Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 1301

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 2 juli 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur hebben op 21 april 2026 overleg gevoerd met de heer Van Essen, Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, en de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 november 2025 inzake het Rapport Adviescommissie uitvoering Programma Luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 1251);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 november 2025 inzake luchtvaartemissies en gezondheid (Kamerstuk 31 936, nr. 1250);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2025 inzake reactie op verzoek commissie over een kabinetsreactie op de motie van het lid Ceder c.s. over de stationering van jachtvliegtuigen op Lelystad Airport niet koppelen aan opening van deze luchthaven voor de burgerluchtvaart (Kamerstuk 36 592, nr. 25) (Kamerstuk 36 592, nr. 54);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2025 inzake verzamelbrief luchtvaart Q4 2025 (Kamerstuk 31 936, nr. 1258);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 januari 2026 inzake afschrift reactie op brieven van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) over juridische (on)mogelijkheden Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 1260);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 februari 2026 inzake voorbereidingsbesluit Luchthavenbesluit Maastricht (Kamerstuk 31 936, nr. 1263);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 februari 2026 inzake afschrift beantwoording brief Noord-Veluwse gemeenten over het schetsontwerp van de nieuwe indeling van het luchtruim (Kamerstuk 31 936, nr. 1262);**

kst-31936-1301
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 februari 2026 inzake het eindrapport AEOLUS luchtvaartreferentieprognoses 2025 (Kamerstuk 31 936, nr. 1261);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 maart 2026 inzake voorhang Luchthavenbesluit Rotterdam (Kamerstuk 31 936, nr. 1265);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 maart 2026 inzake handhavingsrapportages Schiphol, Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport, Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 1264);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 april 2026 inzake evaluatie beleidsdeelneming DC-ANSP (Kamerstuk 28 165, nr. 473);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 april 2026 inzake uitwerking coalitieakkoord Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 1268);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 april 2026 inzake reactie op verzoek commissie over afschrift brief aan Stichting S4R met betrekking tot noodzaak MKBA voor de luchtruimherziening (Kamerstuk 31 936, nr. 1267).**

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

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

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

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

Voorzitter: Huizenga
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Van Asten, Beckerman, Goudzwaard, Graus, Grinwis, Peter de Groot, Heutink, Huizenga, Kostić, Kröger, Wiersma en Zwinkels,

en de heer Van Essen, Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, en de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.31 uur.

De **voorzitter**:
Goedemiddag. We gaan richting de avond, dames en heren. Van harte welkom. Hierbij open ik het commissiedebat Luchtvaart. Ik heet de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en hun ambtenaren van harte welkom, net als de mensen die aanwezig zijn op de publieke tribune, de kijkers die dit debat via de livestream volgen en uiteraard de Kamerleden. Laten we er een mooi gesprek van maken vanmiddag en vanavond. De spreektijd is vijf minuten per fractie. Ik wil erop aandringen dat u zich daar ook aan houdt. Vandaag hanteren we bij de interrupties het 30 secondenregime. Dat betekent dat een interruptie van minder dan 30 seconden niet wordt meegeteld, dus als u het slim doet ... Een interruptie die langer dan 30 seconden duurt, wordt geteld als twee interrupties. Het is dus aan u. Ondertussen worden er nog mensen voorgesteld en worden er kennismakingsrondjes gehouden. Ik wil de leden verzoeken te gaan zitten, want we zijn begonnen. Ook een hartelijk welkom aan mevrouw Zwinkels van het CDA. Wat betreft interrupties wil ik voorstellen dat we in de eerste termijn vier interrupties hanteren. Interrupties onder de 30 seconden zijn dus ongelimiteerd, maar ik wil benadrukken dat het niet de bedoeling dat we tot vannacht hier zitten.
Ik geef het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks-PvdA.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dank, voorzitter. Het eerste luchtvaartdebat met deze rechtse minderheidscoalitie kon bijna niet op een significanter moment komen: de ene gerechtelijke uitspraak na de andere omdat de natuur en de rechten van omwonenden beter moeten worden beschermd. Al onze luchthavens zijn inmiddels illegaal. Aan de andere kant hebben we een dreigend kerosinetekort en een Minister die dat vooral aan de markt wil overlaten. De problemen in de luchtvaart zijn precies door die houding gekomen: het algemeen belang wordt genegeerd en de luchtvaart krijgt zo min mogelijk regels opgelegd. Maar of het nou gaat om de natuur, de omwonenden of een mogelijke kerosinecrisis, dit kan niet meer.
Voorzitter. Allereerst Lelystad Airport. Deze Minister wil heel graag een lintje knippen; dat is duidelijk. Prestige boven verantwoordelijkheid. Maar alle seinen staan op rood. Dat staan ze al een hele tijd en dat staan ze nog steeds. De Luchtvaartwet verbiedt luchthavens die niet zelfstandig economisch rendabel zijn. De Minister belooft in zijn brief verder economisch onderzoek. Dat willen wij zien voordat wij als Kamer een knoop doorhakken. Wordt daarbij ook gekeken naar alternatieven voor de regio? Is het niet eerlijk tegenover de regio om die alternatieven ook in beeld te brengen, ook alternatieven voor stikstof en CO_2, net als de gevolgen van de concurrentie voor andere luchthavens?
Dan een vraag over de grote bottleneck, namelijk stikstof. Erkent de Minister van LVVN, die is aangeschoven, dat de ecologische staat van de Veluwe zeer ongunstig is en dat er bij een zeer ongunstige staat, zoals bij de Veluwe het geval is, helemaal geen stikstofruimte beschikbaar is voor

