

Vergaderjaar 2022–2023

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 444

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 25 oktober 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 6 oktober 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juni 2022 inzake update zomerdrukke Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 429);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2022 inzake eindrapportage onderzoekprogramma RIVM naar blootstelling en gezondheidseffecten ultrafijnstof luchtvaart omgeving Schiphol (Kamerstuk 30 175, nr. 414);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2022 inzake antwoorden op vragen commissie over de procedure aanvulling vergunningaanvraag Wet natuurbescherming en passende beoordeling wijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (Kamerstuk 29665–421) (Kamerstuk 29 665, nr. 431);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2022 inzake hoofdlijnen Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 432);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 juli 2022 inzake tweede update zomerdrukke Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 433);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juli 2022 inzake eindrapportage «AEOLUS Luchtvaartreferentieprognose 2021» (Kamerstuk 31 936, nr. 985);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juli 2022 inzake halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 434);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juli 2022 inzake voortgang PAMV en onderzoeken vliegtuig-geluid (Kamerstuk 31 936, nr. 984);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juli 2022 inzake handavingsrapport van Groningen Airport Eelde (GAE) 2021–2022 (Kamerstuk 31 936, nr. 988);

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juli 2022 inzake voortgangsbrief Programma Luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 990);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 augustus 2022 inzake derde update zomerdrukke Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 435);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 augustus 2022 inzake aanpassing EU-slotverordening vanwege COVID-19 en de militaire agressie van Rusland in Oekraïne (Kamerstuk 22 112, nr. 3475);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 september 2022 inzake stand van zaken delen zwarte lijsten van ordeverstoringende passagiers tussen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (Kamerstuk 31 936, nr. 991);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 september 2022 inzake voortgang Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 437);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 september 2022 inzake mogelijke overschrijding handhavingpunten Rotterdam The Hague Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 993);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 september 2022 inzake vierde update zomerdrukke Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 438);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 september 2022 inzake Nederlandse inzet tijdens de 41ste ICAO Assembly van 27 september–7 oktober 2022 (Kamerstuk 31 936, nr. 995);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 september 2022 inzake feitenrelaas omtrent terugtreden de heer Benschop (Kamerstuk 29 665, nr. 441);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 september 2022 inzake antwoorden op vragen commissie over hoofdlijnen Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 432) (Kamerstuk 29 665, nr. 440);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 september 2022 inzake reactie op verzoek commissie over de bestemmingenanalyse door de Werkgroep Toekomst Luchtvaart over inkrimping Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 439);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 oktober 2022 inzake vijfde update zomerdrukke Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 442).

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De waarnemend griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Minhas
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Boucke, Eppink, Graus, Van Haga, De Hoop, Koerhuis, Kröger, Minhas, Van der Molen en Van Raan,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.29 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, goedemiddag. Welkom bij deze vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Het commissie-debat gaat vandaag over luchtvaart. Er zijn flink wat aanwezigen. We hebben er ruim de tijd voor genomen. We hebben namelijk tot 22.15 uur. Ik heet de aanwezigen in de zaal van harte welkom. Uiteraard heet ik ook de mensen die thuis meekijken van harte welkom. Ik heet de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Ik heet de leden van de Kamercommissie van harte welkom.

Ik constateer dat er één lid aanwezig is dat formeel geen lid is van de commissie: meneer Van Haga. Ik neem aan dat de andere leden er geen bezwaar tegen hebben dat hij aanwezig is? Meneer Graus?

De heer **Graus** (PVV):

Als ik een zakje drop krijg, maak ik er geen bezwaar tegen.

De voorzitter:

Laten we niet aan omkoping doen in deze commissie. Ik merk op dat er geen bezwaar tegen is.

U heeft allen vijf minuten spreektijd. Ik stel voor dat we twee interrupties in tweeën doen in de eerste termijn.

Dan geef ik het woord aan de eerste spreker: de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Iedereen heeft de problemen op Schiphol gezien, in de meivakantie en in het begin van de zomervakantie. Aan het einde van de zomervakantie zagen we dat de wachtrijen weg waren. Sinds Schiphol de zomertoeslag heeft afgeschaft, zien we dat de wachtrijen weer terug zijn. We zijn nu zes maanden verder. De herfstvakantie komt steeds dichterbij. We zien dat de problemen op Schiphol weer terug zijn.

Als Kamer hebben we het luchtvaartdebat nu voor de tweede keer naar voren gehaald. We hebben Schiphol dinsdag voor de tweede keer naar de Kamer gehaald. Mijn oproep aan Schiphol was dinsdag en mijn oproep aan de Minister is nu: voer zo snel mogelijk een herfst- en wintertoeslag van € 840 per maand in, en start zo snel mogelijk de onderhandelingen om de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden structureel te verbeteren.

NS heeft het personeel 10% loonsverhoging gegeven. Laat Schiphol het personeel ook die 10% loonsverhoging geven. Natuurlijk, Schiphol geeft nu een betere inroostering aan de beveiliging, maar onder de streep gaat het om die 10% loonsverhoging, niet alleen voor de beveiliging maar ook voor de bagage, de catering, de schoonmaak enzovoort. Zorg ervoor dat die loonsverhoging echt bij de mensen zelf terecht komt, en dat die niet bij de bedrijven – ik heb het over de beveiligingsbedrijven, de cateringbedrijven, de schoonmaakbedrijven enzovoort – blijft hangen. Graag een reactie van de Minister.

Voorzitter. Nederland moet vooruit en blijven doorvliegen. We moeten naar één luchthavensysteem en er moet een zo snel mogelijke herziening van het luchtruim in Nederland plaatsvinden, om onze luchthavens op elkaar af te stemmen, banen te behouden en vliegveiligheid en -overlast

aan te pakken. Bij luchtvaart zet ik in op twee punten. Eén. Nederlanders moeten gewoon kunnen vliegen. Na een jaar hard werken willen de mensen thuis weer vliegen, om op vakantie te gaan of om familie en vrienden te bezoeken. Twee. Nederland heeft Schiphol en KLM als internationaal knooppunt van lijnvluchten nodig, niet alleen voor de bereikbaarheid maar ook voor de bedrijvigheid en de 300.000 banen die ervan afhankelijk zijn.

Zowel de problemen op Schiphol als de aankondiging van de Minister om het aantal vluchten op Schiphol niet naar 500.000 maar naar 440.000 vluchten te laten groeien, laten zien dat Nederland ook regionale luchthavens nodig heeft, om Schiphol als internationaal knooppunt van lijnvluchten te behouden en om 60.000 vakantievvluchten te laten overnemen van Schiphol. Ik heb eerder gezegd dat Eelde op korte termijn 1 miljoen passagiers of circa 7.500 vakantievvluchten en Maastricht circa 1.500 vakantievvluchten binnen hun huidige vergunningen kunnen overnemen. Nu ben ik naar Weeze gegaan, een regionale luchthaven op de grens bij Arnhem/Nijmegen. Ik begrijp dat Weeze op korte termijn circa 32.000 vakantievvluchten binnen de huidige vergunning kan overnemen. Eelde, Maastricht en Weeze kunnen dus op korte termijn circa 40.000 vakantievvluchten overnemen. Zij lijken een belangrijk deel van de oplossing te kunnen geven om Schiphol als internationaal knooppunt van lijnvluchten te behouden. Graag een reactie van de Minister. Ik herinner hem ook graag aan de aangenomen Kamermotie die hem vraagt om de regie hierop te pakken.

Voorzitter. Passagiersvluchten. Schiphol is gegroeid van 400.000 vluchten in 2010 naar 500.000 vluchten tot corona. In de vluchten tot 2010 zitten de passagiersvluchten van KLM, die Nederland nodig heeft om Schiphol als internationaal knooppunt te behouden. In de vluchten na 2010 zitten de vakantievvluchten, die regionale luchthavens moeten overnemen. Omdat de vakantievvluchten na 2010 er als laatste bij zijn gekomen, zou ik verwachten dat die er als eerste af gaan. Onder de huidige EU-slotregels dreigt echter een deel van de passagiersvluchten van KLM van voor 2010 eraf te gaan. Dit kan toch niet waar zijn? De Minister heeft niet alleen het maximale aantal van 440.000 vluchten aangekondigd, maar tegelijkertijd ook het doel om Schiphol als internationaal knooppunt te behouden. Ik verwacht dat de Minister regie pakt om de passagiersvluchten van KLM op Schiphol te behouden en de vakantievvluchten te laten overnemen door regionale luchthavens.

Voorzitter. De vrachtluchten op Schiphol hebben hele beweeglijke slots. Onder de huidige EU-slotregels dreigt hierdoor een deel van de vrachtluchten eraf te gaan. Dit kan toch ook niet waar zijn? Ik verwacht dat de Minister de regie pakt om de vrachtluchten op Schiphol te behouden. De luchtvrachtsector heeft een voorstel voor een aparte slotpool gedaan, die juridisch houdbaar lijkt te zijn. Graag een reactie van de Minister hierop.

Voorzitter. Ik ben naar Luchtverkeersleiding Nederland en EUROCONTROL gegaan. Luchtverkeersleiding Nederland beheert het luchtruim onder 3.000 meter en EUROCONTROL boven 3.000 meter. Nederland, België, Luxemburg en het Duitse Nedersaksen hebben het luchtruim boven 3.000 meter laten overnemen door de Europese instelling EUROCONTROL. Dit doen we om vliegroutes te verkorten en vliegveiligheid en overlast aan te pakken. EUROCONTROL geeft aan dat het luchtruim boven Noordwest-Frankrijk een grote bottleneck is en dat ze vliegroutes fors kunnen verkorten door dit stuk luchtruim over te nemen. Wil de Minister zich hiervoor inzetten in Frankrijk?

Tot slot. Ik heb eerder gezegd dat het aantal vliegaso's dat overlast pleegt, fors stijgt. Vliegmaatschappijen moeten een eigen zwarte lijst bijhouden van vliegaso's en mochten die lijsten vanwege privacyregels niet delen. Nu zagen we deze week dat KLM en Transavia dit nu wel mogen doen. Ik wil dat alle Nederlandse vliegtuigmaatschappijen zich hierbij aansluiten. Wil de Minister zich hiervoor inzetten?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. De heer Van Haga heeft een vraag aan u.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

We kennen de heer Koerhuis natuurlijk van «bouwen, bouwen, bouwen», maar het wordt blijkbaar niet «vliegen, vliegen, vliegen». We gaan 60.000 vliegbewegingen minder maken en de VVD zit al twaalf jaar aan de knoppen. Wat denkt de heer Koerhuis dat dit gaat betekenen voor het aantal banen, de lonen die hij net bepleitte, de winstgevendheid van de bedrijven, het aantal zakelijke vluchten en de economie van Nederland? Graag een reactie.

De heer Koerhuis (VVD):

Wat dat betreft ben ik ook blij met de aankondiging die de heer Harbers tegelijkertijd heeft gedaan om Schiphol als internationaal knooppunt te behouden. Want dat is waar we met name die banen aan overhouden. Dat is ook het deel van de aankondiging waar ik hem net zo goed aan wil houden als aan die 440.000 vluchten. Ik hoop daarin ook samen op te trekken.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Haga heeft een vervolgvraag.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

Nou ja, dat is niet een antwoord op mijn vraag. Het is leuk dat Schiphol een internationaal knooppunt blijft, maar dat is het ook met 50.000 vluchten. We gaan nu 60.000 vluchten minder doen, dus het wordt een veel kleiner internationaal knooppunt. Nogmaals mijn vragen: wat gaat het betekenen voor de bedrijven, de banen, de winstgevendheid en de economie van Nederland? En waarom zet de VVD niet gewoon in op innovatie en groei?

De heer Koerhuis (VVD):

Op dat tweede stuk heb ik antwoord gegeven. Over die 60.000 vluchten verwacht ik dat de Minister de regie pakt en ervoor zorgt dat regionale luchthavens die 60.000 vluchten kunnen overnemen. De bevolking in Nederland groeit fors en de vraag naar vliegen groeit fors. We moeten gewoon kunnen groeien in dit land. Als het op Schiphol niet kan, laten we ons dan concentreren op die 440.000 vluchten die juist waardevol zijn voor Schiphol; ik doel op dat internationale knooppunt van de KLM, de luchtvracht en de vakantievluchten. Laten we de prijsvechters die na 2010 erbij zijn gekomen naar regionale luchthavens over het land spreiden, zodat we als land in de luchtvaart kunnen blijven groeien.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan heeft de heer De Hoop een vraag aan u.

De heer De Hoop (PvdA):

Altijd als ik de heer Koerhuis hoor spreken, heb ik het gevoel dat ik in een andere wereld leef dan hij. Ik heb het gevoel dat bij de heer Koerhuis altijd alles kan, terwijl er ook heel veel grenzen zijn. Als er iets is gebeurd de afgelopen jaren, is het volgens mij dat de luchtvaart grenzen heeft overschreden als je kijkt naar de natuur, de omgeving en de overlast. Schiphol heeft grenzen overschreden, ook bij hun werknemers. De heer Koerhuis wil blijven vliegen, het liefst ook op regionale luchthavens. In heel veel regio's wil de lokale politiek die regionale luchthavens al niet meer. Als je bijvoorbeeld kijkt naar wat er in Rotterdam gebeurt en ook in Limburg wordt het een steeds grotere discussie. Stel je nou voor dat we

echt alleen die 440.000 vluchten op Schiphol houden – ik denk dat dit het meest realistisch is – en dat er ook geen overflow kan zijn naar die regionale luchthavens, dan zit je met een verdelingsvraagstuk. De heer Koerhuis zegt «ik wil de internationale verbinding en die zakelijke reizen behouden» en «ik wil dat elke hardwerkende Nederlander blijft vliegen». Hoe ziet hij dat nou binnen die 440.000 vluchten? Want hoe je het ook wendt of keert, het wordt een verdelingsvraagstuk. Hoe zou hij die verdeling dan invullen op Schiphol?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Allereerst maar even mijn verbazing over de Partij van de Arbeid. Je zou verwachten dat ze voor de arbeiders staan. Als je geeft om het personeel in de luchtvaart in Nederland, moet je uiteindelijk ook staan voor de groei van de luchtvaart in Nederland. Al is het voor het personeel, maar aan de andere kant is het ook gewoon voor de Nederlanders die op vakantie willen gaan. Ik heb eerder al gezegd dat de bevolking fors groeit, evenals de vraag naar vliegen. Dan het laatste stuk van de vraag van de heer De Hoop. Ik vind dat we de taart groter moeten maken. Hij zoekt een beetje de klassieke VVD-PvdA-tegenstelling op. De PvdA zegt: we moeten de taart behouden en herverdelen. En ik zeg: nee, laten we die taart groter maken, zodat we de banen in de luchtvaart kunnen behouden en de fors groeiende bevolking blijvend kunnen laten vliegen. Dat is ook het tweede stuk van de aankondiging van de Minister waaraan ik hem wil houden. Het internationale knooppunt Schiphol blijft en die 300.000 banen blijven behouden. Dit kan volgens mij alleen maar door regionale luchthavens in te zetten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer De Hoop heeft een vervolgvraag.

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

De heer Koerhuis kan de taart zo groot maken als hij wil, maar we zitten met de realiteit dat Schiphol gaat krimpen. De Minister wil dat en volgens mij wil het grootste gedeelte van de Kamer dat op dit moment ook. We zitten dus met die 450.000 vluchten die verdeeld moeten worden. Als de heer Koerhuis wil dat de hardwerkende Nederlander nog kan vliegen – ik vind dat ook prettig en ik gun die ook een vakantie – zullen we wel naar dat verdelingsvraagstuk moeten kijken. 8% van de Nederlanders maakt 40% van de vluchten. Wetenschappelijk opgeleide Nederlanders vliegen vijf keer zo vaak als praktisch opgeleide Nederlanders. Mijn vraag, nogmaals, in theorie voor de heer Koerhuis, want het is volgens mij logisch dat de taart niet groter gaat worden: hoe gaan we dat invullen? Het kan niet beide. Je moet ergens verdelen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik laat me niet in het frame drukken dat de taart niet groter kan. Ik denk dat de taart wel groter kan. Ik kom regelmatig op regionale luchthavens, Eelde en Maastricht bijvoorbeeld, en ik ben nu een keer op Weeze geweest. Ik heb concrete voorstellen gedaan om die taart groter te maken en ervoor te zorgen dat we de banen op Schiphol behouden en dat de Nederlander gewoon kan vliegen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan heeft de heer Graus een vraag aan u.

De heer **Graus** (PVV):

Het valt me tegen dat u in Limburg bent geweest en mij niet even heeft opgezocht. Dan had u een lekkere Limburgse vlaai gekregen. Dat is beter dan taart.

De VVD heeft samen met de PVV en het CDA, met de heer Van der Molen, opgetrokken als het gaat om regionale luchthavens: Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport, dat ik nog steeds graag «vliegveld Beek» noem. Die gaan in de knel komen. Dat begrijpt u ook wel, zeg ik via de voorzitter. Ik geloof dat 85% van de regionale luchthavens niet kan bestaan zonder overheidssteun. Bent u bereid om erin mee te gaan, mocht het nodig zijn en blijken, om financiële steun vanuit de overheid te vragen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

We trekken gelukkig op met z'n drieën, de PVV de VVD en het CDA, om met name Eelde en Maastricht draaiende te houden en in te zetten bij de hulp voor Schiphol. Ik wil dat we naar één luchthavensysteem in Nederland gaan. Ik heb de Minister daar al over bevestigd en heb dit in mijn spreektekst opgenomen. Voor mij houdt dat in dat Schiphol een groot belang neemt in Maastricht en in Eelde en in die regionale luchthavens gaat investeren. Wij zijn voor een omgevingsfonds en hebben dat ook in het coalitieakkoord afgesproken. Als we meer gaan vliegen vanaf Maastricht en Eelde, moet er ook iets in de omgeving daar gebeuren. Daar moeten we geld in stoppen en dat is misschien iets om op terug te komen tijdens de begrotingsbehandeling.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Graus, uw vervolgvraag.

De heer **Graus** (PVV):

Laat ik het anders stellen: voor de wegen en de spoorwegen hebben we het Mobiliteitsfonds. Waarom gaan we dat ook niet vragen voor onze luchthavens? Vroeger waren luchthavens nog weleens winstgevend, maar dat is niet meer mogelijk als je zo veel nekslagen krijgt van een overheid. Ik wil u toch vragen: zou u mij dan willen steunen om te gaan verzoeken om vanuit het Mobiliteitsfonds ook de luchthavens te gaan steunen?

De **voorzitter**:

Meneer Graus, de voorzitter steunt u daar niet in, maar uw vraag is gericht aan de heer Koerhuis, heb ik van een gerespecteerde voorzitter geleerd.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik zou daar graag tijdens de begrotingsbehandeling op terugkomen, want dan hebben we het heel specifiek over het Mobiliteitsfonds. Ik weet dat het eraan gerelateerd is, maar ik wil dat graag dan bespreken. Vandaag wil ik het graag hebben over de 440 en de problemen op Schiphol.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Dan gaan we naar de heer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

Deze Minister heeft een moedig besluit genomen door krimp van Schiphol voor de stellen. Ik stel me voor dat dit geen makkelijk besluit was, maar hij heeft het wel gedaan. Als ik naar de heer Koerhuis luister, accepteert hij dat besluit, want hij zegt: voor Schiphol wordt het 440.000. We doen dat omdat Schiphol te veel overlast geeft voor de omgeving. Is de heer Koerhuis het dan ook met mij eens dat we iets moeten doen aan de nachtvluchten? We moeten dus niet alleen iets doen aan het aantal vluchten in totaal, maar ook aan het aantal nachtvluchten, juist om de enorme slaapverstoring van omwonenden te voorkomen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Die 440.000 is een moedig besluit. De Minister kan ook niet anders, want we vliegen onder het luchtvaartbesluit van 2010 en toen had Schiphol rond 400.000 vluchten. Ik heb dit ook al in mijn inbreng gezegd. Er is in de tussentijd een schonere, stillere vloot gekomen en ik begrijp heel goed dat hij 'm nu op 440.000 heeft gezet. We willen ook graag dat de sector verder werkt aan de schonere en stillere vloot en daar moet ook een prikkel voor zijn. Het terugsluizen uit de vliegbelasting of het kunnen groeien zijn voorbeelden van zo'n prikkel. We kennen de discussie op meerdere portefeuilles hier in de Kamer. Wil je dat een sector schoner wordt en in dit geval ook stiller, dan moet je kunnen groeien want anders zijn de investeringscapaciteit en de winstgevendheid er niet.

Ik begrijp dat de nachtvluchten heel belangrijk zijn voor de luchtvrachtsector en dat het ook vaak gaat om medische goederen en organen die niet kunnen wachten. Daar zijn luchtvrachtverbindingen met de rest van de wereld voor nodig. Het is niet zo simpel als even zeggen «we doen die even wat minder», want dan storten hele transportketens in elkaar. Dat wil ik dus niet. Ik wil niet aan de nachtvluchten komen. Integendeel, ik heb al voorgesteld om de capaciteit van Schiphol meer aan de randen van de dag in te zetten, bijvoorbeeld laat in de avond en vroeg in de ochtend, om iets aan de wachtrijen te doen. Die discussie hebben we hier ook al eerder gehad.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis. In het vervolg graag iets korter en compacter antwoorden als dat mogelijk is. Meneer Boucke, uw tweede vraag.

De heer **Boucke** (D66):

Ik stel deze vraag niet zomaar. Aan de omwonenden zijn keer op keer beloftes gedaan: in 2008 aan de Alderstafel, in 2012 met een alternatief pakket met glijvluchten, in 2019 met het groeipakket van de Luchtvaartnota en in 2020 met het steunpakket voor KLM. Deze pakketten zijn allemaal langs de Kamer gekomen. We zijn het met elkaar eens dat het aantal nachtvluchten omlaag moet, want die leveren het meeste overlast voor omwonenden, met name slaapverstoring. Dat is de reden waarom ik de heer Koerhuis vraag of hij het met mij eens is dat het aantal nachtvluchten naar rato ook omlaag moet, als het aantal vluchten omlaaggaat naar 440.000.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ben het daarmee dus niet eens. Ik vind wel dat we goed moeten zorgen voor de omwonenden. We moeten linksom of rechtsom gaan investeren in schonere en stillere vliegtuigen. Waar we ook snelheid mee moeten maken – ik heb dit ook in mijn inbreng gezegd – is de herziening van ons luchtruim. Ik heb de Minister dat al eerder gevraagd en ik heb hem ook een concreet voorstel gedaan: als het stuk luchtruim van Noordwest-Frankrijk kan worden overgenomen door EUROCONTROL, kunnen vliegroutes een stuk korter worden. Dat scheelt een hoop overlast. Volgens mij moeten we daar op die manier naar gaan kijken. We kunnen dan de banen en de activiteit op Schiphol behouden en tegelijkertijd zorgen voor de omwonenden.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis. De tweede spreker van de zijde van de Kamer is de heer Graus namens de Partij voor de Vrijheid. Gaat uw gang, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter. Ik wil allereerst aandacht vragen voor een brief die mij gestuurd is door de 33 deelnemers van de Duurzame Luchtvaarttafel. Dat is op zich geen fijne naam, dus misschien dat de brief daardoor is blijven liggen. Die brief is gestuurd op 26 juli en daar is geen reactie op gekomen. De deelnemers willen graag op korte termijn een gesprek met de Minister over de vraag hoe de opbrengsten van de vliegbelasting – wij zijn daar als fractie op tegen – kunnen worden ingezet voor verduurzaming van de luchtvaart. Ik hoor daar graag een reactie op. Ik wil ook graag weten waarom er geen reactie is gestuurd naar die 33 grote en gerenommeerde partijen.

Ik sluit me graag aan bij mijn collega Koerhuis, met wie ik graag samenwerk in deze luchtvaartcommissie, wat betreft het voorstel voor 10% loonsverhoging.

Ook wat de regionale luchthavens aangaat, sluit ik me bij de heer Koerhuis aan. Ik wil hierin graag samen met hem optrekken.

De chaos op Schiphol is nog niet voorbij. We hebben laatst een gesprek met de FNV gehad en met mevrouw Buis van Schiphol. Ik zit veel in de auto, want ik woon in het zuiden, en heb continu de radio aanstaan. Ik ben ook televisieverslaafd. Ik zie of hoor echter nooit een spannende advertentie voorbijkomen waarin door Schiphol personeel wordt gevraagd. Met name in de luchtvaartsector – KLM heeft dat beter begrepen – kun je profijt halen door mensen te werven. Ik vraag me af waarom dit niet wordt gedaan, want de Staat is immers grootaandeelhouder. Ik wil graag weten waarom dit niet gebeurt.

Ik had ook graag een reactie gehad op het feit dat zelfs de Europese Commissie onbegrip heeft over de krimp. Het moet niet gekker worden! Normaal zijn we een soort provincie van Brussel. We lopen altijd als beste kindje voorop. Ik heb dat ook bij andere dossiers meegemaakt en nu is dat weer het geval. We zitten ons eigen KLM en Schiphol om zeep te helpen en zelfs de Europese Commissie verklaart ons voor gek, omdat krimp niet logisch en niet nodig is. Graag een reactie hierop.

Ik wil een nieuw onderzoek hebben, want er zijn allemaal oude onderzoeken beschikbaar. Ik wil nieuw onderzoek hebben naar de financieel-economische en sociaalmaatschappelijke gevolgen. Ik heb altijd gezegd: KLM en Schiphol vormen een Siamese tweeling. Ze kunnen niet zonder elkaar. Ze hebben elkaar nodig. Ze hebben één kloppend hart en daar werken tienduizenden mensen direct en indirect voor. Ik wil ook de gevolgen voor het luchtvrachtverkeer weten. Daar kom ik dadelijk nog op terug. En ook wil ik de gevolgen weten voor de hubfunctie.

Het krimpbesluit is dramatisch. De nieuwe president-directeur van KLM heeft dat ook al gezegd. Ik wil dat de Minister afziet van dit besluit. Hij kan met een ministeriële regeling van alles doen, maar hij kan hier ook van afzien. Ik waarschuw de Minister dat er ooit een parlementaire enquête gaat komen – ik verwijs daar nu al naar, zodat ik dadelijk niet met een natte bilnaad hoeft te zitten – en dat de Minister daar over bevraagd gaat worden. En nu waarschuwen we de Minister: stop ermee! Want u Minister, zeg ik via de voorzitter, komt dadelijk voor de enquêtecommissie. Ook Kamerleden die die voorstellen niet steunen, worden allemaal opgeroepen en kunnen allemaal ooit voor een enquêtecommissie verschijnen om te zeggen waarom ze het hebben laten gebeuren. Ik laat het in ieder geval niet gebeuren. Ik kom nooit voor die enquêtecommissie te zitten. Nooit.

KLM en Schiphol werken al aan een alternatief plan om overlast te beperken. KLM investeert miljarden in stillere en zuinigere vliegtuigen. Waarom worden ze nu zo gestraft, terwijl ze zo goed bezig zijn? Door die krimp kunnen ze dat ineens niet meer doen. Ze willen vier vrachtvliegtuigen gaan vervangen! Dat kan toch allemaal niet als ze keer op keer worden gepest. Onze trots, de blauwe zwanen, winnen iedere keer wereldwijd prijzen, zelfs een eerste prijs. Waarom moeten wij ze zo

straffen, terwijl andere landen helemaal niets doen? Waarom moeten wij onze bedrijven hiervoor op laten draaien? Ik had hierover graag een stand van zaken gehoord. Ook over dat plan. Ik wil dat de Minister er alles aan doet om KLM en Schiphol de mooiste, beste en grootste van de wereld te laten blijven en dat hij ze niet gaat pakken en straffen. Waarom? Ze doen wereldwijd al meer hun best dan wie dan ook.

Over de beveiligers hebben we het al gehad. Die moeten meer loon gaan krijgen. Wie zal dat betalen? Dat is de oer-Hollandse vraag.

Wat het vrachtverkeer en vakantievluchten betreft wil ik waarschuwen voor de wegleffecten door het verplaatsen naar het buitenland.

Nederland is al zo incontinent als de pest als het om dit soort dingen gaat. Het vestigingsklimaat komt in de knel, het luchtvaartverkeer komt in de knel. KLM heeft al kerosinenadeel, heeft al last van de krimp, heeft al torenhoge accijnzen, en mist al letterlijk en figuurlijk staatssteun. Ik heb het al gezegd. Dat kan toch niet? Ik wil dat die mensen geholpen worden in plaats van gestraft. Graag hier een reactie op.

De voornemens werken totaal averechts. Ik heb begrepen dat als er gebruik wordt gemaakt van de meest actuele cijfers, er met 500.000 vliegbewegingen al meer geluid gereduceerd wordt in 2024 als men laat investeren in die stillere en zuinigere vliegtuigen.

De voorzitter:

Meneer Graus, zou u willen gaan afronden? U bent al aan uw tijd.

De heer Graus (PVV):

Er wordt dan ook veel meer bereikt, ook voor de omwonenden, wat ook belangrijk is. Ik zal dadelijk nog wat vragen stellen om wat punten kwijt te raken. Ik wil ook Schipholisering van het personeel. Ik wil dat alles weer in handen komt van Schiphol. En ik wil vragen of de schade die nu al bij KLM op meer dan 100 miljoen euro ligt, vergoed kan worden. Mevrouw Buis zei tegen mij – dat is het laatste wat ik zeg: we wachten wel op de claims. Maar jongens, waar zijn we mee bezig? Het gaat hier om belastinggeld. Je gaat toch niet op claims wachten? We gaan het regelen, we gaan het schikken met KLM, met Schiphol en we gaan niet met dure advocaten claims aanvechten.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Dat is einde oefening.

De voorzitter:

U bent echt al 20% over uw tijd heen. Dus bewaar de rest voor uw vragen. Dan gaan we naar de volgende spreker van de zijde van de Kamer. Dat is de heer Van Haga van BVNL. Gaat uw gang.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

Voorzitter. Ooit hadden we in Nederland een hele sterke luchtvaartsector. Wat waren we trots op Fokker, KLM en Schiphol. En wat heeft twaalf jaar VVD-beleid ons gebracht? Ik snap dat ik daarmee D66 en CDA een beetje tekortdoe. Schiphol is een chaos, het kabinet zet in op krimp en vliegen wordt voor burgers en bedrijven totaal onbetaalbaar. Weg vliegtuigen, weg KLM, weg Schiphol, weg banen, weg mensen. BVNL vraagt zich af wat de visie van deze Minister is. Gaan we nu echt dit economische succes, deze banenmotor, vernietigen?

