

---

## 11 Luchtvaart

Aan de orde is het **tweeminutendebat Luchtvaart (CD d.d. 06/10)**.

De **voorzitter**:

We gaan in één vloeiende beweging door met het volgende debat. Dat is het tweeminutendebat Luchtvaart. Ik geef graag als eerste het woord aan de heer Koerhuis van de fractie van de VVD.



De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Vrachtluchten op Schiphol hebben heel beweeglijke slots. Onder de huidige EU-slotregels dreigt hierdoor een deel van de vrachtluchten eraf te gaan. Dat kan toch niet waar zijn? Ik verwacht dat de minister de regie pakt om de vrachtluchten op Schiphol te behouden. De luchtvrachtsector heeft hiervoor het voorstel gedaan om een aparte slotpool op te zetten, dat juridisch houdbaar lijkt te zijn. Ik heb hiervoor de volgende motie.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvracht met een relatief klein deel van de vluchten op Schiphol voor een relatief groot deel van de banen zorgt;

constaterende dat de luchtvracht hele bewegelijke slots heeft;

overwegende dat de slotcoördinator niet kan werken met een aparte slotpool met een minimaal aantal vluchten per jaar, maar wel met een aparte slotpool met een maximaal aantal vluchten per jaar;

verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de luchtvrachtsector en te onderzoeken hoe een aparte slotpool op Schiphol voor de luchtvracht kan worden opgezet met een maximaal aantal vluchten per jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis, Van der Molen en Graus.

Zij krijgt nr. 1008 (31936).

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Dan de passagiersvluchten. Schiphol is gegroeid van 400.000 vluchten in 2010 naar 500.000 vluchten tot corona. In die vluchten voor 2010 zitten de passagiersvluchten van KLM en partners, die we nodig hebben op Schiphol als hub te behouden. Onder de huidige EU-slotregels dreigt echter een deel van de passagiersvluchten van KLM en partners van voor 2010 toch eraf te gaan. Dit kan toch niet

waar zijn? In het coalitieakkoord hebben we afgesproken om Schiphol als hub te behouden. Ik verwacht dat de minister de regie pakt om de passagiersvluchten van KLM en partners op Schiphol te behouden en de vakantievluchten te laten overnemen door regionale luchthavens. Ik ben gisteren geschrokken dat KLM's partner Delta zich gedwongen voelt om te verhuizen van Schiphol naar Charles de Gaulle. Kan de minister toezeggen om in gesprek te gaan met Delta, zich in te zetten om Delta op Schiphol te behouden en in gesprek te gaan met de Franse minister van Infrastructuur dat we als Nederland en Frankrijk met elkaar samenwerken en niet met elkaar concurreren?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Heel goed. Dan de heer Van Haga van de Groep Van Haga.



De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):  
Voorzitter.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vliegen voor iedereen toegankelijk en betaalbaar moet blijven;

overwegende dat het verhogen van de vliegtaks weinig invloed heeft op het milieu;

verzoekt de regering om af te zien van de verdrievoudiging van de vliegtaks per 2023,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Haga.

Zij krijgt nr. 1009 (31936).

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Schiphol nog steeds een logistieke chaos is;

overwegende dat veel medewerkers van Schiphol een andere baan overwegen;

verzoekt de regering om bij Schiphol aan te dringen op fatsoenlijke lonen en goede arbeidsvoorwaarden voor de medewerkers en het benutten van arbeidspotentieel van mensen die nu thuis zitten,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Haga.

Zij krijgt nr. 1010 (31936).

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.



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

Voorzitter, dank u wel. Ik heb drie moties.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister conform de verordening 598/2014 een zogeheten "balanced approach" uitwerkt om de hoeveelheid luchtvaartgeluid te verminderen en de maatregelen moet toetsen op kostenefficiëntie;

overwegende dat dit kan betekenen dat de woningbouw en het woongenot het afleggen tegen de luchtvaart;

constaterende dat conform diezelfde normen een bredere kosten-batenanalyse mogelijk is;

verzoekt de regering om bij de beoordeling van de kosten-effectiviteit niet alleen, zoals de verordening stelt, te kijken naar de kosten maar ook naar de baten en bij het maken van de kosten-batenanalyse te werken met de principes van de brede welvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Kröger, De Hoop en Alkaya.

Zij krijgt nr. 1011 (31936).

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister in de media heeft gesteld dat het nog niet lukt om, zoals beloofd, Schiphol eind 2023 te laten krimpen;

constaterende dat, conform de laatste wetenschappelijke inzichten, het onmogelijk is om in deze klimaat-, stikstof- en biodiversiteitscrisis de luchtvaart ook maar enigszins te laten groeien en een sterke krimp onvermijdelijk is;

constaterende dat de minister desondanks wel speculeert over de opening van Lelystad Airport in 2024 en de onbeperkte groei op Schiphol vanaf 2027;

verzoekt de minister zich maximaal in te zetten voor het realiseren van de krimp van de luchtvaart en zich te onthouden van enige speculatie over de groei,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Kröger.

Zij krijgt nr. 1012 (31936).