Lelystad Airport? Wordt in het nieuwe ecologische onderzoek ook de stikstofuitstoot boven de 900 meter meegenomen? Hoe groot is het belang van Lelystad Airport afgewogen tegen andere belangen, zoals de woningbouw, de legalisatie van PAS-melders of de energietransitie? Kan de Minister antwoord geven op de vraag hoeveel huizen er jaarlijks gebouwd kunnen worden met de stikstofruimte van Lelystad Airport, of bijvoorbeeld het aanpakken van knooppunt Hoevelaken? Komt er een soort nationale prioriteitenlijst, zodat woningbouw ook prioriteit kan krijgen boven bijvoorbeeld het openen van een nieuw vliegveld?
Wat zijn juridisch en praktisch de gevolgen van de gerechtelijke uitspraken van de afgelopen week? Alle luchthavens zijn nu illegaal. Wat gaat het kabinet daarmee doen?
De Minister claimt dat er geen laagvliegroutes meer zijn en dat alles continu dalen of stijgen is, maar vanaf welke hoogte is er volgens de Minister geen overlast meer? Klopt het dat het bij Zwolle nog steeds om 5.000 voet gaat? Hoe verhoudt dit zich dan tot de gezondheidsadviezen, stiltegebieden en eerdere beloftes die zijn gedaan? Continu stijgen kan toch alleen als dat mag van Schiphol, als dat ingepast kan worden en als alle vluchten gelijkmatig verdeeld zijn over de dag? Waar gaat dat dan gebeuren? Want volgens mij willen de luchtvaartmaatschappijen die vanaf Lelystad willen opereren, dat juist in de vroege ochtend doen. Welke garanties hebben de mensen onder die laagvliegroutes in grote delen van Oost-Nederland?
Als Defensie later wordt ingevoegd, betekent dit dan dat alles wat we nu afspreken – aan routes, aan geluid, aan milieugevolgen – tegen die tijd opnieuw ter discussie komt te staan? Hoe hard is het voorliggende LVB dan? Als er straks onvoldoende geluids- en stikstofruimte is voor Defensie na de commerciële opening, pakken we die ruimte dan weer af van de commerciële vluchten? Waarom faciliteren we dan niet eerst Defensie? Zou dat niet prioriteit moeten hebben?
Voorzitter. Overlast van vliegtuigen is meer dan alleen hinderlijk; het is ook een aanslag op je woongenot, het is een aanslag op je gezondheid en zowel het geluid als de uitstoot zorgt voor gezondheidsschade. Zowel omwonenden als de MRS als de Kamer hebben herhaaldelijk gevraagd om een integrale analyse van de gezondheidseffecten, inclusief de cumulatie van de verschillende effecten. De MRS vroeg om een gezondheidsanalyse van de Gezondheidsraad, net zoals bij Tata gedaan is. Voor Tata is er een gezondheidseffectrapportage, een GER, ontwikkeld. Wij willen echt dat dit ook gebeurt voor Schiphol.
Voorzitter. Tot slot de kerosinetekorten. De Minister was in het vragenuur heel stellig: «wij hebben voor vijf maanden voorraad». Maar vlak daarna waarschuwden de Europese luchthavens dat het nog maar gaat om brandstof voor drie weken. Kan de Minister precies uitleggen hoe die voorraad van brandstof voor vijf maanden dan eigenlijk gereserveerd is voor de Nederlandse luchtvaart? Op welk moment vindt de Minister het opportuun om in te grijpen? Komen er scenario's die de meest relevante maatschappelijke sectoren uit de wind houden en de minst relevante beperken? Kan je bijvoorbeeld zorgen dat als eerste de privéjets aan de grond blijven, en de hulpdiensten als allerlaatste? Is het mogelijk om een dergelijke cascadering aan te brengen, met keuzemomenten? Dat is mijn vraag aan de Minister.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Ik zie een interruptie van mevrouw Zwinkels, CDA.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik had tijdens het vragenuur ook de suggestie gedaan om een soort prioriteringskader met elkaar te ontwikkelen. Ik was benieuwd of mevrouw Kröger dat ook bedoelt, want dan is dat goed nieuws, denk ik.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik denk dat we bij de inval van Rusland in Oekraïne en de gascrisis daarna hebben gezien dat er wel een prioriteringskader voor gas lag, maar dat bleek heel erg achterhaald te zijn. Nu gaat het in deze crisis meer om olie en is echt de vraag hoe je gaat prioriteren als er echt tekorten aan kerosine zijn. Volgens mij moet je daarvoor een maatschappelijkebelangenafweging maken. Wat ons betreft blijven privéjets dan als allereerste aan de grond staan. Ik denk dat het belangrijk is om zo'n prioriteringskader te maken, ja.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Beckerman van de SP.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Voorzitter. Dit is mijn eerste luchtvaartdebat. Het lijkt wel een beetje alsof ik in een soort parallel universum ben beland. Ja, echt. Ik doe al jarenlang debatten over wonen en debatten over landbouw. Bij landbouw bijvoorbeeld praten we al jarenlang over het legaliseren van PAS-melders, boeren die buiten hun schuld om geen geldige natuurvergunning hebben. Maar na al die jaren zijn er begin 2026 pas veertien melders gelegaliseerd. En wat zegt het kabinet dan? «Helaas, beperkte stikstofruimte; het kan echt niet anders.» Bij woondebatten praten we al jarenlang over de enorme tekorten aan goede, betaalbare woningen. Toch is het aantal opgeleverde nieuwbouwwoningen vorig jaar opnieuw gedaald. «Ja», zegt het kabinet dan, «helaas, beperkte stikstofruimte; het kan echt niet anders».
Maar nu bevind ik mij dus in het universum van het luchtvaartdebat. Wat nergens kan, kan hier ineens wel. Vrijdag maakte het kabinet bekend dat het Lelystad Airport in oktober al wil openen voor vakantievluchten. Jarenlang problemen met de bouw van nieuwe woningen, jarenlang problemen met het legaliseren van PAS-melders: niets kan snel, behalve een luchthaven openen. Een luchthaven waarvan nota bene twee van de drie coalitiepartijen in hun programma hadden staan dat ze er nu geen vakantievluchten wilden hebben. Alleen de VVD was uitgesproken voorstander van het openen van Lelystad Airport voor vakantievluchten.
Voorzitter. Dat brengt mij tot de volgende conclusie of vraag: hebben we hier een stikstofprobleem, of hebben we hier een VVD-probleem? «Het kan wél», zou D66 zeggen, maar niet als je met de VVD gaat regeren. En hoe gaat D66 dat dan uitleggen aan alle kiezers die ze beloofd heeft dat er tien nieuwe steden zouden komen, terwijl we weten dat meer dan de helft, 50%, van de geplande woningbouwprojecten binnen 5 kilometer van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden ligt, wat vergunningverlening bemoeilijkt? «Sorry, maar Airport Lelystad gaat even voor»? En hoe gaat het CDA dit dan uitleggen alle kiezers die het beloofd heeft nu weer op te gaan komen voor de boeren? Want met welke stikstofruimte ...

