweeminutendebat enig inzicht te geven in de acties die daar zijn ondernomen. Ik kan dat vragen en we kunnen dat dan doorgeleiden naar de commissie.

De **voorzitter**:

Dan zijn we toe aan het blokje verduurzaming.

Minister **Karremans**:

Verduurzaming inderdaad. Dan allereerst de vraag van het lid Kostić, die zegt dat uitstoot bij andere sectoren daalt, maar bij de luchtvaart toeneemt. De vraag is of ik het ermee eens ben dat dit anders moet. Er wordt hard gewerkt aan de verduurzaming van de luchtvaart. Het heeft ook absoluut mijn aandacht. Ik ben er veel mee bezig. Op nationaal niveau stimuleren wij dit bijvoorbeeld met de Subsidieregeling Duurzame Luchtvaartbrandstoffen en het programma Luchtvaart in Transitie. We hebben met Prinsjesdag ook een investering bekendgemaakt in het stimuleren van sustainable aviation fuels, wat enorm helpt tegen CO₂-uitstoot in de luchtvaart. De luchtvaart is ook gehouden aan mondiale en Europese wet- en regelgeving voor verduurzaming. We hebben natuurlijk nog een commissiedebat Verduurzaming luchtvaart staan op de laatste dag dat ik niet 40 ben, dat is 11 november aanstaande. Ja, dat is emotioneel voor mij. Ik kijk er wel naar uit om met de Kamer te debatteren over verduurzaming in de luchtvaart.

Dan het NLR-rapport. Dat was per ongeluk meegestuurd. We zullen dat meesturen richting het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart. Daar hoort dat rapport natuurlijk, want het gaat over de analyse Schiphol, Lelystad en CO₂-uitstoot. Dus het was een

foutje. Meer kan ik er niet van maken. Het hoort bij het commissiedebat van over vier weken.

Dan vraagt mevrouw Zwinkels of ik kan toezeggen dat er bij verdere uitwerking van het SAF-beleid ook gekeken kan worden naar zwavel dat bijdraagt aan ultrafijnstof. Het mooie van SAF is dat, in tegenstelling tot in veel fossiele kerosine, er vrijwel geen zwavel in zit. Bijmengen van SAF zorgt in principe voor verlaging van het zwavelgehalte in kerosine, maar het zwavelgehalte in kerosinemengsels kan erg verschillen, omdat de hoeveelheid zwavel in fossiele kerosine sterk varieert; daar zitten gewoon heel veel variaties in. We verkennen op dit moment de mogelijkheden voor het ontzwellen van kerosine. Daar hebben de heer Bolhuis en mevrouw Kröger veel aandacht voor gevraagd. De Kamer ontvangt daarover voor het einde van het jaar een procesupdate.

De heer Köse vroeg hoe ik de middelen voor het SAF-incentiefonds wil inzetten om SAF en eSAF van de grond te krijgen. Ik weet dat de heer Köse een gepassioneerd bepleiter is van SAF in Nederland. Ik ben het zeer met hem eens dat het enorme kansen biedt, niet alleen voor de verduurzaming van de luchtvaart maar ook voor het aanjagen van de innovatieve chemie in Nederland. De middelen worden gebruikt om de spread, het prijsverschil tussen SAF en kerosine, wat meer te dempen. Dat is een idee van het fonds. SAF is nu veel duurder dan kerosine, waardoor het vanuit businessperspectief minder aantrekkelijk is om te gebruiken. Door het verschil kleiner te maken, maak je het veel aantrekkelijker. De komende tijd zullen we het fonds samen met Schiphol verder vormgeven.

Dan kom ik op de vraag of ik in gesprek ben met de luchthavens over hoe zij zich voorbereiden op een transitie naar elektrisch vliegen en op waterstof vliegen. Wat is er nodig aan laad- en tankinfrastructuur en welke rol zie ik hier voor het Rijk? Onlangs ben ik samen met mevrouw Zwinkels bij een werkbezoek aan Schiphol-Oost geweest. We hebben allebei in een elektrisch vliegtuig gezeten. Die stond wel op de grond; hij vloog op dat moment niet. Het is ontzettend indrukwekkend wat daar aan innovatie plaatsvindt, hoe snel dat gaat en wat de mogelijkheden zijn in de toekomst. Via de duurzame luchtvaarttafel zijn we in gesprek met de luchthavens, waaronder Schiphol, over de voorbereidingen die de luchthavens kunnen treffen ten aanzien van op waterstof en elektrisch vliegen. We faciliteren de aanleg van laad- en tankinfrastructuur op de luchthavens. Dit is ook onderdeel van de subsidieregeling voor proeftuinen voor op waterstof en elektrisch vliegen die begin volgend jaar wordt gepubliceerd.

Het lid Kostić vraagt welke aantoonbare maatregelen ik ga nemen om aan de verplichtingen te voldoen van het vonnis van de Bonairezaak. De rechtbank heeft de Staat bevolen om de CO₂-doelen voor de gehele economie in een nationale wet vast te leggen, inclusief de lucht- en scheepvaart. De impact hiervan wordt in kaart gebracht conform het bevel van de rechter. Er wordt dan ook aan een wetsvoorstel gewerkt. Met Prinsjesdag heeft de minister van KGG de Kamer geïnformeerd over het proces. We streven ernaar voor het einde van het jaar een wetsvoorstel in consultatie te brengen.

De heer Bolhuis, de heer Köse en mevrouw Zwinkels hadden het over het NLR-rapport en de KEV. De KEV laat zien dat we eroverheen gaan. Dat NLR-rapport geeft een meer gedetailleerde analyse. Dat zullen we meesturen bij de stukken voor het commissiedebat van 11 november aanstaande. Daarin kunnen we het daarover hebben.

De heer Köse vroeg hoe ik kijk naar het inregelen van experimenteerruimte of een regulatory sandbox, door bijvoorbeeld proefvluchten met elektrisch en waterstofvliegen, maar ook drones mogelijk te maken. Vanuit het Klimaat- en energiefonds is 20 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het opzetten van experimenteerruimte voor proefvluchten met elektrische en waterstofvliegtuigen. De subsidieregeling hiervoor wordt naar verwachting begin volgend jaar gepubliceerd.

Tot slot werd gevraagd waarom het principebesluit 2023 over een CO₂-plafond nog altijd niet is uitgevoerd, of ik voornemens ben dit uit te voeren en welke maatregelen ik ga nemen om de afspraken uit het coalitieakkoord over CO₂ alsnog te halen. Het principebesluit is inderdaad in 2023 genomen. Sindsdien is de context wel gewijzigd, onder andere door internationale ontwikkelingen, zoals de inwerkingtreding van ReFuelEU. De ETS-herziening is er natuurlijk ook overheen gekomen, maar ook de klimaatzaak Bonaire. De wereld staat niet stil en dit vraagt om een integrale afweging. Voor het debat Verduurzaming luchtvaart op 11 november zal de Kamer geïnformeerd worden over de aanpak van de verduurzaming in de luchtvaart, specifiek ten aanzien van Lelystad en Schiphol.

Dat waren alle vragen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik ga het doen op volgorde van hoe de handen werken opgestoken, dus de heer Bolhuis als eerste.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Ik had nog een vraag aan de minister over het CO₂-plafond. Het rapport wordt nog gestuurd, begrijpen wij. Maar de vraag is hoe die ingevoerd gaat worden. Wordt dit een wettelijke verplichting, zoals eerder afgesproken?

Minister **Karremans**:

Ik heb gezegd dat dat principebesluit in 2023 genomen is. Sindsdien is de wereld veranderd. ReFuelEU is erbij gekomen. We hebben ETS-maatregelen vanuit Europa. In die zin moeten we het nog integraal afwegen. Dat is nog niet gedaan. Dat is het antwoord op die vraag.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Dat is natuurlijk een antwoord dat heel erg lijkt op: "Ik heb er nog eens goed over nagedacht. Er komen heel veel dingen samen en ik ga er geen wet van maken." Dat vind ik wel zorgelijk. Willen we een CO₂-plafond en willen we dat het echt gehaald gaat worden, dan moet het gewoon wettelijk geregeld worden. Ik doe dus toch echt de oproep om er gewoon een wet van te maken.

Minister **Karremans**:

Dat is natuurlijk ook iets wat ik in het kabinet moet bespreken. Ik heb een collega van Klimaat en Groene Groei, met wie ik samen bezig ben met allerlei verduurzamingsvraagstukken. Er is een minister van Economische Zaken, die er ongetwijfeld wat van vindt. We zullen met elkaar die integrale afweging moeten maken en ons ook moeten verhouden tot ontwikkelingen die sindsdien zijn gebeurd. Dan komen we er op een gegeven moment gewoon op terug richting de Kamer.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank voor de toezegging dat die brief ten aanzien van het CO₂-plafond alsnog onze kant op komt. Ik hoop ook dat die ruim voor het debat komt, zodat we hem ook goed kunnen lezen.

De **voorzitter**:

In ieder geval niet vijf minuten voor het debat.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Nee, precies. Dat zou ik graag nog opgehelderd willen zien, of in ieder geval nog willen meegeven, zodat we hem niet een kwartiertje voor het debat ontvangen. Dan kunnen we hem gewoon nog rustig lezen. Dank daarvoor. Ik had toch nog één vervolgvraag ten aanzien van die zwaveluitstoot. Wij hebben wel echt in het rapport Staat van de Luchtvaart 2026 gelezen dat er bij die SAF-bijmenging een kans bestaat dat de waarde drie keer zo hoog is als bij reguliere kerosine. Er werd zojuist verondersteld dat het allemaal wel zou meevallen. Mijn vraag aan de minister is dus toch of hij kan toezeggen dat hier nader onderzoek naar wordt gedaan en dat we in die reeds toegezegde brief, die later komt, de uitkomsten daarvan meekrijgen en ook in hoeverre we daarop kunnen sturen in de toekomst.

Minister **Karremans**:

Dat laatste kan ik natuurlijk meesturen in de brief die voor het commissiedebat van 11 november komt. Het NLR-rapport moet er inderdaad ruim voor het commissiedebat zijn. Dat gaat inderdaad over de afspraken uit het coalitieakkoord over Lelystad en Schiphol. De CO₂-uitstoot zou dan in ieder geval niet hoger moeten zijn dan in 2024.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Mij is nu niet helemaal duidelijk wanneer we die informatie over de zwaveluitstoot krijgen. Die wordt ook meegenomen in de brief, hoor ik nu. Oké. Dank u wel.

De heer **Köse** (D66):

Ik heb een vraag over het CO₂-plafond. Ik schrik toch een beetje van wat de minister nu lijkt te insinueren. Hij zegt dat er nogal wat ontwikkelingen zijn geweest. Dat ben ik volledig eens met de minister. Er zijn nogal wat ontwikkelingen geweest. De wereld heeft in brand gestaan. In het KEV-rapport lezen we dat we de doelen gewoon niet gaan halen. Sterker nog, de uitstoot van de luchtvaart zal alleen maar toenemen, terwijl andere sectoren heel goed bezig zijn om die te verminderen. Inderdaad, we zijn met ReFuelEU begonnen. Die SAF-normen gaan omhoog. Dat zal bijdragen. Maar uit de KEV blijkt dat het nog steeds zal toenemen. Ik denk dat we, sinds het principebesluit dat nog maar een aantal jaar geleden genomen is door de VVD-voorganger van deze minister, juist daarom moeten inzetten op het halen van die doelen via wettelijke verankering. Kan de minister onderstrepen dat we dit gewoon wettelijk moeten verankeren, aangezien het een doel is waar we onszelf aan willen verbinden en dat we moeten halen?