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de groei van de luchtvaartsector in de praktijk gerealiseerd is door de wet te overtreden;

constaterende dat de krimp van de luchtvaartsector in de praktijk wordt geremd door de wet, die de sector bescherming biedt;

spreekt uit dat het onwenselijk is dat de rechtsbescherming zo eenzijdig uitpakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Kröger en De Hoop.

Zij krijgt nr. 1013 (31936).

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

Voorzitter, dank u wel.

**De voorzitter:**

Heel goed. Dan mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb een motie en een vraag. Gisteren heeft de rechter drie uitspraken gedaan in een beroepszaak met betrekking tot de handhavingsverzoeken van MOB over Schiphol, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport. De rechter heeft niet eens de moeite genomen van een zitting, maar in een verkorte uitspraak bepaald dat de Staat in gebreke is en een besluit moet nemen over het handhavingsverzoek. Nou is de zaak gevoerd tegen de minister voor Stikstof, maar het gaat natuurlijk ook om de vliegvelden. Ik wil heel graag weten of het kabinet voornemens is om zich aan deze uitspraak van de rechter te houden en wat dan het besluit op het handhavingsverzoek gaat worden. We vinden allemaal dat Nederland een rechtsstaat

is of op z'n minst zou moeten zijn. Telkens weer wordt dit kabinet door de rechter op de vingers getikt. Mijn tweede vraag is dus of het kabinet voornemens is om zich voortaan aan de wettelijke procedures en gerechtelijke uitspraken te houden, zeker met betrekking tot de luchtvaart.

Voorzitter, dan de volgende motie.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Schiphol nu niet over een actuele geldige natuurvergunning beschikt;

overwegende dat Schiphol geacht wordt zelf een vergunning aan te vragen en operatie, emissies en depositierechten met elkaar in evenwicht te brengen;

overwegende dat de Kamer zich meermaals heeft uitgesproken tegen het verwerven van stikstofrechten voor Schiphol door het uitkopen van boeren;

verzoekt de regering aan de Kamer duidelijk te maken wat de huidige legale emissie- en depositieruimte van Schiphol is, op welke vergunning deze rechten zijn gebaseerd, hoeveel meer Schiphol nodig heeft voor de huidige operatie, hoeveel nodig is voor de geambieerde 440.000 vliegbewegingen, en wat de plannen en opties van Schiphol zijn om dit allemaal met elkaar in overeenstemming te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Van Raan.

Zij krijgt nr. 1014 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan de heer Boucke van D66.



De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb geen moties, maar nog wel een paar vragen aan de minister. Toen wij hier een tijd geleden stonden heb ik de minister complimenten gemaakt. Hij leek toen in te zien dat de huidige systematiek niet meer werkt en dat er grenzen zijn aan de groei. Met zijn krimpbeleid gaf hij duidelijkheid aan omwonenden en leek er zekerheid te komen na een decennium van een juridisch moeras. Maar deze zelfde minister zaait nu helaas onduidelijkheid, twijfel en onzekerheid. Dat vind ik jammer. Met zijn uitspraak dat Schiphol onbeperkt kan groeien houdt hij de sector een worst voor. Dat is niet realistisch, want voordat wij over groei gaan spreken moeten wij eerst werken aan concrete oplossingen voor de problemen die er zijn: geluidsoverlast, een stikstofcrisis en een klimaatcrisis. De

minister moet nu echt realistische verwachtingen gaan stellen. Dat is hij aan de sector maar vooral aan de omwonenden verplicht. Daarom heb ik een paar vragen aan de minister.

De minister geeft aan dat het CO<sub>2</sub>-plafond op z'n vroegst in 2025 in werking zal kunnen treden en dat dit ruim op tijd is om de doelstelling te borgen. Kan de minister schetsen hoe het verdere proces verloopt en waarom dit zo veel tijd kost? Want zoals ik eerder zei: hoe eerder, hoe beter. Kan de minister, los van het huidige onderzoek naar het CO<sub>2</sub>-plafond, ook onderzoek doen naar plafonds die verschillende hoeveelheden CO<sub>2</sub>-reductie nastreven in relatie tot het beleidskader netwerkqualiteit? Ten slotte, wanneer kunnen wij het beleid netwerkqualiteit verwachten? Die zou, als het goed is, nog voor de kerst naar de Kamer komen.

**De voorzitter:**

Eén vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind dit hele terechte vragen van D66 aan de minister. Ik heb ook met behoorlijke verbijstering het artikel gelezen, ook omdat wij als Kamer niet eerst van deze richting op de hoogte zijn gesteld. Ik hoor de heer Boucke zeggen dat we realistisch moeten zijn, realistische verwachtingen moeten schetsen en niet die worst van ongebreidelde, oneindige groei moeten voorhouden. Daarvoor moeten we eerst andere dingen regelen. Is D66 het met mij eens dat we ongebreidelde groei überhaupt nooit meer gaan krijgen, ook niet als we een heleboel dingen regelen?