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Hoe gaat de SP dan uitleggen dat we een vliegveld hebben waarvan de apparatuur in het plastic gewikkeld zit, waar we helemaal niets mee doen, dat we in principe morgen open zouden kunnen gooien als die natuurvergunning meewerkt en dat zij dan hier zegt: «Weet u, we halen het plastic er niet alleen niet af. Nee, we gooien al die apparaten ook weg. En laten dat asfalt niet liggen. Nee, we gooien er graszoden in»? Dat is totale kapitaalvernietiging. Mijn vraag aan de SP is: wilt u werkelijk zo'n grote vernietiging van kapitaal en daarmee dus ook van onze economie laten gebeuren hier in Nederland?

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Kijk, het is niet onze keuze geweest om dit zo hier aan te leggen, maar we moeten nu kiezen. We moeten nu kiezen en ik vertelde u net over al die jaren dat we hier woondebatten hebben en dat we nog steeds tegen heel veel mensen – u weet ook hoeveel mensen er wachten op een goed, betaalbaar huis – moeten zeggen: hé, shit, er is weinig stikstofruimte beschikbaar. We zeggen dat tegen PAS-melders. Ik heb heel vaak moties gezien die ik moest beoordelen waarin partijen zeiden: we willen binnen een jaar heel veel PAS-melders legaliseren. Dat zijn boeren die buiten hun schuld geen natuurvergunning hebben. Dan werd er steeds door het kabinet gezegd: we kunnen die motie niet steunen, want er is geen stikstofruimte. Ik vind het heel wonderlijk dat we dan wel gaan kiezen voor deze luchthaven, terwijl we weten dat we die ruimte eigenlijk gewoon niet hebben. En dat is maar een van de problemen. Collega Kröger had het net ook al over de aanvliegroutes, de geluidhinder, de gezondheidsproblemen. Dus ja, dat is onze keuze.

De **voorzitter**:
Een interruptie van mevrouw Zwinkels, CDA.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Met een punt van orde. In ons verkiezingsprogramma staat heel duidelijk hoe wij kijken naar Lelystad Airport. Dat kan er dus op worden nageslagen. Het klopt niet wat daar zojuist over werd geschetst.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dan zoeken wij het verkiezingsprogramma er even bij, want dat is dan wel goed voor de beeldvorming hier. We hebben het hier liggen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Voor de beeldvorming of voor de waarheidsvinding?

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Voor de waarheidsvinding, want er staat duidelijk in dat er voorwaarden aan zijn verbonden en dan zou het CDA toch moeten uitleggen of aan die voorwaarden al is voldaan. Volgens mij laten ook de gerechtelijke uitspraken van vorige week opnieuw zien dat daar niet aan is voldaan.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Een korte reactie daarop. Ik kom ook nog aan de beurt en dan kunnen er ook interrupties plaatsvinden, maar ik krijg een wedervraag. Nu wordt inderdaad verteld hoe het er echt staat en dat was zojuist nog niet het geval, dus ik ben blij dat we dat even met elkaar hebben rechtgezet.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Zowel in mijn ...

De **voorzitter**:
Mevrouw Beckerman, via de voorzitter graag.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Sorry, mag ik reageren op de interruptie?

De **voorzitter**:
Mevrouw Beckerman, aan u het woord.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Volgens mij zijn mijn woordvoering en het CDA-programma feitelijk hetzelfde. Ik zei hier net over het CDA dat zij er niet voor waren om het nu te openen. Ik lees toch even het letterlijke citaat voor: «Lelystad Airport

wordt nu wel militair gebruikt, maar niet voor commerciële luchtvaart. Commercieel gebruik is mogelijk wanneer aan randvoorwaarden is voldaan voor schoner en stiller vliegen en de problematiek met laagvliegroutes is opgelost.» Daar is allemaal niet aan voldaan en toch zien we al de ronkende persberichten die net komen na het moment dat de rechter heeft gezegd: dit gaat niet zo. Dus ik begrijp die keuze werkelijk niet en ook de prioritering niet. Want ik denk dat ik die eigenlijk nog stekender vindt, de prioritering, dat je dus zo veel woningzoekenden hebt in dit land en een verkiezingsprogramma waarin het daar uitgebreid over is gegaan en dat je dan nu zegt: ja, wacht nog maar even, want wij gaan eerst voor Lelystad Airport. Ik vind dat echt onuitlegbaar.

De **voorzitter**:
Een interruptie van de heer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Mevrouw Beckerman en ik hebben al heel wat woondebatten uitgevochten. Hartelijk welkom en dank voor de complimenten aan de VVD zojuist. Daar ben ik blij mee, maar daar gaat mijn vraag niet over. Mijn vraag gaat erover dat u tegenstelling creëert tussen aan de ene kant het probleem van wonen en aan andere kant dat van vliegen, dat er ook is. Het KiM zegt: 13% van de vluchten gaat al vanaf over de grens, met Nederlandse vliegers. Dat gaat over 4,5 miljoen mensen die er dus voor kiezen om vanaf over de grens te vliegen omdat er in Nederland geen vlucht beschikbaar is. Dus we hebben toch wat te doen als het gaat om Lelystad Airport, als het gaat om Eelde en als het gaat om Maastricht, om ervoor te zorgen dat die mensen vanuit Nederland gaan vliegen? We hebben daar toch een maatschappelijke opgave liggen?