Minister **Karremans**:

Ik blijf bij mijn eerdere antwoord. Ik wil niet flauw doen. Dit vergt echt een hele uitgebreide, integrale afweging. Ik ga hier niet op woensdagavond even over een hele ingewikkelde situatie zeggen dat we dit gewoon zonder meer op de manier gaan doen die in 2023 bedacht is. Dit vergt een integrale afweging, ook in het kabinet, ook met mijn

collega's. Dat wil ik zorgvuldig doen. Wanneer die integrale afweging in het kabinet daarover gemaakt is, dan zal ik de Kamer daarover informeren.

De voorzitter:

Heeft u nog een interruptie?

De heer Köse (D66):

Daar neem ik eerlijk gezegd geen genoegen mee. Ik wil van de minister horen hoe hij erin staat, dat hij het belangrijk vindt dat we die doelen gaan halen. Kan hij ten minste onderschrijven dat we, als we dit wettelijk verankeren, wat eigenlijk het oorspronkelijke idee was, er dan juist eerder komen dan met die losse afspraken met de sector waarin we de beste ambities uitspreken, die we vervolgens niet hard kunnen maken bij wet? Ik maak hem concreet. Kan de minister onderschrijven dat het, als we dit wettelijk verankeren, bijdraagt om dat doel te gaan halen, omdat we onszelf daar harder aan verbinden?

Minister Karremans:

Dat ligt eraan. Nogmaals, er zijn afspraken in het coalitieakkoord ten aanzien van Lelystad Airport en Schiphol. Daar is op zichzelf al een CO₂-plafond. Richting het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart komen we terug op de vraag welke vormen we daarvoor kunnen kiezen.

De voorzitter:

Lid Kostić.

De heer Köse (D66):

Ik heb nog een interruptie.

De voorzitter:

Nee, u bent er doorheen. Lid Kostić.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dit is toch echt wel zorgwekkend. De minister doet net alsof we net beginnen met een debat over de verduurzaming van de luchtvaart en de noodzaak daartoe. We zien jaar in, jaar uit dat die uitstoot maar stijgt. Welke maatregelen zijn er genomen om die te laten dalen? Nou, subsidies geven inderdaad en vrijwillige afspraken. Die werken dus blijkbaar niet en de minister blijft met diezelfde maatregelen komen. Ik wil echt een toezegging van de minister dat voor het volgende debat over verduurzaming van de luchtvaart concreet wordt ingegaan op welke manier die klimaatdoelen, waarin ook in de Bonaire-uitspraak om wordt gevraagd, worden verankerd door dit kabinet en hoe dat CO₂-plafond eruit gaat zien. Wordt daarvan gebruikgemaakt in het licht van de uitspraak van de rechter? Anders heeft het geen zin om het debat te voeren.

De voorzitter:

Ja, dank u wel.

Minister Karremans:

Ik denk dat we altijd een debat kunnen voeren. Ik heb net gezegd hoe het kabinet gevolg wil geven aan de uitspraak van de rechter in de zaak Bonaire. Daar heeft mijn collega van KGG op gereageerd. Die heeft daar met Prinsjesdag een brief over gestuurd. Dat is

natuurlijk ook mijn reactie, dus daar sta ik achter. Dat is een. Twee: ten aanzien van het CO₂-plafond heb ik net heel duidelijk gemaakt wat daar nog op gedaan moet worden. Er moet een goede, zorgvuldige, integrale afweging over gemaakt worden. Dat moeten we eerst doen alvorens we daar een debat over met elkaar kunnen hebben.

De voorzitter:

Lid Kostić, u bent door uw interrupties heen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik zou gewoon een tijdlijn willen, want de minister blijft zeggen dat er een integrale afweging moet komen. Als het niet kan voor 11 november, wanneer kan het dan wel?

De voorzitter:

Nee, we gaan dit niet doen. Dan moet u een punt van orde maken. Dan ga ik dat netjes voorleggen aan de commissie. Dan spreken we af dat iedereen gelijke rechten heeft om vijf of zes interrupties in het debat te maken. Maar dat doen we niet door door de voorzitter heen te praten. Dat accepteer ik niet. Ik kijk even naar andere leden. U mag altijd een punt van orde maken.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

We hebben nog tot 23.00 uur, begreep ik. Er worden gewoon vragen niet beantwoord. Er worden geen tijdlijnen gegeven. Ik zou inderdaad willen vragen om zes interrupties, zoals in de eerste ronde. Dan kan ik in ieder geval de vraag die ik net al heb gesteld nog een keer stellen.

De voorzitter:

Ook hierbij geef ik aan dat de minister over zijn eigen antwoorden gaat. Daar zult u het mee moeten doen. Ik kijk even naar de collega's. Het is aan de collega's om te bepalen of u de tijd tot 23.00 uur vol wilt maken. Dan kunnen we er bijvoorbeeld twee interrupties aan toevoegen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik zie steeds dit spelletje van lid Kostić. Een antwoord bevalt lid Kostić niet en dan blijft dat maar doorgaan.

De voorzitter:

Maar het punt ...

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Daar moeten we paal en perk aan stellen, dus nee.

De heer **Graus** (PVV):

Ik steun altijd iedere collega die informatie of meer tijd wil hebben. Ik steun dat altijd. Waarom zou je dat niet steunen? Ook al ben ik het niet altijd met haar eens, ik wil haar wel steunen.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Ik steun het voorstel.

De voorzitter:

Dan gaan we weer naar zes, net als in de eerste termijn. Als u nog een interruptie heeft, lid Kostić, dan kunt u die nu maken.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja. Ik zal mijn vraag nog herhalen. Ik zou van de minister graag een tijdlijn zien. Wanneer komt het oordeel met hoe het CO₂-plafond wel of niet wordt ingevuld, ook in het licht van de uitspraak in de zaak Bonaire? Mijn verzoek was om dat voor 11 november te doen. Dat is het logische moment. Dan is het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart. Als het dan niet kan, hoor ik graag een indicatie van wanneer het wel komt.

Minister **Karremans**:

Ik kan kijken of ik in de brief richting het debat Verduurzaming luchtvaart iets van een indicatie kan geven. Nogmaals, ik kan daar niet van tevoren een garantie voor geven. Ik zal kijken wat voor informatie ik daarin kan opnemen, maar ik kan van tevoren niet zeggen of er een heel uitgebreide tijdlijn in komt te staan.

De **voorzitter**:

De heer Köse, gaat uw gang.

De heer **Köse** (D66):

Ik heb ook niet het gevoel dat mijn vragen helemaal beantwoord zijn. De minister schuift het eigenlijk vooruit, dus ik ga het anders proberen. Kan de minister voor het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart, wanneer we het NLR-onderzoek krijgen waaraan hij refereert, duidelijk aangeven wat de belangrijkste verschillen zijn tussen de twee onderzoeken, de KEV en het NLR-onderzoek? Wat zijn de belangrijkste verschillen in de aannames die zijn gemaakt? We weten dat er een uitgebreide achtergrondrapportage is gemaakt bij de KEV. Bij de NLR is dat volgens mij niet gedaan. Ik ben dus heel benieuwd wat de aannames zijn die eronder liggen en wat de verschillen zijn.

Minister **Karremans**:

Ja. Dat nemen we mee in de brief die we voor 11 november richting de commissie sturen.

De **voorzitter**:

Ik kijk of er nog interrupties zijn blijven liggen op dit onderwerp. Dan gaan we door naar het volgende blokje.

Minister **Karremans**:

Ja. Stikstof. Daar is één vraag over gesteld. Er werd gezegd dat de gedoogvergunning voor de hele luchtvaart geldt, maar dat ook de hele activiteit meegenomen moet worden, dus ook het wegverkeer. Er is nu inderdaad een gedoogbeschikking. Er is dus geen vergunning, maar een beschikking. In die gedoogbeschikking zijn voorschriften opgenomen over het maximumaantal toegestane verkeersbewegingen van en naar de luchthaven. Voor alle andere luchthavens geldt dat de emissie van verkeersbewegingen wordt meegenomen op het moment dat de natuurvergunning kan worden verleend. Dat is het antwoord in het blokje stikstof.

Dan kom ik bij de vliegbelasting.

De **voorzitter**:

Ik wil even stoppen om de Kamer de ruimte te geven voor interrupties. Dat is niet het geval. Gaat u door.

Minister **Karremans**:

Allereerst zei lid Kostić: verhoog de vliegbelasting voor de businessclassvliegers. In de totstandkoming van de afstandsafhankelijke vliegbelasting is hier wel naar gekeken, maar het kabinet heeft besloten om het tarief van de vliegbelasting niet naar reisklasse te differentiëren, omdat dit volgens de Belastingdienst de uitvoering zeer complex zou maken. De invulling van reisklassen verschilt namelijk aanzienlijk per luchtvaartmaatschappij en per route, wat leidt tot een gebrek aan eenduidigheid en rechtszekerheid voor zowel de Belastingdienst als de belastingplichtige. Deze extra last leggen we nu niet bij de Belastingdienst neer.

Dan wilde lid Kostić de buitenlandse transferpassagiers ook laten meebetalen. Ze leveren Nederland weinig op, wordt gesteld. Daar ben ik het fundamenteel mee oneens, want overstappende passagiers zijn een essentieel onderdeel van onze verbondenheid. Anders heb je die verbindingen namelijk niet. Die meer dan 300 directe verbindingen met al die bestemmingen in de wereld heb je niet zonder die transferpassagiers. Omdat zij via Schiphol vliegen, kan een breed bestemmingsnetwerk worden aangeboden. In geen enkel ander land worden transferpassagiers belast, omdat het natuurlijk van grote economische waarde is.

Dan de vraag van mevrouw Zwinkels of ik kan kijken naar een systeem waarbij mensen die veel vliegen meer belasting betalen dan mensen die weinig vliegen. In de huidige systematiek geldt natuurlijk al in zekere zin: hoe meer je vliegt, hoe meer je betaalt. Maar mevrouw Zwinkels bedoelt natuurlijk een progressief stelsel. Daar heb ik het met onze mensen over gehad. Specifiek differentiëren naar het aantal vluchten per persoon is al eerder bekeken. Ook dat bleek voor de Belastingdienst veel werk, zeer complex en bovendien zeer privacygevoelig, want vluchten van verschillende luchthavens worden los van elkaar verwerkt, zonder centrale koppeling per passagier. Dat zou je dan allemaal aan elkaar moeten gaan koppelen. Dan krijg je dus één centraal systeem waar dat allemaal in moet komen, met accounts en noem maar op. Bovendien is het ook zo dat dit heel erg veel uitwijkgedrag in de hand werkt. Om die reden is het ook niet verstandig om dit te doen. Het idee is wel eerder onderzocht. Het is helemaal niet gek om dit idee te opperen, maar het is in de uitvoering heel complex.