De heer **Boucke** (D66):

Volgens mij heb ik het al eerder gezegd: ik zie ongebreidelde groei ook niet zo snel gebeuren. Maar ik zou heel graag willen dat wij voldoende informatie hebben om de juiste keuzes te maken. Dat verwacht ik van deze minister en van het kabinet. Op dit moment tasten wij in het duister over de hoeveelheid ruimte die er nog is om geluid te produceren en om CO<sub>2</sub> en stikstof uit te stoten. Ik wacht op het kabinet om daar duidelijkheid over te geven. We hebben wel afgesproken dat er een CO<sub>2</sub>-plafond moet komen. Daar wil ik heel graag het debat met het kabinet over aangaan. Hoe hoog moet het plafond worden? Wordt klimaat leidend of wordt de netwerkqualiteit leidend? Wat laten wij toe aan netwerkqualiteit? Dat debat moeten wij met elkaar voeren.

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

Ik wel even doorgaan op dat realisme. Ik hoorde de heer Boucke positief zijn over de inzet op de krimp die nu eerst nodig is voor de leefomgeving, maar die gaat waarschijnlijk pas in 2024 in, hoorden wij van de minister. Tegelijkertijd zegt hij: in 2024 wil ik ook Lelystad Airport openen. Hoe kijkt D66 daarnaar? Vindt u dat realistisch?

De heer **Boucke** (D66):

Ik heb er mijn twijfels over of dat realistisch is. Ik heb steeds gezegd — dat blijf ik herhalen — dat voor ons drie zaken belangrijk zijn: het stikstofprobleem oplossen, Lelystad Airport alleen gebruiken als overloopvluchthaven en de

laagvliegroutes oplossen. Daar let ik op en daar houd ik het kabinet aan.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoor de heer Boucke nog veel in het duister tasten. We tasten ook nog in het duister wat betreft de wegleffecten. Ik krijg daar graag een bevestiging op van de heer Boucke. We hebben er natuurlijk niks aan als vluchten over de grens gaan plaatsvinden. Dan moeten we daar met z'n allen heen rijden en weer terugrijden, en dan stoten we onder aan de streep meer CO<sub>2</sub> uit. Ik hoop dat de heer Boucke dat in ieder geval met mij eens is.

De heer **Boucke** (D66):

Dat is precies de reden waarom we niet alleen nationaal beleid maken, maar ook een internationaal kader. We zetten alles op alles om ervoor te zorgen dat de luchtvaart gaat verduurzamen. We hebben de luxe van de tijd niet meer. Het is dus belangrijk dat we zelf voorloper worden. Dat doen we met ons nationale klimaatbeleid. Ik verwacht van dit kabinet dat het dat ook met de luchtvaart gaat doen.

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

Ik wil de heer Boucke een welgemeend compliment maken, omdat hij zegt dat groei eigenlijk niet meer kan. Hij roept de minister daar ook toe op. Ik ben heel benieuwd hoe hij gaat stemmen over de motie waarin dat nog een keer wordt uitgesproken.

Maar mijn vraag is de volgende. Hij werpt op dat we gaan debatteren over een CO<sub>2</sub>-plafond. Dat klopt en daar kijken we naar uit. Ik neem aan — dat is mijn vraag, voorzitter — dat de inzet van D66 een CO<sub>2</sub>-plafond van om en nabij 2,5 megaton in 2030 zal zijn, conform het eigen congres en het stemgedrag van D66 in deze Kamer. Klopt dat?

De heer **Boucke** (D66):

Ik wil van het kabinet horen hoe het CO<sub>2</sub>-plafond vormgegeven gaat worden. Het uitgangspunt is dat de netwerkqualiteit van de luchthaven Schiphol overeind blijft. Dat is ook de reden waarom ik in dit debat aan de minister vraag wat, naast het CO<sub>2</sub>-plafond, de andere plafonds zijn. Er zijn verschillende mogelijkheden om de netwerkqualiteit overeind te houden. We zullen nog een debat hebben over de vraag hoe hoog het plafond specifiek moet zijn en hoeveel ton CO<sub>2</sub> er uitgestoten mag worden op het moment dat we de informatie op tafel hebben.

De **voorzitter**:

Was dit uw bijdrage?

De heer **Boucke** (D66):

Ja, tenzij er meer vragen zijn.

De **voorzitter**:

Nee, houd op zeg.

Dan zijn we nu toegekomen aan het dramatische moment van vandaag: het laatste plenaire optreden van de heer Van der Molen. Het woord is aan hem.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Er valt nooit wat uit te sluiten in dit huis, heb ik geleerd. Maar qua agenda klopt het wel.

Voorzitter. Ik heb drie moties in dit tweeminutendebat.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Schiphol en het ministerie het voortouw hebben bij de uitwerking van de beperking van het aantal grondafhandelaars op Schiphol;

overwegende dat volgens de minister onderzoek doen naar hoe deze beperking vorm zal worden gegeven de eerste stap is in het proces van de beperking van het aantal grondafhandelaars op Schiphol;

verzoekt het kabinet dit gezamenlijke onderzoek uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023, tegelijk met de stand van zaken over de reductie van het aantal afhandelaren op Schiphol, naar de Kamer te sturen en daarin een tijdspad op te nemen voor alle vervolgstappen die nodig zijn om tot daadwerkelijke beperking van het aantal grondafhandelaars van bagage te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Molen, Boucke en De Hoop.