Deze zomer was de organisatie van Schiphol een totaal drama. Reizigers waren de dupe omdat ze na uren wachten vaak hun vlucht misten.

Schiphol komt wel met compensatie over de brug, maar die staat natuurlijk niet in verhouding tot de schade die iedereen heeft geleden.

Ondertussen zou je denken dat Schiphol na zoveel maanden wel een oplossing heeft, maar het tegendeel is waar. Schiphol geeft aan dat de beperkingen tot maart 2023 van kracht blijven en dat is volkomen onacceptabel. We hebben het over een logistiek probleem dat eenvoudig op te lossen is door competente mensen. Waarom gebeurt dat niet? Graag een reactie van de Minister hierop, en met name op wat hij zelf heeft gedaan om hierbij te helpen.

Ik ben ook benieuwd of de Minister een schatting kan geven van de schade voor de luchtvaartmaatschappijen en onze economie. Je zou denken dat Schiphol er ondertussen alles aan doet om de problemen op te lossen, maar er gebeurt helemaal niets. Daarom heb ik namens BVNL een paar suggesties. Eén. Maak van Schiphol gewoon weer een aantrekkelijke werkplek. Dat betekent onder andere het betalen van een fatsoenlijk loon. Moet er dan 10% bovenop? Nee, gewoon zoveel als nodig is. De markt bepaalt. Als je ze niet kunt krijgen, moet je ze gewoon meer betalen. € 11 per uur is schandalig als daardoor alles in de soep loopt. Twee. Een veilige werkplek. Investeer in gereedschappen die het werk lichter maken en in goede secundaire arbeidsvoorwaarden en benut het arbeidspotentieel van die 1,2 miljoen mensen die nu thuis zitten dankzij de armoedeval, dankzij de VVD.

En wat doet het incompetente Schipholbestuur? Het verlaagt de zomerbonus van € 5,25 per uur naar € 1,40 per uur. Het directe gevolg hiervan is een exodus van werknemers en een derde van het beveiligingspersoneel dat liever een andere baan wil. Schiphol is van nationaal belang en BVNL wil dat het kabinet er bij Schiphol op aandringt om orde op zaken te stellen. Er is een competent bestuur nodig, dat problemen oplost. Kan de Minister dit toezeggen? Is de Minister het ermee eens dat geld beter aan de lonen van medewerkers kan worden besteed dan aan het compenseren van luchtvaartmaatschappijen die € 350 per gemiste passagier krijgen? Misschien kan de Minister ons een ruwe schatting geven van wat dit Schiphol gaat kosten en hoeveel medewerkers daarvan per jaar betaald kunnen worden?

Voorzitter. BVNL begrijpt heel goed dat de heer Benschop is vertrokken. Nu is het van belang dat de volgende baas van Schiphol iemand is met kennis van logistiek en luchtvaart. Dus geen politieke benoemingen meer! Kan de Minister garanderen dat hij namens de Staat als aandeelhouder hierop zal toezien?

Misschien komt de chaos op Schiphol dit kabinet goed uit. We hebben te maken met een kabinet dat inzet op krimp van Schiphol. Ook voor de VVD is de obsessie voor het klimaat groter dan het belang van banen, economie en innovatie. BVNL is mordicus tegen deze linkse politiek. De Minister geeft aan dat de gevolgen voor onze bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en de luchtvaartmaatschappijen te overzien zijn. We krijgen heel veel signalen dat 60.000 vliegbewegingen minder wel degelijk een groot probleem is. Bovendien ziet BVNL grote problemen voor Schiphol als hub. Wat zijn de gevolgen voor ons vestigingsklimaat als bestemmingen straks totaal gaan verdwijnen? KLM geeft al aan dat deze krimp hele serieuze gevolgen gaat hebben voor het routenetwerk. Het verdwijnen van bepaalde routes kan effect hebben op andere routes, die daardoor niet meer rendabel zijn en ook gaan verdwijnen. Houdt de Minister hier rekening mee? Hoe zit het met de investeringen die maatschappijen hebben gemaakt in bijvoorbeeld nieuwe vliegtuigen op basis van het huidige aantal vliegbewegingen?

De voorzitter:

Meneer Van Haga, ik zocht naar een punt, want er is een vraag van de heer Graus aan u.

De heer **Graus** (PVV):

Meneer Van Haga, uw verhaal staat me natuurlijk enorm aan. Ik ben blij met mijn buurmannen hier. U had het over het economisch belang. Vrachtvluchten vormen 25% van de economische meerwaarde op Schiphol, hoewel het maar 3% is van het aantal vluchten. Bent u bereid steun te geven aan de motie die ik wil indienen voor het creëren van een aparte slotpool voor vrachtverkeer?

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

Het is een beetje een rare vraag eigenlijk. Wij steunen gewoon alle vliegbewegingen. Wij vinden dat Schiphol moet kunnen groeien en dat die hele obsessieve klimaatreligie uit deze vergelijking moet worden geschrapt. Als u zegt «we gaan de vracht iets anders organiseren», vind ik dat prima. De kern van het probleem is dat er een agenda is die zegt: we moeten minder vliegen op Schiphol. BVNL is daartegen. Als je aan innovatie doet en het technisch beter organiseert, moet je kunnen groeien. Dat is helemaal geen probleem.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

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

Ik verwachtte nog een vervolgvraag, maar goed. De gevolgen van al deze onzin zijn enorm, terwijl we voor het beperken van geluidshinder ook maatregelen aan de grond kunnen nemen en maatschappijen de ruimte kunnen geven om te innoveren en te investeren. KLM heeft al aangegeven dit besluit te zullen aanvechten en vertrouwen te hebben in de uitkomst. Wat verwacht de Minister eigenlijk van deze juridische procedures? Dan tot slot. Vliegen wordt in Nederland voor zowel de sector als de burger steeds duurder. Schiphol zal de komende jaren de prijzen voor luchtvaartmaatschappijen flink verhogen. Daarnaast heeft het kabinet besloten om de vliegtaks per 2023 te verdrievoudigen tot ruim € 28 per ticket. Het effect hiervan is dat zeker een miljoen reizigers zullen uitwijken naar buitenlandse luchthavens. Het levert de overheid vooral extra geld op en heeft geen effect op het milieu zoals CE Delft laat zien. CE Delft voorspelt zelfs een toename van de geluidsoverlast vanwege de toename van grote vliegtuigen en vrachtvliegtuigen door de verhoging van die vliegtaks. Erkent de Minister dat de verhoging van de vliegtaks per saldo negatief is voor Nederland? Laten we dus afzien van de verhoging van de vliegtaks en laten we weer trots zijn op onze KLM en op ons Schiphol, in het belang van Nederland. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Haga. Keurig binnen de tijd. Dan is de volgende spreker aan de zijde van de Kamer de heer Boucke van D66. Gaat uw gang.

De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb de Minister al eerder complimenten gemaakt. Hij heeft lef getoond en heeft gezien dat er grenzen zijn aan de groei. Hij heeft helaas de noodzakelijke krimp in gang gezet. Het is van groot belang voor de omwonenden, de natuur en het klimaat, want met deze stap komt na een decennium aan juridisch moeras nu eindelijk zekerheid. Het is ook echt hoog tijd. Nu moet de Minister wel doorzetten. Hij moet het maximumaantal vliegbewegingen vastleggen. Het is nu ook de tijd om kritisch naar de nachtvluchten te kijken en te verzekeren dat Schiphol niet langer fysiek groeit.

Nachtvluchten zorgen voor slapeloze nachten. Daarom wil D66 die stevig terugschroeven. De Minister heeft nu een unieke kans, maar het lijkt erop

dat hij die niet wil pakken. Dit terwijl omwonenden al jaren vooruitgang wordt beloofd. Ik noemde het net al: in 2008 aan de Alderstafel, in 2012 als alternatief pakket voor glijvluchten, in 2019 als onderdeel van het groeipakket en van de Luchtvaartnota, en in 2020 als onderdeel van het steunpakket van KLM. Hoe vaak komen er nog nieuwe beloftes bij? Wordt de vermindering van het aantal nachtvluchten nu weer uitgesteld? De Minister lijkt namelijk te zeggen dat hij het op de lange baan gaat schuiven en het pas in de volgende wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit wil doorvoeren. Is de Minister bereid om ten minste de beloofde 29.000 nachtvluchten ook vast te leggen in de experimentregeling als een snelle wijziging van het LVB niet mogelijk blijkt? Of laat hij de omwonenden nu weer in de kou staan?

D66 is van mening dat het aantal nachtvluchten verder moet worden verlaagd. Wij hebben in ons verkiezingsprogramma een aantal van 14.000 nachtvluchten voorgesteld. In de Luchtvaartnota staan voorwaarden om het aantal nachtvluchten verder te verlagen naar 25.000. D66 vindt dat deze voorwaarden gebaseerd zijn op een oude realiteit. Wat bedoelt de Minister met de zinsnede die we heel vaak teruglezen: de verdere ontwikkeling van Schiphol? Hiernaar wordt verwezen in de Luchtvaartnota en in andere stukken. Hoeveel vliegtuigbewegingen zijn dat nu precies? Desondanks is het duidelijk dat er van verdere ontwikkeling de komende vijf jaar geen sprake is. De Minister zegt eigenlijk dat de komende vijf jaar niets wordt gedaan aan het verminderen van het aantal nachtvluchten beneden de 29.000. Ik vraag de Minister of hij dat redelijk vindt. Er is nu een kans. Het aantal vliegbewegingen in de nacht kan afnemen. Nogmaals mijn vraag: waarom laat de Minister het aantal nachtvluchten niet naar rato meekrimpen met de totale krimp die hij voorstelt? Dat zou gaan om zo'n 1.000 nachtvluchten minder.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. De heer Koerhuis heeft een vraag aan u.

De heer Koerhuis (VVD):

Dit klinkt een beetje als rupsje-nooit-genoege. De vlag gaat uit bij D66. De Minister kondigt 440.000 aan en het is nooit genoeg. Ik vraag de heer Boucke te reflecteren op de transportketens van medische goederen en organen waar ik het over had. Je kunt een vliegtuig niet vullen met één orgaan. Dat moet mee op luchtvrachtnachtvluchten. Ik vraag hem hierop te reflecteren. Hoe moeten we dat doen met de internationale uitwisseling van organen en medische goederen? Ik vraag hem ook te reflecteren op de banen die de luchtvracht oplevert. De heer Graus verwees er ook al naar: 25% van de toegevoegde waarde op Schiphol wordt gecreëerd door luchtvracht. Daar wordt aan voorbijgegaan. Dat vind ik jammer en ik vraag hem daarop te reflecteren.

De heer Boucke (D66):

Volgens mij wordt voorbijgegaan aan de beloftes die aan de omwonenden zijn gedaan. Waar zijn mensen nu juist ontevreden over als het gaat om de overheid? De overheid doet tal van beloftes en komt die keer op keer niet na. We zien dat in Groningen met betrekking tot de gaswinning, maar we zien dat ook in de luchtvaart. Nu zitten we hier met elkaar om het te hebben over een krimp van 500.000 naar 440.000 vliegbewegingen. Niet omdat we dat allemaal zo leuk vinden, maar omdat het moet. Ik blijf erbij dat voorgaande bewindspersonen op deze post het niet hebben aangedurfd en dat deze Minister het wel aandurft: 440.000. Mijn punt is dat de belofte van het aantal nachtvluchten naar rato ook omlaag kan. Daarmee kunnen we een deel van de belofte aan de bewoners inlossen. Daar gaat het mij om, via u voorzitter, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De heer Boucke heeft het over beloftes. Voorgaande Ministers hebben het ook gehad over 500.000 vluchten. De bevolking groeit fors. Er zijn 200.000 mensen in één jaar bijgekomen. Sinds corona zijn er 400.000 mensen bijgekomen. Die mensen hebben een baan nodig. Die mensen willen vliegen. Daar moeten we ook rekening mee houden. Het verhaal vanuit D66 is altijd eenzijdig en dat vind ik jammer. Ik vraag D66 om meer balans in het verhaal.

De heer **Boucke** (D66):

De balans die we met z'n allen moeten zoeken in Nederland, is die tussen het behoud van een luchtvaartsector die kleiner is dan die was voor corona, maar wel levensvatbaar, en een luchtvaartsector die leefbaar is voor de omwonenden, de natuur en het klimaat. Dat is denk ik de balans die we met z'n allen moeten zoeken, niet alleen ik en D66, maar ook u, meneer Koerhuis.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Boucke. Er is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij dat D66 onze teleurstelling deelt dat die belofte van 29.000 nachtvluchten, die al lang geleden is gedaan, nu wordt verkocht als iets nieuws voor omwonenden. Ik volg even de logica van de heer Boucke. Die 29.000 was al een belofte. Dan ga je nu naar rato krimpen. Als je dus van 500.000 naar 440.000 gaat, zou je dus van 29.000 naar 23.200 nachtvluchten moeten gaan. Dat is 8% eraf. Is dat dan niet onze inzet naar de Minister?

De heer **Boucke** (D66):

Nu moet u mij even ten goede houden, maar bij de rekensom die ik heb gemaakt, kwam ik op 28.000 vluchten uit. Misschien moeten we dat nog even narekenen. Het aantal nachtvluchten dat we voor corona hadden, zit boven 30.000. Als we dan naar rato teruggaan met een krimp van 12% tot 14%, kom je uit op 28.000.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan doet de heer Boucke precies hetzelfde als de Minister, door het getal van voor corona als uitgangspunt te nemen en die 29.000 niet als een gegeven te nemen. Die 29.000 is al lang en breed jaren geleden aan omwonenden beloofd. Dat is het punt vanaf waar je gaat krimpen. Als je dan zegt «we gaan naar rato krimpen», ga je dus naar ik meen 8% eraf halen en kom je volgens mij op een bepaald aantal uit. De rekensom kunnen we samen gaan maken voor de motie die we gaan indienen. Ik denk dat dat hetgeen is waar we de Minister op moeten duwen.

De **voorzitter**:

Ik hoor geen concrete vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Is de heer Boucke dat met mij eens? Dat we zeggen: «Oké, we gaan naar rato krimpen. 29.000 is het startpunt en dan gaan we naar rato krimpen.» Nogmaals, als GroenLinks zouden we veel verder willen gaan, maar dit is in ieder geval al een stapje vooruit.

De **voorzitter**:

Uw vraag is helder.

De heer **Boucke** (D66):

Laat me heel duidelijk zijn: mijn partij wil nog verder gaan dan de krimp naar rato. Ik wil heel graag met mevrouw Kröger kijken tot welk getal we kunnen komen.

De **voorzitter**:

Oké.

De heer **Boucke** (D66):

Ik heb in mijn betoog meerdere punten gemaakt, maar ik zou het liefst naar 14.000 nachtvluchten willen.

De **voorzitter**:

Uw handreiking richting mevrouw Kröger is duidelijk. Dan is er een vraag van de heer Van Haga.

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

Ik vind het een beetje cynisch dat iemand die onderdeel van de coalitie is, zegt dat de beloftes van de overheid worden gebroken. Dat gebeurt continu. We hebben een heel onbetrouwbare overheid. Dat zien we nu ook weer met deze ingreep. Ik ben benieuwd wat de heer Boucke gaat zeggen tegen de mensen die door deze overheidsingreep hun baan gaan kwijtraken.

De heer **Boucke** (D66):

Ik vind het belangrijk dat iedereen die zijn baan dreigt te verliezen door overheidsingrijpen, wordt geholpen. We zien dat op het terrein van het klimaatbeleid ook. Mijn partij zegt keer op keer dat je het altijd moet doen met een goed sociaal plan, of het nou gaat om het sluiten van de kolencentrales of het sluiten van andere sectoren waarvoor geen toekomst meer is. Dat vind ik voor deze sector niet anders.

De **voorzitter**:

Meneer Van Haga, een vervolgvraag.

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

Dat is wel een leuke socialistische benadering: we gaan alles sluiten en we gaan een goed sociaal plan instellen. De rekening komt ergens te liggen en die rekening wordt over het algemeen gedragen door werkende mensen. Dit spelletje van D66 kent een einde, namelijk het moment dat we de hele economie hebben vernietigd ten bate van onze wensnatuur. Ik ben opgegroeid in de Haarlemmermeerpolder. De natuur ligt er daar prima bij en de boeren zijn lekker bezig. Er is daar helemaal niets aan de hand.

De **voorzitter**:

Uw vraag, meneer Van Haga?

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

Nou ja, mijn vraag is eigenlijk meer van: waar is het einde van dit krimpgedrag? En bent u bereid om echt de hele economie te vernietigen voor de wensnatuur van D66?

De heer **Boucke** (D66):

De rekening van natuurverlies, de rekening van klimaatverandering wordt nu gedragen door de hele samenleving. Een groot deel van de rekening ligt bij de omwonenden. Daarom blijf ik zeggen dat we toe moeten naar een nieuwe balans, die ervoor zorgt dat we een vitale maar kleinere luchtvaartsector hebben, die tegelijkertijd de leefbaarheid bestendigt voor

de omwonenden, de natuur en de toekomstige generaties. Dat is onze inzet. De rekening komt nu te veel te liggen bij één groep.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. U kunt uw betoog vervolgen.

De heer Boucke (D66):

Ik zou graag van de Minister een toezegging willen van de uitwerking van een onderzoek naar de gedeeltelijke nachtsluiting en het meenemen daarvan in de volgende wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit. Als bewoners een deel van de nacht geen vluchten meer over hun dak krijgen, maakt dat een enorm verschil.

Voorzitter. In het komende Luchthavenverkeerbesluit wordt een aantal van 440.000 vliegbewegingen vastgelegd, maar het lijkt erop dat de Minister uiteindelijk toe wil naar een systeem waarin de luchtvaartsector groei wordt gegeven als gevolg van het gebruik van stillere vliegtuigen. Dat hebben we al eens eerder geprobeerd met de zogeheten «50/50-regel». Deze regel heeft gefaald. Dat is de reden waarom we nu in dit juridisch moeras zitten. Ik heb een paar vragen aan de Minister. Wat gebeurt er tot die tijd? Wat is het slot op de deur in deze tussenliggende periode? We wilden toch juist een maximumaantal vliegbewegingen in het LVB omdat het vorige systeem niet-transparant en complex was? Is een systeem waarin we zomaar groeien als gevolg van stillere vliegtuigen niet precies hoe we in dit juridisch moeras terechtgekomen zijn? Kan de Minister toezeggen om een maximumaantal vliegbewegingen in deze en volgende wijzigingen van het LVB vast te leggen? Dat vergroot de rol van het maatschappelijk debat en van onze parlementaire controle.

Ik ga afsluiten. Belofte maakt schuld. De kansen liggen er en de beloftes ook. De Minister moet aan de slag. Keer op keer gemaakte beloftes moeten nagekomen worden. Tot slot ben ik van mening dat de rijks-overheid een einde moet maken aan de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. Er is als eerste een vraag van de heer Van Raan aan u.

De heer Van Raan (PvdD):

De vraag aan de heer Boucke is eigenlijk heel simpel, ook gezien het rapport van Remkes. Vinden wij D66 nou, samen met een aantal andere partijen, in het definitief afblazen van Lelystad Airport en het vinden van een andere bestemming daarvoor?

De heer Boucke (D66):

Het antwoord is helder, en de heer Van Raan kent het antwoord. Wij hebben drie voorwaarden gesteld aan de openstelling van Lelystad Airport. Eén: het mag enkel als overloopvluchthaven van Schiphol gelden. Twee: het mag verder geen problemen voor de natuur geven. Drie: het probleem van de laagvliegroutes moet zijn opgelost. Dat zijn de voorwaarden. Aan die voorwaarden is nog niet voldaan. De luchthaven is niet open.

De heer Van Raan (PvdD):

Aan die tweede voorwaarde, dat de natuur niet mag worden aangetast, wordt niet voldaan. We weten dat dat het geval is. Laat ik het anders formuleren: hoelang gaat D66 nog wachten om het besluit te nemen? Wanneer besluit D66 dat aan die drie voorwaarden niet voldaan gaat worden? Misschien aan één, maar niet aan alle drie. Dus hoe lang geeft D66 dit kabinet nog de tijd?

De heer **Boucke** (D66):

De bal ligt bij het kabinet. De Minister heeft ons niet zo lang terug medegedeeld dat de mogelijke openstelling weer is uitgesteld. Ik wacht op het kabinet om met een pakket te komen. Ik zal dit pakket toetsen aan de drie voorwaarden die ik net heb genoemd.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, weet u het zeker?

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

Ja, ik weet het zeker. Als ik het goed begrijp, heeft het kabinet eigenlijk nog een kans gekregen van D66 om aan die drie voorwaarden te voldoen. Voldoet het pakket aan die drie voorwaarden, dan kan Lelystad Airport wat D66 betreft open. Zo begrijp ik het. Ik begrijp ook dat wanneer de Minister met zijn rapport is gekomen, D66 een besluit neemt en er niet nog een onderzoek zal volgen.

De **voorzitter**:

Uw vraag is helder.

De heer **Boucke** (D66):

Volgens mij werkt het wel zo. Als je voorwaarden stelt en er wordt aan voldaan, kun je door. Als er niet aan wordt voldaan, dan niet.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, u heeft ook nog een vraag.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik zat me al af te vragen welk van de twee stokpaardjes van de heer Boucke aan het einde van zijn betoog zou verschijnen: de terminal die Schiphol nodig heeft om de wachtrijen beter te managen en die een goede order zou zijn voor de bouwsector, of de parallelle Kaagbaan. Het was de parallelle Kaagbaan, dus bij een van de twee lag de bingo. Vanuit mijn kant wil ik aangeven dat ik graag zou willen dat de parallelle Kaagbaan wordt gebouwd. De vakbond van piloten heeft aangegeven dat die belangrijk is voor de vliegveiligheid, omdat het een baan op het zuidwesten is en de wind in Nederland vaak uit het zuidwesten komt.

De **voorzitter**:

Uw vraag, meneer Koerhuis?

De heer **Koerhuis** (VVD):

En het is ook belangrijk voor de woningbouw in Amstelveen en Amsterdam. Ik eindig hetzelfde als in mijn vorige interruptie. Ik verwacht ook op dat punt een iets meer genuanceerd verhaal van D66.

De **voorzitter**:

Oké. Meneer Boucke, ik heb geen vraag gehoord, maar als u er behoefte aan heeft om te reageren, mag dat.

De heer **Boucke** (D66):

Volgens mij is dit heel eenvoudig. Schiphol moet krimpen en er is geen noodzaak voor een zesde baan. Ik heb de Minister hierop vaker bevroegd en uit zijn antwoorden maak ik op dat hij die stap wil zetten, maar dat hij het proces zorgvuldig wil doorlopen. Daar houd ik mij aan vast.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, uw laatste interruptie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik vraag me dan af of de heer Boucke en ik dinsdag wel bij hetzelfde gesprek met Schiphol hebben gezeten. In dat gesprek is aangegeven dat er met grotere vliegtuigen gevlogen gaat worden en dat er wel degelijk ook passagiersstromen gemanaged moeten worden. Daarvoor zijn een zesde baan, de parallelle Kaagbaan, en een terminal nodig.

De heer **Boucke** (D66):

Ik heb ook naar Schiphol geluisterd, maar ik moet bekennen dat als het gaat om het maken van beleid en het maken van de juiste afwegingen ten behoeve van de leefbaarheid en het verdienvermogen van onze economie, ik in de eerste plaats naar deze Minister kijk en niet naar Schiphol.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer De Hoop, heeft u een vraag of bent u aan de beurt? U heeft een vraag. Gaat uw gang.

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

Ik denk dat het ook even goed is om terug te kijken naar hoe het kan dat het de afgelopen tijd zo'n chaos is geweest op Schiphol. Ik denk dat dit heeft kunnen gebeuren omdat Schiphol niet goed met de werknemers is omgegaan. Wat de Partij van de Arbeid betreft zou een werkgever altijd goed met z'n werknemers om moeten gaan. En al helemaal als het een bedrijf betreft dat voor een groot deel in publieke handen is; 70% van de aandelen is namelijk in handen van het Rijk. Bij NS hebben we gezien dat de Minister van Financiën zich heeft bemoeid met de onderhandelingen tussen NS en de vakbonden. Ik heb niet meegekregen of dit ook bij Schiphol is gebeurd. We hebben wel gezien dat er vandaag weer een nieuw pakket is aangekondigd. Vindt de heer Boucke, net als de Partij van de Arbeid, dat de Minister van Financiën zich ook actiever zou kunnen bemoeien met de arbeidsvoorwaarden van een bedrijf dat voor 70% in handen is van het Rijk?

De heer **Boucke** (D66):

Ik vind dat het vooral aan de directie van het bedrijf is om ervoor te zorgen dat het bedrijf goed functioneert, dat de medewerkers van het bedrijf onder goede arbeidsomstandigheden hun werk kunnen doen en dat ze een goed loon betaald krijgen. Het is aan de directie om dat te doen. Dat is ook de reden waarom we de directie tot twee keer toe voor een gesprek hebben uitgenodigd. Ik vind dat de directie nu aan zet is.

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

Tuurlijk, in eerste instantie is het aan de directie. Maar we hebben het wel over een bedrijf waarvan het aandeel van de overheid is en ik vind ook dat we een goed voorbeeld moeten geven. Ik was blij dat de Minister van Financiën zich bemoeid had met de onderhandelingen bij de NS. We hebben vandaag weer een stap gezien bij de beveiligers, maar we zijn er natuurlijk nog steeds niet helemaal, ook als je kijkt naar de arbeidsvoorwaarden. Ik zou het zo mooi vinden als we zo meteen niet alleen een directeur bij Schiphol krijgen die daar nog een extra slag in wil doen, maar als ook het Rijk wat meer een regierol neemt in dit soort zaken. Dat ligt ook bij de Minister van Financiën. Dus ik hoop dat D66 dit met mij deelt en dat we zo meteen misschien ook een nog actievere Minister van Financiën op dit gebied gaan zien.

De heer **Boucke** (D66):

Laat ik vooropstellen dat de situatie op Schiphol snel moet verbeteren. Maar ik vind niet dat we de directie van Schiphol en de raad van commissarissen die nu een nieuwe directeur moet aanstellen, moeten ontslaan

van hun taak. De primaire taak ligt bij de directie. Er is straks een vacature op Schiphol. Dus de raad van commissarissen moet ervoor zorgen dat er een directeur komt te zitten die deze problemen aankan. Daar ligt, denk ik, de primaire focus. En ja, als het allemaal toch niet goed gaat – maar daar ga ik niet van uit – dan heb je inderdaad altijd de aandeelhouder nog. Maar ik zou daar nu zeker niet mee beginnen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is de heer De Hoop van de Partij van de Arbeid. Gaat uw gang, meneer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Wat de Partij van de Arbeid betreft is goed werkgeverschap een randvoorwaarde voor elke werkgever, maar helemaal als de aandelen in publieke handen zijn. Dit maakt het extra pijnlijk dat we moeten constateren dat de chaos waarin Schiphol zich al maanden bevindt, is ontstaan door het uitbuiten van werknemers. Schiphol is jarenlang een notoir slechte werkgever geweest. Dat moet anders en dat kan ook anders, en dat hebben we vandaag ook gezien. Ja, ik ben enorm blij met de forse loonstijging die vandaag is aangekondigd. De beveiligers op Schiphol krijgen er vanaf november € 2,50 per uur extra bij op hun brutoloon. Bij elkaar kan het loon voor beveiligers op Schiphol stijgen met 25%, 30% en in sommige gevallen misschien met wel 40%. Dat is echt mooi nieuws. Maar ik vind het wel dubbel om te zien dat er eerst een crisis nodig is voor een bedrijf als Schiphol, om te zien hoe waardevol en onmisbaar de werknemers zijn die daar werken, en dat dan een fatsoenlijk loon opeens wel kan. Waarom is die nodig? Waarom is die nodig om te zien hoe waardevol en onmisbaar je personeel is? Personeel dat ons land in beweging houdt, en niet alleen bij Schiphol. We hebben het ook bij de NS gezien.

Dus ik hoop dat het een harde les is, niet alleen voor Schiphol en de NS maar voor elke werkgever in ons land. We zien de inflatie stijgen. De energierekening wordt voor veel meer mensen steeds moeilijker te betalen. Ik hoop dus dat dit een harde les is en dat we mensen die onmisbaar werk doen, meer gaan waarderen. Dit gezegd hebbende. Voorzitter. Het gaat om acht afhandelingsbedrijven, vijf beveiligingsbedrijven en drie schoonmaakbedrijven, waardoor niemand de regie heeft, en het doel was om de kosten zo laag mogelijk te houden. De race naar de bodem die al jarenlang plaatsvindt op de werkvloer bij Schiphol moet zo snel mogelijk stoppen. We hebben het voorbeeld gezien in Rome, waar het aantal afhandelingsbedrijven in de afgelopen jaren gereduceerd is van zes naar drie. Wat de Partij van de Arbeid betreft is het hoog tijd dat Schiphol de beveiligers, de schoonmakers en andere cruciale werknemers zelf in dienst neemt. Maar tot die tijd: hoe gaat de Minister er op korte termijn voor zorgen dat de aangenomen moties over de afhandelingsbedrijven door Schiphol worden uitgevoerd? Hoe kijkt hij daarbij naar de opmerking over de uitvoerbaarheid hiervan van de COO van Schiphol tijdens de hoorzitting van afgelopen dinsdag? Worden de arbeidsomstandigheden van de Schipholmedewerkers inmiddels al wel goed gemonitord en gecontroleerd? Ik overweeg op dit punt een motie voor een periodieke controle door de Arbeidsinspectie, om een herhaling van de fouten uit het verleden te voorkomen en te zorgen dat er niet weer twaalf jaar lang niet gecontroleerd wordt, maar ik heb veel liever een toezegging van de Minister op dit punt.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Graus voor u.

De heer **Graus** (PVV):

Ik vind het heel fijn om die afhandelaars en die beveiligers allemaal onder te brengen bij Schiphol, maar ik heb daar een motie over ingediend. Ik heb het toen «Schipholisering» genoemd. Je kunt zeggen «nationalisering» of «Schipholisering», want daar moeten we ze allemaal onderbrengen. Maar het valt me dan altijd op dat veel Kamerleden er de mond vol van hebben, maar zo'n motie dan niet steunen. Stel dat ik die motie opnieuw zou indienen, bent u dan bereid om samen te werken of die motie wel te steunen?

