

Luchtvaart

Luchtvaart

Aan de orde is het **tweeminutendebat Luchtvaart (CD d.d. 07/10)**.

De **voorzitter**:

We gaan zo beginnen aan het tweeminutendebat Luchtvaart, met als eerste spreker het lid Kostić. En uiteraard heet ik de minister van harte welkom in vak K.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voorzitter, goedemorgen. Ik zag onlangs op social media langskomen dat de minister heel blij was met zijn Luchthavenverkeerbesluit, dat burgers zou moeten beschermen. Hij was daar alleen op Schiphol, zonder burgerorganisaties, die natuurlijk meteen naar de rechter zijn gestapt. Uit onderzoek van NRC blijkt ook dat hetgeen de minister doet, de omwonenden niet beschermt, maar ze juist in gevaar brengt. Ik wil graag voor het debat over de verduurzaming van de luchtvaart een reactie van de minister op het artikel van NRC.

Voorzitter. Voor andere sectoren en voor boeren en burgers gelden CO₂-doelen en -regels die mens en omgeving moeten beschermen tegen ziekmakende stoffen. Die gelden blijkbaar niet voor de luchtvaart. Daarom deze moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet in 2023 had besloten om een CO₂-plafond per luchthaven in te voeren en het plan al helemaal uitgewerkt is;

overwegende dat andere sectoren zoals mobiliteit, landbouw en de gebouwde omgeving ook moeten voldoen aan CO₂-doelen;

constaterende dat CO₂-kaders bijdragen aan langdurige voorspelbaarheid voor de sector;

verzoekt de regering een CO₂-plafond per luchthaven wettelijk in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 1318 (31936).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor veel gevaarlijke stoffen uit de luchtvaart geen wettelijke emissienormen gelden, terwijl de uitstoot van sommige stoffen tot 2.200 keer boven de emissies ligt die voor industriële bronnen zijn toegestaan;

constaterende dat de ILT heeft gewezen op de beperkingen van het huidige instrumentarium en mogelijkheden heeft aangedragen voor onder andere absolute emissiegrenswaarden;

constaterende dat er een onderzoek loopt door de Gezondheidsraad naar de impact van de emissies op gezondheid, maar dat parallel daaraan al verkend kan worden hoe het instrumentarium verbeterd kan worden om de gezondheid van mensen en hun omgeving te beschermen;

verzoekt de regering alvast met de ILT te verkennen hoe het instrumentarium om mensen en hun omgeving te beschermen tegen schadelijke stoffen uit de luchtvaart verbeterd zou kunnen worden, en daarbij in ieder geval de aanbevelingen van de ILT rondom emissiegrenswaarden uit te werken, en de Kamer hierover in de eerste helft van 2027 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 1319 (31936).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Dan gaan we naar de volgende spreker. Op mijn lijstje staat de heer Graus. Die zie ik nog niet. Dan gaan we door naar de volgende spreker en dat is de heer De Groot namens de VVD-fractie.

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

Dank u wel, voorzitter. Twee onderwerpen voor vandaag. We hebben het als VVD in het debat gehad over regionale luchthavens en over de luchtvaartmaakindustrie. Ik wil de minister in ieder geval bedanken voor de brief die hij gisteren gestuurd heeft over regionale luchthavens en dat hij gaat kijken hoe hij de regionale luchthavens, met name Groningen en Maastricht, kan ondersteunen. Voor het jaar 2027 heb ik daarom bij de begrotingsbehandeling een klein amendement ingediend om die luchthavens in ieder geval de winter door te helpen, om het maar zo te zeggen. Mijn collega Bikkers gaat tijdens de begrotingsbehandeling het woord voeren over luchtvaart.