Zij krijgt nr. 1015 (31936).

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Transavia en KLM hebben besloten tot het met elkaar delen van de zogenaamde zwarte lijsten op het gebied van agressie in het vliegtuig;

overwegende dat de minister begin september 2022 per brief heeft aangegeven welke obstakels er nog zijn om tot harmonisatie te komen en dat de luchtvaartmaatschappijen oplossingsrichtingen hiervoor aan het verkennen zijn;

verzoekt het kabinet in overleg te gaan met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens over een tijdspad voor het zo snel als mogelijk delen van dit soort fatsoenslijsten, en hen tot het delen hiervan te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Molen.

Zij krijgt nr. 1016 (31936).

**De heer Koerhuis (VVD):**

We hebben het over dit onderwerp gehad in het commissiedebat. We hebben toen ook de toezegging gekregen van de minister dat hij dit gaat doen. We hebben het zelfs bij de begrotingsbehandeling gehad over de toezegging van de staatssecretaris om ook de internationale treinen hierbij te betrekken. Dus welk extra doel heeft de motie van de heer Van der Molen?

**De heer Van der Molen (CDA):**

Inderdaad, we hebben daar al heel lang over gediscussieerd, niet alleen in de periode dat de heer Koerhuis en ik woordvoerder zijn, maar daarvoor ook. Wat ik namens de CDA-fractie van belang acht, is dat wij hier ook een tijdspad aan gaan vastbinden. We kunnen van toezegging naar toezegging gaan, maar dat is niet wat de motie vraagt. Die vraagt ook om aan de Kamer helder te maken in welke stappen daarnaartoe wordt gewerkt en op welke termijn we dat kunnen verwachten. Ik denk dat we dan eerder iets hebben om af te rekenen met de bewindspersoon dan bij alleen maar toezeggingen.

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

Ik wil toch niet de kans laten gaan om van dit laatste moment met de heer Van der Molen te genieten. Ik heb dus een vraag aan hem. Is hij het met de Partij voor de Dieren eens dat het eigenlijk in het hele stikstofdebat niet zo kan zijn dat een bedrijf als Schiphol stikstofrechten uit de markt haalt waarbij dat ten koste gaat van de andere stikstofdoelen? Is hij dat met de Partij voor de Dieren eens? Het zou mooi zijn als we het op dit historische moment een keer eens zouden kunnen zijn.

**De heer Van der Molen (CDA):**

Op basis van bestaande wetgeving is het mogelijk om extern te salderen. Dat betekent dat bedrijven zoals Schiphol of andere in zekere zin ruimte hebben om dat ook te doen en daarbij ook geen wet overtreden, en dat het ze dus ook vrijstaat dat te doen. Het CDA is van mening dat dat een onwenselijke situatie is, omdat we echt heel snel toe moeten naar centrale regie vanuit de overheid. Dat betekent wat ons betreft — daar pleit mijn collega Boswijk al heel lang voor, ook al aan het begin van deze stikstofdiscussie — dat er een stikstofbank moet zijn en dat die rechten op eerste koop, om het zo maar even te noemen, die nu in de plannen van het kabinet zitten, met stoom en kokend water gerealiseerd moeten worden. Anders wordt het een soort wildwesttafereel. We moeten uiteindelijk niet naar een situatie toe waarbij de organisaties en bedrijven met de diepste zakken uiteindelijk met de stikstofrechten ervandoor gaan en waarbij de kleine boer dan achteraan in de rij mag aansluiten.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ook ik wou nog een vraag stellen omdat ik het heel jammer vind dat dit het laatste debat is met collega Van der Molen.

Als ik de debatten van het afgelopen jaar gezien heb, de debatten over luchtvaart maar ook wat we gedaan hebben binnen MIRT, vraag ik me af hoe we er nou voor kunnen zorgen dat we echt de kortafstandsvluchten structureel gaan terugdringen en hoe we juist kunnen zorgen voor veel meer internationale treinen.

**De heer Van der Molen (CDA):**

Ik denk dat dit kabinet een heel aantal stappen daartoe zet, als het gaat om het belasten van vluchten en zeker als het om korte vluchten gaat, maar ik denk dat het essentieel is dat er alternatief vervoer moet zijn. Er moeten goede alternatieven zijn in de zin van treinverbindingen. Ikzelf kan bijvoorbeeld spreken over de verbinding naar Berlijn, die ik een aantal keren per trein heb mogen afleggen. Ooit heb ik daarbij tegen de toenmalige topvrouw van NS gesproken van "de hel". Zolang dat niet beter wordt, zullen we mensen er niet echt van kunnen overtuigen om dat vliegtuig links te laten liggen, of rechts in uw geval, en dan voor de trein te kiezen. Ik denk dat die dingen samen op gaan. Ik denk dat daar vanuit dit kabinet al goede stappen in zijn gezet, maar het zal echt op dat alternatief van de trein aankomen. Als we dat niet fixen, gaat dat andere ook niet lukken.