Dat waren de vragen over de vliegbelasting.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik of er vragen over zijn. Ja. Meneer Bolhuis, gaat uw gang.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Ik heb toch nog wel even een vraag. U zei net dat het kabinet het hoogste niveau van de vliegbelasting heeft verlaagd tot het niveau van Frankfurt. Dat is wat in het Belastingplan staat. Daar hadden we al een mooi debat over. Ik heb daar toch een vraag over. Die werd ook eerder al opgeworpen. Waarom Frankfurt? Je kan ook voor Londen kiezen. We kunnen een ander vliegveld nemen. Dit is wel een "lage" keuze die gemaakt wordt voor het verlagen van het hoogste tarief. Waarop is deze keuze gebaseerd?

Minister **Karremans**:

Allereerst zal ik de heer Bolhuis uit zijn droom helpen gezien zijn idee dat wij een lage vliegbelasting hebben in Europa. Wij hebben de allerhoogste vliegbelasting van de EU. Het is logisch dat we kiezen voor Duitsland, want daar wordt veel naar uitgeweken. Frankfurt is de meest dichtstbijzijnde hub om naar uit te wijken als Nederlandse luchthaven. Dat geldt overigens ook voor Düsseldorf.

Ik moet de heer Köse en mevrouw Zwinkels helaas wel gelijk geven: de vliegbelasting gaat volgend jaar omhoog. Er wordt gedifferentieerd. Voor de langeafstandstarieven wordt die hoger. Dat was al door het vorige kabinet besloten. We draaien nu echter een deel van de verhoging terug, waarmee die dus lager wordt. Daarmee kom je uiteindelijk voor het hoogste tarief op het niveau van Frankfurt terecht.

De heer Graus had het zojuist ook al terecht over de hoge havengelden op Schiphol. Je wil de luchtvaart concurrerend houden en ervoor zorgen dat luchtvaartmaatschappijen investeren in stillere toestellen en CO₂-zuinigere toestellen op Schiphol. Daarvoor is ook de concurrentiepositie van belang. Daarom maken we de keuze voor het verlagen van de hoogste schijf in de vliegbelasting.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Bolhuis moeilijk kijken.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Ik denk dat we hier een fundamenteel verschil van inzicht hebben. We vinden dat, op het moment dat je een vliegbelasting invoert, je de milieukosten en de schade voor de natuur mee moet nemen. Het hoogste tarief dat nu gekozen wordt, is nog lang niet dekkend. Er is een verlaging in het Belastingplan afgesproken. Wij vinden dat een verkeerde keuze. Het is een keuze voor de economie, maar niet voor een luchtvaart die binnen de grenzen van de planeet moet gaan werken, zoals mijn collega van D66 al zei.

Minister **Karremans**:

Om de boel in perspectief te zetten, zeg ik het volgende. We hebben de allerhoogste vliegbelasting van de EU. Dat is overigens niet iets om per se trots op te zijn. Dat zeg ik ook. Het is niet zo dat dat alleen maar voordelen oplevert. Het zet je eigen luchtvaart flink op achterstand. We hebben wat potjes te breken omdat Schiphol een goede positie heeft, maar het is niet zo dat het per definitie goed is. De heer Bolhuis zegt dat de vliegbelasting hoger, hoger en hoger moet. Je kan over het economisch perspectief anders denken. Ik weet dat de partij van de heer Bolhuis er anders over denkt. Ik zeg er wel bij: vroeger ... Nee, laat ik die opmerking toch maar niet maken.

Laat ik het zo zeggen: we moeten er ook voor zorgen dat vliegen wel betaalbaar blijft voor de gewone man en dat je na een jaar hard werken wel een vakantie kan betalen naar een bestemming om de wereld te ontdekken. Dat vind ik als minister van IenW. Op het moment dat we vliegen alleen maar verder gaan belasten — dat stelt PRO voor wanneer gezegd wordt dat de vliegbelasting alleen maar hoger, hoger en hoger moet — dan vindt u mij niet aan uw zijde. Dat zeg ik er maar even bij. Ik vind ook dat alle voordelen die vliegen biedt, zoals het kunnen ontdekken van de wereld en het wereldwijd zaken kunnen doen, ook betaalbaar moeten blijven voor de gewone man.

De heer Köse zei: we moeten af van voor vijf tientjes vliegen naar Milaan. Alleen al de belasting is €80. Met havengelden plus belasting — dat is allebei een vorm van belasting — zit je al aan €80. Dan heb ik het dus alleen nog maar over wat je betaalt aan andere dingen dan de airline. De heer Köse kan nee schudden, maar dat is wel het geval. Dan heb je nog niet eens de kosten van de airline meegenomen. Zoek een ticket op voor een vlucht met KLM naar Milaan. U krijgt zes flessen wijn als die voor €50 gevonden kan worden. Ik vind het prima. Je vindt hem niet. Dat is belangrijk voor het beeld. Het is allang niet meer zo dat je vanaf Schiphol voor dergelijke prijzen kan vliegen. Een beetje nuancering in dat verhaal is van belang. Het goedkoopste ticket dat wij konden vinden was €170 op hele ongunstige tijden. Dat zeg ik om even perspectief te bieden.

Nogmaals, je mag het beprijzen en dat doen we ook, maar ik vind echt dat je het ook een beetje betaalbaar moet houden voor de gewone man. Vroeger was er nog een partij die daarvoor opkwam. Dat lijkt me geen hele overbodige luxe.

De voorzitter:

De toezegging van de flessen wijn moeten we even noteren. Dat is wat anders dan een zakje snoep, meneer Graus. Ik ga nu eerst naar de heer Goudzwaard voor een interruptie.

De heer Goudzwaard (JA21):

Ik ben echt gefascineerd door de inbreng van PRO. Hier en daar hoor ik dingen die echt tegen fake news aan schuren. Er wordt gesproken over 7 miljard aan klimaatschade. Er zijn ook mensen die zeggen dat natuur geld oplevert. Dat vind ik ook altijd ...

De voorzitter:

Ik onderbreek u even, meneer Goudzwaard. U bent nu in debat met de minister.

De heer Goudzwaard (JA21):

Ja.

De voorzitter:

U mag straks in de tweede termijn ...

De heer Goudzwaard (JA21):

Ik ga nu naar de minister toe. Ik hoor signalen. Er wordt gezegd dat er 7 miljard schade is door de luchtvaart. Dat moeten we dan met belastingen gaan compenseren. Laten we dan eens een andere vervoersmodaliteit erbij pakken. Vliegen is een van de goedkoopste vormen van vervoer die er bestaat. Je hoeft geen wegen aan te leggen of te onderhouden. Je gaat gewoon door de lucht. Maar kijk naar de auto. Alleen al aan verkeersongelukken levert ons dat 33 miljard euro schade per jaar op, los van het enorme leed. Wil de minister dat dan ook op de een of andere manier gaan compenseren? Hoe kijkt de minister daarnaar?

Minister Karremans:

Ik was het niet van plan.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Ik heb ook een punt over de vliegbelasting. Mij lijkt het inderdaad ook redelijk dat de

gewone man — als we daar al over kunnen spreken — één of misschien twee keer per jaar met het vliegtuig op vakantie kan. Daarom heb ik voorgesteld om naar de veelvliegersroute te kijken. Ik heb het antwoord van de minister gehoord. Kan hij mij dan een recent onderzoek toesturen waaruit blijkt dat dit echt heel erg moeilijk is of kan hij mij toezeggen dat hij dit naar ons toe stuurt, zodat ik de bevindingen hierover kan nalezen? Ik wil heel graag weten of hier echt geen mogelijkheid toe bestaat. We hebben laatst een burgerberaad gehad rondom klimaat. Wat zie je? Je ziet dat heel veel mensen dit principe begrijpen en er steun voor hebben in de maatschappij.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Als we hier toch met elkaar een beweging op kunnen maken, dan denk ik dat we tot een eerlijkere vorm van belasting kunnen komen.

De voorzitter:

Ik ga u er wel toe oproepen om de interrupties kort te houden en bij de vraag te blijven, zonder daarbij een inbreng te leveren.

Minister **Karremans**:

Ik heb daar een aantal argumenten bij gegeven, ook met betrekking tot hoe zo'n systeem eruit zou moeten zien. Nogmaals, ik zou er niet per se een voorstander van zijn, maar het is niet gek om daar op die manier over na te denken. Ik kan kijken wat we hebben. Dat is onze analyse. De Belastingdienst heeft daarnaar gekeken. Die heb je daarbij wel nodig. Heel veel dingen die de overheid doet, vallen of staan uiteindelijk bij de uitvoering. Dat kunnen we opnemen in de brief voor het commissiedebat van 11 november. Dat is helemaal geen probleem.

De voorzitter:

Ik kijk even of er interrupties zijn. Dat is niet het geval. Dan gaan we naar Lelystad Airport.

Minister **Karremans**:

Ja. Lelystad Airport. De vraag werd gesteld of ik de opening nog kan rechtvaardigen. Zeker. In het coalitieakkoord is ook afgesproken dat de gezamenlijke CO₂-uitstoot in 2030 niet hoger mag zijn dan die in 2024. Daar houd ik me aan. Daar zullen we het ook ongetwijfeld over hebben op 11 november.

U vroeg of kan worden aangegeven welke stappen worden gezet om uiterlijk op 31 oktober 2027 open te kunnen gaan. Het zijn de bekende drie sporen. Er wordt gewerkt aan een luchthavenbesluit, er wordt operationeel gewerkt en je moet een natuurvergunning hebben. Het valt wel onder de rekenkundige ondergrens als we die zouden invoeren. Het kabinet wil een rekenkundige ondergrens invoeren. Zoals het er nu naar uitziet, is het zo dat als die wordt ingevoerd Lelystad Airport geen natuurvergunning nodig heeft.

U vroeg of ik kan aangeven hoe wordt omgegaan met de laagvliegroutes en wanneer hier een toelichting op komt. Die informatie hebben wij naar aanleiding van een toezegging gedeeld op 11 mei. Toen hebben we een uitgebreide toelichting gedeeld. Ik

weet niet of er een verzoek is om daar nog iets op aan te vullen? Tijdens de technische briefing van 31 maart heeft LVNL aangegeven dat er geen laagvliegroutes meer zijn.

U vroeg of het klopt dat gezien het stiltegebied op de Veluwe een vliegtuig heel snel moet doorstijgen met bijbehorende hoge piekgeluiden. Nee, dat klopt niet. De wettelijke kaders waarop gehandhaafd wordt, liggen allemaal binnen Flevoland. De Veluwe ligt ver buiten deze geluidscontouren. Op de routes van en naar Lelystad is er overal sprake van continu klimmen en dalen. Boven de Veluwe wordt boven de 6.000 voet gevlogen. Uiteraard kunnen vliegtuigen hoorbaar blijven, maar dit valt ruim binnen alle wettelijke normen.

U vroeg of ik kan bevestigen dat laagvliegen boven nieuwbouwwijken in Zwolle mogelijk blijft. De LVNL heeft tijdens de technische briefing van 31 maart aangegeven dat er bij de openstelling geen laagvliegroutes meer zijn. Er wordt horizontaal gevlogen op 1.800 meter. Het is maar wat je een laagvliegroute noemt. Ik heb het over 1.800 meter. Dat geldt dus ook voor nieuw te bouwen wijken in Zwolle. Zwolle ligt ruim buiten de wettelijke geluidscontouren en er gelden dus geen ruimtelijke beperkingen voor nieuwbouw.