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dezelfde cijfers laten natuurlijk ook zien hoeveel onnodige vluchten er zijn waarbij Schiphol als overstapluchthaven wordt gebruikt, iets wat ons vrij weinig oplevert behalve heel veel overlast voor omwonenden. Daarbij is het dus andersom: Schiphol wordt gebruikt als overstaphaven. Ik denk dat die prioritering een heel pijnlijke is. Waarom vindt u vliegen op dit moment zo veel belangrijker dan die noodzakelijke woningbouw, waar wij al zo vaak de degens over hebben gekruist en waarvan Ministers elke keer, ook als zij dat heel pijnlijk vinden, moeten zeggen: we hebben die ruimte niet? Waarom kiezen we voor deze prioritering en gaan we zo snel aan de slag om ruimte te vinden voor weer een luchthaven? Die luchthaven voldoet overigens nog steeds niet aan alle voorwaarden; we noemen nu één aspect, stikstof, maar laten we het ook hebben over gezondheid, over de laagvliegroutes, over de overlast. Waarom die keuze in plaats van het aanpakken van bijvoorbeeld de wooncrisis of het legaliseren van PAS-melders?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Omdat we die opgave nu de grens over wentelen. Dat is wat er aan de hand is. U kunt nee schudden, maar we hebben gewoon een integrale opgave. Ja, tuurlijk moeten we die PAS-melders legaliseren en ja, we hebben stikstofruimte nodig voor wonen. Maar we hebben ook ruimte nodig om die vluchten te accommoderen. Schiphol is superbelangrijk in Nederland, gezien de economische waarde die het heeft en voor ons vestigingsklimaat. We hebben straks drie lege luchthavens; we moeten ervoor zorgen dat mensen vanaf daar kunnen vliegen, zodat we niet alle schade hebben die het met zich meebrengt, ook vervoersschade, en we al die mensen die nu naar een luchthaven over de grens reizen om op vakantie te kunnen gaan, gewoon hier in Nederland kunnen accommoderen. Dat is wat nodig is.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Die prioritering van de VVD is helder. Ze vatten het op als een compliment dat ik zei dat we helemaal geen stikstofprobleem hebben maar een VVD-probleem. Maar het is natuurlijk wel een bijzondere situatie, ook gezien alle moties die de afgelopen tijd zijn aangenomen, dat we Lelystad Airport niet wilden openen voor burgerluchtvaart, maar dat het een minderheidskabinet waarin één partij daar wel voorstander van is, is gelukt om zowel D66 als CDA daarin mee te krijgen, zoals de ronkende persberichten laten zien.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Punt van orde, voorzitter. Ik vind het prima als de hele tijd het CDA wordt genoemd – hoe meer, hoe beter – maar zojuist is voorgelezen wat ons verkiezingsprogramma zegt, en ik stel voor dat we het daar dan ook bij laten. Dus ja, dat is ons standpunt als CDA.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dat is mooi, want dan blijkt dus dat het CDA oppositie gaat voeren tegen dit nieuwe standpunt van het kabinet. Volgens mij is dat het beste punt van orde dat je maar kunt maken. Ik vind die ronkende persberichten namelijk heel pijnlijk, zeker in een week waarin de rechter ons met de neus op de feiten drukt. Dus ja, een heel welkom punt van orde: als dit standpunt staat, hoor ik zo meteen een zeer kritische inbreng waarbij misschien wel die meerderheid die er leek te zijn in de Kamer verandert. Dat lijkt me dus alleen maar goed nieuws.

De **voorzitter**:
Mevrouw Beckerman, ik wil voorstellen dat u verdergaat met uw betoog.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ja, voorzitter. Na dit goede nieuws ga ik zeker verder, maar ik vraag natuurlijk wel een reactie van het kabinet op de vraag waarom er gekozen is voor deze prioritering van luchtvaart boven wonen en boven PAS-melders. Hoe denkt het die stikstofruimte überhaupt te gaan vinden voor oktober?
Voorzitter. Ik kom al bij mijn laatste punt. Ik heb net een mooie petitie gekregen van de FNV ...
Hoeveel tijd heb ik nog?

De **voorzitter**:
U hebt nog meer dan twee minuten.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Voorzitter. Ik heb net een mooie petitie gekregen van de FNV over toch wel een heel pijnlijk punt. De president-directeur van KLM, Marjan Rintel, heeft vorig jaar 30% meer verdiend dan in 2024. Die beloning liep op tot 1,6 miljoen euro. Ongelofelijk. Haar basissalaris van € 600.000 veranderde niet, maar de directie kan daarnaast nog een variabele beloning ontvangen. Ze zeggen dat die afhankelijk is van prestaties waar ze invloed op hebben, zoals – dat is wel heel wrang – het beperken van de loonkosten van de medewerkers. Tegelijkertijd zien we dat het personeel van KLM continu moet inleveren, dat ze onder druk staan. Na stakingen zijn ze gelukkig iets beter af, maar er wordt wel keer op keer aan hen gevraagd om in te leveren. Als je dat soort offers vraagt van medewerkers, is het toch niet uit te leggen? Het zijn zulke grote offers: 250 fte boventallig, roosterverslechteringen, flexdiensten en slechtere RVU en ouderenregelingen. Dan is het toch niet uit te leggen dat je zelf 1,6 miljoen verdient?
Voorzitter. Het mooie is dat de Minister van Financiën publiekelijk heeft aangegeven dat deze beloning ongepast is. Hij heeft ook aangegeven