De **voorzitter**:

De vraag is of de heer De Hoop daartoe bereid is.

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

Ik zeg al heel lang dat ik vind dat Schiphol medewerkers in vaste dienst moet hebben. Ik weet dat mijn voorganger, Gijs van Dijk, in een vorige periode hierover met de heer Laçin van de SP ook moties heeft ingediend. Ik kan mij eigenlijk de motie van de heer Graus niet herinneren, waar ik dan mogelijk tegengestemd zou hebben. Dat laatste kan ik me eigenlijk niet voorstellen. Maar als de heer Graus weer zo'n zelfde motie indient, zou ik daarvoor zijn, want ik zeg het al maanden.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Voorzitter. Decennialang kregen we te horen dat Schiphol de grote motor van onze economie is. Het kon niet op; het was de plofkip met de zogenaamde gouden eieren. Maar het heeft zo zijn consequenties gehad. Of het nu gaat over arbeidsvoorwaarden, geluid, stikstof, fijnstof of CO₂: de grenzen werden jarenlang overschreden. De onverzadigbare drang naar meer groei is maatschappelijk onwenselijk en bleek ook juridisch onhoudbaar. Het Nederlandse luchtvaartbeleid moet veranderen en dat betekent: krimp. Ik wil mijn oprechte complimenten geven aan Minister Harbers. Dat meen ik serieus, want hij is de eerste VVD-Minister in twaalf jaar voor wie groei van Schiphol niet heilig is. Sterker nog, hij concludeert uit onderzoek van zijn eigen ministerie dat de internationale verbondenheid van Schiphol ook op peil blijft bij 440.000 vluchten. Krimp is dus niet alleen maatschappelijk maar ook economisch gewoon verantwoord. Maar hoe is de Minister gekomen tot die 440.000 vluchten? Denkt de Minister dat bijvoorbeeld het rapport van Johan Remkes, waarin nadrukkelijk ook gekeken wordt naar andere sectoren, misschien nog wel meer krimp van Schiphol vergt? Denkt hij dat dit op langere termijn standhoudt bij een nieuw Luchthavenverkeerbesluit? We lezen dat de Minister verwacht dat de luchthaven tijdig een nieuwe vergunning krijgt. Waar baseert hij dit op?

Voorzitter. Zeggen dat Schiphol moet krimpen is één, maar dit regelen is natuurlijk nog heel iets anders. Krimp is, of je die nu wilt of niet, een verdelingsvraagstuk. De vraag daarbij is hoe je een kleinere luchtvaartsector, en wat de Partij van de Arbeid betreft een structureel kleinere luchtvaartsector, op een sociale en verantwoordelijke manier wilt organiseren. 8% van de Nederlandse bevolking maakt 40% van de vluchten. Wetenschappelijk opgeleide Nederlanders vliegen vijf keer zo vaak als praktisch opgeleide Nederlanders. Wat de Partij van de Arbeid betreft zou het dan ook niet sociaal zijn als die ene hardwerkende Nederlander zijn enige vakantie van het jaar door de neus geboord ziet worden, terwijl heel veel zakelijke vliegers geen hinder ervaren. Is de Minister dit met ons eens? En hoe wil hij samen met Schiphol tot een redelijke en sociale verdeling komen van te schrappen vluchten?

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Van der Molen voor u.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik heb een vraag aan de heer De Hoop, omdat hij de opmerking maakte dat er structureel krimp in de sector moet zijn. Ik wil de heer De Hoop vragen hoe hij kijkt naar de inspanningen die de sector zelf levert om te verduurzamen en om stiller te gaan vliegen. Dat is niet morgen geregeld. Daar gaat best wat tijd overheen. Zegt de heer De Hoop nu dat ook als we duurzaam kunnen gaan vliegen, ook op het moment dat we stil kunnen gaan vliegen, er nog structurele krimp moet zijn?

De heer De Hoop (PvdA):

Kijk, we komen nu op 440.000 vluchten uit, maar mijn zorg is dat we op korte termijn weer op het punt van voor de coronacrisis komen. Dat vind ik niet wenselijk als je kijkt naar wat het allemaal met de omgeving doet. Met «structureel» bedoel ik dus dat ik niet vind dat wij op korte termijn weer op een hoger peil zouden moeten komen. Als je kijkt in wat voor klein land we leven, een van de kleinste landen in Europa, en onze verhoudingsgewijs grote luchtvaartsector ziet, denk ik dat krimp daar in de toekomst waarschijnlijk ook wenselijk en nodig zal zijn. Ja, Schiphol en de KLM zijn bezig met innovatie van de luchtvaart met betrekking tot stiller vliegen en duurzamer vliegen. Maar dat is echt toekomstmuziek. Vanuit Schiphol hoor je: we hopen dat we een en ander in 2030, 2035 voor elkaar krijgen. Ik denk dat we het echt over twintig jaar later hebben. Ik wil dan best met de heer Van der Molen kijken of je meer kunt vliegen als we echt duurzaam kunnen vliegen. Maar ik denk dat we tot die tijd toch echt voor structurele krimp moeten kiezen, en dat dit ook wenselijk is.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Ik vraag u uw betoog af te ronden, want u bent al over uw spreektijd heen.

De heer De Hoop (PvdA):

Dat komt goed, voorzitter. Ik rond af. Wat de Partij van de Arbeid betreft moet Schiphol altijd opereren binnen de sociale, maatschappelijke en juridische grenzen. Dat wil dus zeggen: met fatsoenlijke lonen en arbeidsomstandigheden, zo snel mogelijk, met een legale natuurvergunning, met minder uitstoot van CO₂ en fijnstof, en met minder geluidsoverlast. Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Mijnheer Van der Molen is de volgende spreker, namens de fractie van het CDA. Gaat uw gang.

De heer Van der Molen (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik ook maar beginnen bij dat historische besluit, de krimp naar 440.000 vluchten. Dat is een hele harde ingreep. Dat gaat wat betekenen voor Schiphol, maar ook voor de luchtvaartbedrijven die van Schiphol gebruikmaken. Net als de heer Koerhuis zie ik ook heel graag dat een deel van de vluchten wellicht bij de regionale vluchtvelden terechtkomt. Maar het zou oneerlijk zijn om net te doen alsof wij krimpen en dan weer fantastische oplossingen kunnen bedenken om het effect er niet te laten zijn.

We moeten gewoon eerlijk zijn. Op het moment dat er gekrompen moet worden qua aantal vluchten, dan zal dat pijn doen. Maar volgens mij stapt niemand een KLM-vliegtuig in met het idee «laat ik vandaag eens even iemand tot overlast zijn in de achtertuin». Overlast is het effect van het feit

dat we met elkaar vliegen, maar is van niemand de opzet. Ik vind het dus lastig om dit Schiphol, de KLM of wie er dan ook vliegt, te verwijten. Maar we kunnen onze ogen niet sluiten, of de vingers in de oren steken, als het gaat om de overlast die gewoon echt wordt ervaren. Ik heb in een eerder commissiedebat gezegd: een luchtvaartsector die denkt nooit tegen dit probleem aan te lopen, houdt zichzelf voor de gek. En we zitten nu op dat moment.

Wat het CDA betreft zoeken we naar een manier om op de langere termijn af te komen van de eeuwige discussie in de politiek van «het moet terug naar nul», wat sommige partijen zeggen, of partijen die ... Volgens mij wil de heer Van Raan reageren, maar je moet niet reageren als ik je niet direct aanspreek.

De voorzitter:

Even een punt, meneer Van der Molen. Ik vraag de leden graag om centraal te spreken, via de voorzitter. Als er opmerkingen gemaakt moeten worden, doe dat dan ook via de voorzitter. En anders houden we ons graag gedeisd als een collega spreekt. Meneer Van der Molen heeft het woord. Gaat uw gang.

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

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

U heeft een punt van orde, meneer Van Raan? Begrijp ik dat goed?

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

Ja, nee. Sorry. Misschien begreep ik het verkeerd, maar ik meende echt dat ik werd aangesproken. De lichaamstaal was naar mij gericht op het moment dat er werd gezegd: sommigen willen naar nul. Dus ik voelde mij inderdaad aangesproken, maar als dat niet het geval was, dan bij voorbaat excuses.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Ik geloof dat meneer Van der Molen zojuist aangegeven heeft dat hij niemand persoonlijk heeft aangesproken. Meneer Van der Molen, ik vraag u uw betoog te continueren.

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

Of dat mensen bijvoorbeeld stug blijven volhouden dat het «vliegen, vliegen, vliegen» is. Dat kun je elke keer weer in een commissie zeggen, terwijl je weet dat dit probleem een keer moet worden opgelost. We gaan nu kijken naar het oplossen van dit probleem. Het CDA zou er voorstander van zijn als we op een gegeven moment gewoon heldere normen hebben rond milieu, klimaat en geluid, maar dat daarbinnen de ruimte is om te blijven vliegen, want we zullen dit land moeten gaan verbinden met de rest van de wereld. Mensen zullen blijven vliegen. En we moeten ook afkomen van de eeuwige discussie of het nu 500.000, 400.000 of 440.000 moet zijn. Ik denk dat de luchtvaartsector prima zijn ruimte kan verdienen op het moment dat er stiller wordt gevlogen en wanneer er ook duurzaam wordt gevlogen.

Ik ben het eens met de heer De Hoop, die ik dan wel rechtstreeks aanspreek, dat dit nog wel even op zich laat wachten. Ik vind niet dat de omwonenden moeten wachten totdat de overheid probeert haar woord te houden met betrekking tot het terugdringen van de geluidsoverlast. Wat dat betreft dus steun voor de harde keuze die de Minister heeft gemaakt, maar niet vanuit de invalshoek dat de luchtvaart het grote kwaad is dat bedwongen moet worden. Ik vind dat we ook met elkaar moeten zoeken

naar ruimte voor Schiphol en ook voor de luchtvaartmaatschappijen naar de toekomst toe. Ik zou heel graag een reactie van de Minister op die lijn willen.

De voorzitter:

Meneer De Hoop. Nee, meneer Van der Molen. Excuses. Er is een vraag van de heer Boucke aan u.

De heer Boucke (D66):

Ik ben het met de heer Van der Molen eens dat niemand in een vliegtuig stapt om overlast te veroorzaken. Ik geloof ook niet dat dit de intentie is van Schiphol en de vliegmaatschappijen die opereren op Schiphol. Maar overlast is er wel. Dat is ook de reden waarom het maximumaantal vliegbewegingen omlaag moet. Is de heer Van der Molen het met mij eens dat ook de nachtvluchten naar rato omlaag moeten, juist omdat de nachtvluchten veel meer overlast veroorzaken dan de vluchten overdag?

De heer Van der Molen (CDA):

Dan moet dat wel kunnen. Je moet daarin kunnen kiezen en ik weet niet in hoeverre die keuze gemaakt kan worden. Maar ik weet wel dat nachtvluchten overlast geven. Aan de andere kant, ik had gisteren weer een gesprek met een aantal omwonenden en die zeiden: als dat betekent dat die nachtvluchten naar de randen van de nacht verhuizen, dan zouden we er nog weleens wat meer last van kunnen hebben dan wanneer die om drie uur of vier uur 's nachts over ons huis gaan. Dus als we die vluchten gaan reduceren en het resultaat is dat ze tussen twaalf en één uur langs je huis komen of net iets eerder, dan vraag ik me af of het daadwerkelijk wat gaat opleveren in de dagelijkse werkelijkheid van iemand die nu overlast heeft. Dan hebben wij hier in Den Haag weer ergens een vinkje in een vakje gezet, maar dan is de werkelijkheid in de praktijk anders. Ik wil best meedenken, maar ik wil niet in de situatie komen dat we iemand blij maken met een dooie mus.

De voorzitter:

Meneer Boucke, een vervolgvraag.

De heer Boucke (D66):

Ik ben blij met het antwoord van de heer Van Der Molen dat hij wil meedenken, want volgens mij ligt bij die nachtvluchten wel echt een groot deel van het probleem. Je moet inderdaad even wat dieper inzoomen. Gaat het om de randen van de nacht die meer problemen geven? Ik ben heel blij met de handreiking van de heer Van der Molen.

De voorzitter:

Meneer Van der Molen, u vervolgt uw betoog.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik heb al iets over die keuze gezegd, maar ik wil het ook graag hebben over de uitvoering. Daar zitten aan onze kant nog wel wat zorgen. Misschien ben ik wat pessimistisch aangelegd – dat wordt me eigenlijk nooit gezegd maar misschien ben ik dat in dit geval wel – want het lijkt mij nog wel a hell of a job om die deadline van november 2023 te halen voor het effectueren van deze keuze. Dat betekent dat we begin volgend jaar al klaar zouden moeten zijn, met alle juridische onzekerheid die er is. Ik wil daar heel graag een reactie van de Minister op hebben. Dan zouden we bijvoorbeeld kunnen uitkomen op een situatie dat Schiphol inmiddels een natuurvergunning heeft op basis van 440.000 vluchten. Aan de andere kant zouden we juridisch nog altijd over dat getal in de gordijnen hangen met allerlei partijen die het daarmee niet eens zijn. Ik zou toch heel graag van de Minister willen weten wat dat voor de handhaving zou kunnen

betekenen. Kan de Minister ingaan op de juridische voetangels en klemmen die tot aan begin volgend jaar nog voor ons opdoemen en niet in de laatste plaats vanuit de Europese Commissie?

Voorzitter. Ik zou ook willen vragen of de Minister iets meer kan zeggen over de impact hiervan op de KLM. Ik zeg ook: dit kabinet. We zijn namelijk ook aandeelhouder. Even los van het feit dat ik de krimp die nu wordt voorgesteld niet ter discussie wil stellen, heeft die wel impact op deze organisatie. Het zorgt ook voor onrust. Ik zou heel graag willen weten hoe vanuit het kabinet specifiek naar KLM wordt gekeken.

Ik sluit me ook aan bij de vragen die over de vrachtvliegtuigen zijn gesteld. Ik zou graag van de Minister willen weten hoe het onder de huidige omstandigheden kan dat er slots aan Qatar Airways worden uitgegeven. Misschien dat de Minister gezien deze hele discussie mij nog kan verhelderen waarom dat ineens wel weer kan?

Dan kom ik nog even op de kwaliteit van de hubfunctie. Ik doe dat gewoon als Kamerlid die niet de ins en outs weet. De onderbouwing daarvan is een aantal A4'tjes, waarvan de afdrank eigenlijk is: we kunnen er moeilijk met zekerheid iets over zeggen. Toch zegt de Minister: we zetten het vast op 440.000. Ik zou heel graag wat meer willen weten over hoe wij nu als Kamer kunnen beoordelen wat de kwaliteit van de hubfunctie van Schiphol in de toekomst zal zijn.

Voorzitter. Ik kom op de situatie nu op Schiphol. Ik ben blij dat er ...

De voorzitter:

Ik gaf aan dat u aan het einde van uw tijd zit. Dus ik heb graag dat u tot een afronding komt. Dank u wel.

De heer Van der Molen (CDA):

Lieve hemel, dan moet ik echt snel door de bocht, maar dat kan. Ik ben blij dat het loon voor beveiligers met 20% omhooggaat. Dat was het bericht van vandaag en dat is heel goed. Toch zijn er echt nog problemen op Schiphol en dan met name rond de bagageafhandelaars. Daar heb ik samen met de SP aandacht voor gevraagd. Dat begint met het begrenzen van het aantal toetredende bedrijven. Daarvoor heeft Schiphol deze Minister nodig. Ik hoor dat het heel lastig is, maar het begint er toch mee dat we die race naar de bodem even weten af te sluiten. Ik zou heel graag en dringend van de Minister willen weten hoe snel hij die markt van beveiligingsbedrijven en bagageafhandelaars kan afsluiten en hoe snel hij Schiphol gaat verplichten het aantal bedrijven dat voor Schiphol werkt, te beperken tot hooguit twee of drie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik was heel benieuwd hoe het CDA kijkt naar het advies in het rapport van de heer Remkes: snel de piekbelasters rond stikstof sluiten. Is de heer Van der Molen het met mij eens dat als we dat het komende jaar moeten gaan doen, het dan absurd zou zijn om een nieuwe piekbelaster pal naast de Veluwe een natuurvergunning te geven voor extra stikstofuitstoot? Is de heer Van der Molen het met mij eens dat Lelystad Airport niet opnieuw een vergunningaanvraag moet doen?

De heer Van der Molen (CDA):

Dat is aan Lelystad Airport zelf. Je kunt niemand verwijten dat hij een vergunningaanvraag doet. Dat zou ik ook niet doen. Het CDA wil niet dat boeren in hun eentje gaan opdraaien voor de stikstofopgave in Nederland. Dat is heel helder. Dat betekent ook dat de luchtvaart zijn bijdrage moet leveren. Niet voor niets moet Lelystad Airport terug naar de tekentafel. In de eerste ronde is het aanvragen van een natuurvergunning namelijk niet gelukt. Dat laat ook zien dat het een enorme opgave is om dat rond te breien. Misschien gaat dat gewoon ook niet lukken. Dat is dan ook een

feit. Daar wil ik niet op vooruitlopen. Als Lelystad Airport geen natuurvergunning krijgt, dan gaat er geen luchthaven open. Zo simpel is dat.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er zijn ook nog dingen die je wenselijk of niet wenselijk kan vinden. Dus als we nu 500 tot 600 piekbelasters in heel Nederland moeten stoppen, ook aan de randen van de Veluwe, ook dicht bij Lelystad Airport, vindt het CDA het dan wenselijk dat Lelystad Airport een natuurvergunning zou krijgen?

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

Op het moment dat jij voldoet aan alle stikstofvoorwaarden en je daar een vergunning voor krijgt, dan geldt de vergunning twee kanten op. Daar mag je ook een recht aan ontleen. De vraag daaronder is of mensen het zouden snappen. Wanneer heel Nederland moet inkrimpen en bedrijven worden uitgekocht en je zou een nieuwe luchthaven openen, dan denk ik dat dat wel lastig uit te leggen valt. Aan de andere kant moet ik ook heel eerlijk zijn. Dit project loopt al langer. We zitten nu in de beoordeling. Het CDA is op onderdelen altijd kritisch geweest, waaronder de laagvlieg-routes. Dus we staan echt niet met vlaggen te zwaaien om dat vliegveld open te doen. Maar op het moment dat je dat proces goed weet af te ronden, dan zul je daarin fair moeten zijn wat mij betreft.

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

Even kort doorgaand op dit punt. Zou de heer Van der Molen, als hij voor de keus wordt gesteld, kiezen voor de luchtvaart of voor de boeren? Dat is geen theoretische vraag omdat we nu van Remkes weten dat we binnen één jaar eigenlijk 500 tot 600 piekbelasters moeten uitkopen. Die keus komt dus voor te liggen. Dan is het wel van belang dat ook met name de achterban van het CDA, de boeren, weet dat die misschien wel gedwongen uitgekocht wordt, omdat het CDA toch Lelystad Airport ...

De **voorzitter**:

Uw vraag is helder. Meneer Van der Molen, gaat uw gang.

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

Dat speelt natuurlijk helemaal niet. Er wordt op dit moment geen boer uitgekocht omdat Lelystad Airport op enig moment open zou moeten, als we dat tegen die tijd met elkaar zouden willen. Dus dat is een valse voorstelling van zaken. In de politiek hoeft het niet zo te zijn dat mensen moeten kiezen tussen het een of het ander. Dus ja, kiezen tussen boeren of luchtvaart, daar houdt u zichzelf dan maar even mee bezig. Ik doe dat niet.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, u zit al aan uw interrupties. Ik geef u de gelegenheid nog heel kort een vraag te stellen.

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

Ik verwijt mezelf dat ik het niet goed heb gevraagd aan de heer Van der Molen. Remkes heeft gezegd: uiteindelijk gaat het om de uitkoop van 500 tot 600 piekbelasters, zodat er ruimte komt voor allerlei activiteiten, zoals bouwen ...

De **voorzitter**:

Probeert u uw vraag concreet te maken. Dat hadden we afgesproken.

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

... en dus ook Lelystad Airport. Ik denk dat het dan van belang is dat de achterban van het CDA weet waar die aan toe is.

De voorzitter:

Meneer Van der Molen gaat proberen daar antwoord op te geven.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik denk dat we een aantal discussies nu aan elkaar knopen, wat niet fair is. De uitkoop van die 500 of 600 piekbelasters wordt echt niet gedaan voor Lelystad Airport of voor Schiphol. Dat is niet het geval. Schiphol zal ook nog boven op die krimp tot 440.000 rond stikstof het nodige moeten doen. Het zou prima kunnen dat het Lelystad Airport niet lukt om een natuurvergunning voor elkaar te krijgen. Dat zou prima kunnen. U maakt dus een tegenstelling die niet klopt. Ik vind die opgave van 500 tot 600 piekbelasters in Nederland al enorm. Dat geeft nu onzekerheid bij boerenbedrijven en dat geeft onzekerheid bij fabrieken die stikstof uitstoten. Dat wordt een enorme opgave. Laten we alles maar even in volgorde doen en niet net doen alsof het ene onlosmakelijk met het andere verbonden is. Dat is namelijk niet het geval.

De voorzitter:

Dan nog een hele korte vraag van de heer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Ik wilde de heer Van der Molen naar aanleiding van die krimp naar 440.000 en het mogelijk verdienen van groei vragen of hij het met mij eens is dat inspraak maar ook parlementaire controle wel heel belangrijk zijn. In het verleden was het namelijk zo geregeld dat het langs ons heen zou gaan. Dat is een systeem dat we niet meer willen. Is de heer Van der Molen het met mij eens dat we als parlement te allen tijde wel inspraak moeten hebben in het systeem dat er komt?

De heer Van der Molen (CDA):

Ik ben het met de heer Boucke eens dat de Kamer niet zou moeten willen dat dingen langs haar heen gaan.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van der Molen. Dan is het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren. Gaat uw gang, meneer Van Raan

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb zes punten, dus ik heb haast. Het belangrijkste punt voor een toekomstige luchtvaart is de vraag: hoe om te gaan met de klimaatcrisis. Krimpen we dan echt door tot binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid en geven we de luchtvaart daarin een legitieme plek? Of blijven we naïef geloven in de sector en zijn groei-plannen

Gelukkig gaat het met dat naïeve geloof in groei niet heel goed. Ik geef u drie voorbeelden. Eén. De krimp van Schiphol bleek onvermijdelijk. Het rapport van Remkes lijkt het onmogelijk te maken dat Lelystad Airport als nieuwe piekbelaster opengaat. Twee. Een recent rapport van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum laat zien dat het geloof in vliegen op biobrandstoffen echt een sprookje is. Er is simpelweg nooit voldoende van. Drie. Het PwC-rapport bevestigde weer dat het banen-banen-banenverhaal van sommige collega's uit deze commissie nergens op slaat. Dat betekent eigenlijk dat het VVD-verhaal van collega Koerhuis een knock-out is gegeven. Het zou goed zijn als die valse hoop uit de discussie verdwijnt.

Wij wezen eerder ook al op de privéjets en hun megaklimaatimpact. Het is echt onbegrijpelijk dat de Minister, die belang lijkt te hechten aan draagvlak voor klimaatbeleid, niet beseft dat dit draagvlak verdampt als we toestaan dat 1% van de mensen 50% van de uitstoot veroorzaakt. Dat verdampt als we privévluchten blijven toestaan die 80 keer zoveel CO₂

uitstoten als een economyclassvlucht. Vliegen met een privévliegtuig is verspillend en het is eigenlijk een opgestoken middelvinger naar alle mensen die wel willen bijdragen aan een beter klimaat. De respons van de Minister dat het vooral internationaal moet worden opgelost, vind ik echt, letterlijk, waardeloos. Met wachten op de rest van de wereld komen we er absoluut niet. Is de Minister bereid een snoeiharde belasting of zelfs een verbod op privévliegtuigen te introduceren? Graag een reactie. Ik kom op de internationale maatregelen. We zien ook in de internationale luchtvaartsector – die heeft net zijn driejaarlijkse vergadering gehad – dat die niet werken. Met die statutaire verplichting naar ordentelijke groei koerst de luchtvaartsector recht af op chaos.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, op het vorige punt had de heer Koerhuis een hele korte vraag.

De heer Koerhuis (VVD):

De heer Van Raan en ik hebben dit debat vaker. Ik zou hem toch willen oproepen er geen klimaatdebat van te maken. Ik weet dat de heer Van Raan van de cijfers is. Laat hem dan ook de luchtvaart in perspectief plaatsen. Die stoot slechts 4% van de CO₂ in de wereld uit. Of andersom: 96% wordt niet uitgestoten door de luchtvaart.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, ik hoorde geen vraag, maar probeert u kort te reageren.

De heer Van Raan (PvdD):

Jazeker, ik hoorde wel degelijk een vraag. Het is juist bij uitstek ook een klimaatdebat. We zien namelijk dat elke sector die zo niet meewerkt aan het beteugelen van de klimaatcrisis, keihard moet worden aangepakt. Dus er is echt ruimte voor de luchtvaart binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid. Daar is een legitieme plek voor. Sterker nog, de Partij voor de Dieren heeft samen met de onderbouwing van de wetenschapstoets, waar de heer Koerhuis ook alles van afweet, gesteld dat er ruimte is in 2030 voor ongeveer 2,5 megaton CO₂-uitstoot. Dat zijn ongeveer 250.000 vluchten. Daar is ruimte voor en die moeten we verdienen. Dus ik moet er geen klimaatdebat van maken? Ik denk dat in toenemende mate elk debat, en zeker met sectoren die zo hardnekkig blijven geloven in sprookjes, wel degelijk een klimaatdebat wordt.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik had het over internationale maatregelen die niet werken. Dat komt grotendeels omdat in het DNA van de ICAO, de internationale luchtvaartorganisatie, in de statuten staat: ordentelijke groei. De Minister is ook naar die driejaarlijkse vergadering geweest. Heeft de Minister nu aangestuurd op het schrappen van die groei-doelstelling? En zo niet, wat geeft de Minister het vertrouwen dat een instituut als ICAO dat klimaatbeleid dan wel effectief en in lijn met de 1,5 gradendoelstelling gaat maken?

Voorzitter. Ook een reden waarom we geen steek verder komen met die internationale aanpak, is dat oliestaten zoals Qatar bij ICAO dwarsliggen. Nederland is eigenlijk ook een oliestaat met de 4 miljard kilo bunkerbrandstof die het er per jaar doorheen jaagt. Het toont zich ook gevoelig voor dat gedrag van Qatar. Dat beloont het nog een keer door een bilateraal luchtvaartverdrag te sluiten. Waarom werkt de Minister samen met zulke klimaatsaboteurs?

Nu we het er toch over hebben: waarom schoffeert de Minister de Kamer eigenlijk zo? We hebben een brief gevraagd in november 2021 voordat hij naar de ICAO-top ging. De Minister zei toen ook: uiteraard gaan we de inzet met de Kamer delen. Uiteindelijk informeert de Minister ons de vrijdagmiddag voordat de top op dinsdag plaatsvindt. Graag een reactie. Voorzitter. Ik heb nog twee punten. Hoe gaat de Minister om met de pfas en de pfas-bodemvervuiling die Schiphol heeft gecreëerd? Daarover zijn jaren geleden al vragen gesteld. We zien nu dat er vooral wordt ingezet op het verschuiven van de vervuiling van Schiphol naar de omgeving en niet zozeer op de sanering van de vervuiling. Het verschuiven van de vervuiling is in strijd met de zorgplicht. Is de Minister het daarmee eens? Is de Minister dan ook bereid Schiphol te dwingen de grond, die het zelf vervuild heeft, geheel zelf te saneren en de grond niet meer ongezuiverd te laten verplaatsen?

Dan kom ik op de lege legaliteit van de huidige Schipholoperatie. Het is duidelijk dat er voor de groei naar 500.000 vliegbewegingen bij het LVB in 2008 een natuurtoets moest worden gedaan, maar dat die is nagelaten. Men besloot namelijk – let op! – dat 75.000 extra vliegtuigbewegingen geen significante effecten op de natuur zouden hebben. Dat is óf naïef óf kwaadaardig. Ik vraag de Minister op dit punt een onderzoek naar dwaling te gaan doen. Welke consequentie heeft dit gebrek nu precies? De Minister blijft immers volhouden dat dit cruciale gebrek niets afdoet aan de legaliteit van de activiteiten op Schiphol. De logica daarvan ontgaat echt iedereen: juristen, journalisten, vraag het maar na.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, wilt u afronden?

De heer Van Raan (PvdD):

Nou, liever niet. Maar goed. Het is net alsof bij een apk-keuring de remmen niet zijn gekeurd omdat die het vijf jaar geleden ook al deden. Iedereen snapt dat dat niet klopt. Met andere woorden: hier botsen – dat is belangrijk – Europees recht, dat onze natuur beschermt, en nationaal materieel recht, dat de vliegbewegingen op Schiphol regelt. Dan prevaleert toch het Europese en het formele recht boven een AMvB? Klopt dat of klopt dat niet?

Voorzitter, dank voor uw coulance.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Mevrouw Kröger, u bent de volgende spreker namens de fractie van GroenLinks. Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Eindelijk hebben we het in dit debat waarover we het moeten hebben, namelijk de krimp van Schiphol. Het gaat om een luchthaven binnen de grenzen van het klimaat, de leefbaarheid voor omwonenden, de natuur en de veiligheid. De Minister heeft voor de zomer het besluit genomen om naar 440.000 vliegbewegingen te krimpen. Dat roept wat ons betreft twee belangrijke vragen op. Hoezo 440.000 en hoe gaan we krimpen?

Bij die eerste vraag – de collega stelde die ook al – gaat het om de onderbouwing voor dat getal van 440.000. Is dat louter gebaseerd op wat het doet voor de bedrijfsvoering van Schiphol en de KLM? Dat getal lijkt vrij arbitrair gekozen en dan ook nog eens naar boven afgerond te zijn. Zijn al die experts die zijn geraadpleegd echt zo positief? Kan de Minister hier meer duiding aan geven? De Minister beweert dat we met 440.000 vluchten binnen de geluidsgrenzen blijven. Is dat ook echt zo? Waar baseert hij dat op? Blijven we dan ook binnen de gezondheidswaarde van de WHO? Waarom is er niet eerst voor stikstof, ultrafijnstof en CO₂ bepaald wat die grenzen zijn om daarna vast te stellen hoeveel vliegbewe-

gingen daarbinnen passen? Ik ben het met de heer Van der Molen eens: eerst de grenzen en dan een getal.