Nog een motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet inzet op intensievere Frans-Nederlandse samenwerking in de luchtvaartmaakindustrie;

overwegende dat een sterke Nederlandse luchtvaartmaakindustrie bijdraagt aan ons verdienvermogen, innovatie en hoogwaardige werkgelegenheid;

overwegende dat met publieke investeringen ontwikkelde luchtvaartkennis ook moet leiden tot commerciële toepassingen en bedrijvigheid in Nederland;

verzoekt de regering om samen met KLM en de Nederlandse luchtvaartmaakindustrie in kaart te brengen hoe de vlootvernieuwing van KLM en de Frans-Nederlandse samenwerking kunnen bijdragen aan een sterkere positie van Nederlandse bedrijven in internationale

toeleveringsketens, onder meer op het gebied van onderhoud, reparatie en revisie van vliegtuigen (MRO), met behoud van de eigen verantwoordelijkheid van KLM voor haar investeringsbeslissingen;

verzoekt de regering de Kamer binnen zes maanden te informeren over concrete kansen en vervolgstappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Peter de Groot en Köse.

Zij krijgt nr. 1320 (31936).

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

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Groot. De volgende spreker is de heer Köse namens D66.

De heer **Köse** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ook wij hebben kennisgenomen van het artikel in NRC. Daar hebben we in het debat eerder ook over gesproken, dus vandaar de volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de motie-Zwinkels/Köse (29665, nr. 622) verzoekt inzichtelijk te maken dat de grenswaarden geen onbedoelde extra ruimte bieden voor geluidshinder of meer vliegbewegingen;

constaterende dat uit onderzoek van NRC blijkt dat de grenswaarden op alle handhavingpunten boven het meest ongunstige MER-scenario liggen;

overwegende dat de Commissie mer en de ILT eerder waarschuwden dat de grenswaarden te ruim kunnen zijn om omwonenden te beschermen;

verzoekt de regering de Kamer voor het kerstreces te informeren over hoe de grenswaarden de bescherming van omwonenden waarborgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Köse.

Zij krijgt nr. 1321 (31936).

Dank u wel. De volgende spreker is mevrouw Zwinkels namens het CDA.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb op een aantal punten nog vragen voor de minister naar aanleiding van het commissiedebat. Als eerste de geluidsgrenzen uit het LVB Schiphol. Volgens een artikel in het NRC van maandag bieden die vooral ruimte voor meer geluid. Eerder heb ik per motie — het werd al vermeld — al verzocht te verduidelijken dat ruime

grenswaarden alleen bedoeld zijn om normale variaties in de vliegoperaties op te vangen en niet mogen leiden tot extra geluidshinder of meer vliegbewegingen. Ik vraag de minister uitgebreid te reageren op dat NRC-artikel, mede in het licht van deze motie. Ik kan me ook vinden in de termijn die lid Kostić zojuist daarin meegaf. Daarnaast hoor ik ook graag hoe de effecten in de praktijk blijvend worden gemonitord en hoe wordt geborgd dat er geen extra geluidshinder ontstaat.

Ten tweede de natuurvergunning voor Lelystad Airport. Die is voor ons een harde randvoorwaarde voor opening van de burgerluchtvaart. Het coalitieakkoord stelt immers dat Lelystad Airport aan alle wettelijke vereisten moet voldoen, waaronder het beschikken over een natuurvergunning. Dat biedt ook meer zekerheid dan alleen vertrouwen op de rekenkundige ondergrens.

Voorzitter. Ten derde de toezegging over het oplossen van de laagvliegroutes. De minister verwees naar zijn brief van mei, maar kondigde daarin alleen aan de Kamer hierover te informeren, vooruitlopend op de aanpassing van de Luchtvaartgids. Dat is nog niet gebeurd. De daadwerkelijke bevestiging ontbreekt daarmee nog. In welk document gaat de minister alsnog vastleggen dat dit knelpunt wordt opgelost? Dit is belangrijk om de onzekerheid bij omwonenden weg te nemen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we gekomen bij de volgende spreker. Dat is mevrouw Kröger namens de fractie van PRO.

Mevrouw **Kröger** (PRO):

Voorzitter, een tweetal moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat onze Eurocommissaris constateert dat afgelopen zomer de warmste ooit was, maar ook de koudste van de komende tien jaar;

overwegende dat alle sectoren moeten bijdragen aan minder klimaatschadelijke emissies en dat de luchtvaartsector achterloopt;

overwegende dat in het coalitieakkoord is afgesproken dat de totale CO₂-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol;

verzoekt de regering om de klimaatdoelen voor de luchtvaart te verankeren in een wettelijk afdwingbaar CO₂-plafond,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 1322 (31936).