Dan militair medegebruik. U vroeg hoe dat eruit gaat zien, ook in het kader van stikstof. Wie levert in: privaat of militair? De civiele en militaire ingebruikname zijn twee onderscheidende trajecten die we in samenhang voorbereiden. Het ministerie van Defensie is nog aan het uitwerken hoe militair medegebruik er precies uit komt te zien. Hierop kan ik nu niet vooruitlopen. Wanneer er meer helderheid is, wordt de Kamer hierover geïnformeerd. Uiteraard zal Defensie, net als de luchthaven, moeten voldoen aan alle natuurwetgeving. Ik kan niet op de beoordeling van benodigde vergunningsaanvragen vooruitlopen. Er lopen voortdurend gesprekken tussen de ministeries om de afstemming goed te laten verlopen.

Er is mij gevraagd of ik kan toezeggen dat Lelystad Airport op 1 oktober opengaat. Daar is wel alle inzet op gericht, maar zoals gezegd moeten daar drie sporen doorlopen worden. Dat doen we.

U vroeg welke concrete voorbereidingen er inmiddels lopen en welke stappen nog worden gezet. Ik heb al gezegd dat drie sporen worden uitgelopen. Mocht hier meer over te melden zijn, dan zal ik dat ook aan de Kamer melden.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar de leden.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik heb een punt van orde, voorzitter. Ik heb drie vragen die niet beantwoord zijn in dit blokje van Lelystad Airport. Ik weet niet of het antwoord nog volgt of dat ik het niet heb gehoord.

De voorzitter:

Geeft u even aan welke het zijn.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik heb gevraagd of per brief, vooruitlopend op de luchtvaartgids, aan ons kan worden gemeld dat het probleem met de laagvliegroutes is opgelost. Dat heb ik gevraagd. Ik heb

gevraagd naar de randvoorwaarden in Flevoland, waaronder ook in het kader van infrastructuur. En ik heb gevraagd ... Even kijken. Sorry, ik laat het hier even bij. De derde ontschiet me even.

De voorzitter:

Ja, dat kan in de tweede termijn. Misschien kan de minister reageren op deze twee punten.

Minister Karremans:

Eerst even over de infrastructuur. Volgens mij ligt die er. De parkeerplaats ligt er. De terminal is al klaar. Die vraag hebben we even gemist in de eerste termijn. Ik kom er nog even op terug. Volgens mij ligt het er allemaal al. Een deel moet waarschijnlijk nog gedaan worden. Ik kom daar dus zo nog even op terug.

Voor wat betreft de brief heb ik gezegd dat we die toelichting op 11 mei hebben gegeven. In de brief van 11 mei zat een uitgebreide toelichting. Ik zoek welke extra informatie daar verder nog op nodig is.

Wat was de derde vraag?

De voorzitter:

Die was er niet.

Minister Karremans:

O, die was er niet.

De voorzitter:

Dan gaan we naar het volgende blokje. O, sorry. Mevrouw Zwinkels wil nog wat zeggen. Gaat uw gang.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Ik heb nog één interruptie aangaande de natuurvergunning voor Lelystad Airport. Ik hoorde de minister tussendoor even roepen dat die niet nodig is. Begrijp ik dat goed? Dat ging heel snel. Bij mijn weten hebben we juist een LVVN-minister die aangeeft dat hij bezig is om een natuurvergunning te regelen voor Lelystad Airport. Het lijkt me frappant dat die opeens niet nodig blijkt te zijn.

Minister Karremans:

Je hebt een natuurvergunning nodig, maar ik zei het volgende. Als het kabinet, zoals voornemens, een rekenkundige ondergrens invoert, dan valt de uitstoot van stikstof op Lelystad Airport onder die rekenkundige ondergrens en dan zou je dus geen vergunning nodig hebben. Dat heb ik erover gezegd.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Ik heb daar dan nog wel een vraag over. In de eerdere beantwoording vanuit LVVN is aangegeven dat de natuurvergunning er mogelijk pas in 2028 zou kunnen komen. Ik ben wel benieuwd hoe dit met elkaar rijmt. Het is een belangrijke randvoorwaarde om een eventuele opening van Lelystad Airport mogelijk te maken. Ik zou hier wel graag wat meer informatie over willen ontvangen.

Minister **Karremans**:

Als er nieuwe informatie is over wanneer het kabinet van plan is de rekenkundige ondergrens in te voeren, dan zal de Kamer dat stuk vanzelfsprekend ontvangen. Zeker.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Ik heb nog een vraag. Er loopt op dit moment een zaak vanuit het OM over gesjoemel met stikstofcijfers voor Lelystad Airport. Vorig jaar werd gezegd dat die afgelopen zou zijn, dat dat klaar zou zijn. Die zaak loopt. Mijn vraag is wanneer de minister een uitkomst verwacht in de zaak over de stikstofcijfers en het gesjoemel daarmee. Een en ander is door de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen in gang gezet. Kan de uitspraak die er komt invloed hebben op de discussie nu over Lelystad Airport?

Minister **Karremans**:

Als die vraag in de eerste termijn is gesteld, dan heb ik hem even gemist. Ik kom daar in de tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:

Dan doen we dat in de tweede termijn. Dan gaan we nu wel naar de regionale luchthavens.

Minister **Karremans**:

Yes. Regionale luchthavens. Wat wordt voor Eindhoven Airport aan duidelijkheid verwacht over het perspectief na 2028? Eindhoven Airport is zoals bekend een militaire luchthaven met civiel medegebruik. Voor 2030 is de ambitie gesteld om het geluid van civiel verkeer met 30% te reduceren ten opzichte van 2019. Dit wordt vastgelegd in een meerjarige gebruiksvergunning 2028-2030. Daarnaast is de projectgroep Perspectief na 2030 bezig met het ontwikkelen van scenario's voor na 2030. Een advies hierover wordt verwacht in de eerste helft van 2027. Op basis van dit advies ga ik samen met Defensie en de regio vervolgstappen bepalen.

Dan is er overleg met het buitenland over het toekomstperspectief van de luchthaven Maastricht. Er is een uitgebreid besluitvormingsproces onder leiding van de provincie geweest over de toekomst van de luchthaven. Dat is ook de basis van de aanvraag van het luchthavenbesluit dat door de luchthaven is gedaan. Het ministerie beoordeelt de aanvraag nu en naar verwachting volgt in het eerste kwartaal het ontwerp-luchthavenbesluit. Hierover is geen specifiek overleg met het buitenland, behalve waar het eventuele grensoverschrijdende milieueffecten betreft. Daarover loopt al overleg.

Maastricht rekent ook met verouderde data, zegt de heer Bolhuis. Hij vraagt wat we daaraan gaan doen. Ik herken dat beeld van de heer Bolhuis niet. De luchthaven heeft een MER opgesteld. Die wordt op dit moment door het ministerie getoetst. Het MER wordt opgesteld op basis van de meest actuele inzichten en wettelijke uitgangspunten. Het wordt door de Commissie mer getoetst zodra het ontwerp-luchthavenbesluit wordt gepubliceerd. Dit is naar verwachting in het eerste kwartaal van 2027.

De heer De Groot vroeg naar de stand van zaken van de analyse van de concurrentiepositie van Groningen Airport Eelde en Maastricht-Aachen Airport. Ook vroeg hij wanneer deze voor begrotingsbehandeling naar de Kamer komt. Hierover is inderdaad een motie ingediend. Deze wordt afgedaan voor de begrotingsbehandeling. Dat heb ik ook toegezegd. De Kamer ontvangt dan die informatie.

Tot slot. Hoe wordt het advies van de Commissie mer over het MER voor het luchthavenbesluit van Rotterdam Airport verwerkt? De heer Bolhuis kwalificeert het als een puinhoop. Dat zie ik vaker. Dictum b werd door PRO gedefinieerd als een zeer kritische evaluatie van de Raad van State. Ik weet niet of de heer Bolhuis beseft wat een dictum b betekent. Dat is over het algemeen een vrij positief advies van de Raad van State. Maar goed, ik laat de kwalificaties van al dat soort adviezen aan de fractie van PRO zelf. Wij lezen het niet zo en zijn het met die kwalificatie niet eens. Daar wil ik dus wat nuance bij geven. De commissie constateert in haar advies dat het een goede basis biedt voor de besluitvorming over het luchthavenbesluit en concludeert dat het MER op veel onderdelen voldoende informatie geeft. Wel signaleert de commissie dat in het MER op enkele punten nog belangrijke informatie ontbreekt en adviseert zij die informatie aan te vullen. Het advies van de Commissie mer wordt opgevolgd en de gevraagde aanvullingen worden betrokken in de verdere besluitvorming.

Dat was dat blokje.

De voorzitter:

Dan zijn we toe aan overig. U heeft nog een vraag, mevrouw Zwinkels? U heeft weer een vraag gemist? Gaat uw gang.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ja. Misschien heb ik het antwoord dan zelf gemist, maar ik heb gevraagd of we ten aanzien van Maastricht-Aachen Airport ook in gesprek zijn met onze oosterburen. O, excuus. Dan heb ik dat antwoord gemist en ga ik het even terugkijken.

De voorzitter:

Helemaal goed. Dan gaan we naar overig.

Minister Karremans:

Dat is een flink blokje, voorzitter. Het zijn veel verschillende onderwerpen bij elkaar, dus als het een beetje onsamenvattend klinkt, is dat ook zo.

Mevrouw Zwinkels vroeg of de doelstelling is bereikt om de doorlooptijd van vliegbrevetten voor het einde van de zomer weer binnen de termijnen te brengen. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft verschillende maatregelen getroffen om de achterstanden bij het aangeven van vliegbrevetten weer binnen de wettelijke termijn van acht weken te brengen. Daar is keihard aan gewerkt, maar ondanks alle inspanningen is het helaas niet gelukt. Ik begrijp dat het ontzettend vervelend is voor iedereen die hierdoor langer op een brevet moet wachten. Op basis van de huidige inspanningen is de verwachting van de ILT-Luchtvaartautoriteit dat de maand oktober nog nodig is om de aanvragen die zich buiten de wettelijke termijn bevinden, tot nul terug te brengen. Voorts worden structurele verbeteringen doorgevoerd in werkwijze, proces en capaciteit om te voorkomen dat er weer achterstanden ontstaan. Dit is misschien niet het beste antwoord, maar wel het antwoord dat ik daarop moet geven.

De heer Goudzwaard vroeg wat ik de Kamer kan vertellen over het aantal illegale dronevluchten in de afgelopen jaren. Hij vroeg of er sprake is van een zorgwekkende toename, welke kwalificatie erbij past en of de toename conform verwachting zorgwekkend of beheersbaar is. Deze vraag is ook gesteld in het SO Vliegveiligheid, dus

daarin komen we er ook nog op terug. Hierover wordt u binnenkort per brief geïnformeerd. Dat duurt niet heel lang meer. Om er alvast op vooruit te lopen: het aantal dronevluchten, legaal of illegaal, wordt niet landelijk of op uniforme wijze bijgehouden. Het analysebureau luchtvaartvoorvallen van de ILT ontvangt wel meldingen van dronevoorvallen. Daarbij gaat het om meldingen met drones die zonder toestemming vliegen of vliegen in gebieden waarin dit niet is toegestaan. Het ILT rapporteert over het aantal dronevoorvallen. In 2024 waren er in Nederland 126 meldingen, in 2025 175 en in 2026 tot en met 1 september 107. Er is op dit moment geen verhoogd veiligheidsrisico in het luchtruim.