bezwaar te zullen maken, maar een symbolisch bezwaar is volgens de SP niet voldoende. Als van werknemers offers worden gevraagd, moet datzelfde gelden voor de top. Wil de Minister van IenW samen met de Minister van Financiën als aandeelhouder, één, duidelijke grenzen stellen aan de beloning van de top, twee, zorgen voor een transparant een eerlijk beloningsbeleid, en drie, van de directie van KLM eisen dat zij het goede voorbeeld geeft zolang medewerkers offers brengen?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Beckerman. Dan gaan we naar lid Kostić van de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dank, voorzitter. De Partij voor de Dieren ziet al jaren hetzelfde patroon in het luchtvaartdossier. De luchtvaart blijft maar vragen om meer ruimte en meer uitzonderingen ten koste van gezondheid, natuur, woningbouw en klimaat. Het is een rupsje-nooit-genoeg. De overheid blijft de luchtvaartlobby bedienen op kosten van de belastingbetaler, terwijl de luchtvaart-CEO's dikke bonussen krijgen. De gevolgen daarvan zijn voelbaar.
Eerst gezondheid. Omwonenden en werknemers worden ziek van de luchtvaartuitstoot. Andere industrieën hebben bindende normen voor ziekmakende uitstoot, maar voor 99,9% van de kankerverwekkende luchtvaartuitstoot bestaat die bescherming niet. De expertgroep luchtkwaliteit, toezichthouder ILT en de GGD zeggen allemaal: de gezondheid van mensen wordt onvoldoende beschermd. Is de Minister bereid om op korte termijn absolute emissieplafonds voor schadelijke luchtvaartemissies in te voeren, zoals ook de toezichthouder adviseert?
De expertgroep luchtkwaliteit concludeerde dat een actueel en integraal overzicht van de gezondheidseffecten van de luchtvaart ontbreekt. In België heeft de Hoge Gezondheidsraad wel zo'n integraal onderzoek gedaan en advies uitgebracht. In Nederland ontbreekt dat dus. Is de Minister bereid om de Nederlandse Gezondheidsraad om een integraal advies, met bijbehorende maatregelen, te vragen over de impact van de luchtvaartuitstoot op de gezondheid? Hier vroegen vorig jaar onder anderen artsen naar. Ik heb hier een briefje voor de Minister. De vorige Minister wilde tot dit jaar wachten met het nemen van een besluit hierover. Ik ben benieuwd wat deze Minister gaat doen.
Voorzitter. Bij stikstof zien we hetzelfde patroon. De Veluwe is zo zuur als cola. Boeren moeten inleveren. De woningbouw loopt helemaal vast. Maar de luchtvaart mag door. Elke kroeg om de hoek moet de vergunning op orde hebben, maar meerdere luchthavens opereren in strijd met de wet en de overheid handhaaft niet. Dat is een overheid die de lobby boven de rechtsstaat plaatst. Hoe legt de Minister van Natuur deze geprivilegieerde positie van de luchtvaartlobby aan boeren en burgers uit, vraag ik de Minister.
De rechter heeft het kabinet vorige week opnieuw een paar tikken op de vingers gegeven, omdat het weer de luchtvaart boven de wet stelt. Nu lezen we dat de Minister hoger beroep overweegt. Snapt de Minister hoe oneerlijk het voelt voor boeren, burgers en woningzoekenden als de Minister weer publieke middelen gaat verspillen om de luchtvaartlobby te beschermen? Wil de Minister afzien van hoger beroep en met maatregelen komen waardoor de luchtvaart zich wel aan de wet gaat houden?
De Minister zegt dat hij gaat nadenken over de vraag of hij gaat handhaven en of hij daarbij zowel de natuur als economische belangen gaat afwegen. Is de Minister bereid om hierover nog voor juni een brief naar de Kamer te sturen, waarin hij uitlegt hoe hij niet alleen de belangen van economie en natuur, maar ook de woningbouw, het klimaat en de gezondheid van omwonenden integraal meeweegt? Is hij bereid om in die brief onder andere het laatste CE Delft-rapport en de conclusies van

dr. Peeters en dr. Pels over luchtvaarteconomie en brede welvaart te betrekken bij de afwegingen?
Voorzitter. We hebben nu meerdere luchthavens die zich niet aan de wet houden. Waar precies denkt de Minister dat hij de stikstofruimte vandaan gaat halen als het gaat om Lelystad Airport? Is de Minister van Natuur het met ons eens dat het verspilling van publieke middelen is om nu door te gaan met onomkeerbare voorbereidingen voor de opening van Lelystad Airport?
Tot slot klimaat. Ook op dit punt hoeft de luchtvaart zich niet aan dezelfde regels te houden als de rest van Nederland, terwijl de wereld in de fik staat. Er is een afdwingbaar CO_2-plafond per luchthaven nodig om de luchtvaart eindelijk eerlijk te laten bijdragen aan de oplossingen voor de klimaatcrisis. Zo'n CO_2-plafond is door een eerder kabinet al een beetje voorbereid. Is de Minister bereid om snel met zo'n CO_2-plafond te komen? Uit NLR-onderzoek blijkt dat in alle scenario's de CO_2-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart toeneemt door de opening van Lelystad Airport. Kan de Minister dat bevestigen? Hoe gaat de Minister borgen dat besluiten over de opening van Lelystad Airport consistent zijn met het klimaatdoel voor de luchtvaart uit het coalitieakkoord voor 2030?
Voorzitter, ten slotte. Het is heel typerend dat de Minister van Luchtvaart op de dag van de lancering van het Landelijk Crisisplan Olie roept dat Lelystad Airport volgend jaar opengaat, terwijl in hetzelfde crisisplan eigenlijk al wordt gehint op het verminderen van de vliegbewegingen en terwijl het Internationaal Energieagentschap ook al heeft opgeroepen tot minder vliegen. Erkent de Minister dat het kabinet toe moet naar minder vliegbewegingen en dat het totale misleiding is als je beweert dat Lelystad Airport volgend jaar opengaat?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Zwinkels van het CDA.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. In dit commissiedebat zal ik vijf onderwerpen aanstippen. Allereerst de groeiverdiensystematiek rondom Schiphol, richting 500.000 vluchten. De mogelijke groei naar 500.000 vluchten zou het CDA het liefst schrappen uit de LVB-wijziging. Dit aantal staat namelijk ook niet in het coalitieakkoord. Het staat daarnaast op gespannen voet met de omgeving, die nog steeds te veel hinder ondervindt. We overwegen daarom om deze groeimogelijkheid te schrappen uit de LVB-wijziging. Ik neem aan dat de Minister zeer zwaarwegende redenen heeft om dit toch te handhaven. Zo ja, welke zijn dit dan? Is de Minister het met het CDA eens dat er zeer strikte en duidelijke voorwaarden moeten zijn voor wanneer dit eventueel toch in werking zou treden? Is de Minister daarom bereid om een zware voorhang te hanteren wanneer er eventueel na deze kabinetsperiode een voorstel ligt om de groeiverdien-systematiek te activeren?
Het tweede punt is sturen op milieuruimte. Uiteindelijk moeten we volgens het CDA niet sturen op de groei of krimp van Schiphol en de luchtvaart, maar op de milieuruimte en de gezondheidsruimte. We hadden het daar net al even over. Deelt de Minister dat we toe zouden moeten werken naar een systematiek waarin we veel directer kunnen sturen op geluid en op de uitstoot van onder andere stikstof, fijnstof en CO_2 met bijpassende maatregelen? Wat is er nodig om op een zo kort mogelijke termijn naar zo'n systeem toe te werken en welke stappen zet de Minister daar nu al voor? In het coalitieakkoord sturen we al op CO_2. De totale CO_2-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport moet in 2030 lager zijn dan in 2024 op alleen Schiphol. Kan de Minister zo concreet mogelijk toelichten hoe hij met deze opdracht aan de slag gaat en wat er onder andere qua regelgeving en concrete maatregelen nodig is