Hoe gaat de luchtvaart zijn stikstofemissies halveren? Schiphol opereert al jaren- en jarenlang illegaal zonder natuurvergunning. Waarom zet de Minister eigenlijk deze gedoogconstructie voort ten koste van natuur en boeren met een nieuw, willekeurig besluit voor 440.000 vliegbewegingen en zonder een bijpassende natuurvergunning? Het is wat mij betreft echt een klap in het gezicht van omwonenden dat er niets aan de nachtvluchten wordt gedaan. Schiphol gaat krimpen, maar de vluchten die verreweg de meeste gezondheidsschade opleveren, mogen gewoon doorgaan. Dat is echt absurd. Kan de Minister toezeggen dat het aantal nachtvluchten nog dit jaar verder naar beneden gaat?

Dan kom ik op de vraag hoe we gaan krimpen. Wat GroenLinks betreft is het cruciaal dat het kabinet zorgt – dan gaat het mij zowel om de beleidsminister met wie we nu het debat hebben als de aandeelhouder – dat het weer echt aan de knoppen zit. Het vertrek van Benschop en de manier waarop wij en ook de Minister staande het debat daardoor werden overvallen, zegt wat mij betreft heel veel over die relatie. Dat is niet goed. De Minister moet echt de regie voeren. Schiphol is er voor Nederland en niet andersom. Dus hoe gaan we sturen en op welke vluchten? Hoe gaan we ervoor zorgen dat we minder korteafstandsvluchten krijgen? En hoe gaan we ervoor zorgen dat we minder vluchten krijgen die louter of nagenoeg uit overstappers bestaan? We moeten de krimp kunnen organiseren. We moeten daarop kunnen sturen als we een luchthaven willen die dienend is aan Nederland. Dat zou echt ons doel moeten zijn. De beste bereikbaarheid met de minste overlast en milieuschade: dat gaat de markt niet voor ons oplossen. Dat moeten we zelf doen door regie te voeren.

Hoe zorgt deze Minister dat Schiphol weer een fatsoenlijke werkgever wordt? Ik wil echt aansluiten bij de felicitaties van de collega's aan werkgevers, maar de vraag is of het genoeg is en hoe het zit met de directe arbeidsomstandigheden, de gezondheid en de vaste contracten. Ik kom op Lelystad Airport. Vorig jaar verloor Lelystad Airport het beroep op de PAS-meldingen. Nu het Ministerie van LNV een definitieve streep heeft gezet door de sjoemelroute die lenW jarenlang heeft ingeslagen, wordt het tijd om te zeggen: we gaan gewoon geen nieuwe aanvraag doen. Gisteren werd door het advies van Remkes duidelijk dat binnen een jaar 500 tot 600 piekbelasters moeten stoppen, ook boerenbedrijven rond de Veluwe. De Minister lijkt er nu doodleuk op aan te sturen dat er dan een jaar later gewoon een nieuwe piekbelaster bij komt. Dat is toch onbestaanbaar? Echt onbestaanbaar. Wat voor signaal is dat nu naar de boeren? Dat de luchtvaart er altijd en overal maar mee wekomt? Dat kan toch niet? Geef nu zowel Lelystad als alle omliggende provincies, de natuur, woningzoekenden en boeren perspectief. Maak duidelijk dat de klimaaturgentie groter dan ooit is. Dat vliegveld gaat niet meer open, ook niet in 2025. Hak dan nu de knoop door. Heb dat lef!

Tot slot kom ik op de privéjets. Het begon ermee dat steeds meer rijke mensen inmiddels superrijke mensen zijn geworden, voor wie de sky niet langer meer de limit is. Toen kwam corona en in Nederland ook nog eens de chaos op Schiphol. We zien als resultaat een forse toename in het gebruik van privéjets, mondiaal maar ook in Nederland. GroenLinks vindt dat echt problematisch. Een kleine jet maakt amper minder herrie dan een grote en soms zelfs meer. De CO₂-uitstoot per passagier is gigantisch. We besteden een steeds groter deel van die schaarse milieuruimte aan een steeds kleiner deel van de bevolking. Ik wil de Minister vragen echt uit te zoeken welk aandeel in de General Aviation privéjets betreft, wat hun aandeel is in de geluidshinder voor omwonenden en wat hun CO₂-uitstoot is. Dan bedoel ik per luchthaven. Ik wil ook weten waarom we dit zouden moeten tolereren en wat we eraan kunnen gaan doen. Kunnen we zorgen

dat er eigen slots komen voor kleine privéjets of een eigen vliegbelasting, of kunnen we ze op andere manieren echt in de ban doen?
Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. De laatste spreker aan de zijde van de Kamer is heel ver van mij af gaan zitten. Dat zal vast niet aan mij liggen. Het is de heer Eppink van JA21. Gaat uw gang, meneer Eppink.

De heer Eppink (JA21):

Voorzitter. Ik zit hier niet op een strafbankje, maar ik ben later gekomen omdat ik moet deelnemen aan de Algemene Financiële Beschouwingen, die nu bezig zijn. Ik ben hiernaartoe gekomen om de bijdrage van JA21 te leveren.

Voorzitter. De inmiddels beruchte hoofdlijnenbrief over Schiphol heeft deze zomer voor een hoop onrust gezorgd onder de vele werknemers en andere belanghebbenden binnen onze luchtvaartsector. Het is een understatement ... Ik wacht even op de vergaderbel.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog, meneer Eppink.

De heer Eppink (JA21):

Het is een understatement wanneer ik zeg dat dit kabinet een opmerkelijke koerswijziging maakt. Nog maar drie jaar geleden was het de toenmalige Minister van Nieuwenhuizen die het licht op groen zette – ik zeg «groen» – voor verdere groei van Schiphol. Onze nationale luchthaven zou 40.000 extra starts en landingen mogen gaan uitvoeren boven op het plafond van 500.000 vliegbewegingen. Dat was toen. In plaats van 540.000 vliegbewegingen moet de luchtvaartsector zeer drastisch snoeien. De komende vijf jaar wil het kabinet een bovengrens van 440.000 vliegbewegingen instellen. Dit is een ware duikvlucht.

Wij plaatsen onze vraagtekens bij het terugbrengen van het aantal vliegbewegingen. Welke reducties op het gebied van geluid, stikstof of CO₂ denkt de Minister op jaarbasis te realiseren? Het aantal vliegbewegingen zal afnemen maar het aantal passagiers niet. Grotere vliegtuigen zullen onze luchthaven aandoen, met soms meer geluid en emissie tot gevolg. Mijn vraag aan de Minister luidt: wil de Minister ons vertellen wat er met deze enorme krimp op jaarbasis op het gebied van geluid, stikstof en CO₂ wordt gerealiseerd?

De heer Van der Molen (CDA):

De heer Eppink stelt goede vragen, want je moet natuurlijk weten wat deze maatregel oplevert. Aan de andere kant is de vraag aan de heer Eppink: stel dat de maatregel te weinig geluidsreductie oplevert, vindt u dan dat er meer moet worden gekrompen? Daarachter zit de vraag of de luchtvaart dan ook rekening moet houden met bijvoorbeeld de geluidsoverlast. Of vindt u dat helemaal niet ter zake doen?

De heer Eppink (JA21):

Zo dadelijk geef ik antwoord op deze vraag. Dat heb ik klaarliggen. Overigens zijn de cijfers omtrent de geluidsbelasting verre van integer. Een groepje van 61 mensen is verantwoordelijk voor 105.000 klachten. Eén persoon heeft zelfs 11.000 klachten voortgebracht. Die is daar kennelijk de hele dag mee bezig. Het is een werkverschaffing geworden voor een klein clubje. JA21 heeft deze meldingenterreur al eens eerder aangekaart. Dit soort praktijken dient ten scherpste te worden veroordeeld. In eerdere commissies wuift Onze Minister dit echter laconiek weg. Dus 61 mensen zijn bezig onze luchtvaartsector te torpederen.

Voorzitter, ik ga even verder. De Telegraaf plaatste afgelopen dinsdag een artikel genaamd: «Krimp Schiphol sloop 30 KLM-bestemmingen.» Laten we nu niet net doen alsof de luchtvaartsector stilstaat, integendeel. Nu kom ik met het antwoord. De luchtvaartsector is voortdurend aan het moderniseren. Vliegtuigen worden moderner en genereren minder geluid, minder uitstoot. Denk aan de Dreamliner en aan de A320neo. Deze sector heeft de afgelopen decennia fantastische resultaten laten zien in verduurzaming en geluidsreductie. Ik hoor wat ontstemming.

De voorzitter:

Ja, meneer Eppink. Ik sta de heer De Hoop één hele korte interruptie toe.

De heer De Hoop (PvdA):

Weet u, het is niet eens een vraag. Ik vind het gewoon echt verwerpelijk om zo te spreken over mensen die dagelijks last hebben van Schiphol vanwege geluid. Ik vind dat echt te ver gaan om ze zo tekort te doen als de heer Eppink doet over die klachten. Het is alsof het mensen zijn die bewust de luchtvaartsector kapot willen maken.

De voorzitter:

Oké, helder. Een helder statement.

De heer De Hoop (PvdA):

Die mensen horen 's avonds, overdag, de hele tijd geluid. Ik vind het gewoon niet kunnen. Dat wil ik echt hebben gezegd.

De voorzitter:

Oké, helder. Meneer Eppink, u heeft even de gelegenheid daar kort op te reageren.

De heer Eppink (JA21):

Als het er nou duizenden en duizenden zouden zijn die klagen ... Ik heb gezien dat 61 mensen zorgen voor 105.000 klachten. Dat vind ik toch wel een wanverhouding, als ik dat eerlijk mag zeggen. Dan kunt u wel zeggen, maar dan moet u wat nader toelichten hoe dat kan. Maar dat doet u niet. Het is gewoon een actiegroep met of zonder subsidie, die dat constant doet.

De voorzitter:

Dan gaan we nog even naar meneer De Hoop, want die heeft nog een vraag aan u. Excuses, ik bedoel de heer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik wil even op dit punt terugkomen. Ik zou toch heel graag van de heer Eppink willen weten hoe hij dan omgaat met de geluidsoverlast. Geluidsoverlast is niet alleen maar het optellen van het aantal ingediende klachten. Het gaat echt om situaties. Daar wil Schiphol wat aan doen en daar willen luchtvaartmaatschappijen wat aan doen. Ik ben het met de heer Eppink eens dat op het moment dat een vliegtuig stiller wordt en minder overlast geeft, er ook weleens eentje extra mag gaan vliegen. Dat is het punt ook niet. Ik wil de heer Eppink het volgende punt voorleggen. Wat is uw boodschap nu voor mensen die geluidsoverlast ervaren? Is uw boodschap nu, zoals dat liedje zegt: stil maar, wacht maar, alles wordt nieuw; het wordt een keer beter? Of gaan we op een gegeven moment echt een keer zeggen: de overlast is te veel; het is een pijnlijke maatregel maar we gaan er nu voor zorgen dat de omgeving Schiphol kan blijven dragen? Dat is voor Schiphol namelijk ook van belang.

De heer **Eppink** (JA21):

Wederom wijs ik op de 61 mensen die klachten hebben. We kunnen ze zeker helpen. We kunnen er ook op wijzen dat bijvoorbeeld de KLM-Groep de komende periode 8 miljard gaat investeren in een vervangingsoperatie van zijn vloot. Daarmee worden de CO₂-emissies met een kwart gereduceerd en het geluid wordt gehalveerd. Daar moet u toch blij mee zijn. Ik denk dat we te weinig oog hebben voor wat de luchtvaart al heeft bereikt op het gebied van innovatie en verduurzaming. Dat wordt te weinig gehonoreerd. Derhalve ook mijn vraag aan de Minister: waarom is er gekeken naar de vlootmix van 2018? De vlootmix van 2023 is namelijk vele malen stiller en schoner dan de toestellen die het ministerie nu heeft gehanteerd.

Ten slotte moet ik stellen dat desalniettemin deze sector nul op het rekest krijgt. Er zijn grote vooruitgangen gemaakt, maar die zijn niet erkend. Als een ware schaakgrootmeester zet Onze Minister de luchtvaartsector langzaam maar zeker schaakmat. Ik roep de Minister op: doe dit niet. Krimpen is geen oplossing; vergroening en innovatie wel.

Dank u, voorzitter, dat ik dit refereert als laatste mocht geven. Ik moet zo dadelijk terug naar de AFB.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank, meneer Eppink. Met de afronding van uw betoog zijn we aangekomen bij het einde van de eerste termijn van de Kamer. Ik kijk naar de klok. Ik schors dit debat tegelijkertijd ook voor een dinerpauze. Laten we 18.45 uur aanhouden. Ik kijk even naar de Minister. We doen 19.00 uur. We zien elkaar om 19.00 uur weer terug. Dank u wel.

De vergadering wordt van 18.05 uur tot 18.59 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Oké, dames en heren. We hervatten het commissiedebat Luchtvaart. De eerste termijn van de Kamer is geweest. Niet alle leden zijn teruggekeerd. Ik moet een aantal leden excuseren, waaronder de heer Eppink, de heer Van Raan en de heer Van Haga. Zij hebben andere verplichtingen elders in dit gebouw, namelijk in de plenaire zaal. Zij komen dus helaas niet terug. Volgens mij zijn een aantal leden er nog niet, maar die zien we vanzelf verschijnen. We zijn toe aan de eerste termijn van de beantwoording van de Minister. Voordat ik de Minister het woord geef, vraag ik hem om zijn beantwoording in blokjes te doen. Dan schrijven we mee. Ik vraag de leden of zij eventuele vragen aan de Minister aan het eind van een blokje willen stellen. Ik stel voor dat we het bij vier vragen houden. Als er straks nog meer ruimte is, dan krijgt u uiteraard meer ruimte. De Minister.

Minister **Harbers**:

Dank u wel, voorzitter. Ik meen begrepen te hebben dat een van de directe aanleidingen voor dit debat het hoofdlijnenbesluit over Schiphol van afgelopen 24 juni is. Het is een indringend besluit om aan te geven dat we de balans tussen de hubfunctie van Schiphol, de verbondenheid in de wereld en de omgeving op een nieuwe manier moeten definiëren. Dat vond het kabinet althans nodig. Ik zal straks ingaan op het waarom. Ik kan me alleszins voorstellen, ook als ik kijk naar de mensen op de tribune, hoe indringend dit ook voor de luchtvaartsector zelf is. Daar zijn heel veel vragen over gesteld. Daar ga ik zo dadelijk op in. Daarnaast zijn er heel veel andere urgente thema's, zoals de actuele situatie met de drukte op Schiphol en zaken rond de beveiliging en grondafhandeling. Het is goed dat we daar vandaag ook over spreken.

Ik ga straks allereerst in op alle vragen die gesteld zijn over het hoofdlijnenbesluit over Schiphol. Dat is ook het meest omvangrijke onderdeel van mijn beantwoording. Daarna kom ik in de tweede plaats toe aan de actuele situatie op Schiphol, met de drukte – we kunnen ook rustig

«chaos» zeggen – op vele dagen. Het derde onderdeel betreft de vragen over verduurzaming van de luchtvaart. Het vierde blok betreft de vragen die zijn gesteld over het internationale aspect, bijvoorbeeld over ICAO en ook over EUROCONTROL. En tot slot heb ik nog een set met diversen en overige vragen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Praktische vraag: is Lelystad inmiddels gedegradieerd tot «diverse vragen»? Dat vind ik goed nieuws.

Minister **Harbers**:

Dat zit bij de overige vragen. Het duurt ook nog twee jaar, dus vandaar.

De **voorzitter**:

Oké, dan gaan we door. Gaat u verder, meneer de Minister.

Minister **Harbers**:

Dank u, voorzitter. Voordat ik inga op de gestelde vragen, wil ik ook nog even kort ingaan op het kabinetsbesluit van afgelopen juni en de uitwerking daarvan. Ongeveer alle sprekers hebben ook naar de uitwerking gevraagd. In het coalitieakkoord hadden we afgesproken om een integrale oplossing te vinden die zekerheid en perspectief biedt aan zowel de omgeving als de luchtvaartsector. Het besluit van 24 juni is de invulling die het kabinet daaraan geeft. Daarmee proberen we balans te brengen in de verschillende belangen bij Schiphol en proberen we ook de rechtsonzekerheid van omwonenden te beëindigen. Daarbij hebben we als kabinet een brede afweging van verschillende publieke belangen gemaakt.

Er is met voorrang gekeken naar de geluidshinder bij de luchthaven en het aantal vluchten dat nodig is voor behoud van het hoogwaardige bestemmingsennetwerk. Op basis van die afweging is ervoor gekozen om het maximumaantal vliegbewegingen op Schiphol te verminderen naar 440.000. Daarnaast is een tweede aspect dat we willen werken aan continue reductie van de negatieve milieueffecten van de luchthaven en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Als sluitstuk daarvan willen we perspectief aan de sector bieden door een nieuw normenstelsel voor milieueffecten te ontwikkelen.

Op al die aspecten en de vragen die daarover zijn gesteld, ga ik zo nog verder in. Het is denk ik wel van belang om met elkaar voor ogen te houden langs welke drie sporen het kabinet de verankering van dit besluit wil invullen. Het eerste spoor dat we nodig hebben voor de effectuering van het kabinetsbesluit, is het beëindigen van het anticiperend handhaven, zoals dat sinds 2015 gebeurt. Daardoor wordt het LVB, het Luchthavenverkeerbesluit van 2008, weer van toepassing. In dat LVB werd uitgegaan van grenswaarden in de handhavingspunten voor de geluidsbelasting waar de ILT op kan handhaven. Daarbij willen we wel vasthouden aan het strikt preferentieel baangebruik, zodat we de start- en landingsbanen inzetten in de volgorde waarin ze zo min mogelijk hinder voor de omgeving veroorzaken. Dat eerste, het beëindigen van het anticiperend handhaven, zal het aantal vliegbewegingen beperken tot naar schatting 450.000 tot 465.000. Spoor twee, dat we parallel daaraan ontwikkelen maar een langere invoerduur heeft, betreft de verankering van die 440.000 vliegtuigbewegingen in het nieuwe LVB, inclusief de regels voor strikt preferentieel baangebruik. Mogelijk is hier een aanvulling op de lopende MER-procedure noodzakelijk, maar daar zijn we nog even mee bezig. Daarvoor zal Schiphol een inventarisatie opstellen en dan kan het bevoegd gezag besluiten over een nader verzoek tot aanvulling van de MER. Die wijziging van het LVB kan worden afgerond zodra de balanced approach-procedure en een eventuele aanvulling van de MER zijn afgerond. Als we kijken naar de doorlooptijden is onze

verwachting dat die wijziging van het LVB in de loop van 2024 kan worden vastgesteld.

Er is sprake van twee ministeriële regelingen. Voor de ene geldt 1 november volgend jaar, in combinatie met het beëindigen van het anticiperend handhaven. Ik wil een ministeriële regeling maken die het preferent baangebruik verankert. Als de wijziging van het LVB nog langer duurt dan we op dit moment verwachten, langer dan wat we nu verwachten in 2024, dan wil ik ook in tweede instantie nog een ministeriële regeling maken om in 2024 het maximumaantal vliegbewegingen tijdelijk in een ministeriële regeling vast te leggen.

Dan spoor drie. De ontwikkeling daarvan begint nu ook. Dat is het werk aan een nieuw normenstelsel voor de milieugebruiksruimte, waarbij we de milieueffecten van 440.000 vliegtuigbewegingen, zoals het nu is, als bovengrens hanteren. Daarbinnen willen we komen tot een goed werkend normenstelsel, waarbij er ontwikkeling is voor de luchtvaartsector en nadrukkelijk de milieuwinst ook altijd deels ten goede komt aan de omgeving. Ik zeg vast in de richting van de heer Boucke: dat moet dus beter werken dan wat we ons tien à vijftien jaar geleden hadden voorgenomen in de toenmalige fiftyfiftyverdeling. Daar werken we hard aan. Er werd ook nog gevraagd hoe de procedure voor de balanced approach precies loopt. We hebben de afgelopen tijd zorgvuldig de stappen geïnventariseerd die in de Europese verordening zijn voorgeschreven. Daarover is ook contact tussen het ministerie en de Europese Commissie. Die procedure bevat drie stappen. Het begint met technisch overleg over het voorstel met de luchtvaartsector – dat zal eind dit jaar zijn – gevolgd door consultatie van de belanghebbenden en vervolgens kennisgeving aan de Europese Commissie en de lidstaten. In die zes maanden dat het ter kennisgeving ligt, kan de Europese Commissie een advies uitbrengen. Daarna nemen wij als lidstaat Nederland een besluit over de effectuering van de maatregel. Vanzelfsprekend houd ik daar ook zelf contact over met de verantwoordelijke Eurocommissaris. Het is van beide kanten nieuw, zeg ik ook, want die balanced approach-procedure is in Europa niet eerder doorlopen.

De vraag van de heer Van der Molen heb ik gehad. Die vroeg hoe dat besluit wordt gehandhaafd, maar dat is dus vanaf november volgend jaar, met de beëindiging van anticiperend handhaven in combinatie met een ministeriële regeling voor het strikt preferentieel baangebruik.

De heer Van der Molen vroeg ook wat ik verwacht van de procedure als KLM dit besluit gaat aanvechten. Wij menen als kabinet een zorgvuldige afweging te hebben gemaakt van verschillende publieke belangen. Voor de uitvoering van dat kabinetsbesluit doorlopen we een zeer zorgvuldig proces. Het staat iedereen natuurlijk vrij om daarna besluiten aan te vechten, maar als kabinet doen wij onze uiterste best om eventuele juridische procedures daarna met vertrouwen tegemoet te kunnen zien. De heer Van der Molen vroeg ook of we naar een systeem van milieunormen toe moeten. Ik ben daar net in mijn inleiding al op ingegaan en het is inderdaad het voornemen van het kabinet om in de toekomst ... Het liefst wil ik dat dit de laatste keer is dat we sturen op een aantal vliegbewegingen. Zeker naar de toekomst toe, naarmate vliegtuigen schoner, stiller en duurzamer worden, gaat het immers veel meer om de echt ervaren milieuhinder dan wel er goed rekening mee houden dat milieuwinst ook daadwerkelijk ten goede komt aan de omgeving.

De heer Boucke, mevrouw Kröger en volgens mij nog een paar anderen vroegen daarbij ook aandacht voor de nachtvluchten. Daarover is in de Luchtvaartnota afgesproken dat er een eerste stap gezet zou worden naar het verminderen van nachtvluchten naar 29.000. Die stap nemen we ook mee in de voorgenomen besluiten om het 440.000-besluit vast te leggen. In de Luchtvaartnota was het nog een voornemen; nu gaan we dat ook echt in dat besluit vastleggen. Het kabinet heeft daarnaast de opvatting dat we verder vasthouden aan het afbouwpad dat in de Luchtvaartnota is

weergegeven. Er zijn in de Luchtvaartnota twee vervolgstappen aangekondigd, naar 27.000 en naar 25.000. Maar die moeten volgens de Luchtvaartnota ook gezien worden in relatie tot opening van Lelystad Airport en wat dat voor de ontwikkeling van Schiphol doet, en de vervanging van vliegverkeer door treinen. Zoals u weet, zet het kabinet ook in op het vervangen van vluchten over korte afstanden en de ontwikkeling van de AirRailagenda. Nadrukkelijk geldt dus: als het LVB langer duurt, leggen we dat aantal van 29.000 nachtvluchten ook vast in een eventuele ministeriële regeling die we dan als interim--regeling nodig hebben.

Mevrouw Kröger vroeg bij mijn weten ook nog of ik niet veel sneller het aantal nachtvluchten naar beneden kan brengen, dit jaar nog bijvoorbeeld. Daar zie ik geen mogelijkheid toe, omdat uiteindelijk voor het verankeren van het verminderen van het aantal nachtvluchten ook die balanced approach-procedure moet worden doorlopen. Maar ik vermoed dat dat voor mevrouw Kröger geen verrassing is, gegeven het advies van de Raad van State op haar eigen wetsvoorstel in dezen. Het is wel interessant om dat advies van de Raad van State over de balanced approach-procedure ook naast onze andere voornemens te houden. Dus dank daarvoor, zeg ik via mevrouw Kröger tegen de Raad van State. De heer Boucke vroeg nog naar het onderzoek naar gedeeltelijke nachtsluiting, zoals dat ook in de Luchtvaartnota genoemd werd. We werken op dit moment aan een uitvraag voor een onderzoek naar zo'n gedeeltelijke nachtsluiting. Het ministerie wordt bij het formuleren van de uitvraag ook bijgestaan door ons Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, het KiM. Ik schat wel in dat het te vroeg is om daaraan voor het LVB conclusies te verbinden. Later dit jaar wordt u in een reguliere voortgangsbrief over het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol nader geïnformeerd over de voortgang ten aanzien van dit onderzoek. Ik zeg er wel bij dat gedeeltelijke nachtsluiting ook wel heel veel verschillende variabelen en insteken kent, bijvoorbeeld welk deel van de nacht effectief is, of het leidt tot meer vluchten op andere momenten in de nacht en ook wat het betekent voor de vrachtsector. Daar hebben andere leden van de commissie weer aandacht voor gevraagd. Om die reden werken we ook die vraagstelling goed uit.

Onderdeel van de besluitvorming is ook het volgende. Als we op die 440.000 vliegbewegingen zitten, welke bestemmingen zijn dat dan en hoe zit het dan met de verbondenheid van Nederland? Er is een aantal vragen over wat de invulling wordt en het al dan niet kunnen sturen op slots daarbinnen. Uit de bestemmingsanalyse die we hebben gedaan, blijkt dat Nederland ook bij een capaciteit van 440.000 vluchten adequaat verbonden kan blijven met Europa en de rest van de wereld. Het is natuurlijk wel zo dat luchtvaartmaatschappijen onder zo'n nieuw plafond voor Schiphol mogelijk hun strategie, hun bedrijfsmodel en/of route-netwerk opnieuw zullen evalueren om zich aan te passen aan de nieuwe marktdynamiek die ontstaat als je 440.000 vluchten hebt. Tegelijkertijd is het ook zo – dat heb ik de Kamer al een paar keer eerder gemeld – dat de overheid op dit moment niet kan bepalen op welke bestemmingen en met welke frequentie luchtvaartmaatschappijen hun vloot zullen inzetten. Dat is op basis van de EU-regelgeving aan de maatschappijen zelf. Tegelijkertijd is onze verwachting dat Nederland in de nieuwe situatie ook zonder overheidsinterventie op het netwerk, die we nu ook nog niet kunnen doen, met de belangrijkste bestemmingen verbonden zal blijven. Die verwachting is mede gestoeld op het feit dat die belangrijke bestemmingen vanzelfsprekend grote passagiers- en vrachtstromen aantrekken, en het dus voor maatschappijen aantrekkelijk blijft om ze ook onder het nieuwe plafond op Schiphol in het netwerk te houden.

Om die verwachting nu te toetsen, hebben we gekeken naar het netwerk op Schiphol in het verleden. Als je bijvoorbeeld terugkijkt naar 2012 zijn er 420.000 vluchten uitgevoerd, minder dan mogelijk is onder het nieuwe

plafond, en ook in die situatie zag je dat heel veel belangrijke bestemmingen – ik noem Shanghai, New York, Londen, Madrid en vele andere – verbonden waren met Schiphol. Ook als op die routes minder gevlogen zou worden als gevolg van het nieuwe plafond, zal Nederland in de visie van het kabinet nog steeds goed verbonden blijven. Eind dit jaar zal het nieuwe kader netwerkqualiteit gereed zijn, zoals eerder aangekondigd bij de Kamer. Dan zal ik dat met uw Kamer kunnen delen. De nieuwe monitoring die we willen gaan doen, maakt het ook mogelijk om veel meer naar de kwaliteit van de verbindingen te kijken in plaats van alleen naar het aantal vluchten. We kunnen dan in ieder geval de ontwikkeling van het netwerk op Schiphol monitoren, zodat we ook vroegtijdig kunnen signaleren hoe het bestemmingsnetwerk zich ontwikkelt. Maar sturen zal niet via de slots kunnen, zoals een aantal leden voorstelde. Mevrouw Kröger deed dat in ieder geval, maar anderen ook. Wel gaan we gelukkig beginnen met het proces van de herziening van de slotverordening, de EU-regels voor de verdeling van de slots op luchthavens. De Europese Commissie start een consultatie daarover en we zullen dat aangrijpen om erop in te zetten om meer ruimte voor nationale sturing op publieke belangen, zoals netwerkqualiteit, in de nieuwe slotverordening te krijgen. Maar sturen op beleidsdoelen zal vooral ook moeten gaan via algemene beleidskaders rond geluid en duurzaamheid. Ik heb in de beantwoording van de schriftelijke vragen al aangegeven dat we de Kamer vanzelfsprekend ook op de hoogte houden van onze inbreng bij die consultatie door de Europese Commissie.

Nog even verder over hoe we dan bij die 440.000 vluchten gekomen zijn. De heer De Hoop vroeg daarnaar. Die berekening is gebaseerd op een netwerk van belangrijke bestemmingen voor Nederland, waar vervolgens per bestemming een frequentie aan is gekoppeld. Die frequentie is uiteindelijk ook afhankelijk van het belang van de bestemming. Daarbij is rekening gehouden met bijvoorbeeld feedervluchten, vakantievluchten voor Nederlanders, vrachtverkeer et cetera. Er werd ook gevraagd waarom we kiezen voor de bovenkant van die bandbreedte, maar dat is omdat je niet kunt sturen op slots. De precieze details van de berekening staan allemaal in de bijlage die met de hoofdlijnenbrief van 24 juni is verstuurd.