De heer Goudzwaard vroeg of ik het met hem eens ben dat we werk moeten gaan maken van een officieel droneafweegkader, waarbij de bevoegdheden en taakverdeling van de luchthaven, LVNL, politie, Koninklijke Marechaussee en ILT zijn gespecificeerd en waarin is opgenomen wie uiteindelijk de operationele leiding heeft. Ook die vraag is in het SO gesteld. Daarop vooruitlopend: eind 2025 is de inderdepartementale ambtelijke taskforce Versnelde Aanpak tegen Ongeautoriseerde Drones-activiteiten ingericht om te komen tot een samenhangende nationale aanpak tegen ongeautoriseerde drones. Onderdeel van het werk van de taskforce is het in kaart brengen van rollen en verantwoordelijkheden. In het najaar wordt de Kamer daarover geïnformeerd.

Er is gevraagd of ik bereid ben een pas op de plaats te maken bij het laten vliegen van drones rondom luchthavens. We hebben juist onlangs een hiervoor een aanpassing gemaakt. Door drones beperkt toe te staan in de CTR van luchthavens kunnen partijen, waaronder de politie en inspectie, het dronewerk efficiënt uitvoeren. Het beperkt toestaan van dronevliegtuigen in de CTR van luchthavens is in overleg met de dronegebruikers en de sector, waaronder de luchtverkeersleiding, tot stand gekomen. Dit is ook voor de Rotterdamse haven belangrijk. We spreken veel over drones in termen van weerbaarheid. Dat snap ik ook. Er liggen economisch ook veel kansen, ook voor de haven, door het gebruik van drones. We moeten het in balans blijven zien.

Dan het voorstel van de VNC voor cabinecrew in relatie tot ordeverstoringende passagiers. Hoe kijkt de minister aan tegen het voorstel van VNC om voor het beroep cabin attendant te werken met certificering en dit wettelijk te verankeren? Cabinepersoneel ontvangt na het behalen van de opleiding een zogenaamde Cabin Crew Attest van opleidingsinstellingen en luchtvaartmaatschappijen die door de ILT-Luchtvaartautoriteit zijn erkend. Met dit attest kan worden aangetoond dat aan de Europese kwalificatie-eisen voor de vakbekwaamheid van cabinepersoneel is voldaan. De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt hier toezicht op. Dit is conform Europese regelgeving voor cabinepersoneel. Een extra certificering of wettelijke verankering is niet voorzien. Dit laat onverlet dat elke ordeverstoringende passagier — ik kom zo nog op een aantal vragen die hierover zijn gesteld — er wat mij betreft één te veel is. De roadmap bevat maatregelen die ook zien op de rol van het cabinepersoneel. De cabinevakbonden VNC en FNV zijn nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van die roadmap. We willen eerst die maatregelen uitvoeren voordat we kijken hoe we verdergaan. Daar zitten al veel goede stappen in die we gaan nemen. Als die maatregelen te weinig effect blijken te hebben, kunnen we altijd kijken naar additionele maatregelen.

De vraag werd gesteld of ik met de sector wil vaststellen waar personeel bij noodzakelijk fysiek ingrijpen tegen grenzen aanloopt en zo nodig bevoegdheden wil verstrekken. Ik

ben het er volstrekt mee eens dat ordeverstoring gedrag in de luchtvaart absoluut onacceptabel is. Daarom ben ik er ook op Europees niveau flink mee bezig om ervoor te zorgen dat zwarte lijsten mogelijk zijn. Daar wordt nu hard aangewerkt. Ik vind dat cabinepersoneel veilig moet zijn en zijn werk moet kunnen doen. De inzet van cabinepersoneel is gericht op de-escalatie door de bemanning zelf en op snelle opvolging door de Koninklijke Marechaussee en het OM na de landing in Nederland. Het is belangrijk om de maatregelen uit de roadmap eerst uit te voeren voordat we doorgaan naar eventueel meer maatregelen. Ik deins daar overigens niet voor terug als het nodig is, zeg ik tegen de heer Goudzwaard.

Wat is inmiddels de uitkomst uit de verkenning uit de SODA-aanpak? Dit is onderdeel van de roadmap. De SODA-aanpak gaat over de vraag of er civielrechtelijke boetes mogelijk zijn naast strafrechtelijke vervolging. Die verkenning moet in het vierde kwartaal van volgend jaar zijn afgerond, want deze bevindt zich nu nog in de oriënterende fase.

Wanneer kunnen we verwachten dat delen van de flylist tussen airlines staande praktijk wordt? Ik kom hier in het SO op terug. Bij de formele laatste Transportraad heb ik er veel aandacht voor gevraagd. Ik vind het belangrijk dat we daar op Europees niveau aan werken. Voor KLM en Transavia kan het, maar als je het alleen doet, kan je natuurlijk heel makkelijk uitwijken naar andere luchtvaartmaatschappijen. Je wilt het juist op Europees niveau doen, want dat bevordert de effectiviteit enorm. Daarom heb ik daar veel aandacht voor gevraagd tijdens de Transportraad. Samen met Hongarije, Estland en Polen heb ik opgeroepen om te onderzoeken hoe we deze lijsten op Europees niveau kunnen delen. Er was eerst veel discussie over privacy, maar die lijkt nu wel voorbij. Dat moet ook kunnen. Ook de Europese Commissie heeft gezegd dat dit moet kunnen. We moeten dit dus met elkaar gaan regelen. Ik verwacht daarover volgend jaar meer duidelijkheid te kunnen geven.

Dan de vraag naar een levenslang verbod voor recidivisten. Onderdeel van de aanpak waaraan we nu werken om de zwarte lijsten te delen, is te kijken wat proportionele maatregelen zijn en bij welk vergrijp je welke straf moet krijgen.

Hoe zorgen we dat Nederlandse kennis zorgt voor productiebanen en groei? Er is een hele sterke samenwerking tussen kennisinstellingen en industrie rond de luchtvaart, bijvoorbeeld in het programma Luchtvaart in Transitie.

Dan de vraag of het huidige innovatiebeleid voldoende breed is. Kunnen bedrijven in alle fasen voldoende ondersteuning vinden? Wij hebben het idee van wel. In 2023 is de Innovatiestrategie Luchtvaart vastgesteld. Deze strategie gaat over innovatie in het hele luchtvaardomein. IenW bekijkt per innovatie welke rol zij kan innemen en werkt aan het wegnemen van eventuele barrières die bedrijven in verschillende fases tegenkomen.

In de maritieme maakindustrie is een heel programma opgezet met een gezant. Is dit niet ook nodig voor de luchtvaartmaakindustrie? Dat is iets voor Economische Zaken; daar kom ik net vandaan. Dat zullen we met EZK moeten bekijken. Het is wel in het kader van het industriebeleid dat we proberen te focussen op een beperkt aantal industrieën. Via het Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie dragen we wel bij aan de versterking van de luchtvaartmaakindustrie. Of daar een gezant voor nodig is, moeten we nog even bezien.

Welke concrete stappen zijn er inmiddels gezet in de aangekondigde intensivering van de Frans-Nederlandse samenwerking in de luchtvaartmaakindustrie? Dit zit ook bij EZK. Onderling verloopt de afstemming goed, heb ik begrepen. De Frans-Nederlandse samenwerking wordt momenteel onder meer vormgegeven via het innovatiepact.

Worden Nederlandse bedrijven beter gepositioneerd bij nieuwe vliegtuigprogramma's? Ja, onder ander via het Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie. In totaal krijgen 79 bedrijven subsidie uit het programma. 93% daarvan is in Nederland gevestigd.

Nog twee vragen. Hoe stel ik me op bij het verplicht kunnen stellen van het gebruik van eurobankbiljetten en -munten? Hoe stel ik me dat voor aan boord? Wat gaat de inzet zijn? Kan ik hiertegen pleiten namens Nederland? De zorgen van de luchtvaartmaatschappijen over mogelijke verplichtstelling van cash aan boord via die Europese verordening, zijn bekend. Dit dossier is nu belegd bij DG Economische en Financiële Zaken en wordt opgepakt bij mijn collega van Financiën. Ik zal daar ook aandacht voor vragen.

Dat was 'm.

De **voorzitter**:

Dan gaan we kijken of er nog vragen op de zeef zijn blijven liggen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Allereerst loopt er natuurlijk een SO, maar dat geeft mij nog steeds de ruimte om die vragen te stellen. Of is dat niet mogelijk? Oké. Ik vind het een beetje flauw dat dit wordt aangehaald. Dat is even een punt dat ik graag gemaakt wil hebben.

Ik hoor de minister zeggen dat als het echt misgaat bij die bedreigingen en het belaagd worden in vliegtuigen, hij wel gaat ingrijpen. Ik noemde al dat het 2 tot 3 keer per dag voorkomt, bijna 100 keer per maand. Hoeveel meer verkeerd moet het dan nog gaan? Graag een reactie van de minister.

Minister **Karremans**:

Ik heb de vraag wel beantwoord. Ik heb gezegd dat het antwoord in het SO komt, maar heb de vraag al wel beantwoord. Dat is niet flauw bedoeld. Ik heb gezegd dat het antwoord straks alsnog komt, maar heb de vraag nu alvast beantwoord.

Ik ben het volstrekt met de heer Goudzwaard eens. Ik denk dat we er precies hetzelfde over denken. De roadmap is samen met de sector opgesteld. Er staan heel veel maatregelen in waarmee we veel verder gaan dan wat we nu aan beleid hebben. Er is altijd gezegd "privacy, privacy, het kan niet", maar van die school ben ik niet. We gaan het gewoon doen met die zwarte lijsten. Daar wordt nu aan gewerkt. Ik vind het ook belangrijk dat het gaat gebeuren. We zijn dat letterlijk nu met elkaar aan het uitwerken. Voor het eerst zit er echt actie in de taxi. De SODA-aanpak waar de heer Goudzwaard aandacht voor vroeg, zetten we in en daarmee zijn we nu aan de slag gegaan. Het gaat niet alleen om actie in de sfeer van communicatie, waarschuwen en de-escalatie — dat is belangrijk, want als je in een kist zit op zoveel duizend voet boven de oceaan, dan moet je ook kunnen de-escaleren — maar daarnaast is alles erop gericht hier een hele stevige aanpak op te zetten. Deze roadmap is met de sector gemaakt en er ligt focus om die zo snel mogelijk in uitvoering te brengen. We gaan kijken wat het effect zal zijn. Ik

heb er ook concrete doelstellingen op gezet waartoe het moet leiden en in welk jaar. Ik heb het nu niet paraat, maar ik weet wel dat ik een hele reeks maatregelen heb opgezet. Die incidenten moeten echt dalen. Als het niet voldoende blijkt, gaan we kijken naar extra maatregelen. Zo simpel is het ook.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik stelde de minister een simpele vraag. We hebben nu 100 escalaties. Ik heb een net woord gebruikt: het komt 100 keer per maand voor. Wanneer gaat de minister dan in actie komen? Bij 500 keer? Moet het 500 keer per maand voorkomen en gaat u dan zeggen: ik vind het nu wel een beetje gortig worden?