om dit doel te bereiken? Wellicht is dit ook een aanvulling op wat het lid Kostić zei over het CO_2-plafond.
Ten derde de geluidshinder. Het plan is om de geluidshinder rond Schiphol stap voor stap te verminderen. In de eerste fase wordt 15% minder ernstige geluidshinder nagestreefd. De Minister schrijft dat, zodra dit behaald is, er besloten moet worden hoe de overige 5% behaald gaat worden. Waarom wordt er pas na het behalen van die 15% besloten hoe de laatste 5% moet worden ingevuld? Zou het niet logischer zijn om nu al te beginnen met het uitwerken van plannen voor de resterende reductie, zodat er geen tijd verloren gaat?
Het vierde punt is elektrisch taxiën. Ook op de grond is er namelijk in de luchtvaart nog veel winst mogelijk. Neem bijvoorbeeld elektrisch taxiën. Een vorige collega van mij heeft daarover een motie ingediend. Ik lees dat de zogenaamde TaxiBots in 2025 ongeveer 100 keer zijn ingezet bij passagiersvluchten. Dat is niet vaak als je dat relateert aan het mogelijke totale aantal vliegbewegingen van 478.000. Ik kom op ongeveer 0,2%. Hoe kunnen we dit soort innovaties vaker en structureler inzetten?
Tot slot wil ik uiteraard graag stilstaan bij Lelystad Airport. We hebben het er de afgelopen weken veel over gehad en we hebben veel informatie ontvangen. Zoals beschreven staat in ons verkiezingsprogramma en ook in het coalitieakkoord willen wij duidelijkheid over de randvoorwaarden, waaronder de natuurvergunning en de laagvliegroutes, zodat we een goed onderbouwd juridisch besluit kunnen nemen. Ik heb de brief over de planning gelezen. Kan de Minister voor nu kort toelichten of en hoe de laagvliegroutes zijn opgelost?
Dank u wel.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Wat vindt het CDA er nu van dat we ons in dit land laten gijzelen door milieuclubs die het mogelijk maken dat we op een vliegveld, in dit geval Lelystad, geen vliegtuigen meer kunnen parkeren en dat we van een vliegveld geen zakelijke jets die iets groter zijn dan 6.000 kilo meer mogen laten opstijgen? We hebben een vliegveld waar we geen vliegtuigen meer kunnen parkeren en we hebben een vliegveld waarvan we geen vliegtuigen meer kunnen laten opstijgen. Zijn we niet totaal aan het doorslaan, zo vraag ik aan het CDA.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Volgens mij laat ik mij niet gijzelen en sla ik niet door, wil ik alvast richting de heer Heutink zeggen. Ik ben juist op zoek naar de juiste balans. Dat heeft u hopelijk ook terug kunnen luisteren in mijn inbreng. Ik denk dat het belangrijk is om te realiseren dat ik hier zit als volksvertegenwoordiger en dat ik opkom voor alle inwoners van heel Nederland, in alle verschillende provincies. We zien dat er verschillend wordt gedacht over de opening van Lelystad Airport. Ik wil ervoor zorgen dat als we die opening door laten gaan, we voldoen aan de randvoorwaarden die wij als CDA, als coalitie en als Kamerleden stellen. Dat vind ik heel erg belangrijk voor het welzijn van onze Nederlanders.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik hoor randvoorwaarden vanuit het CDA. Ik hoor de vraag om een geldige natuurvergunning. Dat lijkt mij evident. Het is bizar dat er op dit moment geen enkel vliegveld is met een geldige natuurvergunning. Maar wat ik eigenlijk niet hoor, is hoe het CDA de belangenafweging ziet. Die belangenafweging gaat natuurlijk om het volgende. De Veluwe is nu in nood. Daar mag geen stikstofdepositie bij. Als er ruimte komt, waar gaan we die stikstofruimte dan voor inzetten? Is het CDA het met me eens dat we dan woningbouw en overigens ook perspectief voor boeren moeten prioriteren boven het openen van een vliegveld?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik denk op dit moment dat die vraag nu niet zo simpel door mij te beantwoorden is. Daarmee wil ik me er niet te gemakkelijk van afmaken, maar het is echt zo. Ik heb deze vraag ook gesteld aan ambtenaren in de technische briefing. Ik begrijp dat de afweging ten aanzien van Lelystad Airport niet per se gemaakt hoeft te worden, omdat er vanuit Lelystad Airport al heel veel is gedaan. In de brief die we van de Minister hebben ontvangen lees ik ook dat het voor een groot deel een technische exercitie is om met elkaar deze stappen te gaan zetten. Ik heb daar vragen over gesteld en ik ben benieuwd naar de reactie van het kabinet hierop. Ik ben ook blij dat de Minister van Landbouw en Natuur hier aanwezig is om daarop te reflecteren, want voor ons is die natuurvergunning heel erg belangrijk. Dat is een harde randvoorwaarde. Maar ik wil kijken hoe we daar met elkaar kunnen komen en wat daarvoor nodig is. Uiteraard hebben we daar met woordvoerders uit de vakgebieden landbouw en woningbouw te maken, maar het is voor mij nog niet heel helder in hoeverre dat echt hard tegenover elkaar staat. Ik ben dus benieuwd hoe het kabinet daarover denkt.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Als de erkenning er is dat de Veluwe in zeer zware conditie verkeert, ecologisch gezien, dan kan er niks bij. Is het CDA het met me eens dat we dan een prioritering zouden moeten hebben waarbij we kunnen sturen en perspectief voor boeren en woningbouw boven andere dingen kunnen plaatsen?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Voor mij gaat het niet alleen over woningbouw en landbouw. Het gaat ook over luchtvaart. Ik ben aan het zoeken in hoeverre die afweging nog gemaakt moet worden, want ik heb me er tot nu toe ook over laten informeren, via de technische briefing en de recente brief van de Minister van IenW, dat er vanuit de luchtvaart deels al stappen gezet zijn op weg naar een natuurvergunning. Er zijn dus al inspanningen geweest. Ik wil daar graag meer over weten, zodat ik beter kan beoordelen in hoeverre we die integrale afweging – het is heel terecht dat u die vraag aan mij stelt – nog moeten maken.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Wat vindt collega Zwinkels ervan dat er weer allemaal vogels in de lucht worden geparkeerd ten aanzien van de opening van Lelystad Airport voor burgerluchtvaart in 2027, terwijl het maar op één ding aankomt, namelijk dat de natuurvergunning moet kunnen worden afgegeven en stand moet houden bij de rechter? We weten dat ze op zich genoeg stikstofruimte hebben gevonden, opgekocht of geroofd van het platteland – het is maar hoe je het wil betitelen; ze hebben het in ieder geval gekocht – waarmee ze zouden kunnen salderen. Maar ja, zolang we het additionaliteitsvereiste niet hebben opgelost, gaat het gewoon niet gebeuren. Is het dan niet verstandiger als het kabinet een poosje zijn mond houdt over Lelystad Airport en eerst dat additionaliteitsprobleem gaat oplossen door fatsoenlijk stikstofbeleid te gaan voeren?