De heer Van Haga noemde de signalen dat 60.000 minder vluchtbewegingen wel een groot probleem is. Ik ken die signalen vanzelfsprekend ook en ik realiseer me – dat heb ik bij de aankondiging van dat besluit ook gelijk gezegd – dat dat een heel heftig besluit is voor luchtvaartmaatschappijen en dat dat niet gaat zonder herbezinning op strategie, netwerk et cetera. Tegelijkertijd breng ik wel in herinnering dat sommige bestemmingen kunnen verdwijnen, maar dat dat ook nu jaarlijks gebeurt bij het huidige plafond van Schiphol. Het is een voortdurende marktdynamiek. Maar nogmaals, gebaseerd op de marktvraag in Nederland verwachten we wel dat de belangrijkste bestemmingen voor Nederland behouden zullen blijven en daarmee het vestigingsklimaat op peil kan blijven. Dat geldt in het bijzonder ook voor KLM. Er werd namelijk gevraagd: geldt dat ook voor KLM? Bij de berekening van de 440.000 vluchten, bij de analyse die we daarop hebben gemaakt, is ook rekening gehouden met de feedervluchten die KLM op dit moment gebruikt om vooral het intercontinentale netwerk rendabel te kunnen laten opereren. We hebben in die zin in de analyse ook een buffer ingebouwd om het risico van een vicieuze cirkel van afkalving van het netwerk van Schiphol zo veel mogelijk te voorkomen. Om die reden is de verwachting – ik zeg nadrukkelijk «de verwachting» en geen «zekerheid» – dat KLM een gezond, robuust netwerk met de belangrijkste bestemmingen voor Nederland in stand zal kunnen blijven houden. Maar ook daarvoor geldt, zoals voor iedere luchtvaartmaatschappij, dat je je er natuurlijk voortdurend van bewust moet zijn dat je je strategie goed moetijken op wat er in de omgeving gebeurt.

De heer Van der Molen vroeg nog hoe de Kamer vervolgens de kwaliteit van de hubfunctie van Schiphol kan beoordelen. Dat zou bijvoorbeeld kunnen aan de hand van dat nieuwe kader netwerkkwaliteit. Dat zal straks door het kabinet worden gebruikt om de bestemmingen te monitoren, maar ik kan me voorstellen dat de Kamer dat instrument ook graag bij de hand heeft zodat we in ieder geval vroegtijdig kunnen signaleren hoe de netwerkkwaliteit zich ontwikkelt.

De heer Koerhuis vroeg nog in het bijzonder om de regie te pakken op de slotverordening, om een soort «last in, first out»-principe in te kunnen voeren. Zo heb ik het maar even vertaald. We hebben de slotcoördinator gevraagd om in het kader van de verankering van het besluit een reductiemethodiek te ontwikkelen en voor te stellen. Die wordt op dit moment nader uitgewerkt. Maar ik zeg erbij dat die reductiemethodiek, gegeven de regelgeving die we in Europa hebben, zal moeten aansluiten bij de basisvereisten uit de slotverordening, en dat is dat die neutraal, transparant en vooral ook non-discriminatoir moet zijn. Met dat laatste in het achterhoofd vermoed ik dat een «last in, first out»-principe daar geen deel van kan uitmaken. Ik laat de vraag op dit moment bij de slotcoördinator, om eerst met een voorstel daartoe te komen. Datzelfde geldt voor een aparte slotpool voor vrachtluchten, waar de heer Koerhuis ook naar vroeg. Vooropgesteld: het belang van vrachtluchten op Schiphol heeft gewoon onze grote aandacht en we zien ook het grote belang daarvan voor Nederland. Het correspondeert ook met het belang dat Nederland heeft in een aantal andere modaliteiten binnen transport en logistiek, zoals scheepvaart en wegverkeer. Bij de herziening van de EU-slotverordening zullen we daar ook zeker aandacht voor vragen, voor het behoud van een robuuste en gezonde vrachtsector. Maar op dit moment is het creëren van een aparte slotpool voor vracht juridisch niet mogelijk. Het is dus ook aan de luchthaven Schiphol om samen met sectorpartijen oplossingen voor een goed fundament onder de vrachtsector te zoeken.

De heer De Hoop vroeg nog naar een ander aspect in de slotverdeling: de vakantievluchten voor de inwoners van Nederland, die af en toe graag op pad gaan. We wachten het voorstel af, maar het zou straks kunnen zijn dat het aantal vluchten per maatschappij naar rato van het aandeel per maatschappij omlaaggaat. Maar uiteindelijk verwacht ik dat vliegtuigmaatschappijen vluchten aanbieden naar die bestemmingen waar vraag naar is. De vakantiemarkt, de leisuremarkt, in Nederland is natuurlijk ook goed voor een grote vraag en ik ga er zomaar van uit dat er in Nederland veel vraag blijft naar vakantiebestemmingen en dat het om die reden ook gewoon aantrekkelijk is en zal blijven om vluchten naar vakantiebestemmingen aan te bieden die voor de Nederlanders van belang zijn. De heer Koerhuis vroeg daar ook al naar, maar dat is dus het antwoord daarop. Dan vroeg de heer Graus, net als de heer Van Haga en anderen, naar werkgelegenheidseffecten. In de impactanalyse van PwC die we hebben meegestuurd bij de hoofdlijnenbrief, is ook gekeken naar effecten op netwerk en werkgelegenheid. De conclusie van die analyse was dat het netwerk overeind kan blijven en dat er geen structureel effect op de werkgelegenheid verwacht wordt. Vanwege die nog recente uitvoerige analyse hebben we op dit moment geen nieuw onderzoek daarnaar gedaan, maar vanzelfsprekend houden we ook deze effecten in de gaten als we die netwerkkwaliteit verder gaan monitoren.

Dan een volgende vraag. De heer Graus had het meteen over een «bestrafing». Ik wil echt bestrijden dat wij in termen van «straffen» en dat soort dingen hebben gedacht. Het is gewoon een indringend besluit voor een sector die het goed doet in Nederland, maar waarvan we wel hebben gezegd dat we, na toch al tien à vijftien jaar discussie in het kader van het advies van de Alderstafel, echt een betere balans tussen de luchthaven en de omwonenden moeten zoeken. Daar hebben diverse sprekers aan gerefereerd. Het klopt natuurlijk dat men in de luchtvaart al aan de slag is

met verduurzaming. Tegelijkertijd is er rechtsonzekerheid doordat er al zeven jaar anticiperend gehandhaafd wordt. Ook de ILT heeft afgelopen jaar gezegd: hier kun je niet heel veel langer mee doorgaan bij gebrek aan zicht op wanneer dat Luchthavenverkeerbesluit is verankerd. Het wordt noodzakelijk gevonden om toch te zorgen dat ook het juridisch fundament onder Schiphol en onder de hele operatie op Schiphol binnen afzienbare tijd weer terugkeert. En ik denk uiteindelijk ook dat dat in het belang is van de luchtvaartsector, die zichzelf niet zou moeten willen permitteren om nog lang in een soort juridisch vacuüm te blijven opereren.

Onderdeel van die juridische borging is natuurlijk niet alleen een nieuw Luchthavenverkeerbesluit. We weten ook dat daarvoor nodig is dat Schiphol een natuurvergunning krijgt. Na het vernietigen van het PAS-programma heeft Schiphol van het vorige kabinet opdracht gekregen om een natuurvergunning aan te vragen. De heer De Hoop legde ook het verband met het advies van de heer Remkes gisteren. Zoals u weet – dat heeft het kabinet gisteren ook aangegeven – beschouwt het kabinet de conclusies van Remkes nog en komen we op korte termijn met een reactie daarop. Ik meen dat dat volgend week is, op 14 oktober. Maar dat laat onverlet dat die vraag aan Schiphol om ervoor te zorgen dat ze een natuurvergunning krijgen, al gesteld is. Dat proces loopt volop. En net als alle andere aanvragers volgt Schiphol dat proces om te komen tot zo'n natuurvergunning. Dat bestaat net als bij alle andere aanvragers in Nederland uit het feit dat men eerst het stikstofeffect van de operatie op Schiphol duidelijk moet maken. Men moet ervoor zorgen dat die berekening goed onderbouwd is en door het bevoegd gezag geaccepteerd wordt, met vervolgens ook een eventuele stikstofopgave die moet worden gemitigeerd. Zodra dat proces is doorlopen, kan Schiphol een natuurvergunning krijgen. Maar men staat zelf als initiatiefnemer aan de lat om dat te doen. Het is vervolgens aan de Minister voor Natuur en Stikstof, die verantwoordelijk is voor het verstrekken van die vergunning. Ik kom weer in actie zodra die vergunning er is, want dan kunnen we door met het Luchthavenverkeerbesluit.

Een ander aspect bij het besluit is nog hoe het zit met de investeringen die maatschappijen hebben gedaan in hun nieuwe vliegtuigen, ook op basis van het huidige aantal vliegbewegingen. Ik heb zomaar het idee dat die investeringen die maatschappijen doen veel meer aanleidingen kennen dan uitsluitend geluid. Het gaat vaak om stiller, schoner, zuiniger. Als je kijkt naar de wereldwijde ontwikkeling van de luchtvaart, waarbij er in tal van landen druk is om de luchtvaart verder te verduurzamen, dan denk ik dat die investeringen nog altijd in het voordeel van maatschappijen zijn en daarmee nog steeds relevant. Al is het alleen al dat je, wanneer je zuiniger vliegt, minder brandstof verbruikt. Dat scheelt natuurlijk ook weer in de kosten van de operatie. Als je vooruitkijkt naar wat we straks op Schiphol willen introduceren, een toekomstige operatie in een model waarbij we de milieunormen als absoluut plafond neerleggen, dan denk ik dat het nog meer zin heeft wanneer je als luchtvaartmaatschappij beschikt over de stilste en zuinigste vliegtuigen. Want naarmate er schoner en stiller gevlogen kan worden, kan de sector in de toekomst nog meer dan nu het geval is, zijn perspectief organiseren, waarbij zoals gezegd altijd een stuk ten goede komt aan de omgeving. Uiteindelijk ben ik ervan overtuigd dat ze ook met een nieuwe generatie vliegtuigen een beter en kosten-efficiënter product kunnen aanbieden, en ook hun maatschappelijke licence to operate in stand kunnen houden. Dat is dus uiteindelijk ook wat ik met «de verdere ontwikkeling van Schiphol» bedoel, waar de heer Boucke ook naar vroeg.

Mevrouw Kröger vroeg of we met het 440.000-besluit binnen de huidige geldende geluidsgrenzen blijven. Dat 440.000-besluit past in het vigerende stelsel van handhavingpunten voor geluid. Kijk naar de WHO-uitspraken. Dat zijn advieswaarden en geen normen, maar ze zijn wel een hulpmiddel om gezondheid nadrukkelijker mee te nemen in het beleid. Over hoe het

kabinet dat wil gaan doen, zal de Staatssecretaris de Kamer later dit jaar informeren.

Kijken we tot slot naar andere milieunormen, bijvoorbeeld op het gebied van CO₂, dan is in de Luchtvaartnota de ontwikkeling van een CO₂-plafond aangekondigd. Maar ik denk dat ik de commissie daar niet aan hoeft te herinneren. Het principebesluit over het CO₂-plafond wordt gebaseerd op alle onderzoeken die nu lopen en nog afgerond moeten worden, omdat we daarin ook nog even een laatste check doen op het 440.000-besluit. Dit principebesluit staat gepland in het eerste kwartaal, kort na de jaarwisseling.

De heer Eppink vroeg waarom er gekeken is naar de vlootmix van 2018. We hebben daar even naar gezocht, maar het antwoord is toch dat die veronderstelling van de heer Eppink niet klopt. In de analyse van het bureau To70 over het afschaffen van het anticiperend handhaven, die bij de stukken zat, is rekening gehouden met vlootvernieuwing tot en met 2023. Er is dus ook wel degelijk rekening gehouden met een schonere en stillere vloot.

Dan vroeg de heer Van Raan nog naar de natuurtoets in 2008. Daar heb ik recent ook vragen over beantwoord. Althans, dat is recent door de Minister voor Natuur en Stikstof gedaan, mede namens mij. Vooropgesteld geldt dat voor de totstandkoming van het luchtvaartbesluit van 2008 niet alleen de vereisten op grond van de Wet luchtvaart in acht zijn genomen, maar ook een MER-procedure is doorlopen en een toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. is verkregen. De Minister van LNV heeft daarna in een bezwaarprocedure geconstateerd dat met de inzichten van nu, ook na het vernietigen van het PAS-programma, voor de toepassing van het overgangsrecht niet zonder meer kan worden uitgegaan van de rechtmatigheid van het LVB 2008, vanwege het feit dat niet zomaar kan worden uitgegaan van de natuurtoets onderliggend aan dat besluit. En dat is precies de reden dat de Minister van LNV heeft aangegeven dat Schiphol niet onder het overgangsrecht valt én een natuurvergunning moet aanvragen. Daar is dus gevolg aan gegeven met de plicht om een natuurvergunning aan te vragen en precies dié procedure loopt op dit moment.

Voorzitter. Hiermee ben ik ingegaan op alles wat er gevraagd is over het hoofdlijnenbesluit van het kabinet.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag al diverse handjes. Het eerste handje was van de heer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Dank aan de Minister dat hij even schetst welke stappen hij neemt omdat die juridische haalbaarheid, ook met de toetsing die Europees nog plaatsvindt, «in de lucht hangt», om het maar even in het thema van vanavond te houden. Maar dat lijken wel wat noodsprongen, toch? Collega Van Raan vroeg: de juridische werkelijkheid en de harde regelgeving gaan toch boven wat nog via een ministeriële regeling kon worden neergezet? Als u op een later moment door de Europese Commissie wordt teruggefloten, dan ligt alles in duigen, ook als het gaat om welke randvoorwaarden er gehanteerd zijn bij het aanvragen van een natuurvergunning. Klopt dat?

Minister Harbers:

Ik denk dat we twee dingen even goed uit elkaar moeten houden. Dat is ook wel de reden dat er naar aanleiding van het hoofdlijnenbesluit een tussenstap komt. Maar wat ik zojuist in spoor één schetste, het beëindigen van het anticiperend handhaven in combinatie met een ministeriële regeling voor het preferent baangebruik, is volledig een nationale bevoegdheid. We zijn dus voornemens dat volgend jaar op 1 november in

te voeren. Het hangt van de vlootmix van de luchtvaartmaatschappij af waar je dan precies op uitkomt, vandaar dat het nog iets hoger zou kunnen zijn dan 440.000, namelijk 450.000 tot 465.000 vliegbewegingen. Parallel daaraan werken we aan de balanced approach-aanpak voor het nieuwe LVB. Als je het goed uitzoekt, dan is de doorlooptijd daarbij langer dan we volgend jaar 1 november kunnen realiseren. Tegelijkertijd is het uiteindelijke besluit na het afronden van die balanced approach-procedure volledig een nationale bevoegdheid. Een balanced approach-procedure schrijft voor welke stappen je moet nemen, maar het is niet zo dat de Europese Commissie daar aan het eind een goed- dan wel afkeuring op kan geven. Daarna is het aan de lidstaat. Het enige verschil met de hoofdlijnenbrief is dus dat die stap hoogstwaarschijnlijk niet afgerond kan zijn met ingang van de dienstregeling van 1 november 2023. Dat betekent dus dat die laatste stap van anticiperend handhaven, wat nog op 465.000 zou kunnen eindigen, volgens de huidige planning dan het jaar erna op 440.000 zou komen. Vanzelfsprekend houd ik de Kamer de komende tijd op de hoogte van hoe we in het proces zitten en hoe dat loopt, zoals ik ook in het schriftelijk overleg had aangegeven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De Minister heeft het erover dat het van belang is dat het juridisch fundament weer terugkeert bij Schiphol. Hij heeft het ook over een «juridisch vacuüm». Toen hij dat zei, dacht ik dat hij het over stikstof had, maar het bleek over het anticiperend handhaven te gaan. Maar dat juridisch vacuüm voor stikstof laat het dus eigenlijk voortbestaan, want de Minister wil 440.000 vastleggen, maar op basis waarvan? Er is geen vergunning, dus het gedogen van het illegale vliegen zonder stikstofvergunning gaat gewoon door.

Minister **Harbers**:

De reden is dat er een plicht bij Schiphol is gelegd om die vergunning aan te vragen, maar gelet op de complexiteit – dat geldt voor meer bedrijven die in het verleden geen vergunning hoefden aan te vragen – zit daar nog wel een doorlooptijd aan vast. Dat is de reden dat we beginnen met het vastleggen van wat we kunnen met betrekking tot geluid, dus anticiperend handhaven. Vanzelfsprekend moet Schiphol voor dat LVB daarna wel over een natuurvergunning voor 440.000 vliegbewegingen beschikken. Het is aan Schiphol zelf om daar alle noodzakelijke stappen voor te nemen, het bevoegd gezag daar ook in mee te nemen en het bevoegd gezag dan op een gegeven moment in staat te stellen om die natuurvergunning af te geven. Als het Schiphol niet zou lukken om op 440.000 een aanvraag te doen, dan is dat de input die we daarna mee moeten nemen in het vaststellen van het LVB.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

440.000 is een beetje een arbitrair getal. Daar zit een analyse onder, die, als we eerlijk zijn, met name over de bestemmingen, het netwerk en eigenlijk vooral de businesscase van KLM gaat. Kan de Minister enige richting geven aan die 440.000? Waarom denkt hij dat er qua stikstof een legale grond is voor die 440.000? Anders geven we nu toch weer gewoon een gedoogvergunning aan Schiphol? Dat is toch bizar?

Minister **Harbers**:

Het korte antwoord daarop is: ik ga af op wat Schiphol zegt. Schiphol is in de vaste overtuiging dat het hen gaat lukken om een deugdelijke vergunningsaanvraag te doen op die 440.000 in alle aspecten die daarbij horen, namelijk de berekeningen, de goedkeuring door het bevoegd gezag en het mitigeren van de stikstofopgave. Maar het is uiteindelijk aan het bevoegd gezag, in casu de Minister voor Natuur en Stikstof, om dat aan het eind te beoordelen en die vergunning al dan niet te verstrekken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De Minister heeft het erover dat hij niet kán sturen, maar ik herinner hem toch nog eens aan mijn aangenomen motie die hem oproept om te gaan sturen. Ik herinner hem ook aan de toezegging, die hij zelf heeft gedaan, dat de netwerkkwaliteit behouden moet blijven. Sturen zal dus moeten en ik begrijp ook dat het kan. Ik hoor de Minister zeggen dat de slotcoördinator nog bezig is met een voorstel, dus ik hoop dat het ministerie goed met die slotcoördinator in overleg blijft om toch sturing aan te brengen en dat het ministerie lobbyt voor dat «last in, first out». Ik hoop ook dat het ministerie lobbyt voor die aparte slotpools, bijvoorbeeld voor de luchtvracht. De Minister zegt tussendoor dat het niet lijkt te kunnen, maar de luchtvrachtsector zegt dat het wel lijkt te kunnen, dus ik vraag de Minister misschien toch om een aparte brief met daarin hoe hij er juridisch tegen aankijkt. De Minister zou de prijsvechters kunnen stimuleren, wortels kunnen maken, om voor vakantievluchten naar regionale luchthavens te gaan. Misschien is er op het ministerie een rondetafelgesprek te houden met de prijsvechters en de regionale luchthavens om te kijken hoe we toch de dingen een beetje in beweging kunnen houden.

Minister **Harbers**:

Ik ga straks nog verder in op de regionale luchthavens. Ik geef hier aan dat ik in de tijd dat de motie werd ingediend, wel heb aangegeven dat er binnen de huidige EU-slotregelgeving amper mogelijkheden zijn om hierop te regisseren. Wij geven ook invulling aan die motie. Wij doen het volgende. We vragen nu aan de slotcoördinator om een goed voorstel te doen voor het beperken van het aantal slots. We vragen met name om de consultatie die de Europese Commissie start, te gebruiken om al die wensen in te brengen die de heer Koerhuis terecht noemt. Uiteindelijk is – ik zeg het maar even – een motie ook weer geen EU-regelgeving. Wij hebben ons te houden aan EU-regelgeving. Dit is ook precies de appreciatie die ik indertijd heb gegeven op grond waarvan de motie oordeel Kamer kon krijgen. Ik heb er ook bij gezegd dat als deze appreciatie niet gewenst was, het oordeel dan ontraden zou zijn.

De heer **Boucke** (D66):

Dank aan de Minister voor de beantwoording van de vragen in dit blokje. Ik wil het toch nog hebben over de nachtvluchten. Ik heb goed naar de Minister geluisterd. Hij wil stoppen met anticiperend handhaven. Dat is de eerste stap. Er is een nieuwe realiteit ontstaan die we nu bijna allemaal onderkennen. Dat betekent dus ook dat de stappen die in de Luchtvaartnota genoemd zijn, van 29 naar 27 en verder, geen onderdeel meer zijn van de huidige realiteit. Dat was de realiteit waar we van afgestapt zijn. Ik denk dus echt dat de Minister hier een kans laat liggen. Is hij het met mij eens dat je, als onderdeel van dat nieuwe spoor dat we inslaan, de nachtvluchten ook naar rato kan laten krimpen? Of moet dat per ministeriële regeling? Dat is dan misschien de tijdelijke regeling en duurt waarschijnlijk twee jaar. Je moet niet alleen naar 440.000 terug kunnen, maar je moet ook het aantal nachtvluchten naar rato terug kunnen brengen. Ik wil graag een reactie van de Minister.

Minister **Harbers**:

Technisch gesproken zou het kunnen wat de heer Boucke zegt, maar mijn antwoord is dat het kabinet daar niet voor heeft gekozen. Daar hebben we drie redenen voor. De eerste is dat de vermindering van het aantal vluchten in de opvatting van het kabinet al heftig genoeg is voor de luchtvaartsector. Het is al een indringend besluit dat veel vraagt van luchtvaartmaatschappijen. In de tweede plaats hebben diverse commissieleden aandacht gevraagd voor bijvoorbeeld vrachtluchten, maar in de derde plaats ook voor vakantievluchten. Die twee categorieën vluchten

komen in deze vermindering wel weer extra onder druk te staan als we dan ook nog het aantal nachtvluchten, zoals we ons dat hadden voorgenomen, van 29.000 verder naar beneden zouden brengen. Ik denk dat je dan wel een aantal ontwikkelingen boven op elkaar stapelt die het steeds ingewikkelder maken. Om die reden heeft het kabinet ervoor gekozen om, als onderdeel van die 440.000 het voorziene aantal van 29.000 te realiseren.

De heer **Boucke** (D66):

Dan constateer ik toch dat de Minister een kans laat liggen om iets te doen aan de slaapverstoring van omwonenden, want het kan dus wel. Je kunt dus terug naar 440.000 en terug naar 28.000 nachtvluchten.

Ik heb nog een vraag aan de Minister. Kan de Minister – ik stelde deze vraag al eerder – definiëren wat hij bedoelt met: verdere ontwikkeling van Schiphol als voorwaarde? Dat wordt in de Luchtvaartnota genoemd. Hoe definieert de Minister «de verdere ontwikkeling van Schiphol»?

Minister **Harbers**:

In het licht van dit besluit is het de ontwikkeling van wat ik daarstraks in het derde spoor noemde: een nieuw stelsel van milieunormen, waarin in de toekomst ook het perspectief voor de luchtvaartsector besloten ligt. Daar hoort ook het besluit in 2024 bij over opening van Lelystad Airport. Op het moment dat dat gebeurt, zou je het aantal nachtvluchten op Schiphol verder kunnen beperken. Het zijn dat soort aspecten. Daarnaast hoeft het aantal vliegbewegingen – dat is ook door diverse leden genoemd – natuurlijk niet per se gelijke tred te houden met het aantal passagiers op Schiphol. Ook dat is dus iets wat de komende tijd verder wordt gemonitord. Het zou best nog zo kunnen zijn dat er in de loop van de tijd meer passagiers op Schiphol zullen vertrekken en aankomen.

De **voorzitter**:

Heel kort en tot slot, meneer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

Ik ben toch benieuwd aan hoeveel vliegbewegingen de Minister dan denkt. Kan hij die verdere ontwikkeling kwantificeren? Waar baseert hij zich op?

Minister **Harbers**:

Ik herhaal wat ik daarstraks al zei: wat mij betreft is dit bij deze besluitvorming de laatste keer dat we over een aantal vliegbewegingen spreken en ontwikkelen we daarna een stelsel waarin we sturen op de milieuruimte die bij die 440.000 hoort. Van daaruit kunnen we dan een soort afbouwpad maken waarin een stuk van de milieuwinst altijd ten goede komt aan de omgeving. Datgene wat men meer realiseert in de luchtvaartsector kan men dan gebruiken voor de eigen ontwikkeling. Kijk bijvoorbeeld naar geluid. Ik heb bijvoorbeeld ook berichten gezien van «ja, misschien heb je straks nog wel lawaaierige vliegtuigen en dan gaan we er met z'n allen op achteruit», maar dat zit ook in het beëindigen van het anticiperend handhaven verankerd. Als je namelijk lawaaierige vliegtuigen hebt, dan is een geluidspunt sneller gevolgen. Dat betekent dan dat je minder ruimte hebt op Schiphol. Als je het omgekeerde doet, dan heb je navenant meer ruimte.

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

Dank aan de Minister voor de beantwoording van de vragen in dit blokje. Mijn zorgen zitten niet zozeer in waar de Minister naartoe wil werken, maar ook in waar Schiphol toe in staat is. Dat zit met name in die juridische houdbaarheid. We weten natuurlijk al dat er een rechtszaak liep over geluidsoverlast, waar de ILT vorig jaar ook voor waarschuwde. We

weten dat we die nieuwe natuurvergunning willen hebben, maar tegelijkertijd weten we ook dat het sinds 2015 al niet lukt om een nieuw luchtvaartbesluit aan te nemen. Ik vond toch dat de Minister in de beantwoording aangaf dat het vooral bij Schiphol ligt, maar tegelijkertijd heeft de overheid natuurlijk ook een grote verantwoordelijkheid. Kan de Minister iets uitgebreider toelichten waarom hij vrijwel zeker weet dat het in 2024 lukt om het Luchthavenverkeerbesluit aan te nemen? Ik heb gewoon echt zorgen over de juridische houdbaarheid, omdat we al eerder hebben gezien dat de overheid zaken heeft verloren. We hebben nu weer dat rapport van Remkes over stikstof, waarvan we niet precies weten waartoe het gaat leiden. Ik hoorde van de Minister dat we daar binnenkort een reactie op krijgen. Ik zou daar toch graag uw toelichting op willen.

Minister Harbers:

Het zijn twee aspecten. Die verantwoordelijkheid van de overheid zien wij ook echt en bij geluid kunnen we die ook waarmaken door terug te gaan naar het LVB 2008: het stoppen met het anticiperend handhaven. Dat is ook precies de stap die we hier gaan nemen. Bij de natuurvergunning zit er één stap tussen en dat is gewoon dat het bedrijf zelf, Schiphol, aan alle voorwaarden moet voldoen om die natuurvergunning aan te vragen. Het is ook aan het bedrijf zelf om daar tempo mee te maken, want als dat lang uitblijft en als daar geen voortgang in zit, dan is ook voor het bedrijf Schiphol zelf het juridisch risico natuurlijk steeds groter. Die twee zijn van elkaar te onderscheiden. Tegelijkertijd horen we van Schiphol dat het wel degelijk druk bezig is met de aanvraag van de natuurvergunning. Ook eerder in het jaar handelden ze al op de vraag van de overheid: lever ons informatie aan, zodat het bevoegd gezag kan beoordelen of de uitgangspunten goed zijn.

De heer Graus (PVV):

Ik dank de Minister voor de beantwoording. Ik hoorde hem inderdaad het woord «straffen» zeggen, maar dat vind ik natuurlijk ook. KLM is een van de beste werkgevers wereldwijd. Als je op een gegeven moment ziet dat er voor vele miljoenen airlines uit kamelenlanden worden gehaald en dat die hier slots krijgen die onze eigen airlines, onze eigen «trotsen», moeten inleveren, dan vind ik dat straffen als je vooroploopt qua duurzaamheid en qua alles. KLM loopt in alles voorop, op alles en iedereen, en ze behoren altijd tot de top drie.

Dan heb ik nog een volgende vraag. Ik weet niet meer welk woord de Minister gebruikte, maar hij meende het. Hij zei: zoals het nu is, kan er geen aparte slotpool komen voor vrachtluchten. Dat zijn eigenlijk twee vragen die bij elkaar komen. Dan moeten we daar dus iets aan doen en dan moeten we zeker nog van de Minister weten wat wij als Kamer, als hoogste ambt van Nederland, kunnen doen. Desnoods moeten we die slotcoördinator maar gaan aanpakken of afschaffen of weet ik veel wat we moeten gaan doen, maar dit kan natuurlijk niet. We moeten wel onze eigen belangen behartigen en bewaken, dus daar had ik graag een reactie op gehad.

Minister Harbers:

Laat ik ten eerste ook gewoon zeggen: dit is een heel heftig besluit voor de luchtvaartsector, zeker voor KLM, voor onze homecarrier. De pijn die het bedrijf voelt, voelde ik zelf haast ook fysiek toen we als kabinet dat besluit namen. Dat is zeker ook omdat KLM de afgelopen jaren gewoon grote stappen heeft gezet, ook op verdere verduurzaming, al is het maar omdat het bij mijn weten een van de weinige of misschien wel de enige airline in de wereld is die zelf ook mee investeert in een fabriek voor duurzame kerosine. Dat vind ik overigens nog steeds een heel goed besluit, want daarmee heeft het naar de toekomst toe ook een goede licence to operate. De vraag van de heer Graus over «dan moeten we

maar wat doen aan die slotregulering» begrijp ik wel, alleen kan ik op dit moment niet eenzijdig die slotregulering veranderen. Dat is Europese regelgeving. We doen het volgende. Nu de Europese Commissie begint met de consultatie voor wijzigingen in de slotregulering, leveren we ook op al deze aspecten onze inbreng en verzamelen we zo mogelijk ook steun van andere lidstaten. Daarbij stel ik overigens wel vast dat er gevarieerd over wordt gedacht in de Europese Unie. Maar er zijn wel een aantal landen die ook in toenemende mate zeggen dat die slotregulering aan modernisering toe is.

Qua vrachtvervoer zit er natuurlijk nog een ander aspect aan, wat het voor de vrachtsector sowieso ingewikkelder maakt om slots te behouden. Die vrachtluchten zijn heel vaak wat ongeregelder, ook op basis van de lading die men moet vervoeren. Dus ook in de huidige situatie met 500.000 vliegbewegingen hebben vrachtcarrriers het lastiger om altijd hun historische slots te behouden. Dat gegeven hebben we altijd gehad, bij ieder plafond van Schiphol. Tegelijkertijd zien we natuurlijk wel het belang van een grote vrachtsector op Schiphol en proberen we dat ook een betere plek te geven, zeker als er gemoderniseerd wordt in die slotregulering.