Minister **Karremans**:

Ik ben in actie! Ik ben het aan het doen. Ik ben hiermee aan het werk. Ik ben nu antwoorden aan het voorlezen voor de Kamer, maar ik ben hiermee echt aan het werk. We werken hieraan. Dit vergt wel Europese afstemming met Air France, met al die luchtvaartmaatschappijen, om het allemaal bij elkaar te brengen, om die zwarte lijst te gaan vormgeven.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Een korte vervolgvraag. Ik zei net in mijn betoog al dat wij die gegevens al jarenlang monitoren. We hebben in die periode 2022-2024 enorme stijgingen gezien. Ik pak de roadmap er even bij. Q2 2006: indicatoren verzamelen, adviezen inwinnen. Q4 2006: securityregels aanscherpen, communicatie aanscherpen. Q1 2007: onderzoek alcoholbeleid. Is dat doorpakken?

Minister **Karremans**:

Volgens mij heb ik er een Kamerbrief overheen gestuurd waarin de hele aanpak zit. Dat zoeken we even op en daar kom ik zo op terug. We gaan een zwarte lijst invoeren en we gaan aan de slag met SODA zodat je direct een boete opgelegd kan krijgen in plaats van dat het per se alleen via het strafrecht moet. We zorgen er ook voor dat op de softes kant meer wordt gedaan. Dat hoort er ook bij. Er wordt echt een keiharde aanpak op gezet met zwarte lijsten en het liefst natuurlijk zo breed mogelijk. Dan hebben die zwarte lijsten natuurlijk het meeste effect. Ik zie echt geen licht tussen ons.

De heer **Graus** (PVV):

Ik merk dat wel, wat de minister zegt. Ik merk wel dat hij ons tegemoetkomt en dat hij daarmee nog gaat komen. Ik wil heel duidelijk vragen hoe het zit met het verhalen van kosten, bijvoorbeeld strafrechtelijk en civielrechtelijk. Het is ook voorgekomen dat een vliegtuig een noodlanding moest maken met zo'n idioot aan boord. Die kosten worden nooit helemaal verhaald op zo'n persoon. Dat moet wel gebeuren. Dat geldt eigenlijk ook voor al die mensen met een powerbank. Mogelijk kan de minister dat er allemaal in meenemen. Ik doel erop dat het civiel- en strafrechtelijk binnen de EU beter mogelijk is die kosten te verhalen.

Minister **Karremans**:

Daar kom ik in de tweede termijn even op terug.

De **voorzitter**:

Zo zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de minister, van het kabinet. We gaan door naar de tweede termijn aan de zijde van de Kamer. Ik ga

als eerste het woord geven aan het lid Kostić. U heeft 1 minuut 40 voor uw tweede termijn. Dat heb ik zo afgesproken na de default van de microfoon. Ik ga eerst nog even vragen of er behoefte is aan een tweede termijn. We gaan het doen. Ik geef graag het woord aan het lid Kostić. 1 minuut 40. Ga uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voorzitter. Ik vraag graag een tweeminutendebat aan.

Dan heb ik nog een aantal vragen over de vliegbelasting. Kan de minister voor het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart een appreciatie geven van het rapport over de onbetaalde rekening van de luchtvaart door de CE Delft? Kan hij daarbij vooral ingaan op het verschil in dekking van de maatschappelijke kosten tussen de verschillende afstandscategorieën en tussen economy en businessclass? Kan de minister misschien ook aangeven welke verschillen tussen dekking voor maatschappelijke kosten en tussen typen vluchten hij wenselijk vindt?

Dan over de KEV. Ik hoorde in de beantwoording van de minister in de eerste termijn dat hij voor de klimaatimpact naar een uitgebreider rapport van het NLR wil kijken. Maar de KEV is toch ons officiële instrument waarmee Nederland de voortgang van het klimaatbeleid monitort? Dat is toch het wettelijk verankerde ijkpunt voor klimaatprognoses in Nederland? Is de minister het ermee eens dat de KEV een hogere status heeft dan het onderzoek van het NLR?

Dan nog een vraag over de gezondheid. De minister zei volgens mij net dat wij het eerste land zijn dat de Gezondheidsraad vraagt om de impact van klimaatemissies op gezondheid. België is ons voor geweest. De Belgische Gezondheidsraad heeft er eerder naar gekeken en vrij stevige aanbevelingen gedaan. Kan de minister voor het volgende debat daarnaar kijken? Kan hij ook kijken of hij op basis van die conclusies alvast maatregelen zou willen nemen? Kan hij daar in ieder geval op reflecteren?

Tot slot. De minister gaf in zijn beantwoording aan dat Schiphol hard bezig is met elektrisch taxiën. Wij vinden dat dat niet snel genoeg gaat voor de gezondheid van de werknemers daar. In 2021 hebben we nog afgesproken dat sleepvoertuigen in 2030 standaard zouden worden ingezet. In de recente plannen is die ambitie naar de achtergrond verdwenen. Hoe kijkt de minister naar deze vertraging?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw Zwinkels. Ga uw gang.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording. Voor mij is het vanavond een beetje een gek debat. Het is een soort overkoepelend verzameldebat dat een enigszins vooruitloopt op een aantal belangrijke momenten die nog gaan komen. Daaronder valt bijvoorbeeld de begrotingsbehandeling, waarin we gaan spreken over de opties ten aanzien van de vliegbelasting. We hebben op 11 november ook nog een luchtvaartverduurzamingsdebat staan. We hadden een debat over vliegveiligheid, maar dat is omgezet naar een SO. We krijgen daar de antwoorden nog op. Dit is allemaal een beetje vooruitlopend daarop. Desondanks ben ik blij met de toezeggingen die zijn

gedaan, onder andere ten aanzien van de zwaveluitstoot, Eindhoven Airport en de aanpak ten aanzien van vliegaso's, waaronder die zwarte lijsten. Ik ben ook wel blij met het eerlijke antwoord ten aanzien van de vliegbrevetten. Ik ben heel blij dat er actie wordt ondernomen om dat in te halen. Als oktober daarvoor nodig is, dan is dat zo. Complimenten dat die slag op dit moment gewoon gemaakt wordt.

De minister heeft wat ons betreft ook wel huiswerk meegekregen vanavond, onder andere om het CO₂-plafond nader toe te lichten en aan te geven hoe dat eruit gaat zien. Het tweede punt is Lelystad Airport, de stappen richting de opening. De minister gaat nog terugkomen op de infrastructuur in de tweede termijn. Het gaat niet om de parkeerplaatsen, want die heb ik met eigen ogen kunnen zien. Er zijn genoeg parkeerplaatsen, maar het gaat mij juist om de bereikbaarheid van de luchthaven in de regio.

Tot slot overweeg ik nog een motie ten aanzien van het tussentijds vastleggen van het oplossen van de laagvliegroutes. Ik wil verwarring voorkomen. Daarvoor zal ik eerst de brief van 11 mei lezen. Die heb ik gelezen, maar die zal ik hier nog een keer op nalezen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Dank u wel voor de beantwoording van de vragen. Een aantal dingen is duidelijk geworden. Ten eerste dat er mogelijk geen wet gaat komen als het gaat om de CO₂-belasting, het CO₂-plafond. Dat vinden wij jammer en echt een probleem. Wij zijn natuurlijk niet tegen de verlaging van de vliegbelasting. Dat zullen wij niet steunen. De grootste vraag zit op de aanpassing van het taxiën en met de APU gaan werken. Dat zijn afspraken die in het verleden al vaker zijn gemaakt en eigenlijk nooit worden nagekomen. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat die nu wel worden nagekomen en dat dit daadwerkelijk gaat gebeuren?

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Köse.

De heer **Köse** (D66):

Voorzitter. Wat betreft dat CO₂-plafond denk ik: laten we kijken naar het debat dat gaat volgen. We waren wel enigszins teleurgesteld dat we vandaag van de minister niet het belang daarvan hebben gehoord en ook niet de noodzaak voor de wettelijke verankering. We vinden het wel positief om de toezegging te horen dat de nachtsluiting vanaf het begin wordt meegenomen in de Balanced Approach.

Misschien om wat luchtiger af te sluiten: ik heb even gekeken en 1 maart is er een vlucht van Amsterdam naar Milaan. Die kost geen vijf tientjes. Die geef ik de minister. Die vlucht kost €68, dus wel onder de €83 vliegbelasting en havengelden. Die goedkope fles wijn is goed om de toezegging mee af te doen. Daar sluit ik nu even mee af.

De **voorzitter**:

Ik begrijp nu dat de minister een fles wijn krijgt omdat het niet klopt?

De heer **Köse** (D66):

Ik heb geen toezegging gedaan, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik begrijp dat het enkele reis is. Dat is ook wat. Meneer Goudzwaard, ga uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

PRO werd scherp geïnterrupteerd door mevrouw Zwinkels, waarvoor complimenten. De vliegbelasting gaat namelijk wel degelijk omhoog. De lange afstand gaat weliswaar geen €72 worden, maar €59. Dat is nog steeds iets heel anders dan dat de vliegbelasting omlaaggaat. Zelfs na deze aanpassing van de lange afstanden betaalt KLM nog altijd €170 miljoen per jaar meer aan vliegtaks dan wanneer diezelfde passagiers vanuit Duitsland zouden worden vervoerd en €300 miljoen meer dan wanneer ze vanuit België zouden vliegen. Waarvan akte.

Kwalijker vind ik toch de beschuldiging van fraude vanuit PRO. Dat wil ik toch even noemen. JA21 snapt dat theorie niet altijd overeenkomt met praktijkervaring, maar dat staat op geen enkele manier gelijk aan het idee dat er bewust zou worden gesjoemeld met de technische uitvoering. Zo'n beschuldiging doet geen recht aan de vakmensen van de luchtverkeersleiding en de overige ambtenaren van IenW. Hier in de Tweede Kamer hebben we een partij die continu bezig is met complottheorieën en daar hoeft PRO wat mij betreft niet bij aan te schuiven.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Ik wil hier wel even op reageren. Ik heb deze vraag bewust nog een keer gesteld. Op dit moment loopt er vanuit het OM een onderzoek. Dat gaat inderdaad over een sjoemelzaak op het gebied van stikstofcijfers. Het heeft te maken met Lelystad Airport. Dat loopt al jaren, maar er is nog geen uitspraak over. Het kan effect hebben op Lelystad Airport.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Bolhuis** (PRO):

Dit is belangrijk om te noemen, want u maakt er nu wel een klein potje van.

De **voorzitter**:

Een moment. U mag met elkaar in debat, maar als u met elkaar in debat gaat, stelt u een vraag. Zo hebben we het met elkaar afgesproken. Dus welke vraag heeft u aan de heer Goudzwaard?

De heer **Bolhuis** (PRO):

Erkent de vertegenwoordiger van JA21 dat er op dit moment een OM-zaak loopt over gesjoemel met stikstofcijfers, dat die nog niet is afgerond en dat de vraag is welk effect dat gaat hebben op Lelystad Airport?

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Voorzitter. Er zullen zoveel rechtszaken lopen, want wij leven in een landje waarin de halve buurt een rechtszaak tegen mij gaat opzetten wanneer ik een tentje opzet. Dat is wel fundamenteel iets anders dan een heel ministerie betichten van fraude. Dat is het punt dat ik wilde maken.