Mevrouw **Kröger** (PRO):

Voorzitter. Dan over de natuurvergunning Lelystad Airport. Ik heb de minister horen zeggen

dat hij ervan uitgaat dat Lelystad Airport onder de rekenkundige ondergrens blijft en dat er daardoor geen natuurvergunning nodig is. Ik zou graag willen dat hij die uitspraken wat verder duidt. Op basis waarvan gaat hij daarvan uit? Ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw Zwinkels in hoeverre dat verstandig is.

Er is natuurlijk veel te doen geweest over alles rond de passende beoordeling van de natuurvergunning voor Lelystad Airport. Daarom de volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor Lelystad Airport een nieuwe passende beoordeling gemaakt moet worden, als onderdeel van de procedure van het vaststellen van het Luchthavenbesluit;

verzoekt de regering de volledige stikstofuitstoot veroorzaakt door de opening van Lelystad Airport te betrekken bij de passende beoordeling, en de Kamer spoedig te informeren hoe deze berekend wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 1323 (31936).

Mevrouw **Kröger** (PRO):

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Tot slot is het woord aan de heer Goudzwaard namens JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een paar korte vragen en een motie.

Ik zal eerst even de vragen stellen. Tijdens het WGO over het Belastingplan zei de staatssecretaris van Financiën dat de vliegbelasting volgens het Herstel- en Veerkrachtplan verdrievoudigd moest worden. Mijn vraag aan de minister is of het daarbij gaat om de totale opbrengst of om een minimumbedrag per passagier per vlucht. Als het om dat laatste gaat, klopt het dan dat er op korte vluchten nog ruimte is van een bedrag van €7, volgens mij, om die belasting te verlagen, zonder in strijd te zijn met de afspraken die met Brussel zijn gemaakt? Zo ja, waarom gebruikt het kabinet die ruimte niet?

Voorzitter. Dan heb ik een motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet bezig is met een verkenning naar de SODA-aanpak voor overlastgevende vliegtuigpassagiers;

overwegende dat het voor het vertrouwen van de reiziger belangrijk is dat er geen financiële prikkel is om boetes op te leggen;

overwegende dat luchtvaartmaatschappijen extra kosten moeten maken voor de uitvoering van een SODA-aanpak;

overwegende dat de Koninklijke Marechaussee verantwoordelijk is voor de politietaken op de luchthavens;

verzoekt de regering bij de verkenning naar de SODA-aanpak voor overlastgevende vliegtuigpassagiers te onderzoeken hoe een overschot aan SODA-boete-inkomsten, die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de SODA-aanpak door de luchtvaartmaatschappijen, door kan vloeien naar de Koninklijke Marechaussee,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 1324 (31936).

Dank u wel. Voor we gaan luisteren naar de minister, wil ik schorsen. We gaan over tien minuten verder.

De vergadering wordt van 10.26 uur tot 10.37 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Ik geef het woord aan de minister voor het beantwoorden van de vragen en het appreciëren van de moties.

Minister Karremans:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal allereerst inderdaad beginnen met de gestelde vragen. Uit de vragen kan je een aantal onderwerpen distilleren, dus ik zal die in de beantwoording van de vragen even inleiden, ook omdat een aantal moties daarover gaan.

Het gaat dan allereerst over het artikel van de NRC, waarin wordt gesteld dat de grenswaarden veel te ruim zijn en dat het een politiek besluit zou zijn om dat te doen. Dat is absoluut niet het geval. Daar wil ik dus echt afstand van nemen. Er is een Balanced Approachprocedure doorlopen. Daar is een aantal vliegtuigbewegingen uit naar voren gekomen. Die operatie moet mogelijk gemaakt worden binnen de grenswaarden. Zo is er door experts een technische exercitie gedaan. Daar zijn de waarden in de handhavingspunten uitgekomen. Zoals altijd is daarbij rekening gehouden met allerlei variaties; dat is ook gebeurd bij de vaststelling van het LVB van 2008. Dat hoor je ook te doen. Dat is de uitkomst van de bepaling van de grenswaarden in de handhavingspunten. Ik begrijp dat het artikel in de NRC goed is gelezen door de leden van de Kamer, dus we kunnen dit nog eens een keer goed uiteenzetten. Dat is ook waar de heer Köse om vraagt in zijn motie. Het lid Kostić vraagt ook om daar meer informatie over te krijgen, dus dat zal ik doen.