De voorzitter:

Tot slot de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

We gaan echt naar een noodsituatie toe. Als we zo doorgaan, dan gaan KLM en Schiphol gewoon naar de knoppen, en dan gaat onze hele vrachthub ook naar de knoppen. Ik vraag me het volgende af. Ik hoor andere landen vaker zeggen: «Ja, maar wacht eens even. Als ons land dusdanig in de knel komt, dan gaan er gewoon andere wetten gelden en dan gaat het nationaal belang prevaleren boven enig Europees belang of het belang van de Europese Commissie, of hoe je het allemaal wilt noemen.» Ik wil dus weten wat wij als Kamer kunnen doen. Heeft de Minister dat ook bekeken? Soms kun je je eronder uitdraaien. Soms kun je zeggen: «Luister jongens, dit gaat ons zo veel economische, financieel-economische en sociaal-maatschappelijke schade brengen. Het gaat om tienduizenden banen.» Een heel deel van onze economie gaat gewoon kapot. Het zijn net dominostenen, dus als Schiphol en KLM gaan vallen, dan gaat alles daar omvallen. Op een gegeven moment moeten we toch kunnen ingrijpen?

Wat betreft die slotcoördinator hoor ik altijd: ja, we kunnen er niet op ingaan. Maar we kunnen alles. We landen op de maan, we klonen schapen en we kunnen daar ook iets doen. Ik wil weten wat en hoe we dat gaan doen.

De voorzitter:

Meneer Graus, uw vraag is helder.

Minister Harbers:

Ik stel gewoon even in feitelijke vast dat een noodsituatie zoals de heer Graus die schetst, niet aan de orde is, nog los van het feit dat ik geen mogelijkheden zie om te zeggen: dan trekken we ons niks van wetgeving aan. Ik stel overigens ook vast dat Schiphol op dit moment, in ieder geval dit jaar, op een lager aantal vliegbewegingen opereert dan 440.000. Straks ga ik in op alle vragen die gesteld zijn over hoe we juist meer mensen laten werken op Schiphol, want Schiphol heeft vooralsnog vooral meer mensen nodig in plaats van een afname van de werkgelegenheid.

De heer Graus (PVV):

Hoeveel interrupties heb ik, voorzitter? Ik mag er toch nog eentje plegen?

De **voorzitter**:

U heeft vier interrupties.

De heer **Graus** (PVV):

Dan mag ik er toch nog eentje plegen?

De **voorzitter**:

Maar we hebben nog drie blokjes.

De heer **Graus** (PVV):

Ja, maar dat maakt me niet uit.

De **voorzitter**:

O, gaat uw gang. Gaat uw gang. Nee, gaat uw gang, meneer Graus. We gaan daar geen discussie over voeren.

De heer **Graus** (PVV):

Als u mij vijf, zes jaar geleden had gezegd dat de HAK-fabriek drie maanden dicht zou gaan, dat er mensen in de kou zouden komen te zitten en dat mensen hun energierekening niet meer zouden kunnen betalen, dan had ik het eerlijk gezegd echt niet geloofd. Dan had ik gezegd: nee, niet in ons land. Maar het gaat dus wel gebeuren. Ik heb twee jaar eerder de kredietcrisis voorspeld. Ik heb in 2008 de oorlog met Rusland en de energieafhankelijkheid voorspeld. Ik ga nu voorspellen dat het allemaal gaat omvallen als we dit doorzetten en als de Minister niet ingrijpt. Allemaal. Dan gaan KLM en Schiphol dus ook gewoon om zeep. Nu is mijn vraag: wat moeten wij doen? Dadelijk wordt bij een parlementaire enquête gevraagd: «Waarom is er geen antwoord op gegeven? Waarom is er niks mee gedaan? Hij vroeg om hulp.» Waarom kunnen we met z'n allen niks doen om dit te redden? Ik weet dat er zelfs linkse partijen zijn, zoals de SP – die is er nu niet – die voor de werkgelegenheid zijn. Die zijn de luchtvaart niet altijd even goedgezind, maar ze zijn nog wel voor de werkgelegenheid. Wat kunnen we doen? Ik wil het echt weten, want met HAK gaat het ook niet goed. HAK is ook een nationale trots van ons. Dit gaat dadelijk ook gebeuren met KLM en Schiphol. Eén en één is twee. Ik wil nu dus echt weten wat we kunnen doen en ik wil ook weten wat we kunnen doen aan die slotcoördinator. Moet er wetgeving worden aangepast?

De **voorzitter**:

Meneer Graus, uw vraag is helder als helderziende in deze Kamer, zeg ik dan maar.

Minister **Harbers**:

Ik ben het met de heer Graus eens dat wat wij op dit moment meemaken in alle opzichten uitzonderlijk is: oorlog op dit continent, koopkrachtverlies, stijgende energieprijzen, inflatie. Dat zijn hele heftige dingen bij elkaar. Ik beperk me hier tot de luchtvaart, die daar mogelijk ook grote gevolgen van zal ondervinden op het moment dat consumenten andere prioriteiten hebben in hun bestedingen dan het kopen van vliegtickets. Maar als de kern van de vraag is «wat kunnen wij doen om de luchtvaart te redden?», dan moet je, als je van de luchtvaart houdt, naar mijn overtuiging ook zorgen dat de vergunningen op orde zijn. Als je nu zegt «ik grijp even niet in, want dan redt de luchtvaartsector zich beter», dan houden we een situatie waarin er geen rechtszekerheid is voor de omwonenden. Dan komen we in toenemende mate in de problemen omdat zelfs onze eigen inspectie zegt: op deze manier kunnen we niet heel lang meer handhaven op geluid. Dan raakt de natuurvergunning die nog nodig is, ook steeds verder buiten beeld. Met die drie situaties help je de luchtvaartsector ook niet.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb goed geluisterd naar het antwoord van de Minister. We kijken blijkbaar anders aan tegen een aangenomen Kamermotie, maar ik heb de Minister niet horen ingaan op zijn eigen toezegging dat hij de netwerk-kwaliteit van Schiphol wil behouden. Dat is een toezegging van de Minister geweest in de brief die hij ons heeft gestuurd. Dan is toch de vraag: hoe heeft hij het besluit van die 440.000 kunnen nemen zonder te kunnen sturen op het behoud van de netwerk-kwaliteit? Ik heb wat suggesties gedaan over hoe hij erop zou kunnen sturen. Ik heb twee vragen. Hoe heeft hij dat besluit kunnen nemen zonder te kunnen sturen en wel die toezegging uit kunnen doen? Nogmaals, hoe kijkt hij aan tegen de suggesties die ik heb gedaan en bijvoorbeeld ook tegen die aparte slotpools? De luchtvrachtsector zegt dat het juridisch wél kan.

De **voorzitter**:

Helder.

Minister **Harbers**:

Wij pakken alle bruikbare suggesties op, maar veel kan niet in de huidige slotregeling. Ik kan mijn antwoord hier nog een keer herhalen, maar ik heb het zelfs in dat debat en bij het indienen van die motie al aangegeven. Wat betreft de netwerk-kwaliteit hebben wij een analyse gemaakt van wat je nodig zou hebben om een adequate verbondenheid van Nederland met de wereld te kunnen waarborgen. Er zullen altijd bestemmingen bij komen en af gaan. Dat hebben we altijd gehad, ook in de afgelopen decennia. Het moet mogelijk zijn om ook bij 440.000 bewegingen een goede verbondenheid van Nederland te kunnen waarborgen. Dat is tegen de achtergrond van het feit dat 500.000 vliegbewegingen niet meer houdbaar zijn, gegeven het gebrek aan zicht op een werkend LVB. Als we dat allemaal hadden, dan was ik waarschijnlijk tot een ander besluit gekomen, maar zo was de situatie niet. Vandaar dat we die economische analyse hebben gemaakt, waarbij we – dat is ook genoemd in het debat – de bovenkant van de bandbreedte hebben opgezocht, juist vanwege het feit dat je niet actief kunt sturen op welke bestemmingen aan welke slots worden gehangen. Precies om de reden die de heer Koerhuis aangeeft, hebben we dat meegewogen in onze besluitvorming.

De heer **Boucke** (D66):

Ik wilde het nog heel even hebben over de nieuwe systematiek, dus niet over de tussenliggende periode, maar over het einddoel. Ik zou heel graag de toezegging van de Minister willen dat een verandering van de capaciteit – of dat nou groei zal zijn of krimp, want dat zou eventueel ook kunnen – via een algemene maatregel van bestuur gebeurt en niet per ministeriële regeling. Dat vraag ik naar aanleiding van het interruptiedebatje dat ik eerder had met de heer Van der Molen. We willen hier wel parlementaire controle op houden. Dat is voor ons heel belangrijk, omdat we die fout eerder hebben gemaakt.

Minister **Harbers**:

Dat ben ik met de heer Boucke eens. Het gaat om twee punten: volgend jaar bij het beëindigen van het anticiperend handhaven en mogelijk als dat LVB daarna nog te lang duurt. Ik ben voornemens op die twee punten een ministeriële regeling te maken, maar het LVB is een algemene maatregel van bestuur. Op het moment dat we het nieuwe milieustelsel hebben uitgedacht en willen vastleggen, zal er wederom binnen maximaal vijf jaar een nieuwe LVB zijn, dat ook de status van AMvB heeft. Precies wat de heer Boucke vraagt, kunnen we dus ook leveren.

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

Ik wil toch nog even doorvragen over de kwaliteit van het netwerk. KLM heeft nu gezegd: onder de huidige omstandigheden moeten we 30 bestemmingen schrappen. Ik neem aan dat de Minister daar niet van is geschrokken, want anders was hij daar zelf wel op ingegaan. Maar ik zou heel graag willen weten hoe we dan in de toekomst naar die monitor moeten kijken. De Minister gaf namelijk aan dat er straks een monitor komt, ook al komen er altijd bestemmingen bij en gaan er bestemmingen af. Zit er een soort norm in wat de goede bestemmingen zijn? Stel dat die monitor zegt dat het wel erg achteruit kachelt. Dan leid ik tot nu toe uit de antwoorden van de Minister af dat we geen mogelijkheid hebben om tegen welke luchtvaartmaatschappij dan ook te zeggen: ik zou dan toch maar op – noem maar eens een bestemming – gaan vliegen. Moet die monitor dan een zoethoudertje zijn of heeft u, of uw opvolger, dan ook nog bevoegdheden om aanwijzingen te geven? Of is «meer vluchten toestaan» dan nog de enige gang, omdat we niet toestaan dat er bestemmingen afvallen? Hoe verhoudt zich dat dan weer tot die strenge milieunormen die u graag wilt regelen? En waar kun je in steunen?

Minister **Harbers**:

Strikt genomen heb je weinig tot geen mogelijkheden om daarop te sturen zolang die slotregulering niet is aangepast. Tegelijkertijd zal de Monitor netwerkqualiteit in ieder geval een inzicht bieden, wat we tot nu toe nog niet hebben. Daarachter ligt uiteindelijk ook een mogelijkheid om een aantal andere beleidsinstrumenten te overwegen, althans als je ziet dat de resultaten een verkeerde kant opgaan. Het gaat dan bijvoorbeeld om wat je doet met een vliegtickettax of wat Schiphol zou doen met de luchthaventarieven, maar dat is allemaal een beetje speculeren in de toekomst. Ik stel voor dat we eind van dit jaar het beleidskader netwerk-qualiteit in de Kamer presenteren en dat we op dat moment kijken naar de gevolgen daarvan en de mogelijkheden die we daarmee eventueel in de toekomst zien, want we werken op dit moment zelf nog aan dat beleidskader. Op zichzelf is het reëel. Idealiter – dat bespeur ik ook bij sommige buurlanden – wil je het liefst een mogelijkheid hebben om veel verdergaande kwaliteitskenmerken te kunnen verbinden aan de uitgifte van slots, maar die realiteit is er helaas nog niet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil het nog even hebben over die 440.000, want eigenlijk hoor ik de Minister nu zeggen: we leggen 440.000 vast en vervolgens is dat dan ook de milieu- en geluidsruimte waar daarna verder op gestuurd kan gaan worden. Dat is dan eigenlijk de milieu- en geluidsruimte waar Schiphol recht op heeft gekregen. Als dat het geval is, wordt het nog veel belangrijker dat die 440.000 goed onderbouwd is. Ik vraag me dan wel af hoe de Minister ernaar kijkt dat CE Delft en de TU in een mediabericht hebben gezegd: wij herkennen ons helemaal niet in hoe de Minister die 440.000 heeft onderbouwd, en we zijn heel kritisch geweest. Dat zie je ook in de onderliggende stukken. Waarom heeft de Minister daar zo weinig mee gedaan? Kan hij voor de Kamer toch nog eens heel goed onderbouwen waar die 440.000 op is gebaseerd?

De **voorzitter**:

Dat is een heldere vraag.

Minister **Harbers**:

In de eerste plaats wil ik een aanvulling geven op wat mevrouw Kröger zei, namelijk dat de milieuruimte van die 440 daarna niet voor de eeuwigheid vastligt, want er moet vervolgens een formule op losgelaten worden van wat ik maar noem «permanent afnemende hinder». Daarna moet de curve dus wel naar beneden gaan, ook gegeven het feit dat de

luchtvaartsector verduurzaamt en daarmee steeds schoner, stiller en zuiniger gaat worden. Maar in dit verband is vooral het stiller worden van belang. Waar het op gebaseerd is, is dat het begint, nogmaals in het kort, bij de noodzaak om het anticiperend handhaven te gaan beëindigen, in combinatie met het behoud van preferent baangebruik. Daar hebben we een analyse over gevraagd. Wat doet dat bij de huidige vlootmix? Bij de vlootmix uit het verleden zou het om 400.000 gaan. Bij de huidige vlootmix is dat 450.000 tot 465.000. Dan heb je de ene kant van het speelveld, namelijk geluid. Vervolgens hebben we een analyse gemaakt van wat je nodig zou hebben voor een goede verbondenheid van Nederland. Daar kwam een analyse uit van 400.000 tot 440.000 vliegbewegingen. Vanwege het feit dat je niet kunt sturen op welke bestemming op welk slot wordt gevlogen, hebben we de bovenkant van de bandbreedte genomen, namelijk 440.000, omdat die ook in de bandbreedte ligt van het beëindigen van het anticiperend handhaven. Die loopt van 400.000 tot 465.000.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Boucke voor zijn vraag.

De heer Boucke (D66):

Ik wilde nog heel even terugkomen op die eindsituatie. Dank aan de Minister voor de toezegging, maar ik wil 'm nog net iets scherper maken, want volgens mij spraken we een klein beetje langs elkaar heen. In dat nieuwe LVB kan de Minister een systematiek opnemen. Dat kunnen artikelen zijn die bijvoorbeeld automatisch in werking treden bij groei. Dat willen we voorkomen. Als er groei kan optreden, vind ik het belangrijk dat wij als Kamer daar iets over kunnen zeggen, want anders kun je het per koninklijk besluit of ministeriële regeling doen, zoals het eerder voorzien was. Dat willen we voorkomen.

Minister Harbers:

Het LVB zelf zal de status van een AMvB hebben. Ik denk dat we het daar gewoon netjes moeten formuleren op dat niveau, maar een formule naar de toekomst zou je ook op dat niveau kunnen neerleggen. Tegelijkertijd zijn onze ontwikkeling en invulling van wat wij binnen de komende vijf jaar willen bewerkstelligen pas net gestart. Ik kan me dus voorstellen dat we dit debat hernemen als we meer zicht hebben op de contouren van zo'n nieuw stelsel. Maar de basis blijft staan. Die zal worden vastgelegd in een tweede LVB, na het komende LVB over 440.000. Dat heeft de status van een AMvB en kan dus sowieso besproken worden in de Kamer. Als daarin staat wat de heer Boucke vreest, namelijk artikelen die bij koninklijk besluit kunnen ... Ik heb nog niet één voornemen, want we beginnen net aan de ontwikkeling van dat stelsel. Dan is de Kamerbehandeling te zijner tijd voor hem waarschijnlijk een reden om te zeggen: dat mag er niet op deze manier in. Ik wil het gewoon ordentelijk vastleggen. Dat is mijn basisuitgangspunt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van het eerste blokje. We gaan door naar het tweede blokje, over de actuele situatie op Schiphol. De Minister nam zelfs nog het woordje «chaos» in de mond. Dat laat ik aan hem over. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Er zijn veel vragen over gesteld. In de tussentijd is er net voor het debat ook wat nieuws over gekomen. De Kamer, ikzelf en iedereen ongeveer zijn het er wel over eens dat er heel veel maatregelen nodig zijn om de zaken echt structureel op te lossen. In het kort, maar ik vermoed dat de Kamer het ook allemaal in het nieuws heeft gezien, is bekend geworden dat de

beveiligingsbedrijven de roosters gaan aanpakken, zodat beveiligers een voorspelbare dagindeling hebben. Dat punt heb ik zelf ook een paar keer met de FNV besproken. Ook is dat in een gesprek met collega Van Gennip naar voren gebracht. Ik denk dat het heel belangrijk is, ook voor gezonde arbeidsvoorwaarden op Schiphol, dat rust, ruimte en andere faciliteiten worden aangepast, zodat er normaal pauze gehouden kan worden. Ook is het belangrijk dat er per november een toeslag van € 2,50 op het salaris komt, boven op de salarisverhoging van 15% die per 1 januari wordt ingevoerd en boven op de € 1,40 die nu ook geldt. Ik heb begrepen dat de loonsverhoging daarmee kan oplopen tot uiteindelijk 40% ten opzichte van wat het was. Tegelijkertijd heeft Schiphol recentelijk aangekondigd de capaciteit ook de komende maanden omlaag te moeten brengen, gewoon om een voorspelbare operatie te hebben. Ik hoop echt dat het pakket van vandaag gaat helpen om ervoor te zorgen dat de operatie weer binnen normale proporties komt en dat daarmee ook de aantrekkelijkheid van het werken verbetert en de bedrijven op Schiphol erin slagen om veel meer mensen aan te nemen. Die maatregel van de beperking van het aantal reizigers is namelijk een heel zware maatregel die heel veel vraagt van de luchtvaartmaatschappijen, die daar terecht gefrustreerd over zijn. Tegelijkertijd is het ook wel in het belang van Schiphol dat ze vroegtijdig aangeven hoeveel passagiers ze op een dag op een veilige manier aankunnen, ook om te voorkomen dat reizigers op de vertrekdag zelf horen dat een reis weer niet door kan gaan. We zitten daar vanuit het kabinet bovenop. We helpen waar mogelijk, maar we houden ook vooral kritisch de vinger aan de pols aan de hand van de weekrapportages die doorgaan. Ook voeren we mede de regie op de onafhankelijke evaluatie die Schiphol laat uitvoeren. Die moet er voor het einde van het jaar zijn. Daarnaast hebben we voortdurend, echt op dagelijkse basis en op alle niveaus, gesprekken over de voortgang van de maatregelen en over datgene wat daarvoor nodig is, ook als dat dingen van de overheid vraagt. We willen er dus in ieder geval zeker van zijn dat Schiphol alles in het werk stelt om tot oplossingen te komen.

Daarachter zit natuurlijk het vraagstuk waar, denk ik, ongeveer iedereen in de commissie, onder anderen mevrouw Kröger, de heer Van Haga en de heer Koerhuis, naar vroeg. Wat doen we om ervoor te zorgen dat Schiphol weer een goede werkgever wordt en dat het geheel van arbeidsvoorwaarden verbetert? Ik herhaal wat ik in het commissiedebat van drie weken geleden zei. Zowel Minister Kaag als ikzelf heb vele malen duidelijk gemaakt aan Schiphol dat wij niet sturen op dividenduitkering en/of lagere kosten. Ik heb het zelf gezegd, maar ook Minister Kaag heeft het volgende een aantal keren gezegd. Al is er de komende jaren nul dividend, zolang dit probleem maar opgelost wordt en er sprake is van goed werkgeverschap en ordentelijke arbeidsvoorwaarden op Schiphol. Vandaar dat het hard werken is om al die aspecten van het sociaal akkoord, dat in juni werd gesloten, de komende maanden verder te effectueren.

De heer Graus miste de wervingscampagnes. Het korte antwoord is dat die er wel zijn geweest. Ik herinner me zelfs twee grote banenmarkten die in de journaaluitzendingen werden genoemd. Alle bedrijven die op Schiphol actief zijn, werkten samen om meer mensen naar Schiphol te lokken. Er zijn toen honderden vacatures ingevuld, maar dat waren er nog niet genoeg. Ik begrijp dat er binnenkort nog een campagne aankomt in de vorm van een gezamenlijk actie van beveiligingsbedrijven op Schiphol. De heer De Hoop vroeg naar de arbeidsomstandigheden en de inspectie daarop. Die komt eerdaags. Ik heb het zelf afgedaan, maar ik heb twee collega's in het kabinet die het ook nog moeten afdoen. Vijf Kamerleden hebben schriftelijke vragen gesteld over dit punt, ook over de inzet van de Arbeidsinspectie. Ik verwacht eerlijk gezegd dat ze ieder moment, morgen of anders maandag, naar de Kamer kunnen komen. Ik zou korthedshalve daarnaar kunnen verwijzen. Niet alleen korthedshalve, omdat het

grootste gedeelte van de beantwoording gedaan is vanuit het Ministerie van SZW, omdat het hier echt over de bevoegdheden van de Arbeidsinspectie gaat. Los daarvan wordt er per 1 januari 2023 ook een sociale dialoogtafel opgezet om structureel sociale thema's rond het werk op Schiphol te bespreken, waar ook medewerkers van betrokken partijen een stem in krijgen. Voorzitter, misschien zou ik het even hierbij kunnen laten, omdat ik weet dat er een echt heel uitvoerige beantwoording op het gebied van de arbeidsvoorwaarden naar de Kamer onderweg is. Dan zijn er nog twee andere aspecten. Het eerste is het beperken van het aantal grondafhandelaren. Ik probeer het kort te houden, want drie weken geleden heb ik deze vraag in het andere commissiedebat ook beantwoord. Ik ben heel blij dat ... Sinds eind vorig jaar loopt er eigenlijk al een werkgroep op dat gebied op Schiphol. Maar ik denk, mede onder druk van deze omstandigheden, dat begin september echt het roer is omgegaan en ook Schiphol zelf nu actieve besluiten heeft genomen over dat het aantal grondafhandelaren beperkt dient te worden. Er is geen mogelijkheid om acuut te zeggen dat er nu partijen op Schiphol weg moeten of dat we de toegang stoppen. Er zijn overigens ook geen partijen die op dit moment een operatie willen beginnen. Maar we zijn wel dat traject ingegaan. Recentelijk zijn er experts uit Rome uitgenodigd om van hun ervaringen te leren. Men heeft daar namelijk hetzelfde gedaan. Schiphol en het Ministerie van IenW nemen nu het voortouw bij de uitwerking van die beperking. Dat betekent ook dat je een paar dingen moet doen. Eerst moet je onderzoek doen om de stap zo goed mogelijk te onderbouwen, want het gaat uiteindelijk om ingrijpen in iets wat als een vrije markt is georganiseerd. Op basis daarvan moet je bepalen wat het wenselijke aantal afhandelaren is. Vervolgens moet je een aanbestedingsprocedure opzetten en afronden om de grondafhandelaren te selecteren. Zoals ik eerder aan de commissie heb aangegeven in reactie op de motie-Alkaya c.s., bekijken wij daarbij ook of er in dat traject voldoende waarborgen zitten voor de mensen die thans werkzaam zijn bij grondafhandelingsbedrijven op Schiphol, want je wilt ook niet dat zij vervolgens de dupe zijn en tussen wal en schip komen te vallen.

Dan stelde de heer Van Haga een vraag over de compensatie die luchtvaartmaatschappijen krijgen en of dat geld niet beter aan andere investeringen kan worden besteed. Ik heb eerder ook al publiek geantwoord dat het voor mij een kwestie is van het ene doen en het andere niet laten. Luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers lijden namelijk schade. Ik vind het niet meer dan terecht dat als dit soort maatregelen zo ad hoc moeten worden genomen, airlines en hun passagiers daarvoor schadeloos gesteld worden. Maar ik vind dat het tegelijkertijd noodzakelijk is om daar structureel uit te komen en dat de beurs getrokken wordt voor betere arbeidsvoorwaarden. Gelukkig is dat, nadat het voor de zomer al gebeurd is, vandaag opnieuw gedaan.

De heer Van Haga vroeg nog naar de benoeming van een volgende voorzitter van de raad van bestuur van Schiphol. Dat is een zaak van de raad van commissarissen. Het Ministerie van IenW heeft daar geen directe betrokkenheid bij. Ik weet dat de raad van commissarissen daarmee bezig is. Het Ministerie van Financiën is als aandeelhouder aangesloten bij de verschillende stappen in dat proces, waarvan de eerste stap natuurlijk het opstellen van een profielschets is. Dat waren de vragen over de drukte op Schiphol.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we als eerste naar de heer De Hoop voor zijn vraag hierover.

De heer De Hoop (PvdA):

Allereerst wil ik het hebben over de controle van de Arbeidsinspectie. Ik begrijp dat de Minister de schriftelijke antwoorden afwacht, ook vanuit

andere ministeries, zoals SZW. Dat kan ik me enigszins voorstellen. Maar mijn vraag was best wel specifiek. Ik denk dat de Minister daar wel antwoord op kan geven, los van die schriftelijke antwoorden. Streeft de Minister ernaar, samen met de Minister van SZW, dat er een periodieke controle bij Schiphol komt en dat we niet weer de situatie krijgen waarin er twaalf jaar lang niet of niet goed wordt gecontroleerd? Dat lijkt me toch wel een streven dat de Minister uit kan spreken.

Minister Harbers:

Het kabinet wil gewoon dat Schiphol een goede, verantwoordelijke werkgever is met alles wat daarbij hoort. Dat betekent dus ook dat je de arbeidsomstandigheden in alle aspecten dient te waarborgen. De specifieke vraag naar controle en dat de Arbeidsinspectie op een aantal aspecten twaalf jaar niet gecontroleerd heeft, kan ik simpelweg niet beantwoorden. De Arbeidsinspectie zelf is onafhankelijk. Ik heb al helemaal geen bevoegdheden vanuit lenW om de Arbeidsinspectie iets te laten doen, hoe graag ik het ook zou willen. Ik heb het ook in het vorige debat gezegd. Ik denk dat we hier toch ook een beetje de bestuurlijke zuiverheid moeten hanteren. Ik zou de Kamer in overweging willen geven om dat een keer aan de orde te stellen in een debat over SZW.

De heer De Hoop (PvdA):

Dan wacht ik de schriftelijke vragen verder af, ook vanuit, nadrukkelijk, SZW. Dan wil ik het hebben over die afhandelingsbedrijven. De motie van de heer Alkaya en de heer Van der Molen is duidelijk geweest. En in de afgelopen tijd is vanuit de Tweede Kamer een oproep gedaan. We wachten af wat er op Schiphol gebeurt. De Minister geeft zelf aan: we zitten daar wel met een soort vrije markt waarin we misschien niet heel makkelijk kunnen ingrijpen. Maar mevrouw Buis zei afgelopen dinsdag nadrukkelijk: we zouden wel graag met de Minister willen kijken hoe we er in ieder geval voor kunnen zorgen dat er niet nog een partij bij die afhandelingsbedrijven komt. Hoe kijkt de Minister naar die oproep van mevrouw Buis? Hoe ziet hij het vanuit zijn rol?

Minister Harbers:

We zijn het er helemaal over eens dat er minder grondafhandelaren moeten komen. Ik ben blij dat Schiphol die stap zet. Maar om dat te verankeren, moeten we dat traject wel even zorgvuldig doorlopen om ervoor te zorgen dat het niet ergens averij oploopt. Mevrouw Buis kent mijn antwoord, want ze heeft die vraag eerder van de zomer gesteld. Ik heb geen mogelijkheden om nu te zeggen: ik sluit Schiphol voor nieuwe grondafhandelaren. Het geruststellende is dat ons niks bekend is van partijen die nog actief willen worden. De enige manier om daar te komen, is te doen wat Rome deed, namelijk dit proces zo snel en ordentelijk mogelijk afronden. Ik begrijp dat Schiphol mij die vraag heeft gesteld, maar ik mis de mogelijkheden in de regelgeving om dat te doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Koerhuis. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

De Minister verwijst terecht naar de nieuwe beveiligers-cao die vandaag Nederlandbreed is afgesproken. Hij verwees volgens mij naar het feit dat beveiligers Nederlandbreed 15% erbij krijgen. Daar ben ik natuurlijk blij mee. Hij verwees naar de € 3,90 per uur die beveiligers krijgen als ze op Schiphol werken. Ik wil de Minister eraan herinneren dat het € 5,25 was. De Schipholtoeslag gaat dus wel omlaag. Maar los daarvan heb ik het niet alleen over de beveiligers gehad. Ik noemde bijvoorbeeld ook de bagage. Ook daar moeten de salarissen omhoog. Ook daar moet de Schiphol-

toeslag terugkomen. Daar wil ik toch graag actie, ingrijpen, of hoe we het ook willen noemen, van de Minister zien.