De heer **Bolhuis** (PRO):

Als dat het punt is, heb ik het ministerie hier nooit van willen betichten. Dat heb ik nooit gedaan of nooit willen doen. Het ging mij om deze zaak die loopt. Mocht dat nog ergens dwars zitten, dan is dat als het goed is, nu opgehelderd.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik vind het wel echt kwalijk van de heer Goudzwaard hoe erg hij deze zaak bagatelliseert. Het is echt iets groots als het OM een onderzoek naar je start. Erkent de heer Goudzwaard dat?

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dan blijf ik bij mijn woorden die ik net ook zei. Er worden zoveel zaken gestart en er worden zoveel zaken onderzocht. Dat betekent niet dat een compleet ministerie dan maar even klakkeloos kan worden beschuldigd van fraude.

De **voorzitter**:

Ik heb net van de heer Bolhuis gehoord dat hij dat niet heeft bedoeld of dat hij dat heeft teruggenomen, net hoe je het uitlegt. Waarvan akte. Daarmee gaan we door en dan kijk ik naar de heer Graus of die nog gebruik wenst te maken van een tweede termijn.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik had nog gevraagd naar de grote nadelen van de invoering van de verplichte acceptatie van cashgeld. Daar had ik nog graag een reactie van de minister op gehad. Dat gaat aan boord nog meer ellende geven qua valutaveiligheid.

Dan kom ik nog bij toxic cabin. Ik noem dokter Van der Goot. Dat is niet alleen een goede vriend maar ook iemand met wie ik ooit het veterinaire forensisch team heb opgezet en die ook piloten heeft opengesneden, dus obductie op piloten heeft uitgevoerd. Er is nogal wat te doen geweest over vervuiling en fuel events, veroorzaakt door motoren of andere bronnen. We hebben de jaarrapportage van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht kunnen lezen. Daarin wordt heel duidelijk verwezen naar een medisch protocol. Daar had ik graag een toezegging op gehad van de minister. Dat betreft ook detectieapparatuur en meetapparatuur. Ik doel op meetinstrumenten voor het detecteren van verontreinigingen, ook bij het onderhoud. Luchtvaarttechnici mogen daar niet aan worden blootgesteld. Het schijnt dat in de cabine, de cockpit, zo heb ik van dokter Van der Goot begrepen, heel vaak iets met filters kan worden geregeld. Ik weet dat Corendon de enige luchtvaartmaatschappij is die bereid is die filters te plaatsen om haar personeel te beschermen. Het is niet eens zo heel duur. Vliegtuigen vliegen in lijn en er wordt heel veel vervuiling van voorgaande vliegtuigen naar binnen gezogen op een bepaalde manier. Zo heb ik het begrepen. Daar moet allemaal naar gekeken worden. Daar had ik nog graag een toezegging op gehad. Ik bedoel dus een medisch protocol, de extra apparatuur voor het detecteren van verontreinigde lucht en meetinstrumenten, ook voor bij het onderhoud door luchtvaarttechnici.

De **voorzitter**:

Ja. Dank u wel.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik draag het voorzitterschap nog even aan u over, als u mij dat toestaat.

De heer **Graus** (PVV):

Nee, dat ben ik niet van plan.

Voorzitter: Graus

De **voorzitter**:

Ik draag het woord over aan de woordvoerder van de VVD, meneer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank. Ik had eigenlijk nog een aantal interrupties maar die doe ik dan maar hier in de tweede termijn. Dank aan de minister voor de beantwoording van een aantal vragen. Ik vroeg de minister of hij alvast een inkijkje kon geven in wat er uit het onderzoek komt naar regionale luchthavens. Ik wacht het onderzoek dan maar even af. Laten we daar niet op vooruitlopen.

Ik wil nog even stilstaan bij de vergelijking met de maritieme maakindustrie. Het kabinet heeft in 2023 de maritiememaakindustrieagenda naar de Kamer gestuurd. Daaronder stonden drie handtekeningen: die van de ministers van IenW, EZK en Defensie. Dat is precies waar ik heen wil. Defensie heeft veel te doen, ook op het gebied van onbemande luchtverdediging. IenW heeft een tekort aan technici in de luchtvaart. Ik kan nog wel even doorgaan en heel veel voorbeelden geven. Het is een economisch vraagstuk, maar we hebben één Rijksoverheid. Ik kan deze minister niet opdragen dat te starten. Dat zou hij misschien met zijn collega's moeten overleggen. Toch kan ik bij deze minister een beetje zien dat hij ondernemerschap in zijn bloed heeft. De minister moest even nadenken over een vergelijkbaar vehikel, een gezant of iets in die richting. Het hoeft allemaal niet zo'n zwaar programma te zijn als de maritieme maakindustrie. Ik probeer deze minister toch te verleiden daar eens rustig over na te denken. Laten we daarmee maar eindigen.

De VVD denkt dat het van heel veel meerwaarde zou kunnen zijn om in de hele luchtvaartsector wat meer structuur aan te brengen en er wat meer voordeel uit te halen, ook gezien de opgaven die er zijn bij Defensie, de economische vooruitzichten en wat het kan opleveren.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Groot voor uw inbreng en vragen in tweede termijn. Ik draag nu het voorzitterschap over aan u.

Voorzitter: Peter de Groot

De voorzitter:

Dank u wel. Dit is het einde van de tweede termijn aan de zijde van de Kamer. Ik schors voor tien minuten voordat we beginnen aan de tweede termijn aan de zijde van het kabinet. Nee, vijf minuten hoor ik. Dat is mooi snel.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen het commissiedebat Luchtvaart. We zijn aangekomen bij de tweede termijn van de zijde van het kabinet. Ik geef het woord aan de minister.

Minister Karremans:

Dank, voorzitter. Het lid Kostić vraagt of de KEV een hogere status heeft dan de NLR. Er zit geen rangorde in. Het zijn allebei gerenommeerde instituten. Het lid Kostić heeft gevraagd om de verschillen uiteen te zetten richting het commissiedebat van 11 november. Ik heb toegezegd dat ik dat zal doen.

De Roadmap unruly is op 9 juli naar de Kamer gestuurd, evenals de Kamerbrief.

De heer Graus had een vraag over de aansprakelijkheid van zich misdragende mensen. We beginnen nationaal, maar hiervoor is natuurlijk een Europese benadering het beste. Mensen ervoor laten opdraaien kan en dat zullen we ook meenemen in de verdere uitwerking, dus dat we de kosten verhalen op de mensen die bijvoorbeeld fout gedrag laten zien en er daarna wordt uitgeweken of zo.

Dan was de vraag hoe ik kijk naar de vertraging van de implementatie van elektrisch vliegen. De implementatie van TaxiBots is helaas complexer dan oorspronkelijk voorzien. Dat vereist technische infra en de operationele aanpassingen op de luchthaven. We gaan in gesprek met de luchthaven over deze vertraging en ook over elektrisch taxiën op Schiphol. Ik weet dat er een pilot loopt. Men is daar nu mee bezig en daaruit moet geleerd worden.

De heer Bolhuis geeft aan dat de afspraken over de aanpassingen van het taxiën al vaker zijn gemaakt en nooit zijn nagekomen. Hoe gaat de minister daar nu voor zorgen? Er zijn regels opgenomen in het LVB om het APU-gebruik te beperken. De ILT kan met een nieuw LVB daarop handhaven.

Mevrouw Zwinkels vraagt naar de extra randvoorwaarden voor de infrastructuur. De infra-aansluiting naar de luchthaven is gereed. Er is geen extra infra nodig. De provincie is bezig met een concessie voor elektrisch busvervoer, ook om ervoor te zorgen dat erheen gereden kan worden.

Dan over het gesjoemel met de cijfers. Daar was een debatje over. Er is eind vorig jaar door het OM besloten om geen onderzoek te starten naar aanleiding van de aangifte van SATL. We zijn niet bekend met een andere zaak. Er werd gezegd dat het OM een onderzoek zou starten. Dat is niet het geval.

Dan werd gevraagd of ik kan kijken naar het advies van de Belgische Gezondheidsraad.

Dat advies gaat specifiek over Brussels Airport. Het onderzoek is niet zo groot als het onderzoek dat wij doen. Ik heb begrepen dat het vooral gebaseerd is op Nederlandse inzichten. Ik kan, als het lid Kostić dat goedvindt, het onderzoek van de Belgische Gezondheidsraad ten aanzien van Brussels Airport meegeven aan de Nederlandse Gezondheidsraad, zodat zij dit kunnen betrekken bij hun advies.

Dan de vraag wat de inzet gaat zijn ten aanzien van de bankbiljetten. Die vraag heb ik wel beantwoord. Het zit bij Financiën, maar ik zal mijn collega van Financiën om aandacht daarvoor vragen.

Dan kom ik op het punt over het medisch protocol. Dat zit bij SZW. Ik moet daarover afstemming zoeken met Sociale Zaken. Ik kom er graag schriftelijk op terug, net zoals op het andere punt ten aanzien van Sociale Zaken. Dat was het ten aanzien van de laatste vraag van de heer Graus.

Dat was het.

De voorzitter:

Uit betrouwbare bron heb ik vernomen dat de heer De Groot een vraag had over een sectorplan.

Minister Karremans:

Ja. Die wil ik mee terugnemen. Daar komen we dan ook op terug.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de andere leden. Het lid Kostić heeft nog een vraag.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Misschien heeft de minister het wel toegezegd, maar het ging heel snel. Mijn vraag ging over het appreciëren van het rapport van CE Delft over de onbetaalde rekening van de luchtvaart, en dan de vraag om vooral in te gaan op het verschil in dekking van maatschappelijke kosten tussen de verschillende afstandscategorieën en tussen economy- en businessclass. Kan de minister aangeven welke verschillen tussen dekking van maatschappelijke kosten tussen typen vluchten hij wenselijk vindt? Dat was mijn letterlijke vraag.

Minister Karremans:

Ik ken het rapport zelf nog niet. We kunnen het bekijken en zo veel mogelijk van appreciatie voorzien richting 11 november. We nemen het mee in de brief.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Dank aan de minister. Ik heb toch nog een vraag ten aanzien van de infrastructuur in Flevoland. Het klopt, ik doelde onder andere op de elektrische busverbinding, die heel erg belangrijk is qua ov-bereikbaarheid. Ik ben langs geweest in de regio en ik krijg toch echt vanuit verschillende gemeenten in Flevoland te horen dat er wel degelijk randvoorwaarden ten aanzien van infrastructuur op orde moeten worden gebracht. Het hoeft niet in een aparte brief, maar zou de minister dit in zijn voorbereiding van Lelystad Airport wel echt willen meenemen? Ik denk dat het heel belangrijk is dat we oor hebben voor de signalen die we daarover krijgen.

Minister **Karremans**:

Ik denk dat het goed is dat we dat meenemen als we de Kamer weer met een nieuwe update informeren over Lelystad Airport.

De heer **Graus** (PVV):

Ik was heel even met andere dingen bezig. Ik vroeg naar het medisch protocol, de meet- en detectieapparatuur en naar de inzet van het ministerie. Het moet in een zin gebeurd zijn, maar ik heb niet goed gehoord wat nu de inzet van de minister gaat worden ten aanzien van de voorgenomen verplichting van acceptatie van contant geld in de lucht.