Dan wil ik even reageren op het punt dat ik het LVB op Schiphol heb ondertekend en dat daar geen bewonersorganisaties bij aanwezig waren. Ik heb ze wel uitgenodigd, maar ze zijn niet gekomen. Dat is natuurlijk hun keuze. Ik kan ze niet dwingen. De suggestie dat het alleen voor de luchtvaart gemaakt zou zijn, is niet waar. Volgens mij was KLM er trouwens ook niet bij. Ik heb het getekend. Het staat inmiddels in de Staatscourant. Het beeld dat het een eenzijdig verhaal is, deel ik niet.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Het gaat om het beeld. De minister zei dat hij het LVB had gedaan voor de omwonenden,

maar geen van de omwonendenorganisaties steunt de minister. Dat is dus mijn beeld. Ik wil graag een reactie op het artikel van NRC vóór het commissiedebat Verduurzaming Luchtvaart, want hier moeten we echt op korte termijn duidelijkheid over krijgen. Kan de minister dat doen?

Minister Karremans:

Dat weet ik niet. De motie van de heer Köse vraagt om daar duidelijkheid over te krijgen vóór het kerstreces. Ik zal die motie zo appreciëren. Als het eerder kan, zullen we dat proberen te doen, maar ik weet niet of dat een reëel verhaal is. Er is natuurlijk al heel veel bekend, wat we ook alvast naar de Kamer kunnen sturen. Ik denk dat dat moet lukken voor het commissiedebat op 11 november. Ik kom zo op de motie van de heer Köse. Ik wil die motie ook recht doen en daar goed antwoord op geven.

De voorzitter:

Duidelijk. Tot slot, lid Kostić.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Tot slot. Ik denk dat de heer Köse ook graag vóór het luchtvaartdebat die reactie wil. Dat kruist elkaar een beetje. Ik wil de minister dus toch aanmoedigen die reactie echt te leveren, zodat we het daar nog even over kunnen hebben.

De voorzitter:

We hebben nog een begroting.

Minister Karremans:

Ik ken de aanmoediging van het lid Kostić en die neem ik natuurlijk mee.

De heer Köse (D66):

Ik denk dat het goed is als het eerder kan dan het kerstreces, of ruim daarvoor, zodat we het debat nog redden. Ik zou de minister het volgende willen meegeven. Die 478.000 snap ik. De minister zegt ook dat een Balanced Approach mogelijk gemaakt moet worden. Het NRC-artikel zegt dat er eigenlijk nog veel meer dan dat mogelijk gemaakt wordt ...

Minister Karremans:

Nee, dat is niet zo.

De heer Köse (D66):

... en dat de marge veel groter is. Ik hoor de minister al zeggen dat dat niet zo is. Kan dat ook aangegeven worden in de nadere toelichting op de motie die ik heb ingediend?

Minister Karremans:

Ik ga die motie ook "oordeel Kamer" geven. We zullen wat in die motie staat zorgvuldig uitvoeren. Er kan niet meer gevlogen worden dan die 478.000; dat is onmogelijk. Ik vind het ook vervelend dat door dat artikel ontzettend veel ruis ontstaat en dat omwonenden daar natuurlijk van denken dat ze bedonderd worden. Dat is absoluut niet het geval. Dat wil ik dan maar even rechtgezet hebben.

Dan ga ik naar de laagvliegroutes. Dat was een vraag van mevrouw Zwinkels. Zij refereerde aan de brief in mei. Bij het aanbieden van het luchthavenbesluit, dat naar de Tweede Kamer zal worden gestuurd, zullen we daar nader op ingaan en ook op de technische invulling van de wijze waarop de routes worden vastgelegd. Dat zullen we dan aanbieden aan de Kamer. Als wij het Luchthavenbesluit Lelystad behandelen, kan de Kamer daar kennis van nemen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dan zou ik graag willen weten wanneer dat gaat zijn. Ik denk namelijk dat het voor omwonenden heel erg belangrijk is dat ze dat moment in de tijd krijgen.