Minister Harbers:

Het grootste knelpunt zit op dit moment bij de security. Beveiligingsbedrijven zelf hebben deze afspraken op basis van de vraag van de bonden gemaakt. Het is aan alle andere bedrijven op Schiphol om er ook voor te zorgen dat ze een aantrekkelijke werkgever zijn. Nogmaals, vanuit het Rijk staat er niets in de weg om daar afspraken over te maken. Hier zit wel het verschil tussen dat de security bijvoorbeeld echt een onderdeel van de operatie op Schiphol is en dat grondafhandeling een dienst is die door de luchtvaartmaatschappijen wordt ingekocht. Die zitten overigens ook met de gebakken peren, zoals we deze zomer zaten, als het niet functioneert. Dan dienen ze namelijk hun passagiers met het schaamrood op de kaken te vertellen dat hun koffer niet is gearriveerd of dat deze nog ergens op een hoop ligt. Ik ga er dus van uit dat verantwoordelijke luchtvaartmaatschappijen er alles aan zullen doen om ervoor te zorgen dat die bagage met de passagier meegaat en hetzelfde vliegtuig haalt. Maar ik ga er ook van uit dat die passagier erop mag rekenen dat de bagage is afgehandeld op een manier waar je je als het gaat om de arbeidsvoorwaarden niet voor hoeft te schamen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik wil nog even kort iets aanvullends zeggen over het punt waar de heer Koerhuis het over had. Die bonus komt wat lager uit, maar het maakt voor een medewerker wel nogal wat uit of het een bonus is of dat het in het loon terechtkomt. Het gaat erom wat iemand er qua pensioen en al die andere zaken mee opschiet. Daar zit een belangrijke stap. De vraag die ik aan de Minister wilde stellen, gaat niet zozeer alleen maar over het personeel, maar ook over of er een oogje in het zeil wordt gehouden met betrekking tot de veiligheidssituatie. Ik spreek namelijk met beveiligers die zeggen dat ze ervan balen, omdat ze meer weekenddiensten moeten draaien doordat ze te weinig collega's hebben. Maar een van de grootste zorgen is dat er bijvoorbeeld in wachtrijen veel minder gepeild kan worden of er passagiers komen waarbij er een extra oogje in het zeil gehouden moet worden. Ik zou heel graag willen weten, want daar hebben we het nog niet over gehad, hoe de Minister een oogje in het zeil houdt zodat de veiligheidssituatie op deze manier geborgd is. Dat is namelijk net zo dringend als de situatie met betrekking tot de arbeidsomstandigheden.

Minister Harbers:

Klopt. Dat thema hebben we in het commissiedebat van drie weken geleden in het kader van vliegveiligheid besproken. Hier spelen twee aspecten. Het ene is de werkdruk, die tot ontoelaatbare hoogte is opgelopen, omdat er minder gates voor de beveiliging open waren. Dan staan de mensen die daar werken natuurlijk onder veel hogere druk. In dat opzicht hoop ik dus ook echt dat met dit pakket in de hand het gaat lukken om meer beveiligers aan te nemen, zodat de grote werkdruk afneemt en men daardoor al meer overzicht kan houden. Overigens is het zo dat als de inroostering normaal gaat worden, in plaats van allemaal gebroken diensten te hebben, je een normale werkdag op Schiphol door kunt brengen.

Daarnaast controleert de ILT, sinds de lange rijen en de drukte op Schiphol in het voorjaar begonnen, meer op hoe het zit met de veiligheid bij de terminal. Dat heeft met dit soort aspecten te maken. Dat heeft ook te maken met het feit dat er rijen staan op plekken die daar nooit voor

ontworpen zijn. Je moet dus ook nog in de gaten houden of de terminal, ook in geval van nood, nog op een veilige manier kan functioneren en dat mensen weg kunnen komen als dat nodig is.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van dit blokje. We gaan over naar het volgende blokje dat, als het goed is, over de verduurzaming van de luchtvaart gaat.

Minister Harbers:

Ja, daar zijn twee vragen over gesteld. De heer Graus vroeg naar een reactie op de brief van de Duurzame Luchtvaarttafel. Ik zal even nagaan hoe het daarmee staat. Die brief is door die partijen naar de Minister en de Staatssecretaris van Financiën gestuurd. Ik verkeerde zelf overigens in de veronderstelling dat die brief al beantwoord zou zijn, maar blijkbaar is dat niet het geval. Ik zal, nogmaals, de collega's van Financiën vragen om dat snel te doen.

De heer Van Haga vroeg naar de toename van de geluidsoverlast door de verhoging van de vliegtaks. De vliegbelasting zal uiteindelijk bijdragen aan fiscale vergroening en betere beprijzing van de maatschappelijke kosten voor vliegen. Zo heeft het kabinet 'm ook ingestoken. Tegelijkertijd, als je de angst hebt dat er een toename van de geluidsoverlast komt, dan heeft dat in het nieuwe stelsel bij het beëindigen van het anticiperend handhaven, het snelle vollopen van geluidspunten, direct gevolgen voor de omvang die de luchtvaartsector heeft. Er zit dus wel een prikkel in, ook vanuit de luchtvaartsector zelf, om te trachten dat te voorkomen. Dat waren de vragen op het gebied van verduurzaming.

Dan waren er nog een paar vragen op internationaal gebied. Ik begin met de ICAO Assembly, de wereldluchtvaartorganisatie van de VN die op dit moment nog haar driejaarlijkse vergadering houdt. Ik bied de Kamer excuses aan voor het feit dat de brief over de inzet van het kabinet aan de late kant, of eigenlijk veel te laat, was. Dat moet gewoon beter. In alle realiteit was die tussen wal en schip gevallen, waardoor de Kamer die te laat heeft ontvangen. Misschien kan ik het goedmaken, want op dit moment is die assembly nog bezig. Stemmingen zijn nog niet geweest. Laat ik als goedmakertje alles in het werk stellen om zo snel mogelijk na de assembly, na dit weekend, in ieder geval voor het herfstreces, de Kamer te informeren over de uitkomsten daarvan, bijvoorbeeld wat betreft de langetermijnduurzaamheidsdoelstellingen die, als het goed is, daar dezer dagen moeten worden afgesproken.

De heer Van Raan herhaalde dat in de statuten van de ICAO het principe van ordentelijke groei staat. Zijn vraag over of ik had aangestuurd op het schrappen van die groeidoelstelling, moet ik helaas ontkennend beantwoorden. Dat stond niet op de agenda. Ik denk ook niet dat er veel steun zou zijn geweest als ik zou hebben voorgesteld dat in de statuten te wijzigen. Al is het maar omdat je dan met 193 landen aan de slag moet. Wat ik wel belangrijk vind, is dat men op dit moment serieus en zorgvuldig in Montreal bezig is om een nettonuldoel voor CO₂ voor 2050 af te spreken, een aanscherping van het CORSIA-systeem. Ik vond het ook belangrijk om daarop in te zetten, naast het andere belangrijke punt dat we bij de ICAO hebben, namelijk de klacht die we samen met Australië hebben ingediend tegen Rusland over het neerhalen van vlucht MH17. Waarom werken we samen met een land als Qatar? Het korte antwoord is dat we dat doen omdat we in EU-verband goede afspraken wilden maken over eerlijke concurrentie en financiële transparantie, in ieder geval beter dan in het oude luchtvaartverdrag dat met Qatar geldig is. Qatar Airways heeft extra slots gekregen, omdat ook hier op grond van de slotregulering de coördinator slots uit dient te geven als die beschikbaar zijn. Die waren eerder dit jaar nog beschikbaar toen Qatar Airways slots aanvraagde.

Tot slot kom ik bij de vraag van de heer Koerhuis, die inging op de situatie van het luchtruim boven Noord-Frankrijk. Hij vroeg of het misschien een idee is om EUROCONTROL te vragen om dat luchtruim over te nemen. Dat begint met de vaststelling dat het luchtruim boven Noord-Frankrijk heel belangrijk is voor het vliegverkeer in het Europese netwerk, want het ligt precies tussen de vier grootste luchthavens van Europa. Het teleurstellende deel van het antwoord voor de heer Koerhuis is dat Frankrijk een soeverein land is en ook soeverein verantwoordelijk is voor de luchtverkeersleiding en inrichting van dit luchtruim. Tegelijkertijd wordt vanuit Frankrijk reeds ingezet op verbetering, namelijk met de implementatie van nieuwe technische systemen waardoor de capaciteit wordt vergroot, inclusief de mogelijkheid van meer flexibele routes. Dat zal bijdragen aan kortere vliegroutes in het Franse luchtruim. Dat lijkt daarmee op wat wij zelf bij Luchtverkeersleiding Nederland aan het doen zijn met de introductie van het nieuwe iCAS-systeem, dat in de toekomst meer flexibele routes en de herindeling van het Nederlandse luchtruim mogelijk moet maken.

Dan kom ik bij de diverse vragen.

De voorzitter:

Als u het goed vindt, gaan we eerst in dit blokje een vraag van de heer Koerhuis beantwoorden.

De heer Koerhuis (VVD):

Dat was makkelijk van de Minister. Natuurlijk weet ik dat Frankrijk een soeverein land is. Ik herinner hem eraan dat Duitsland ook een soeverein land is. Hij voert ook gesprekken met de Duitse Minister over het verdiepen van de Rijn bij Karlsruhe. Dit is iets soortgelijks, maar dan voor de luchtvaartsector. Volgens mij is het heel belangrijk. Ik vraag alleen om de gesprekken met de Franse Minister aan te gaan en zich daarvoor in te zetten. Het lijkt me dat het heel erg in het Nederlandse belang is als koploper in de luchtvaart.

De voorzitter:

Heel concreet, wat is uw vraag? Vraagt u of de Minister zich daarvoor wil inzetten?

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, of de Minister dat gesprek met de Franse Minister wil aangaan, zoals hij dat ook doet met de Duitse Minister met betrekking tot vaarwegen.

Minister Harbers:

Helaas moet ik daarbij zeggen dat ik wat betreft die vaarwegen ook nog niet geslaagd ben. Als de vraag is om het de Franse ambtgenoot een keer te suggereren, dan zal ik dat doen. Frankrijk kennende – ik denk dat de heer Koerhuis Frankrijk ook kent – kunnen we het antwoord raden, maar we zullen de diensten van het MUAC nog eens een keer in de etalage zetten.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we over naar het laatste blokje, namelijk de overige en diverse vragen. De vraag van mevrouw Kröger over Lelystad Airport valt daar ook onder. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Ik begin bij Eelde, Maastricht en Weeze. We gaan straks nog even verder in op Lelystad, maar in de Luchtvaartnota is ervoor gekozen dat Lelystad zou moeten dienen als overloopluchthaven van Schiphol. De andere regionale luchthavens moeten primair het belang van de regio dienen en indirect ondersteunend kunnen zijn aan Schiphol. Ik zie voor deze

luchthavens daarom niet direct een rol als overloopluchthaven, maar verplaatsing van verkeer is binnen de vergunning altijd een mogelijkheid. Maastricht en Eelde hebben ruimte. Dat zag je deze zomer. Diverse maatschappijen hebben vluchten overgeplaatst naar Maastricht. Bij Eelde was de belangstelling om dat te doen zeer beperkt. Dat is uiteindelijk aan luchtvaartmaatschappijen zelf. Ik zou me kunnen voorstellen, maar dat zal straks in de marktdynamiek moeten blijken, dat er na het plafond van 440.000 vluchten op Schiphol meer marktvraag komt naar slots op de andere luchthaven. Ik heb geen invloed op Weeze, maar dat zal de heer Koerhuis begrijpen na het antwoord van net over Frankrijk. De luchthaven ligt pal op de grens van Nederland, maar wel in Duitsland. Daar gaan we als Nederland niet over.

Mevrouw Kröger vroeg naar Lelystad. Ze stelde voor om een knoop door te hakken en het plan definitief af te blazen. Ik hou me aan het kabinetsstandpunt dat wij in 2024 een besluit tot opening zouden willen nemen, onder de voorwaarde dat er een oplossing is voor laagvliegroutes en dat de natuurvergunning rond is. Dat laatste is aan Lelystad Airport zelf om daar een aanvraag voor te doen.

Dan had mevrouw Kröger een vraag over het thema privéjets, dat de laatste tijd steeds actueler is. We weten natuurlijk dat privévluchten per passagier meer emissies veroorzaken. We hebben geen apart beleid voor privévliegtuigen, maar ook in antwoord op recente Kamervragen hebben de Staatssecretaris van Financiën en ik wel aangegeven dat we de wenselijkheid en mogelijkheden om het mee te nemen in het klimaatbeleid voor de luchtvaart zullen onderzoeken. Over enige tijd zullen we daar bij de Kamer op terugkomen.

De heer Van Raan vroeg hoe het stond met de vervuilde grond op en rond Schiphol. Dat betreft met pfas-verontreinigde grond die is afgegraven en op het terrein van Schiphol ligt opgeslagen. De grond is afgedekt en ligt op vloeistofdichte vloeren. Ik heb me laten informeren dat voor de reiniging van die grond een vergunningstraject loopt. Als die vergunning rond is, gaat Schiphol de grond op een andere locatie op het Schipholterrein thermisch reinigen. Dat alles gebeurt binnen de regels van de Wet bodembescherming, waar de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied op toeziet.

De laatste vraag ging over de vliegaso's. Daar hadden we het in het vorige debat ook al over. Ik heb toen ook aangegeven dat de gegevensuitwisseling omwille van de privacywetgeving gevoelig ligt, maar dat in ieder geval KLM en Transavia binnen die beperkingen wel een mogelijkheid zien, ook omdat ze onderdeel zijn van hetzelfde moederconcern. Ik ben in ieder geval opgelucht dat het deze twee maatschappijen gelukt is om het onderling voor elkaar te krijgen om gegevens over vliegaso's uit te wisselen. De andere Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben reeds de ambitie uitgesproken om zich hier ook voor in te zetten. Wij zullen dat waar nodig faciliteren. De uitdaging ligt vooral bij de vliegmaatschappijen zelf, om dit mogelijk te maken binnen de regelgeving van de AVG. Ik hoop ook dat ze nauw contact houden met KLM en Transavia om te kijken hoe dat daar loopt en wat zij daarvan kunnen leren. Want uiteindelijk hebben alle luchtvaartmaatschappijen er denk ik belang bij dat ze mensen die zich bij een van hen hebben misdragen, niet aan boord krijgen. In dit verband zitten we met alle airlines aan tafel. Ik zal hen nogmaals ertoe oproepen om stappen te zetten. KLM en Transavia gaan hier nu natuurlijk mee aan de slag, maar ik roep de andere op om niet eerst een paar jaar wachten om te kijken hoe het daar loopt, maar parallel daaraan te bekijken wat zij moeten doen om op zo'n systeem aan te sluiten. Daar zal ik hen nogmaals toe oproepen.

Daarmee ben ik aan het eind van de beantwoording van de vragen. Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor deze beantwoording. Dan zijn we toegekomen aan de tweede termijn van de ... O, mevrouw Kröger heeft nog een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch even over Lelystad Airport. Ik hoor de Minister heel zorgvuldig zeggen dat het kabinet voornemens is om in 2024 een besluit tot opening te nemen, ervan uitgaande dat Lelystad Airport eerst een natuurvergunning aanvraagt. Dan blijft voor mij de vraag: vindt de Minister het dus wenselijk dat Lelystad Airport een natuurvergunning gaat aanvragen om een nieuwe piekbelaster te worden vlak naast de Veluwe, terwijl het kabinet voornemens is om 500 tot 600 piekbelasters te laten stoppen het komende jaar?

Minister **Harbers**:

Het kabinet heeft geoordeeld dat men een vergunning kan aanvragen, want dat is onderdeel van het hoofdlijnenbesluit op 24 juni. Er zijn twee dingen waarover je kunt discussiëren: wanneer ben je piekbelaster en hoe dichtbij is «dicht bij de Veluwe»? Want de luchthaven ligt in Flevoland. Maar het kabinet heeft het besluit genomen dat ik zojuist heb toegelicht, een voornemen tot een besluit tot opening, in 2024, onder die twee voorwaarden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vroeg of de Minister het wenselijk vindt dat Lelystad Airport een vergunning gaat aanvragen, gegeven het feit dat 500 tot 600 piekbelasters moeten stoppen. Is het dan wenselijk dat een nieuwe piekbelaster een vergunning gaat aanvragen?

De voorzitter:

Een heldere vraag, dank u wel, mevrouw Kröger.

Minister **Harbers**:

Ik vind het wenselijk dat we kijken hoe Lelystad open kan, ook in het licht van de vermindering van het aantal vluchten op Schiphol. Ik vind het wenselijk dat we daarmee ook kijken hoe we het zo kunnen inregelen dat Lelystad gaat doen waar het voor bedacht is, namelijk als overloop voor een aantal vluchten van Schiphol naar een andere plek, zoals oorspronkelijk ook de belofte is geweest aan de omwonenden in de Haarlemmermeerpolder.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan meneer Graus nog heel kort.

De heer **Graus** (PVV):

Groningen Airport Eelde wil overigens ook een paar vrachtluchten overnemen. Ik geloof drie, of zo. Dat wilde ik ook even gezegd hebben. Ik heb nog een vraag over die hufters in die vliegtuigen. Ik heb daar toen een voorstel voor gedaan. Er is zelfs een motie van mij geweest om een soort BKR-systeem te maken, zoals banken hebben, waarmee je wanbetalers in beeld krijgt. Ik heb gezegd: ga nou naar het voorbeeld van die banken een vlieghuftersysteem aanleggen. Als iemand spuugt naar een stewardess of agressief is, vind ik dat die nooit meer in een vliegtuig, of in ieder geval niet bij degenen die erbij zijn aangesloten, de Nederlandse airlines ... Die moet er ook niet meer bij Corendon in komen, of bij Transavia. Dus het wiel is al uitgevonden. Het systeem ligt er al.

De voorzitter:

Helder, dank u wel.

Minister Harbers:

Ik deel die ambitie. Dat is precies waar KLM en Transavia nu in ieder geval mee beginnen, want die konden die gegevens ook nog niet uitwisselen. Ik zou het zeer toejuichen als andere airlines daar zo snel mogelijk op aanhaken. Daarnaast is het bericht dat men tegen twee praktische obstakels aanloopt, waaronder de mogelijkheden die je wel en niet hebt onder de AVG. Ik hoop vooral dat men er alles aan doet om te kijken hoe het wel kan en daarbij ook leert van KLM en Transavia. Het tweede is – dat geldt ook voor de luchtvaartmaatschappijen – dat je vier gradaties hebt in de internationale regelgeving, van erg tot nog erger. Wanneer heb je dan een tijdelijk vliegverbod en wanneer is het levenslang? Er lijkt wat verschil te zitten tussen de beoordelingen die de verschillende airlines maken van hetzelfde vergrijp. Liefst harmoniseer je dat dan ook tegelijkertijd.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we toegekomen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamercommissie. U heeft allemaal anderhalve minuut spreektijd. Ik zal het aantal interrupties niet beperken, als we het maar gezond houden met elkaar. Meneer Koerhuis is de eerste spreker. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik had al gezegd dat we nu voor de tweede keer dit luchtvaartdebat naar voren hebben gehaald. Ik hoop niet, zoals de heer Van der Molen ook al tegen Schiphol zei, dat we het voor een derde keer moeten doen. Ik wil de Minister toch echt ertoe oproepen om de problemen met de bagageafhandeling op Schiphol op te lossen. De Minister zegt dat hij tegen een probleem aanloopt als we Eelde, Maastricht en Weeze vakantievluchten willen laten overnemen, want we hebben daarvan geen overloopluchthavens gemaakt. Maar volgens mij doen we dat zelf. Kunnen we die luchthavens niet alsnog overloopluchthavens maken? De Minister zegt: het ligt in Duitsland, dus ik kan er niet zo veel mee. Goed nieuws: met een vergunning hoeft de Minister ook niks te doen. Het gaat erom dat de vliegmaatschappijen vanaf die luchthaven vakantievluchten voor Nederlanders willen doen en dat bijvoorbeeld de infra naar die luchthaven beter wordt. Dat kan deze Minister wel degelijk heel goed doen.

Ik had hem al ertoe opgeroepen om een rondetafelgesprek te organiseren op het ministerie om te praten over wat de vliegmaatschappijen nodig hebben om naar Eelde, Weeze en Maastricht te gaan: «Hoe kan ik ze stimuleren? Hoe kan ik de infra verbeteren naar die drie luchthavens? Hoe kan ik beter voor de omgeving zorgen?» Want ik herinner de Minister ook aan de afspraken uit het coalitieakkoord dat we voor die omgeving gaan zorgen.

De voorzitter:

Tot slot.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik ben blij dat de Minister heeft toegezegd om de aanpak van vliegaso's te faciliteren. Zou de Minister een brief kunnen toezeggen voor het volgende debat over vliegveiligheid over hoe dat is gegaan? En ik zou ook graag een brief willen hebben over hoe de Minister zich gaat inzetten in Frankrijk.

De voorzitter:

Ja, dank u wel.

De heer Koerhuis (VVD):

Tot slot, voorzitter. Ik ben zelf voorzitter van de Contactgroep Frankrijk, dus ik zal het ook aan mijn kant aan de orde stellen.

De **voorzitter**:

Heel goed, meneer Koerhuis. Meneer Graus, namens de PVV, gaat uw gang.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Uit onderzoek van CE Delft blijkt dat het niet klopt van die fiscale vergroening. Ik heb er in mijn eerste termijn ook naar verwezen. Maar dat klopt dus niet. Volgens dat onderzoek schijnt het zelfs averechts te werken. Dus ik hoop dat de Minister zich dat onderzoek nog kan herinneren, of dat hij daar mogelijk dadelijk nog een reactie op kan geven. Of zegt de Minister dat dat onderzoek niet deugt? Dan hoor ik dat ook graag. Het is een zeer gerenommeerd onderzoek.

Verder zou ik graag een tweeminutendebat willen aanvragen. Of had jij dat al aangevraagd?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat mag jij ook doen.

De heer **Graus** (PVV):

Dan wil ik graag een tweeminutendebat aanvragen. Er zijn toch wat dingen die ik geregeld wil hebben. Ik denk dat ik met meneer Koerhuis een gesprek ga aanvragen met de slotcoördinator. We moeten echt ons luchtvrachtverkeer redden. Daar moeten we echt iets aan gaan doen. Ik vind ook dat onze KLM moet voorgaan op Qatar en op wat er allemaal uit die kamelenlanden komt.

Die motie over «Schipholisering» zal het nu gaan halen, want ik krijg zelfs steun van de PvdA. Dat zou mooi zijn, dus die ga ik nog een keer indienen. En voor de rest ... Ik ga het niet allemaal opnoemen, maar omdat ik er vanavond niet uit kom met de Minister, zal ik het allemaal in moties gieten. Die harmonisatie van het vlieghuftersysteem is natuurlijk wel een goeie, want wat de Minister daarover zei, wist ik niet. Ik dacht dat de airlines het daarover eens waren. Er is agressie tegen stewardessen, met slaan en schoppen, maar als je spuugt, moet je al niet meer in een vliegtuig, zoals ik net al zei. Dat is het laagste wat er bestaat. Het is dus goed als er harmonisatie komt. Daar zal ik ook mijn best voor doen in mijn contacten met de diverse ...

De **voorzitter**:

Als u nog een vraag heeft, zou ik die snel stellen, want u bent al door uw tijd.

De heer **Graus** (PVV):

Ik zei u net: ik kan die vragen nog wel een keer stellen ...

De **voorzitter**:

Fijn, fijn, dan zijn we er ...

De heer **Graus** (PVV):

... maar ik ken de Minister: je kunt van een pony geen racepaard maken.

De **voorzitter**:

Zo gaan we niet over de Minister praten. Ik snap wat u bedoelt.

De heer **Graus** (PVV):

Nee, nee, maar ik bedoel ...

De **voorzitter**:

Helder, u bent door uw ...

De heer **Graus** (PVV):

Nee hoor, ik hou meer van pony's dan van racepaarden. Ik ben een shetlandponyliefhebber. Van die eigenwijze ...

De **voorzitter**:

Helder.

De heer **Graus** (PVV):

Dus ik beledig daar niemand mee. Ik heb liever een shetlandpony dan een racepaard. Maar ik zeg alleen: je kunt van een pony geen racepaard maken. We gaan daar niet uit komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft een tweeminutendebat aangevraagd. Helder. De volgende spreker is de heer Boucke. Gaat uw gang.

De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil nogmaals de Minister complimenteren, want het is niet niks wat hij nu in gang zet. Hij vat de koe bij de hoorns. Ik snap ook wel dat dat moeilijk is. Het is me ook niet ontgaan dat onze publieke tribune vandaag vol zit. Ik ben ervan overtuigd dat het allemaal mensen zijn die met hart en ziel werken in de sector waar ze voor werken. Maar de realiteit is ook dat de wal het schip gekeerd heeft. Het is belangrijk dat we met een goed systeem komen dat zekerheid biedt, dat juridische zekerheid biedt. Om die reden ben ik heel blij dat de Minister dit pad gekozen heeft, hoe pijnlijk het ook kan zijn voor de sector en voor mensen die in die sector werken.

Er zijn twee punten die ik nog wil aanhalen, waar ik eerder ook al een punt van maakte. De voorwaarden die eerder gesteld zijn voor het verlagen van het aantal nachtvluchten zijn achterhaald. Ik zou dus graag een toezegging van de Minister willen dat hij die voorwaarden herijkt, of minstens de toezegging krijgen dat hij de voorwaarden voor, wat steeds genoemd wordt, «de verdere ontwikkeling van Schiphol» gaat specificeren. Dat is wel belangrijk om te kunnen beoordelen wat er met de nachtvluchten moet gebeuren. Ik constateer ook dat de Minister het aantal nachtvluchten verder omlaag kán brengen, maar er niet voor kiest om dat te doen. Ten slotte, voorzitter, over de capaciteit op Schiphol. Of je het nu uitdrukt in normen of in vliegtuigbewegingen, ik vind het belangrijk dat het uitsluitend kan worden toegekend na een maatschappelijk debat en een debat in ons parlement, en dus niet via een automatische systematiek of een ministeriële regeling. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Boucke. Mevrouw Kröger heeft nog een vraag aan u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Deze vraag had ik ook in de eerste termijn willen stellen. Lelystad Airport heeft kennelijk het recht om een natuurvergunning aan te vragen, maar het is ook een beleidsvoornemen van het kabinet, dus het is ook echt een streven. Dan is mijn vraag aan D66: vindt D66 het wenselijk dat Lelystad Airport een natuurvergunning gaat aanvragen, terwijl piekbelasters moeten worden uitgekocht?

De heer **Boucke** (D66):

Ik vind het in alle eerlijkheid een lastige vraag, want we vragen nogal wat van de landbouwsector. Tegelijkertijd vind ik ook dat we met Lelystad Airport wel iets in gang hebben gezet. Daar kun je ook niet zomaar van afstappen. Ik vind ook dat je die zekerheid moet bieden. Dus laat het proces nu zijn beloop hebben. We hebben een zorgvuldig proces afgesproken en dat moeten we wat mij betreft gewoon volgen, hoe lastig

de situatie ook is. Want dat onderken ik. Ik snap waarom mevrouw Kröger deze vraag stelt. Ik zit zelf ook met dat dilemma.

De voorzitter:

Dan heeft u ook nog een vraag uitgelokt van de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

D66 is de nette heren- en vrouwenpartij. Ik wil graag van u, als coalitie-partner, het volgende weten. Ik heb gevraagd om een onderzoek naar de financieel-economische en sociaal-maatschappelijke gevolgen van de krimp en alles wat er nog gaat gebeuren. De laatste paar goede onderzoeken dateren uit 2015, meen ik. Er is een hoop veranderd. We zitten namelijk in het postcovidtijdperk. Er is een hoop ellende bij gekomen. Zou u dat voorstel mogelijk kunnen steunen, vraag ik via meneer de voorzitter. Misschien kan de Minister er dadelijk ook nog even op reageren. Ik heb het ook in de eerste termijn gevraagd, maar dat bespaart mij misschien ook een motie.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus. Stelt u nu via de heer Boucke een vraag aan de Minister?

De heer Graus (PVV):

Nee, ook aan hem.

De voorzitter:

Meneer Boucke, gaat uw gang.

De heer Boucke (D66):

Dank je wel. De heer Graus noemde mijn partij de partij van nette heren. Volgens mij is de heer Graus ook een heel nette heer, hoewel hij niet bij D66 zit. Ze zitten dus niet alleen bij mijn partij. Wat zo'n onderzoek betreft: ik kan daar niet zo snel een antwoord op geven. Ik zou heel graag van de Minister willen horen hoe hij hiernaar kijkt, want ik ben inderdaad ook wel benieuwd wat de consequenties zijn van een nieuw maximumaantal vliegbewegingen. Tegelijkertijd gaan we ook toe naar een nieuwe situatie. Dus ik ben ook benieuwd wat die nieuwe situatie betekent. Ik wil de Minister niet nu met werk opzadelen dat voor twee, drie jaar geldig is en dan weer verandert. Ik ben vooral benieuwd hoe de Minister hiertegenaan kijkt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer De Hoop. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording. Wederom waardering voor het feit dat hij een andere koers uitzet voor de luchtvaart en dat we nu gaan krimpen, omdat dat nodig is.

Er zijn na deze termijn twee dingen bij mij blijven hangen waar ik op aansloeg. Allereerst hoorde ik de Minister een aantal keren zeggen: minder vliegbewegingen betekent niet minder passagiers. Dan ga ik ervan uit dat je grotere vliegtuigen hebt. Dat proef ik bij de Minister. Maar wat betekent dat dan voor de overlast? Je kunt ook met minder vliegtuigen nog steeds veel overlast hebben als een vliegtuig groter is. Wat betekent dat dan voor de innovatie? Levert dat ook weer vertraging op? Ik kan me voorstellen dat het lastiger is als je met grotere vliegtuigen wilt vliegen met waterstof.

Het tweede waar ik op aansloeg en wat bij mij blijft hangen, is de juridische houdbaarheid. Dat zit met name op die geluidsnormen. Daar heb ik toch wel zorgen over. Ik vind de beantwoording van de Minister

daar ook nog steeds niet heel helder in. Zie ook het rapport van To70. In de stukken zie ik de ene keer een overschrijding van 20% genoemd worden en de andere keer een overschrijding van 10% genoemd worden. Ik vraag me af of de Minister nog iets verder voor ons wil uitdiepen hoe het precies zit. Ik vind het lastig. Ik hoop niet dat de onderbouwing gestaafd is op 440.000 vluchten, omdat dat goed is voor de hub van Schiphol, maar gestaafd is op de hinder die omwonenden ervaren. Daar zou ik toch echt wel wat meer duidelijkheid over willen hebben, juist voor de juridische houdbaarheid en de rechtszaken die lopen. We willen zo meteen wel een luchtvaartbesluit hebben dat juridisch houdbaar is.

De voorzitter:

Helder, dank u wel, meneer De Hoop. Meneer Van der Molen, gaat uw gang.