De **voorzitter**:

Die vraag is beantwoord, kan ik u vertellen, al twee keer zelfs.

De heer **Graus** (PVV):

We hebben het er nu al een paar keer over gehad. Wat de inzet gaat zijn, is niet goed bij mij overgekomen. Daarom vraag ik het nogmaals.

De **voorzitter**:

Dank u, ja. Dan kijken we nog even naar de minister.

Minister **Karremans**:

We snappen de zorgen, dat hebben we ook gezegd. We delen de inzet die de heer Graus heeft. Ik zal daar dan ook aandacht voor vragen bij mijn collega van Financiën. Dat heb ik ook gezegd.

De heer **Graus** (PVV):

Dat had ik niet goed vernomen. En dan het medisch protocol, is daar ook specifiek ...

Minister **Karremans**:

Daar heb ik ook op geantwoord. Daarover moet ik afstemming zoeken met Sociale Zaken. Het zit daar. Daar kom ik schriftelijk op terug, net zoals op de andere vraag die bij Sociale Zaken hoort.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel. Sorry, we zijn ook vaak nog met andere dingen bezig. Dat snapt u wel.

De **voorzitter**:

Dan het lid Kostić met nog een interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja, in het kader van gezondheid en de afspraken over het standaard inzetten van sleepvoertuigen in 2030 heb ik nog een vraag. De minister zei iets over gesprekken die hij met de sector gaat voeren of voert. Ik was benieuwd wanneer de terugkoppeling daarover gaat komen en of dat op korte termijn kan.

Minister **Karremans**:

Ik kan natuurlijk terugkoppelen op het moment dat we dat besproken hebben. Zeker. Ik moet het even nagaan en dan kom ik erop terug richting 11 november.

De **voorzitter**:

Helder. Uw laatste interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Zeker. Ik vind het altijd heel gezellig hier met deze commissie en ook met deze minister op persoonlijk vlak. Ik wil wel aan deze minister meegeven dat ik de manier waarop de discussie op de inhoud wordt gevoerd, kwalijk vind. We hebben het net gehad over de retourvluchten van Nederland naar Milaan. De minister doet "ja die €50, dat kan je niet vinden", maar we zitten ergens boven de €100. We hebben retourtickets gevonden voor €60 tot €80 Milaan. Mijn concrete vraag is: als je weet hoe groot de luchtvaartbelasting is, kan de minister dan ten minste erkennen dat dit soort bedragen, van €60 tot €80 retour, maar ook die van €100 of €120 retour, echt niet in verhouding staan tot de schade die de luchtvaart aanricht? Kan de minister erkennen dat het dan wenselijker is om te investeren in goedkopere treinen naar een bestemming als Milaan?

De **voorzitter**:

Dat is een hele andere, nieuwe vraag.

Minister **Karremans**:

Volgens mij ging het bij wat de heer Köse had gevonden om een enkeltje en niet om een retourtje. We moeten nog even uitvechten waar die fles wijn dan nu naartoe gaat. We drinken hem samen op, zeg ik tegen de heer Köse.

Voorzitter. Het is natuurlijk in heel hoge mate een politieke vraag. Wat reken je mee? Economisch voordeel van die verbondenheid is evident. Treinreizen kunnen, zeker voor lange afstanden, niet concurreren met wat een vliegtuig kan bieden. Om te voorkomen dat ik hier nu een enorme reflectie op geef: ik ben trots op de Nederlandse luchtvaart, dat zeg ik er wel bij. Ik vind het belangrijk dat de luchtvaart behouden blijft voor Nederland en dat die verbondenheid behouden blijft. Tegelijkertijd heb ik altijd in elk debat gezegd dat er ook een andere kant aan de luchtvaart zit. Daar werken we hard aan, ook in het kader van het LVB en in het kader van duurzaamheid. Het is reëel en de vragen die daarover gesteld zijn door de Kamer zijn ook reëel. Ik zal daar zo goed mogelijk invulling aan geven, maar wel in een zo goed mogelijke balans en met oog voor alle kanten die de luchtvaart heeft, ook de positieve.

De **voorzitter**:

Helder. Ik sluit hiermee af anders gaan we naar een derde termijn, vermoed ik. Dat zit niet in ons spoorboekje, om het maar even te noemen bij de interruptie van het lid Kostić. We gaan nog wel de administratie doen en dat zijn de toezeggingen.

Het lid Kostić heeft, als ik het goed begrepen heb, een tweeminutendebat aangevraagd.

Verder zijn er elf toezeggingen. We gaan er even goed doorheen.

- De eerste toezegging. De Kamer ontvangt voor 11 november een appreciatie van het CE Delft-rapport over de onbetaalde rekening en maatschappelijke kosten van de luchtvaart. Toezegging aan het lid Kostić.

Minister **Karremans**:

We gaan het zo veel en zo goed mogelijk doen. Het is nog vier weken.

De **voorzitter**:

Ja.

- De tweede toezegging. De minister komt schriftelijk terug op het punt van het lid Graus over het medisch protocol ten aanzien van cabinelucht.

De heer **Graus** (PVV):

Niet cabinelucht; toxic cabin air, inderdaad, zoals dat heet. Maar ik heb het ook gehad over onderhoud, over luchtvaarttechnici die onderhoud plegen. Dan heet het niet "cabinelucht", maar dan komen er bepaalde vervuilingen die direct van motoren en zo afkomen. Dat mag je geen "cabinelucht" noemen. Ik heb het beide genoemd. En detectie- en meetapparatuur.

De **voorzitter**:

We vullen het aan.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan verder.

- De derde toezegging. In het vierde kwartaal van 2027 wordt de Kamer geïnformeerd over de verkenningen met betrekking tot de SODA-aanpak. Toezegging aan de heer Goudzwaard.
- De vierde toezegging. Dit najaar wordt de Kamer nader geïnformeerd over de regelgeving-inzet ten aanzien van drones. Toezegging aan de heer Goudzwaard.
- De vijfde toezegging. De Kamer ontvangt voor de begrotingsbehandeling het reeds toegezegde onderzoek naar de concurrentiepositie van regionale luchthavens. Toezegging aan de heer Peter de Groot.
- De zesde toezegging. De minister zal nagaan of er recente onderzoeken zijn naar de mogelijkheid om een vliegbelasting voor veelvliegers in te voeren en zal de Kamer daarover informeren voor het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart.

Minister **Karremans**:

We gaan niet een heel onderzoek doen. We gaan wel de analyse sturen die we hebben.

De **voorzitter**:

Ja, dat staat er ook niet. Er staat: nagaan of er recente onderzoeken zijn.

Minister **Karremans**:

Er zijn geen "hele onderzoeken". Het is een analyse. Ja, je kan het een onderzoek noemen.

De **voorzitter**:

Helder.

- De zevende toezegging. De Kamer wordt voor het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart geïnformeerd over de aanpak voor de verduurzaming van de luchtvaart, en specifiek over Schiphol en Lelystad Airport.
- De achtste toezegging. De Kamer ontvangt aan het einde van het jaar een procesupdate over het ontzwavelen van kerosine, inclusief de vraag hoe het zit met relatief grote percentages zwavel in SAF. Toezegging aan mevrouw Zwinkels en de heer Bolhuis.
- Dan de negende toezegging, een hele lange toezegging. De Kamer ontvangt alsnog ten behoeve van het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart het door de minister ingetrokken NLR-rapport over het CO₂-plafond. In de brief zal de minister ook ingaan op de verschillen tussen de aannames in het NLR-rapport en uit de KEV. In de brief zal de minister ook een indicatie van de tijdlijn proberen te geven ten aanzien van de eventuele invoering van het CO₂-plafond. Toezegging aan het lid Kostić en de heer Köse.
- De tiende toezegging. De minister zal zijn collega van SZW het verzoek van het lid Kostić overbrengen om met een actieplan te komen met maatregelen om kankerverwekkende stoffen op de vliegbaan terug te dringen ter bescherming van het grondpersoneel.

Minister **Karremans**:

Niet om met een actieplan te komen, maar met wat er nu gedaan wordt op dat front.

De **voorzitter**:

Ja. En als laatste ... Excuus, lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja. Mijn verzoek was, en dat was volgens mij ook toegezegd, dat het komt voor het tweeminutendebat.

De **voorzitter**:

Dan voegen we dat toe.

Minister **Karremans**:

Om het scherp te maken: er wordt heel veel voor het tweeminutendebat gevraagd. Het kan er mogelijk snel zijn. Ik wil niet dat er straks teleurstelling is over wat wij opleveren en dat de verwachtingen anders zijn bij de Kamer. We vragen aan SZW wat zij aan beschikbare informatie kunnen geven en dat is wat wij dan kunnen sturen.

De **voorzitter**:

We zitten in het plenaire begrotingsseizoen, dus het zal wellicht even op zich laten wachten.

- De elfde en laatste toezegging. De minister doet de Kamer de informatie toekomen waarmee het technisch overleg over de voorgenomen 50% verstillings in de nacht wordt gestart. Toezegging aan de heer Köse.

Dan zijn we ... De heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Volgens mij was er ook een toezegging dat er, na overleg met de minister van Financiën, een brief zou komen over de verplichtingstelling van de acceptatie van contant geld in de lucht. Dat heeft de minister toegezegd. Hij zou daar ook nog op terugkomen.

Minister **Karremans**:

Ik zou daarvoor aandacht vragen bij mijn collega. Daar trekken we dan samen in op.

De heer **Graus** (PVV):

Krijgen we dan een terugkoppeling?

Minister **Karremans**:

Ja, op een gepast moment kunnen we daarover terugkoppelen.

De **voorzitter**:

We zullen kijken of dat dan in een verzamelbrief teruggekoppeld kan worden. Mevrouw Zwinkels.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Misschien heb ik het gemist, maar ik dacht ook een toezegging te hebben gehoord ten aanzien van Eindhoven Airport, over het advies dat in de eerste helft van 2027 onze kant op komt over het langeretermijntoekomstperspectief na 2028. Volgens mij mag ik wel zeggen dat ook de heer Graus daar nieuwsgierig naar was. Het is zowel aan de heer Graus als aan mij toegezegd.

De **voorzitter**:

Ik moet wel zeggen dat wij kijken naar wat een aparte toezegging is ten opzichte van de standaardbrieven die de commissie krijgt. Vaak zegt de minister: ik kom er in een brief voor 11 november op terug. Daarin hebben we al een paar dingen opgenomen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Deze is volgens mij niet gekoppeld aan een andere toezegging.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de minister.

Minister **Karremans**:

We kunnen in de eerste helft van 2027 bij de Kamer terugkomen met een update van de stand van zaken.

De **voorzitter**:

Dan is dat bij dezen toegezegd. Helder. Dan kijk ik nog een keer rond of we niemand tekortdoen. Is alles hier gewisseld? Dan zijn we daarmee aan het einde gekomen van dit commissiedebat Luchtvaart.

Ik wil de minister en de ambtelijke ondersteuning danken voor hun bijdrage. Dank aan de leden voor hun inbreng. Dank aan iedereen die het debat op afstand heeft gevolgd, en natuurlijk ook hier op de publieke tribune op deze mooie avond. Ik wens u nog een mooie avond toe en sluit hierbij het debat.

Dank u wel.

Sluiting 22.23 uur.