De **voorzitter**:

Wanneer?

Minister **Karremans**:

De routekaart is bekend. We proberen Lelystad Airport in oktober 2027 te openen. Als we die datum willen halen, zullen we dit dus ergens halverwege volgend jaar moeten behandelen in de Kamer. Het zal dan dus in de Kamer liggen.

De **voorzitter**:

Gaat u door, minister.

Minister **Karremans**:

Dank u wel. Dan de RKO en Lelystad Airport. Het is inderdaad belangrijk om even vast te pakken dat de rekenkundige ondergrens niet een manier is om ergens onderuit te komen. Het kabinet werkt nu aan een rekenkundige ondergrens in het kader van het bredere stikstofbeleid. Dat betekent dat als jij als initiatiefnemer onder die rekenkundige ondergrens valt met je stikstofuitstoot, je niet eens meer een vergunning aan kán vragen. Dat betekent dus dat er simpelweg wordt gezegd: je stoot zo weinig stikstof uit dat je daar geen vergunning voor nodig hebt en je die dus ook niet kan krijgen. Dat is hoe de RKO technisch zal werken. Daarbij nemen we natuurlijk alles mee, zeg ik tegen mevrouw Kröger. Het gaat dus niet alleen om de vliegbewegingen, maar ook om het bredere geheel. Daar heeft ze absoluut gelijk in. Dat betekent dat Lelystad Airport, zoals het er nu naar uit ziet, onder de beoogde RKO van 0,5 mol uitkomt en dat Lelystad Airport voor dat deel, dus voor de NO_x, geen natuurvergunning kan aanvragen. Daarmee voldoen ze met dergelijke uitstoot automatisch wel aan de Natuurwet. Voor alle andere aspecten, waar ze wel een natuurvergunning voor nodig zouden moeten hebben, moeten ze natuurlijk wel gewoon een vergunning hebben. Dat staat buiten kijf.

Mevrouw **Kröger** (PRO):

Ik hoor de minister zeggen dat zijn verwachting is dat de operatie Lelystad Airport met alle stikstofemissies onder de ondergrens van 0,5 mol per hectare blijft. Kan de minister de Kamer informeren over waar hij dat op baseert? Het debat heeft een lange geschiedenis en in het verleden, met eerdere natuurvergunningen, ging het gewoon om hogere aantallen.

Minister **Karremans**:

Dat komt omdat het in eerdere vergunning ging om 40.000 vluchten en we het nu over 10.000 vluchten hebben. Dat is een wezenlijk verschil, waardoor er veel minder stikstofuitstoot is. Ik denk dat het verstandig is om dat mee te nemen in de behandeling als we verder praten met de Kamer over Lelystad Airport. Ik denk dat het verstandig is als we dat op een gegeven moment inzichtelijk maken.

De **voorzitter**:

Tot slot, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (PRO):

Dit komt wellicht ook bij de appreciatie van mijn motie, maar ik denk dat we het als Kamer eerder willen hebben over hoe de minister omgaat met stikstof en Lelystad Airport dan pas als dat hele Luchthavenverkeersbesluit voorligt.

Minister **Karremans**:

Het enige wat ik hier zeg, is dat voor Lelystad Airport dezelfde regels gelden als voor

iedereen in Nederland. Dat betekent dat als er een RKO wordt ingevoerd ... Die is nog niet ingevoerd. Daar werkt het kabinet aan. Dat staat ook in het coalitieakkoord en de stikstofbrief. Dat is ook het voornemen van het kabinet. Als dat het geval is, is het volgens de berekeningen van de initiatiefnemer zo dat Lelystad Airport onder die grens zou komen. Maar dat moet natuurlijk allemaal meegenomen worden in de besluitvorming die uiteindelijk leidt tot vergunning van Lelystad Airport en het vaststellen van het luchthavenbesluit. We nemen dus geen aparte afslag voor Lelystad Airport. Voor Lelystad Airport gaan dezelfde regels gelden die gelden voor elke agrarische ondernemer, elke fabriek die wil uitbreiden en de haven van Rotterdam, you name it. Er komt geen aparte behandeling voor.