Voorzitter. Dan nog de laatste motie.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de gemeente Rotterdam heeft aangegeven geen groei van het aantal vluchten op Rotterdam The Hague Airport te willen;

overwegende dat er voldoende ruimte moet blijven voor politie- en traumahelikopters;

verzoekt het kabinet in overleg met de betrokken gemeenten en het vliegveld te borgen dat de ruimte voor politie- en traumahelikopters op Rotterdam The Hague Airport niet beperkt wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Molen en Boucke.

Zij krijgt nr. 1017 (31936).

**De heer Koerhuis (VVD):**

Ik begrijp dat het grootste gedeelte van de geluidsruimte op Rotterdam-Den Haag wordt gemaakt door die helikopters. Ik snap dus niet goed wat de heer Van der Molen wil met deze motie. Wil hij dat die helikopters daar weggaan? Of wil hij dat die helikopters daar blijven en heel veel geluidsruimte maken? Ik vraag dit ook omdat zijn eigen lokale CDA-fractie eigenlijk helemaal geen geluidsruimte meer wil zien voor Rotterdam-Den Haag.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Zoals ik zonet aangaf, is de strekking van de motie dat de ruimte voor traumahelikopters en politiehelikopters er moet zijn. Als het CDA moet kiezen tussen vluchten op Rotterdam The Hague Airport, gaat deze maatschappelijke taak dus voor. Bij Groningen Eelde vinden we dat bijvoorbeeld ook een essentiële reden om de regionale luchthaven open te houden. Zo zou u de motie moeten begrijpen.

**De voorzitter:**

Heel goed. Tot zover. Morgen om 12.45 uur nemen we afscheid van u in de plenaire zaal. Ik geef graag het woord aan de heer Eppink van de fractie van JA21.

□

De heer **Eppink** (JA21):

Dank u, voorzitter. Ik ga nog eens een tweede worp doen. Ik hoop dat het ditmaal zal lukken. We zullen het zien.

**De voorzitter:**

Ik zit op het puntje van mijn stoel.

De heer **Eppink** (JA21):

Ik zal de heer Koerhuis in de gaten houden.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door een wereldwijde groei in luchtvaartpassagiers (4%-6%) in combinatie met de abrupte krimp en jarenlange beperking van 440.000 vliegbewegingen, Schiphol Airport zijn concurrentiepositie verliest aan andere Europese luchthavens;

verzoekt het kabinet om op korte termijn, maar uiterlijk in de zomer van 2023, te komen met een concreet perspectiefplan voor de luchtvaart, dat ook meer inzicht geeft in de termijn van handhaving op de eerdere gestelde 440.000 vliegbewegingen en onderzoekt of ontkoppeling mogelijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Eppink.

Zij krijgt nr. 1018 (31936).

De heer **Eppink** (JA21):

Voorzitter. Ik kijk om me heen. Ik zie geen gegadigden. Ik bedank de heer Van der Molen in ieder geval.

**De voorzitter:**

De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer De Hoop van de fractie van de Partij van de Arbeid.

□

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

Dank, voorzitter. Het luchtvaartdebat is alweer een tijdje geleden. Dat was begin oktober. In de tussentijd is er veel gebeurd en hebben we een begroting gehad. Wat voor de Partij van de Arbeid vooropstaat, is dat goed werkgeverschap een randvoorwaarde is voor elke werkgever, al helemaal als de aandelen in publieke handen zijn. Dat is natuurlijk voor het grootste gedeelte het geval bij Schiphol. Dat heb ik in de begroting naar voren gebracht, onder andere met een motie voor een periodieke controle. Die is breed aangenomen en daar gaat de minister mee aan de slag. Daar ben ik ontzettend blij mee. Toch steun ik ook de motie van de heer Van der Molen, die hier natuurlijk ook een tijdspad bij verwacht. Dat vind ik een goede zaak.

Ik zei in de begrotingsbehandeling, en ook in het debat, dat ik heel blij ben dat deze minister koerst op krimp in deze tijd. We zitten namelijk toch met klimaatverandering en met de last die de omgeving heeft door de luchtvaart. Tegelijkertijd zien we natuurlijk wel dat het pas in 2024 kan. Het geeft mij toch een enigszins ongemakkelijk gevoel dat het pas in 2024 kan door Europese regelgeving, terwijl we Schiphol hebben. We hebben een luchtvaartsector in ons land die zich niet aan de natuurvergunning houdt, die überhaupt niet eens een natuurvergunning heeft. Dat vind ik lastig. Als we ook al in 2027 willen groeien en Lelystad Airport al in 2024 opengaat, vraag ik mij af: hoeveel is de inzet op de tijdelijke krimp dan waard? Ik hoor daar toch graag een reflectie van de minister op.

Ik laat het hierbij, voorzitter.

**De voorzitter:**

Prima. Ik schors zeven minuten. Daarna gaan we luisteren naar de minister.

De vergadering wordt van 17.53 uur tot 18.00 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Ik heb even laten bellen, want het volgende debat moet om 18.00 uur beginnen. Dat is nu. Ik hoop dus dat we kort en puntig door de moties heen kunnen gaan. Het woord is aan de minister.