De heer Van der Molen (CDA):

Voorzitter. Ik had eerder een vraag gesteld over de positie van KLM. Ik heb een antwoord van de Minister gehad over hoe het kabinet als aandeelhouder in Schiphol kijkt naar genoeg nemen met nul dividend, als de arbeidsvoorwaarden maar positief zijn. Daar steun ik de Minister van harte in, want er moet wat gebeuren. Maar ik heb ook nog gevraagd hoe we met KLM omgaan, want we hebben niet zonder reden een aandeel in het grotere bedrijf. En dit raakt hen op een heel andere manier dan Schiphol. Het is een heel ander vraagstuk dan de arbeidsvoorwaarden. Ik vraag de Minister om daarop in te gaan.

Dan een tweede punt. Ik heb toch nog iets van frustratie. Ik zie de Minister heel afgebakende, dichtgetimmerde antwoorden geven en hoor hem zeggen dat heel veel suggesties van de kant van de commissie gewoon simpelweg niet kunnen. Ik ben niet van de partij die, ook al weet ik van tevoren dat het helemaal niet kan, dat dan toch maar even gaat roepen met moties, want dan heb ik mensen in ieder geval blij gemaakt. Dat is een dooie mus. Maar ik zou wel graag van de Minister schriftelijk nog eens heel helder uiteengezet willen zien wat de route is die hij gaat nemen om hier op Europees niveau aan te schaven. Daar zou ik in de toekomst dan ook gesprekken over willen hebben. Daar zit wat het CDA betreft ook wel een inspanningsverplichting in. Natuurlijk is het Europese regelgeving, maar wij zitten daar aan tafel. Dus ik zou heel graag de inzet, de route en de momenten waarop er cruciale stappen moeten worden gezet, willen zien, zodat deze commissie, of in ieder geval ik als woordvoerder, kan zien of er rek in het systeem komt ten gunste van Schiphol en KLM, maar misschien ook van omwonenden, die erop zitten te wachten.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Graus, nog even.

De heer Graus (PVV):

Ik heb een punt van orde, denk ik, maar mogelijk keurt u dit niet goed. Ik heb er moeite mee. Waarom? Wij zijn het hoogste ambt in Nederland, de Tweede Kamer der Staten-Generaal. En nu wordt er gewoon gezegd: geen moties meer. Ik ga dat wel doen. Nu wordt net gedaan alsof die moties niks uithalen. Wij kunnen alles met z'n allen, met een meerderheid. Wij staan boven de Minister. Wij kunnen de Minister naar huis sturen. De Minister kan ons niet naar huis sturen. Dus ik vind niet dat u dat zo mag zeggen, meneer Van der Molen. Ik mag u enorm, als mens en ook als Kamerlid. We werken ook graag samen.

De voorzitter:

Meneer Graus ...

De heer **Graus** (PVV):
Nee, maar ...

De **voorzitter**:
Uw oproep is duidelijk.

De heer **Graus** (PVV):
Maar nu wordt er gedaan alsof moties niks uithalen, maar die halen heel veel uit.

De **voorzitter**:
Volgens mij bedoelde de heer Van der Molen dat niet. Ik geef hem nog even de gelegenheid om uit te leggen wat hij wel bedoelde.

De heer **Van der Molen** (CDA):
Op zich moeten we het toch even waarderen dat een PVV'er nu tegen een CDA'er zegt dat hij iets niet mag zeggen. Dat is eigenlijk al een unicum, of niet? Het is meestal heel erg andersom. Maar dat was het punt ook niet. Het gaat mij er ook niet om dat wij het niet willen. Ik kan de punten die u, net als de heer Koerhuis, heeft ingebracht, over de transportsector en al die zaken, best volgen. Dat de Minister dan zegt dat het niet kan, is ook feitelijk waar. Dan kun je nog zeggen dat je het allemaal wilt, maar je moet ervoor waken dat je de indruk wekt dat je het al gefikst hebt. Daar hou ik niet van, want dan maak je mensen blij met een dooie mus. Maar ik ben het wel met u eens: uiteindelijk zijn wij als Kamer in the lead. Maar het is ook een democratische rechtsstaat. Het is niet zo dat wij, omdat wij politiek iets vinden, ons niet aan de regels hoeven te houden. Het is niet zo dat de Minister zich niet aan de regels hoeft te houden. Dat wilde ik zeggen. Maar ik wil wel kunnen volgen of deze Minister straks in Brussel echt meters maakt, zodat wij een motie kunnen indienen die wél effect heeft.

De **voorzitter**:
Volgens mij zit u heel goed met elkaar op één lijn. Dan hebben we dit op die manier goed beslecht. Meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik zat inderdaad ook te denken aan een motie om te kunnen sturen op, of de regie te kunnen pakken op, het behouden van de netwerkqualiteit. Anders stelt de toezegging om die netwerkqualiteit te behouden ook niet veel voor. Dus volgens mij moeten we daarop sturen, moeten we de regie erop pakken en moet de Minister dat doen. Ik zou graag willen optrekken met de heer Van der Molen en de heer Graus. De heer Van der Molen heeft het nu over het Europese traject, maar dat is voor over een paar jaar.

De **voorzitter**:
Meneer Koerhuis, nu even een vraag.

De heer **Koerhuis** (VVD):
We hebben nú een probleem op Schiphol. Ik heb begrepen dat de luchtvrachtsector heeft gezegd dat er een aparte slotpool kan komen. Ik zou graag willen dat de Minister toezegt daar een brief over te sturen en daar serieus naar te kijken, want dan hoef ik die motie niet in te dienen. Ik zou ook graag willen dat de Minister toezegt ...

De **voorzitter**:
Gaat u nou uw toezeggingen herhalen, meneer Koerhuis? Even een vraag aan de heer Van der Molen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Maar dan even richting u, voorzitter: we proberen hier een goed, inhoudelijk debat te voeren met z'n drieën. Soms kost dat iets meer tijd.

De **voorzitter**:

Ja, dat snap ik. Maar een interruptie beperken we tot een vraag. Een korte inleiding is goed, maar u bent uw eigen betoog aan het herhalen. Ik roep u op om even een concrete vraag te stellen aan de heer Van der Molen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik probeer het aantal moties te beperken, maar misschien is een motie dan toch handiger.

De **voorzitter**:

Helder. Ik hoorde geen vraag. Dan ga ik naar mevrouw Kröger voor haar vraag aan de heer Van der Molen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik kan de heren Koerhuis, Graus en Van der Molen geruststellen, want in 2018 is hierop van mijn hand een motie ingediend, die ook is aangenomen, om de slotcoördinatie te moderniseren, zodat het mogelijk is om te sturen op netwerkkwaliteit. De motie is aangenomen, dus ik hoop heel erg dat de Minister er eindelijk werk van maakt. Dit moet Europees gebeuren. Daar moet de Minister zich keihard voor inzetten. Als daar nog een aansporing voor nodig is, lijkt me dat alleen maar prima.

De **voorzitter**:

Oké. Meneer Van der Molen, nog een korte reactie?

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

Dat onderstreept ook mijn punt, dat je in 2018 moties kunt indienen en in 2022 kunt vaststellen dat er wat gebeurt. Dan hebben we in ieder geval een gesprek met de Minister, want die moties dienen we niet in voor Jan met de korte achternaam.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we over naar de laatste spreker van de zijde van de commissie, mevrouw Kröger. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik moet zeggen dat ik uit dit debat kom met een vrij ambivalent gevoel. Aan de ene kant vind ik het positief dat we eindelijk een serieus gesprek hebben over de krimp van Schiphol. Aan de andere kant vind ik het antwoord van de Minister over nachtvluchten echt een klap in het gezicht van de omwonenden. Het is ongeloofelijk teleurstellend dat die op geen enkele manier gaan profiteren van de krimp, omdat de Minister zichzelf dezelfde beloften als die van voor het krimpbesluit voorhoudt.

Ook vind ik het wonderlijk hoe dat aantal van 440.000 tot stand is gekomen. Ik begrijp dat in de berekeningen de kans op overschrijdingen op 20% is gezet, terwijl die in de MER op 10% is gezet. Dus er is een extra marge genomen. Ik wil heel graag een reactie van de Minister op de vraag waarom dit gedaan is. Wordt hier niet weer een nieuwe vorm van schiphollen toegepast? Het gaat nu om het herstellen van vertrouwen. Dan kun je je niet permitteren om het getal van 440.000 vluchten weer te baseren op vage berekeningen.

Ten slotte, Lelystad Airport. Het is een keuze van deze Minister. Kennelijk is het beleidsvoornemen nog steeds om dat vliegveld te openen. Kennelijk is het nog steeds de bedoeling dat er een nieuwe piekbelaster bij komt, terwijl we 500 tot 600 volgend jaar laten stoppen. Ik snap werkelijk niet

hoe deze Minister dat wil uitleggen aan de boeren, maar daar wens ik hem heel veel succes mee.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik kijk even naar de Minister. We schorsen even kort. Ik stel voor tot 21.00 uur. Laten we gewoon in deze ruimte blijven.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, we hervatten het commissiedebat Luchtvaart. We zijn toegekomen aan het laatste deel: de tweede termijn van de Minister. Ik geef de Minister het woord. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Ik loop de gestelde vragen even langs. Ik begin bij de vragen van de heer Koerhuis. De kern was: andere luchthavens als overloopluchthaven. Als ik het helemaal afpel, zegt hij: wat kunnen we doen om ervoor te zorgen dat ze aantrekkelijker worden? Dat staat los van alles wat ik al gezegd heb, namelijk dat we daar niet op sturen en dat al die luchthavens zelf een regionale verkenning hebben lopen. Maar als je het helemaal afpelt, dan is er één ding nodig op die luchthavens: ruimere openingstijden. Dat is ook van de zomer gebleken bij de overplaatsing. De meeste zijn nu open van 07.00 uur 's ochtends tot 23.00 uur 's avonds. Er is verzocht of het niet 05.00 uur of 06.00 uur 's ochtends kan worden en of men 's avonds niet een uur langer door kan gaan. Dan worden die luchthavens namelijk vele malen aantrekkelijker, maar tegelijkertijd ken ik geen regio waar dat op draagvlak van de omgeving kan stuiten. Dit is een onderdeel van het regionale traject dat bij alle luchthavens loopt. Dit wordt regionaal besproken, maar ik denk dat de kans klein is dat daaruit komt dat regionale luchthavens kiezen voor ruimere openingstijden.

De voorzitter:

Een korte interruptie, een korte vraag, van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Dit vind ik te makkelijk, ook al is het inderdaad een belangrijk deel van de oplossing. Ik begrijp dat Eelde zelf en de provincie Drenthe ook graag ruimere openingstijden willen. Dat is recent nog bevestigd door de gedeputeerde aan de Staten van Drenthe in de beantwoording van schriftelijke vragen. Dat lijkt in Eelde dus niet het geval. Ik denk wel degelijk dat er infrastructurele investeringen nodig zijn. Als er 7.500 vluchten vanaf Eelde gaan, hebben ze gewoon een grotere parkeerplaats en betere weginfrastructuur nodig. Misschien moeten we iets met treinen of bussen doen. Ik kijk even naar de heer Minhas. Dat ik dat nog mag zeggen hier! Dat geldt ook voor Weeze. De Minister is daar ongetwijfeld weleens geweest. Dat ligt op de grens, maar in de middle of nowhere. Er kan zeker betere weginfrastructuur komen om daarheen te gaan. Ik denk dat dit antwoord dus iets te makkelijk is. Volgens mij kunnen we hier stappen in zetten en anders kom ik hier nog op terug bij de begrotingsbehandeling.

Minister Harbers:

Ik denk dat we het debat daar zullen moeten voeren. Ik kan het allemaal afpellen. Het openbaar vervoer in die regio's is een zaak van de provincies. Als de provincies daadwerkelijk ruimere openingstijden willen, dan zie ik dat voorstel graag tegemoet en dan gaan we de dag daarna aan de slag om daar een luchthavenbesluit van te maken. Maar tot nu toe heb ik dat niet ontvangen. In de Luchtvaartnota hebben we nog één ding

daaraan toegevoegd, namelijk dat we ook willen dat daar maatschappelijk draagvlak voor is in de omgeving.

Er zijn twee brieven gevraagd. Allereerst is er een brief gevraagd om op de hoogte te blijven van hoe het loopt met de uitwisseling van gegevens over vliegaso's. Die zeg ik toe. Het project moet nog van start gaan, dus laten we over een halfjaar kijken hoe het loopt en wat we kunnen doen met andere airlines. Ik zal ook een brief sturen zodra ik mijn Franse ambtgenoot de suggestie heb gedaan voor EUROCONTROL. Ik hoop voor de heer Koerhuis dat het een lange brief is, maar ik vrees dat het een kort briefje zal zijn.

Ik denk dat de heer Graus en ik een beetje van mening verschillen over de fiscale vergroening. Uiteindelijk is de kern hiervan dat we de maatschappelijke kosten van vliegen met belasting evenwichtiger kunnen inregelen. Ik vermoed dat de heer Graus het niet eens zal zijn met mij, maar dit is wel het uitgangspunt van het kabinet bij het verhogen van de vliegbelasting. Hij heeft ook gevraagd naar luchtvracht. Ik kan het antwoord niet mooier maken dan ik al in de eerste termijn heb aangegeven, dus daar verwijs ik korthedshalve naar.

Er was een interruptiedebatje tussen de heer Graus en de heer Boucke over de consequenties van 440 in de komende tijd, de postcovidtijd. Ter onderbouwing van de standpunten op weg naar het volgende LVB komt er natuurlijk nog een gedegen onderbouwing. Ik denk dat het daarin zijn plek zal vinden. Ik zal de Kamer in de komende debatten op de hoogte houden van de verdere uitwerking van het hoofdlijnenbesluit en van waar we staan in het proces. Daar zullen we nog geregeld over spreken, schat ik zo in.

De voorzitter:

Dank u wel. Even heel kort nog: ik zie dat de heer Graus wil reageren. Of heeft u een vraag, meneer Graus?

De heer Graus (PVV):

Ja. Uit het onderzoek van CE Delft bleek dat een verhoging van de vliegtaks, zeker bij schaarste, zelfs negatieve effecten heeft op de verduurzaming en op de reductie van geluid. Dat is een heel gedegen onderzoek. Daarom zei ik dat ook in mijn termijn. Misschien zegt de Minister: dat onderzoek snijdt geen hout. Maar als we niet meer kunnen bouwen op CE Delft, wat moeten we dan nog gaan doen? Dat bleek echt uit dat onderzoek; dat is niet iets wat ik bedenken. Ik ben inderdaad tegen een tickettaks en tegen een verhoging van de vliegbelasting. Ik ben daar allemaal tegen. Ik zeg «vliegen, vliegen, vliegen», net zoals de heer Koerhuis altijd «bouwen, bouwen, bouwen» zegt. Ik verwijs naar een echt onderzoek, niet naar iets wat van de PVV komt.

Minister Harbers:

Maar als die beweging zich voordoet, dat er door de verhoging van de vliegbelasting minder geïnvesteerd wordt in nieuwe vliegtuigen en men met lawaaiige vliegtuigen blijft vliegen, dan lopen de geluidspunten sneller vol en heeft de sector zichzelf ermee. Daarnaast zijn er natuurlijk nog andere instrumenten, zoals het aangekondigde CO₂-plafond, die ook helpen om in de toekomst te blijven sturen op het geven van voldoende prikkels om te vergroenen. Ik kijk er dus een beetje breder naar dan alleen naar de uitkomsten van het onderzoek van CE Delft.

De voorzitter:

Heel kort, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Daarna hoort u mij niet meer, voorzitter. Dit is het laatste wat ik wil zeggen vandaag. Ik heb om een onderzoek gevraagd. Daar interrompeerde ik

meneer Boucke ook over. Het is heel lang geleden en er is heel veel gebeurd. We zitten nu hopelijk in het postcovidtijdperk. Het is nog nooit gebeurd dat een nationale overheid zo'n zware krimp oplegt aan een airline en een luchthaven, dus dit is nogal wat. Ik ben er vast van overtuigd dat zelfs aan de linkerkant iedereen wil weten wat de financieel-economische en sociaal-maatschappelijk gevolgen hiervan zijn. Dat zijn er nogal wat, hoor. Dat kan ik u op een briefje geven. Vandaar dat ik het toch in een motie ga gieten. Ik hoop dat de Kamer mij daarin steunt, want we moeten wel weten wat er allemaal gaat gebeuren. Anders kunnen we als Kamer toch geen oordeel vellen?

Minister Harbers:

Vanzelfsprekend. Er komen nog veel stappen aan en die zullen wij ook verder uitwerken. Natuurlijk zullen we in de komende jaren in kaart blijven brengen hoe het gaat met de bestemmingen, de vluchten en de passagiers op Schiphol. Waar gaan ze heen en wat doet dat economisch? Maar het zal even tijd nodig hebben om ingeregeld te raken voordat we daar goed zicht op hebben, ook in het licht van de sturingsinstrumenten die we al dan niet hebben. Maar goed, er komt sowieso een tweeminutendebat, dus dan zie ik wel hoe we daarmee omgaan. Maar ik zie geen noodzaak voor het doen van dit onderzoek, bovenop alles wat we al weten.

De heer Boucke vroeg een toezegging over de nachtvluchten, maar daar denken we echt anders over. Hij had het ook over de verdere ontwikkeling. Ik denk dat dat de kern is van wat we van plan zijn bij wat ik daarstraks spoor drie noemde. Daarin zullen we dat vanzelfsprekend helemaal specificeren. We zullen ongetwijfeld een debat daarover hebben. Nog specifieker over het tweede LVB en het vastleggen van de milieunormen: hij heeft het zo gespecificeerd dat dat na een debat in het parlement en de maatschappij moet gebeuren. We zullen het vanzelfsprekend deugdelijk verankeren in wet- en regelgeving en we zullen daar uiteraard uitvoerig met elkaar over spreken in het parlement.

De heer De Hoop zei dat minder vliegbewegingen niet minder passagiers hoeft te betekenen. We zien natuurlijk al decennialang dat er grotere vliegtuigen worden ontwikkeld die stiller, schoner en zuiniger zijn. Dat is een mogelijkheid waarmee je binnen de toekomstige plafonds van Schiphol meer passagiers zou kunnen vervoeren, maar daar ga ik niet over. Die strategie dienen de luchtvaartmaatschappijen zelf te voeren. Het aantal vliegbewegingen en het aantal passagiers zou daardoor uit elkaar kunnen lopen. Dat is een mogelijkheid die ik geschetst heb. Maar uiteindelijk geldt: als die vliegtuigen binnen de handhavingspunten van het geluid blijven, dan kan het binnen de bestaande vergunningen. De heer De Hoop vroeg ook naar de juridische houdbaarheid. Hij gaf aan: er zijn iedere keer overschrijdingen. Ik weet niet waar die percentages op gebaseerd zijn, maar ik weet wel dat als er overschrijdingen zijn in de geluidshandhavingspunten, de ILT daarop handhaaft. Dat hebben we recent nog gezien bij een punt in Rotterdam, waar ik de Kamer over heb geïnformeerd. Maar het gebeurde ook vorig jaar bij een handhavingspunt bij Schiphol, wat niet terug te voeren was op het anticiperend handhaven. Het geluidspunt werd toen overschreden en daar is vervolgens door de ILT op gehandhaafd, in casu dat Schiphol alles in het werk moest stellen zodat het niet weer zou gebeuren in het jaar daarop en zodat alles binnen de grenzen zou blijven. En als dat niet gebeurt kan de ILT nog verdergaande maatregelen nemen.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik wil even mijn punt toelichten. Het sluit aan op wat mevrouw Kröger van GroenLinks zei. In het rapport van To70 staat dat zonder die vlootvernieuwing slechts 440.000 bewegingen mogelijk zouden zijn. De ene keer staat er dat een overschrijding van 20% acceptabel is. In het MER-milieurapport van Schiphol ligt die op 10%. Ik snap die afwijking

niet. Ik snap die argumentatie gewoon niet goed. Ik vraag me gewoon af waar dat vandaan komt. Dat was mijn punt. Ik wil in ieder geval weten dat het juridisch houdbaar is. Verder begrijp ik natuurlijk wat de Minister zei, maar hier ging het over.

Minister Harbers:

Dat is uiteindelijk ook de analyse geweest van het bureau dat we daarvoor gevraagd hebben: als je het anticiperend handhaven stopt in combinatie met preferent baangebruik, waar zou je dan ongeveer op uitkomen met het aantal vliegbewegingen? Daar zijn inderdaad aannames in gedaan, waardoor je tot die bandbreedte komt: één op de vlootmix zoals die was en één op de vlootmix zoals die volgend jaar zal zijn. Maar uiteindelijk zal dat allemaal verder onderbouwd worden in het volgende MER-rapport. Dat MER-rapport wordt natuurlijk ook weer als onderdeel van het LVB beoordeeld door het bevoegd gezag. Dan ligt het ook gewoon definitief vast, los van aannames; dan heb je ook gewoon de hele deugdelijke onderbouwing daaronder. Vooralsnog is het gewoon een analyse van waar je ongeveer uit zou kunnen komen, maar de praktijk met de vlootmix zal het straks gewoon waar moeten maken.

Dan de vraag van de heer Van der Molen over KLM. Ik heb in de eerste termijn al aangegeven dat ik me er zeer van bewust ben dat dit besluit zeker ook KLM als grootste gebruiker van Schiphol gaat raken. Dat is misschien een van de rottigste aspecten hierbij, omdat dat meer dan 100 jaar de home carrier is. Tegelijkertijd denken we dat KLM ook met 440.000 bewegingen een goede bedrijfsvoering kan hebben en voldoende bestemmingen kan bedienen. Uiteraard hebben we daar ook gesprekken over met KLM. De Minister van Financiën heeft daar overigens in de rol van aandeelhouder in Air France-KLM ook voortdurend gesprekken over, los van de gesprekken die we sowieso nog hebben vanwege het feit dat er nog een staatssteunvoorziening voor KLM is. Maar ik bagatelliseer dit niet: ja, dit is gewoon een zeer pijnlijk besluit, ook voor KLM in het bijzonder.

De heer Van der Molen vroeg ook om schriftelijk nog even meegenomen te worden in hoe het Europees precies zit met de slotverordening. Ik zou willen voorstellen dat ik de Kamer daar inderdaad schriftelijk over informeer. Misschien mag ik dat combineren met de toezegging die ik al deed om onze inhoudelijke inbreng in die consultatie – want dat is de eerste stap – met de Kamer te delen. Ik zal daaraan toevoegen hoe de rest van het proces daarachter eruit ziet. Dan hebben we het gewoon allemaal in één keer in een brief.

De voorzitter:

Even de heer Koerhuis, heel kort.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik kom terug op het interruptiedebat, als toevoeging aan de vraag van de heer Van der Molen. Dit gaat over het Europese traject, maar ook op korte termijn hebben we een probleem met de verdeling van slots op Schiphol. Zou de Minister in de door hem toegezegde brief ook willen kijken naar het voorstel van de luchtvaartsector voor een aparte slotpool voor luchtvracht en bijvoorbeeld ook naar het principe last in, first out? En wat kan hij nog meer doen met een sturende of regiepakkende rol voor het ministerie?

Minister Harbers:

Kijk, door in de tweede termijn vragen te stellen zal mijn antwoord niet anders worden. Dit is echt een samenspel van de al door mevrouw Kröger aangehaalde motie-Kröger en het daarmee samenhangende voorstel dat we hebben gevraagd aan de slotcoördinator om tot een deugdelijke methodiek te komen bij de vermindering van het aantal vluchten. Over dat

laatste informeer ik de Kamer vanzelfsprekend, maar ik vermoed dat ook daarin niet zal staan dat er een aparte pool komt voor vrachtluchten, omdat ik echt denk dat dat op dit moment in de slotregelgeving niet mogelijk is. Misschien is het ook goed om in het achterhoofd te houden dat het, zolang die slotregelgeving in Europa niet aangepast is, natuurlijk ook in ons belang is dat er non-discriminatoir gehandeld wordt. Anders zou elders immers natuurlijk ook het omgekeerde kunnen gelden voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Je moet dat dus echt een onderdeel maken van aanpassing van de Europese slotregelgeving om het ordentelijk te kunnen regelen.

Ik kijk naar de inbreng van mevrouw Kröger. Zij heeft haar opvattingen gegeven. Die lopen op een aantal punten inderdaad uiteen met wat ik heb aangegeven. Ik weet ook niet of we het daarover eens worden, maar ik heb daar verder ook geen vraag in gehoord, tenzij ik me vergis, wat ongetwijfeld zo zal zijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Die opvattingen komen terug in moties; dat weet de Minister. Maar ik kom toch even terug op die overschrijding. Daar had ik ook een vraag over gesteld en de heer De Hoop ook. Dat was: met hoeveel kans op overschrijding van de geluidspunten reken je in het model? Dat is gesteld op 20%. Daar komen 440.000 vliegbewegingen uit voort, terwijl in andere studies met 10% wordt gerekend. Dat is heel wonderlijk. Ik hoor van de Minister geen onderbouwing van de vraag waarom het van 10% is opgekrikt naar 20%, behalve dat je meer kan vliegen. Dat kan een antwoord zijn.

Minister Harbers:

Het zijn inschattingen. Die zijn voor het doel van het rapport conservatief geschat, wordt mij ingefluisterd, maar uiteindelijk is het ook een eh ... Uiteindelijk hangt het gewoon ... krijg je het gewoon in de praktijk te zien op het moment dat je het anticiperend handhaven stopt en terugvalt op de geluidhandhavingspunten van 2018 in combinatie met preferent baangebruik. Het daadwerkelijke geluid hangt dan van de vlootmix af, maar het geluidsplafond leg je daarmee wel vast. Dat zal straks in de MER voor het daadwerkelijke LVB verder beoordeeld moeten worden. Voor het doel van deze besluitvorming is op deze manier een aantal aannames gedaan.

De voorzitter:

Tot slot, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat is precies het punt: er is een aantal aannames gedaan. Een aanname die gedaan is, is dat het aantal overschrijdingen 20% mag zijn, terwijl het volgens andere studies maar 10% mag zijn. Door die aanname kom je uit op die 440. Maar waarom is die aanname van 20% overschrijding gedaan? Of is dat gewoon een politieke keuze? Is dat het antwoord?

Minister Harbers:

Als die 20% als aanname te hoog blijkt, dan kan in de praktijk gewoon minder gevlogen worden dan het uiterste van die bandbreedte van 465.000. In de praktijk geldt gewoon het maximale plafond op die geluidhandhaving.

De voorzitter:

Tot slot. Of u praat langs elkaar heen of ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind dit een cruciaal punt. Omwonenden maken zich heel veel zorgen dat ze weer geschiphoud worden en ik zelf ook. Ik wil de Minister toch vragen om hier in een brief op terug te komen en te beredeneren hoe hij tot die 440 en die 20% komt.

De **voorzitter**:

Helder.

Minister **Harbers**:

Als u het niet gevraagd had, had ik het toegezegd. We zullen dit even op schrift zetten en de consequenties verder uitwerken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Volgens mij zijn we met dit laatste antwoord gekomen aan het eind van dit leuke maar ook goede debat. Ik dank de collega's daarvoor. Maar voordat we gaan afronden, loop ik nog even door de toezeggingen.

- De Kamer wordt met een voortgangsbrief geïnformeerd over het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol, over de stand van zaken in het onderzoek naar een gedeeltelijke nachtvluchtensluiting. Dat is een toezegging aan de heer Boucke.
- De Kamer zal later dit jaar worden geïnformeerd over de vraag hoe zal worden omgegaan met de door de WHO geadviseerde geluidsnormen van de luchtvaart. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger. Dat doet de Staatssecretaris, krijg ik te horen. Dat nemen we mee.
- De Kamer wordt zo snel mogelijk geïnformeerd, in elk geval voor het herfstreces, over de uitkomsten van de ICAO-conferentie. Dat is een toezegging aan de heer Van Raan.
- Op enig moment zal de Kamer worden geïnformeerd over de mogelijkheden om het gebruik van privéjets mee te nemen in het klimaatbeleid voor de luchtvaart.

Dat is een toezegging aan mevrouw Van Raan ... excuus ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We zijn nog net niet getrouwd!

De **voorzitter**:

Ja, u steekt uw vinger op. Aan mevrouw Kröger en de heer Van Raan dus. Mevrouw Kröger, u wilt hier iets op zeggen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil graag weten wanneer we die brief kunnen verwachten.

De **voorzitter**:

Er staat «op enig moment». We vragen het zo nog even aan de Minister. Daar komen we zo op terug.

- De Kamer wordt over ongeveer een halfjaar geïnformeerd over de uitwisseling van gegevens tussen vliegmaatschappijen over vliegaso's. De heer Koerhuis en de heer Graus hebben daarnaar gevraagd.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met de Franse ambtgenoot over de knelpunten in het luchtruim boven Noordwest-Frankrijk. Dat is ook een toezegging aan de heer Koerhuis.
- De Kamer krijgt een schets van het kabinet van zijn inbreng bij de EU-consultatie ten behoeve van de EU-slotverordening en het inhoudelijk proces hierachter. Dat is een toezegging aan de heer Van der Molen.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over de risico's op overschrijdingen. Dat is het punt van mevrouw Kröger dat we aan het eind hebben besproken.

Dit was 'm. Ik kom zo nog even bij het allerbelangrijkste, want het lid Graus heeft een tweeminutendebat aangevraagd, maar ik was inderdaad door de toezeggingen heen.

Minister **Harbers**:

Ik zou nog terugkomen op het ontbrekende tijdstip bij de privéjets.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja. En ik zou ook graag weten wanneer we de berekeningen bij de aannames van die 440 krijgen. Die hoop ik eigenlijk voor het tweeminutendebat te ontvangen.

Minister **Harbers**:

Die laatste zullen we voor het tweeminutendebat leveren, en dat over de privéjets in het eerste kwartaal. Kan dat?

De **voorzitter**:

Als u zegt dat dat volgens de planning is, ja dan eh ... Zo snel mogelijk, maar het uitgangspunt is het eerste kwartaal.

Minister **Harbers**:

Uiterlijk eerste kwartaal.

De **voorzitter**:

We zijn aan het einde gekomen van dit commissiedebat. Ik dank de leden, de Minister, alle aanwezigen in deze zaal, de bode, uiteraard de Dienst Verslag en Redactie en de ondersteuning voor het bijwonen van dit debat. Ik wens u allen een hele fijne avond.

Sluiting 21.26 uur.