De voorzitter:

Ik was niet van plan om bij elk punt interrupties toe te staan. Het is een tweeminutendebat. Er is een debat geweest. Ik geef u nog één keer de mogelijkheid, maar het is niet onbeperkt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik zie de minister een beetje zenuwachtig wiebelen op zijn benen als het over Lelystad Airport gaat. Ik weet niet of het uit enthousiasme is ...

Minister Karremans:

Uit enthousiasme, ja.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

... of dat hij zenuwachtig is voor de vragen. Laten we wel vaststellen — is de minister dat met mij eens? — dat Lelystad Airport op dit moment niet voldoet aan de regels waar boeren en anderen zich aan moeten houden. Lelystad Airport heeft immers nu al geen natuurvergunning.

Minister Karremans:

Nee, iedereen is voor de wet hetzelfde. Dus dezelfde regels gelden voor Lelystad Airport als voor anderen.

Dan over het Herstel- en Veerkrachtplan. De heer Goudzwaard zei dat er meer ruimte is volgens die regels en vroeg waarom we het dan niet verder verlagen. Het kabinet heeft het hoogste tarief nu verlaagd naar het niveau van Frankfurt. Dat zat in de augustusbesluitvorming en daarmee ook in het Belastingplan. Op het moment dat je verder wil verlagen, moet daar natuurlijk ook een dekking tegenover staan. De opbrengsten staan immers in de rijksbegroting. Dat is de ingewikkeldheid ten aanzien van dat punt.

Dan kom ik bij de moties, voorzitter. Allereerst de motie op stuk nr. 1318, van het lid Kostić, waarin de regering wordt verzocht om het CO₂-plafond per luchthaven ...

De voorzitter:

Voor u naar de moties gaat, is er toch nog een vraag van de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Een korte reactie daarop. Ik snap dat wanneer je de korte vliegafstand gaat verlagen naar het niveau van bijvoorbeeld Duitsland, daar budget voor moet zijn. Stel dat we dat zouden doen. Komt er dan een conflict, even los van de vraag waar je het geld vandaan haalt, met de afspraken die we hebben met Brussel? Daar heb ik eigenlijk geen helder antwoord op gekregen.

Minister Karremans:

Deels wel, deels niet. Dat is wat technisch. Als de heer Goudzwaard daar prijs op stelt, kunnen we even een briefje sturen naar de Kamer hoe dat precies zit.

De voorzitter:

Dat lijkt me een goed plan. Gaat u door met de moties.

Minister Karremans:

Dan de motie op stuk nr. 1318, van het lid Kostić, om het CO₂-plafond per luchthaven wettelijk vast te leggen. Dat gaat tegen het coalitieakkoord in. Daarin zijn afspraken gemaakt over de CO₂-uitstoot van twee luchthavens. Dan komt er een plafond voor Schiphol en Lelystad, dat in 2030 niet hoger mag zijn dan in 2024. Deze afspraak gaat dus niet over alle luchthavens. Ik heb in het commissiedebat Luchtvaart aangegeven dat ik de Kamer voor het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart zal informeren over de wijze waarop we deze afspraak willen invullen. Dat commissiedebat vindt binnenkort plaats.

De voorzitter:

Lid Kostić, één interruptie.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Zegt de minister daarmee dat hij wel bereid is om een wettelijk CO₂-plafond in te voeren voor de twee luchthavens die hij net noemde?

Minister Karremans:

Nee. Ik zei dat we erop terugkomen in de brief richting het commissiedebat.

De voorzitter:

Oké. Gaat u door. De appreciatie?

Minister Karremans:

Ontraden. Ja, die had je kunnen raden natuurlijk.

De voorzitter:

Zeker. Maar ik wil die toch van u horen. Gaat u door.