De **voorzitter**:
Dan is het woord aan mevrouw Zwinkels om deze vraag te beantwoorden.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Het additionaliteitsprincipe was inderdaad een van de punten die in die brief stonden. Ik ben ook heel erg benieuwd hoe dat opgelost gaat

worden. Dat is dus een heel terecht punt van de heer Grinwis. Ik mag hopen dat het kabinet ook bezig is om achter de schermen serieus werk te verrichten en stappen te zetten om het tijdpad dat vorige week is geschetst ook een realistisch perspectief te laten zijn. Natuurlijk. Ik mag hopen dat daar hard aan wordt gewerkt. Dat is een grote opdracht voor dit kabinet.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter, in tweede instantie. Dit is vrij cruciaal. Het wordt hier een beetje neergezet met de woorden «ik mag het hopen» en «ik heb ook in de brief gelezen dat dat een dingetje is», maar dit is gewoon de crux. Het gaat hier om wel of niet open kunnen ergens in de toekomst. Of je nu dan communiceert over 2027, 2028 of 2029, als er in de tussentijd geen doorbraak komt in het stikstofbeleid en het additionaliteitsprobleem in Nederland niet wordt opgelost, gaat geen enkele natuurvergunning voor wat voor project dan ook standhouden – in ieder geval als het gaat om Lelystad Airport, een project waarbij je erover kunt twisten of het van nationaal belang is. Ik vind dat mevrouw Zwinkels van het CDA hier wel een beetje gemakkelijk langsheen scheert, alsof dit een dingetje is dat nog moet worden opgelost. Nee, het is de crux. Is het dan niet verstandiger dat het kabinet voorlopig eventjes niks communiceert over het openen van Lelystad Airport voor burgerluchtvaart als ze er geen enkel zicht op hebben dat ze met beleid op de proppen komt waarmee ze het additionaliteitsprobleem oplossen?

De **voorzitter**:
Dan ga ik nog naar de heer Goudzwaard. Die had ook nog een interruptie.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Volgens mij was dat een tweede interruptie, voorzitter. Dan is het ook fair richting de heer Grinwis om daar antwoord op te geven, vind ik.

De **voorzitter**:
Mevrouw Zwinkels.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank u wel. Nogmaals, het is voor mij geen klein dingetje. De natuurvergunning is hartstikke belangrijk. Het is eigenlijk de grootste randvoorwaarde voor de eventuele opening van Lelystad Airport, dus nee, het is geen klein dingetje. Ik ben het met de heer Grinwis eens dat het heel erg belangrijk is. Het is dus een grote opdracht aan het kabinet. Ik ga niet over de communicatie vanuit het kabinet. Misschien zou u dat willen, meneer Grinwis, maar ik ga daar niet over. Ik ga er dus ook niet over wanneer zij wel of geen brieven uitsturen. Maar uiteraard ben ik, zodra er een brief rondom het tijdspad wordt uitgestuurd, ook benieuwd naar de nieuwe informatie, die er dan blijkbaar is, rondom de natuurvergunning. Dat gaat het tijdspad namelijk uiteindelijk bepalen, denk ik. Volgens mij zijn de heer Grinwis en ik het op dit punt dus eigenlijk best redelijk met elkaar eens.