□

**Minister Harbers:**

Ik begin vast met de moties. Daarna liggen er nog enkele vragen. Over de motie op stuk nr. 1008 over de luchtvracht laat ik het oordeel aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 1009 van de heer Van Haga, met het verzoek om de verhoging van de vliegbelasting te schrappen, ontraad ik. Het verhogen van de vliegbelasting is namelijk een afspraak die staat in het coalitieakkoord dat ik heb meegekregen.

Over de motie op stuk nr. 1010 van de heer Van Haga laat ik het oordeel aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 1011 ontraad ik. De procedure voor de balanced approach heeft namelijk gewoon vaste voorschriften in de EU. De kosteneffectiviteit van maatregelen wordt

daarin betrokken op die voor de sector. Maar bij het besluit tot reductie zelf — dat is de onderlegger van de balanced approach — hebben we als kabinet natuurlijk een bredere afweging gemaakt van belangen, inclusief de effecten op de omgeving. Dat is zelfs de aanleiding geweest voor dat besluit. De motie zelf ontraad ik.

**De voorzitter:**

Eén korte vraag, meneer Van Raan.

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

Eén korte vraag. De minister laat het voorkomen alsof wat in de motie staat niet klopt. Dat is niet zo. Ik heb de richtlijnen bij me. Het is gewoon mogelijk dat kostenefficiëntie, wat er inderdaad in staat, onverlet laat dat er conform diezelfde verordening een bredere kostenafweging mogelijk is. De vraag is: wil hij daar gebruik van maken? Dat is een hele simpele vraag. Het mag. Is hij bereid dat te doen?

**Minister Harbers:**

Nee, dat doe ik niet, omdat het kabinet dat al heeft meegewogen in het besluit dat überhaupt de aanleiding is om die balanced approach te gaan doen.

**De voorzitter:**

Prima. Dan de motie op stuk nr. 1012.

**Minister Harbers:**

Ik heb een korte uitleg bij de motie op stuk nr. 1012, want de heer De Hoop vroeg ook naar al dan niet speculeren. Ik hecht eraan om hier aan te geven dat ik me in het interview niet heb uitgesproken over ongebreidelde groei. Ik heb toegelicht wat ik in de brief van 24 juni heb gezegd en wat ik ook in het debat op 6 oktober heb toegelicht, namelijk dat ik na implementatie van de 440.000 vliegbewegingen streef naar een nieuw stelsel waarin we de milieubelasting van die 440.000 vliegtuigen, zowel op CO<sub>2</sub> als op geluid en stikstof, als absoluut plafond nemen en van daaruit tot een formule voor permanent afnemende hinder willen komen. Naarmate de vliegsector er zelf in slaagt om verder te verschonen dan de formule die we gaan introduceren vereist, dan is dat de ruimte die de luchtsector heeft voor groei. Maar er is dus geen ongebreidelde groei. De kop bij het krantenartikel daarover heb ik dus zelf ook niet aangeleverd, om het zo maar te zeggen.

**De voorzitter:**

Kort, de heer Van Raan.

**Minister Harbers:**

Maar ik heb het oordeel over de motie nog niet gegeven. Die ontraad ik, al is het al omdat het verzoek is om mij te onthouden van speculatie over groei. Maar ik hou het bij de formuleringen zoals ik die zojuist heb gezegd: er zit in de toekomst wel enige ruimte voor groei in.

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

Ik heb een korte vraag. Er is noch in mijn motie noch in mijn toelichting daarop gesproken over ongebreidelde groei. Dat staat in de media. De media hebben gesteld dat onbeperkte groei mogelijk kan zijn. Dat is een speculatie. Het verzoek is weer: zou hij zich willen onthouden van die speculatie over onbeperkte groei, ja of nee?

**Minister Harbers:**

Omdat ik het antwoord op de vraag van De Hoop en de appreciatie van de motie hier heb samengenomen, hechtte ik eraan om enige duiding te geven bij wat ik wel en niet gezegd heb.

Dan de motie op stuk nr. 1013. Dat is een motie die om een uitspraak van de Kamer vraagt.

De motie op stuk nr. 1014 verzoek ik aan te houden, want de gevraagde informatie wordt op dit moment inzichtelijk gemaakt in het kader van de aanvraag van de natuurvergunning. De beoordeling van die aanvraag gebeurt door het bevoegd gezag. Dat is de minister voor Natuur en Stikstof. Ik heb eerder in het jaar aan de Kamer de toezegging gedaan dat, als die vergunning wordt afgegeven, alle onderliggende informatie — dat zal ook alle informatie zijn die hier in het dictum staat — daarbij inzichtelijk wordt gemaakt voor de Kamer. Maar op dit moment is veel van wat in het dictum staat informatie waarover de overheid niet beschikt, omdat dat informatie is die het bedrijf Schiphol als aanvrager van de natuurvergunning zelf dient aan te leveren, inclusief bijvoorbeeld de AERIUS-berekeningen voor de stikstofuitstoot. Dat is dus informatie waarover wij niet beschikken. Om die reden verzoek ik de motie aan te houden, want het wordt inzichtelijk op het moment dat er een besluit valt over de aanvraag voor de natuurvergunning. Punt.

**De voorzitter:**

Is mevrouw Kröger daartoe bereid?