Minister Karremans:

De motie op stuk nr. 1319, ook van het lid Kostić, verzoekt de regering met de ILT een instrumentarium te verkennen om omwonenden beter te beschermen bij in elk geval emissiegrenswaarden, vooruitlopend op het Gezondheidsraadadvies. Deze motie ontraad ik ook. Ik wil hier een zorgvuldig proces voor doorlopen. Er zijn al maatregelen genomen, waaronder over het gebruik van de APU. Voor het bepalen van het nut en de noodzaak van verdere maatregelen wacht ik nu echt eerst het traject van de Gezondheidsraad af. Ik snap, zeker van de linkerkant van de Kamer, de behoefte en de wens om nu al stappen te nemen. We zijn een van de weinige landen die zo'n Gezondheidsraadadvies gaan aanvragen. Het is echt uniek dat we dat doen. We hebben dus niet voor niets gezegd dat we dat eerst afwachten. Vervolgens kijken we welke stappen het meest verstandig zijn om te zetten. We willen nu niet overhaast daarmee aan de slag gaan.

Dan de motie op stuk nr. 1320, van de heer De Groot. De motie verzoekt mij om de Kamer te informeren over concrete stappen en kansen om via de vlootvernieuwing van KLM de positie van Nederlandse toeleveringsbedrijven en de Frans-Nederlandse samenwerking te versterken. Dat is een sympathiek voorstel. Ik kan daar samen met EZK mee aan de slag gaan. Ik geef de motie oordeel Kamer. In het voorjaar komen we erop terug.

De voorzitter:

Deze motie krijgt oordeel Kamer.

Minister Karremans:

We hebben het net al even gehad over de grenswaarden. De motie van de heer Köse, op

stuk nr. 1321, vraagt om daar wat meer duidelijkheid over te geven om misverstanden weg te nemen en vraagt om dat nog eens zwart-op-wit te zetten. Dat kunnen we uiteraard doen, dus die motie geef ik oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1321: oordeel Kamer.

Minister Karremans:

Dan de motie van mevrouw Kröger over een CO₂-grens. Deze motie is net wat anders, want die gaat over het invoeren van een wettelijk CO₂-plafond voor Schiphol en Lelystad Airport. Ik heb net al verwezen naar de brief die we vooruitlopend op het commissiedebat Verduurzaming naar de Kamer zullen sturen. Om die reden zou ik de motie dus "ontijdig" willen geven. We gaan er namelijk in die brief op in. Vervolgens is het commissiedebat dan natuurlijk een goed moment om het met elkaar te hebben over hoe we het zouden kunnen invullen.

De voorzitter:

Ontijdig. U kunt 'm aanhouden of in stand houden. We kunnen 'm ook "ontijdig" laten. Wat u wilt, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (PRO):

Daar denk ik even over na.

De voorzitter:

Heel goed. Gaat u door, minister.

Minister Karremans:

Mevrouw Kröger had ook gevraagd om in de passende beoordeling voor Lelystad Airport alles mee te nemen ten aanzien van de berekening van de stikstofuitstoot. Die motie is overbodig, want dat geldt per definitie. Dat moet. Ik heb ook al gezegd: voor Lelystad Airport gelden dezelfde regels als voor alle andere bedrijven. Vanzelfsprekend kan ik niet vooruitlopen op de vergunningverlening door mijn collega van LVVN, maar alles wat ook voor andere bedrijven geldt, zal moeten worden meegenomen. Dat is niet anders voor Lelystad Airport.

Mevrouw Kröger (PRO):

Dit dossier speelt al jaren en jaren. Er is heel veel te doen geweest over die stikstofberekeningen, over AERIUS, over de modellen, over de vraag bij hoeveel voet de afkapgrens ligt et cetera, et cetera. Ik zou heel graag willen dat de minister ons spoedig informeert over hoe die stikstofuitstoot berekend wordt, zodat wij dat stuk van de motie gewoon zien voordat die passende beoordeling er is. Dus ik stel gewoon puur de vraag: met welke regels gaat er gerekend worden?

Minister Karremans:

Ik ben niet de CEO van Lelystad Airport en ook niet de minister van LVVN. Het is echt aan Lelystad Airport om zelf een natuurvergunning aan te vragen en het is aan LVVN om die te beoordelen. Daar zitten we in het proces. De Schiphol Group en Lelystad Airport hebben dus huiswerk te doen om ervoor te zorgen dat ze alles op tijd klaar hebben voor bijvoorbeeld de aanvraag van een natuurvergunning voor Deelen, als dat al nodig zal zijn, want er wordt ook gewerkt aan een RKO. Daarnaast werken we natuurlijk ook aan een luchthavenbesluit. Ik voel er niet zo veel voor om hier nu een stuk, dat bovendien niet onder mijn verantwoordelijkheid valt, uit te trekken en de Kamer daarover te informeren. Dat zullen we vanzelf behandelen in het traject richting de vergunning van Lelystad Airport.

De **voorzitter**:

Tot slot, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (PRO):

IenW stelt de kaders waarbinnen de stikstofberekeningen voor de luchtvaart plaatsvinden. Dat is de verantwoordelijkheid van de minister. Ik vraag deze minister om aan de Kamer duidelijk te maken hoe die stikstofberekeningen voor Lelystad Airport gaan plaatsvinden, met welke afkapgrens, met hoeveel voet et cetera, et cetera, et cetera. Dat is een informatieverzoek. Ik kan deze motie in stemming brengen, maar de minister kan ook zeggen: ik ga dit informatieverzoek inwilligen.

De **voorzitter**:

Tot slot.

Minister **Karremans**:

Ik kan kijken, maar dan gaat het over algemene regels ten aanzien van de luchtvaart en volgens mij zijn die gewoon openbaar. Ik kan even opzoeken waar het precies staat en dat naar de Kamer sturen. Ik kan daarvoor mijn best doen.

De **voorzitter**:

De appreciatie blijft "overbodig"?

Minister **Karremans**:

Ja.

Dan de motie op stuk nr. 1324. Die verzoekt de regering te onderzoeken hoe een overschot aan inkomsten uit SODA-boetes voor overlastgevers in vliegtuigen kan doorvloeien naar de KMar. Dat vind ik een sympathiek voorstel. Als ik de motie zo mag interpreteren dat een overschot ingezet kan worden voor de integrale aanpak, geef ik 'm graag oordeel Kamer. Ik hoor een "ja" van de heer Goudzwaard.

De **voorzitter**:

De motie is van de heer Goudzwaard, maar ik zie dat andere fracties willen reageren. Graag kort en in één keer. Eerst mevrouw Zwinkels en dan de heer Graus.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik ben blij met deze appreciatie en met het voorstel om het integraler te trekken. Ik heb in het commissiedebat ook aandacht gevraagd voor de positie en bevoegdheden van het cabinepersoneel en de ondersteuning daarvan. Dat wil ik hier ook graag onderdeel van maken. Ik had zojuist even overleg met de heer Goudzwaard, en ik begreep dat hij die aanvulling, die ik graag zie, ook wel kan onderschrijven. Ik ben benieuwd of we elkaar goed begrijpen en of dit er dus ook onderdeel van mag zijn.

De **voorzitter**:

Het is echt aan de minister of hij dat zo ziet.

Minister **Karremans**:

Volgens mij begrijpen wij elkaar, zeker.

De **voorzitter**:

Oké, kijk eens.

De heer **Graus** (PVV):

Steun voor het aanvullende verzoek van mevrouw Zwinkels. Ik heb ook nog gevraagd om het volgende te bekijken. We hebben al beroepsverboden en ook houdverboden ingevoerd

in Nederland, dus waarom kunnen we geen vliegverbod instellen? Dat zou de minister nog kunnen meenemen als hij toch gaat uitzoeken hoe die boetestromen lopen. Daarover wil ik dus graag een toezegging.

Minister **Karremans**:

Dat is natuurlijk feitelijk onderdeel van die aanpak. Die zwarte lijst is in feite gewoon een vliegverbod. Je hebt daarbij natuurlijk wel te maken met proportionaliteit, zoals je dat ook bij houdverboden hebt: voor welke termijn en voor welke vergrijpen doe je dat? Dat wordt nu allemaal uitgewerkt. Dat hangt natuurlijk samen met de zwarte lijsten die daarop zullen worden gebaseerd. Dus dat is 'm.

De **voorzitter**:

Ook de motie op stuk nr. 1324 krijgt oordeel Kamer. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de appreciatie van de moties en van het tweeminutendebat Luchtvaart.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

We stemmen aanstaande dinsdag over de moties. De minister mag blijven zitten, want we gaan straks door met de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Ik schors voor enkele ogenblikken. Dank u.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.