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Er is één specifiek punt in het dictum waarover ik eigenlijk gewoon snel duidelijkheid wil hebben van de minister. Dat is op welke vergunning de huidige rechten, dus de huidige legale emissieruimte van Schiphol, zijn gebaseerd. Dat is waar ze nu op opereren, dus dat lijkt mij een antwoord dat de minister met de Kamer moet kunnen delen. Op welke vergunning zijn die op dit moment gebaseerd?

**Minister Harbers:**

Volgens mij is dat het LVB dat op dit moment vigeert, maar laat ik afspreken dat ik dat in ieder geval bij het commissie-debat op 25 januari aan de Kamer meldt.

**De voorzitter:**

Mevrouw Kröger, houdt u uw motie aan? Mevrouw Kröger gaat erover nadenken, maar dan wil ik wel een oordeel over de motie hebben.

**Minister Harbers:**

Als de motie in stemming komt, is het oordeel dus: ontra- den. Op dit moment kan ik immers überhaupt niet aan dit verzoek voldoen, omdat dit informatie is waar wij als over- heid niet over beschikken.

**De voorzitter:**

Ja.

**Minister Harbers:**

Over de motie op stuk nr. 1015 van de heer Van der Molen laat ik het oordeel aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 1016 verzoekt het kabinet in overleg te gaan over een tijdpad. Met wat ik hier doe, ben ik dat min of meer van plan. Ik zou de motie dus kunnen overne- men.

**De voorzitter:**

De motie-Van der Molen (31936, nr. 1016) is overgenomen. We gaan dus niet over deze motie stemmen.

**Minister Harbers:**

Ten aanzien van de motie op stuk nr. 1017 van de heer Van der Molen zou ik het verzoek willen doen om haar aan te houden. De inzet van de politie en de traumahelikopter is belangrijk en is inderdaad ook een belangrijk onderdeel van de gehele geluidsruimte. Conform de Luchtvaartnota is al afgesproken dat in het aanstaande luchthavenbesluit een aparte gebruiksruimte voor dit maatschappelijk verkeer wordt gecreëerd. De Kamer krijgt daar sowieso zicht op, omdat zo'n luchthavenbesluit in voorhang aan de Kamer aangeboden wordt. Deze motie loopt daarop vooruit, ook in een tweede opzicht, omdat wij pas met het nemen van het luchthavenbesluit aan de slag kunnen op het moment dat wij daartoe een aanvraag hebben gekregen vanuit de luchthaven Rotterdam The Hague. Ik neem aan dat de eigenaren daarvan en de gemeenten in de omgeving daar ook eerst nog wat input voor willen geven. De motie loopt dus op twee manieren vooruit op de stand van zaken. Daarom verzoek ik de heer Van der Molen om die motie aan te houden.

**De heer Van der Molen (CDA):**

Ik denk dat het in ieder geval de bedoeling is om op bepaalde keuzes vooruit te lopen, omdat we nu politieke prioriteiten stellen. Ik ben dus niet meteen genegen om de motie aan te houden.

**De voorzitter:**

Dan wil ik graag een oordeel van de minister.

**Minister Harbers:**

Dan ontraad ik de motie. En over wat erin staat, spreekt de Luchtvaartnota zich ook al uit. Dat is dus sowieso het kader dat ik meeneem.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 1018. Die ontraad ik, omdat ik me houd aan wat ik eerder dit jaar heb aangege-

ven, namelijk in de brief van 24 juni: na implementatie van de 440.000 werken we aan perspectief. Maar de inwerking- treding daarvan zal wel enige jaren in beslag nemen, want we moeten daarvoor het nieuwe stelsel met het absolute milieuplafond ontwerpen en dat zal niet voor de zomer van 2023 gereed zijn.

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

Ik heb een kort punt. De motie op stuk nr. 1016 willen we graag in stemming laten brengen. We verzetten ons tegen het overnemen. We willen graag daarover stemmen.

**De voorzitter:**

Oké, dan gaan we over de motie op stuk nr. 1016 stemmen.

**Minister Harbers:**

Mijn appreciatie is dan dat ik het oordeel aan de Kamer laat, want ik zou die motie wel hebben kunnen overnemen.

Er liggen nog een paar vragen. De heer Koerhuis vroeg naar KLM en partners waar het gaat om de uitwerking van de 440.000 vluchten. Ik heb eerder dit jaar aangegeven dat ik me er zeer van bewust ben dat het plafond een grote impact heeft op luchtvaartmaatschappijen. Het is in eerste instantie natuurlijk aan de maatschappijen op welke manier ze hun strategie, netwerk en bedrijfsmodel eventueel daaraan aanpassen. Onze verwachting is dat er ook met 440.000 vluchten een gezonde en robuuste huboperatie op Schiphol mogelijk zal blijven, waaraan KLM en Delta in de praktijk de grootste bijdrage leveren. Zoals alle maatschappijen inventariseert ook Delta het effect van het nieuwe plafond op de operatie. Het is echt prematuur om te stellen dat Delta daar zal verdwijnen. Ik ben in goed overleg met maatschap- pijen over de uitwerking van het besluit. Gisteren hebben we in dat opzicht een goed, positief en toelichtend gesprek gehad met Delta. We blijven in de komende periode met alle spelers, maar zeker met KLM, Delta en andere maatschappijen, een open dialoog voeren over deze nadere uit- werking en we zullen ze daar ook bij betrekken. Die toezeg- ging doe ik, zoals ik in het debat al had aangegeven.

Mevrouw Kröger vroeg naar de uitspraken over de handha- vingsverzoeken. De rechtbank heeft het ministerie van LNV opgedragen om binnen twee weken een besluit te nemen over de ingediende handhavingsverzoeken. Ik ben net als u op de hoogte van deze uitspraak die, naar ik meen, giste- ren kwam. We wachten de besluitvorming van LNV naar aanleiding van deze uitspraak af. Het is niet zo dat we ons niet aan de wet houden. Het is een zorgvuldig proces waar met volle kracht aan wordt gewerkt door de bevoegde gezagen.

De heer Boucke vroeg naar de inwerkingtreding van het CO<sub>2</sub>-plafond. Dat zal op zijn vroegst in 2025 zijn. Hij vroeg het verdere proces te schetsen. Zoals ik eerder aan de Kamer heb aangegeven, ontvangt zij kort na de jaarwisse- ling de effectenstudie, de actualisatie van de effectenstudie en de juridische beoordeling daarvan. Daarbij ga ik ook in op het verdere proces. Korthedshalve is dat als volgt. In het eerste kwartaal krijgt u een principebesluit over hoe dat CO<sub>2</sub>-plafond er uitziet. Dan moeten wij een paar stappen doen, zoals een toets op uitvoerbaarheid en handhaafbaar- heid en een notificatie bij de Europese Commissie. Dan



volgen er een kabinetsbesluit over regelgeving, advisering door de Raad van State en behandeling in de Kamer. Als je dat even in de tijd zet, dan lukt dat niet allemaal in één jaar, c.q. 2023. Als dat proces afgerond is in 2024, kom je op een inwerkingtreding per 1 januari 2025. Ik zal dit proces uitvoeriger schetsen in de brief die de Kamer kort na de jaarwisseling krijgt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ben me heel erg bewust van wat de minister heeft toegezegd in het commissiedebat. Ik ging met name in op het nieuws van gisteren dat Delta zich gedwongen voelt om misschien te verhuizen van Schiphol naar Charles de Gaulle. Het is in ieder geval goed om te horen dat de minister gisteren ook al gesproken heeft met Delta. Een open dialoog kan volgens mij heel goed helpen om misverstanden weg te halen en Delta op Schiphol te houden. Ik zou graag een toezegging van de minister krijgen voor een tandje erbij, namelijk dat hij zich echt ervoor wil inzetten dat Delta op Schiphol blijft. Ik had ook gezegd dat Schiphol en Charles de Gaulle elkaar niet de tent uit moeten vechten en Nederland en Frankrijk ook niet. We moeten met elkaar gaan samenwerken en niet met elkaar concurreren.

Minister **Harbers**:

Dat klopt. Het eerste heb ik al aangegeven. We blijven in open dialoog. Ten tweede, ik heb veelvuldig contact met mijn Franse ambtsgeenoot over tal van zaken, met name ook luchtvaart gerelateerd. De verhouding tussen Nederland en Frankrijk is goed, niet in het minst vanwege het collectieve belang in Air France-KLM. Recent hebben Nederland en Frankrijk ook nog gezamenlijk een grote duurzameluchtvaartconferentie georganiseerd.

De heer Boucke vroeg los van het onderzoek naar het CO<sub>2</sub>-plafond ook nog naar het onderzoek naar plafonds met verschillende andere hoeveelheden CO<sub>2</sub>-reductie. Mijn korte antwoord is dat het CO<sub>2</sub>-doel, het CO<sub>2</sub>-plafond, is vastgesteld in de Luchtvaartnota en qua inzet richten we er ons nu eerst op om dat CO<sub>2</sub>-plafond in het net geschetste tijdschema voor elkaar te krijgen. Dat is al een enorme berg werk. Daarmee is het, denk ik, ook te vroeg om nu alweer na te denken over wat er dan nog bij of naast moet. Op een gegeven moment lopen we dan namelijk gewoon onszelf voorbij, niet in het minst in de capaciteit. Ik zou er dus voor willen pleiten om gewoon eerst onze voornemens uit de Luchtvaartnota tot een goed einde te brengen.

Ik verwacht dat ik het beleidskader netwerkkwaliteit nog deze week naar de Kamer kan sturen als het allemaal op tijd afkomt. Maar dat gaat zeker lukken.

Daarmee ben ik aan het eind van de beantwoording van de vragen en rest mij niets anders dan de aanwezige leden en ook alle andere Kamerleden goede feestdagen te wensen. Ik dank de woordvoerders voor de goede samenwerking dit jaar. In het bijzonder wil ik vanaf deze plek de heer Van der Molen danken voor zijn grote inzet als Kamerlid en de plezierige samenwerking. Ik wens hem alle goeds.

De **voorzitter**:

Heel goed. Tot zover dit debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Morgen stemmen wij over de moties.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.