De **voorzitter**:
Dan ga ik nu naar de heer Goudzwaard, JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik heb een korte vraag aan mevrouw Zwinkels. Zij vraagt om een brief van de Minister in verband met de zogeheten laagvliegroutes. Nu hebben wij volgens mij net een technische briefing gehad waarin het Ministerie van IenW en de Luchtverkeersleiding Nederland bevestigen dat er geen laagvliegroutes meer zijn. Wat moet er dan precies in die brief staan, wanneer mevrouw Zwinkels ook erkent dat dat probleem is opgelost, vraag ik haar.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Allereerst riep het vorige kabinet ook al dat de laagvliegroutes waren opgelost. Toen bleek dat helemaal niet het geval te zijn. Toen schrok ik me kapot. Ik wil er in dit hele gepolariseerde debat namelijk juist van op aan kunnen dat de informatie die ik krijg, klopt. Dat was toen niet het geval. Ik werd er door CDA-achterban uit onder andere Gelderland en Overijssel terecht op geattendeerd: let op; dat is niet waar. Naar aanleiding daarvan zijn we als Kamer gelukkig heel kritisch geweest. We hebben er vragen over gesteld en hebben heel duidelijk gemaakt dat dit voor ons heel belangrijk is. Dat heeft ertoe geleid dat er vervolgens een aantal aanpassingen en oplossingen zijn gevonden. Daar ben ik heel erg blij mee; dat stemt mij positief. Daarom nogmaals de check bij het nieuwe kabinet of het klopt dat de laagvliegroutes met die aanpassingen daadwerkelijk zijn opgelost. Ik hoop dat ik daar een goed en geruststellend antwoord op krijg.

De **voorzitter**:
Een aanvullende vraag van de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dus als ik het nu goed begrijp ... Vertrouwt CDA het Ministerie van IenW nu wel of niet met de uitspraak over de laagvliegroutes?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Nogmaals, we hebben onlangs tijdens een rondetafelgesprek een presentatie gekregen over het feit dat de laagvliegroutes zouden zijn opgelost. Dit is de eerstvolgende mogelijkheid dat ik het kabinet kan bevragen. Ik wil het dus graag verifiëren bij de Minister. Ik hoop dat hij het kan bevestigen met een goede inhoudelijke onderbouwing.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik vraag eigenlijk alleen maar om een simpele ja of nee, mevrouw Zwinkels. Vertrouwt u het ministerie over de laagvliegroutes, ja of nee?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Nogmaals – het werd net al gezegd – dit is het eerste luchtvaardebat in deze kabinetsperiode. Ik ben ook een nieuw Kamerlid. De eerste gelegenheid die ik heb, grijp ik aan om de Minister hierop te bevragen. Tuurlijk, ik wil op die informatie kunnen vertrouwen. Maar nogmaals, het is volgens mij juist de bedoeling dat Kamerleden het kabinet controleren, dat ze kritisch zijn en dat ze doorvragen. Dat is wat ik hier doe. Op die manier hoop ik dat we met elkaar vooral een oplossing in de praktijk vinden. Ik hoop dat we niet een soort semantische discussie gaan houden in de trant van: zeg nou eens ja of nee op vragen over dit soort intern gedoe.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik mis even waarom dit een semantische discussie zou zijn. Los daarvan heb ik een andere vraag richting het CDA. Wij werken hard. Wij Nederlanders houden van hard werken. We mogen dan ook graag op vakantie. 80% van de Nederlanders mag graag vliegen en staat positief tegenover de luchtvaart. Gaat het CDA alles in het werk stellen om mensen de mogelijkheid te geven om te vliegen?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Iedereen mag zijn eigen opvatting hebben van het eervolle ambt van een Kamerlidmaatschap, maar ik zie het niet als mijn taak om iedereen in staat te stellen om te gaan vliegen. Dat is niet aan mij. Ik weet dat mensen ook op andere manieren hun vakantie kunnen invullen, bijvoorbeeld door met

de auto te gaan en te gaan kamperen. Dat is dus niet mijn missie hier in de Kamer.

De **voorzitter**:
Dan ga ik nu naar mevrouw Beckerman. Zij had nog een interruptie staan.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ik wil heel even teruggaan. In het CDA-verkiezingsprogramma staat het volgende. «Lelystad Airport wordt nu wel militair gebruikt, maar niet voor commerciële luchtvaart. Commercieel gebruik is alleen mogelijk wanneer aan randvoorwaarden is voldaan (...).» Dat is een helder citaat. We kunnen constateren dat er nog niet voldaan is aan de randvoorwaarden. Is het CDA daarmee nog steeds tegen commercieel gebruik van Lelystad?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Zoals zojuist al gezegd, zie ik dat er een kabinet zit dat heel hard zijn best doet om de juiste stappen te zetten richting de opening van Lelystad Airport. Dat moedig ik aan, maar, nogmaals, het moet wel een goed onderbouwd en kloppend besluit zijn. Op dit moment kan die opening inderdaad nog niet plaatsvinden. Ik sta voor mijn verkiezingsprogramma en voor het coalitieakkoord. Daarin is heel duidelijk verwoord dat de opening pas kan plaatsvinden zodra aan de voorwaarden is voldaan. Dat heeft u zojuist ook meermaals voorgelezen. Ik ben trots op wat daarin staat en ik zal het kabinet daaraan houden.

De **voorzitter**:
Mevrouw Beckerman heeft een aanvullende interruptie.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Volgens mij is dat heel goed nieuws, want daarmee zegt het CDA dus dat het op dit moment tegen het commercieel gebruik is. Er is gewoon niet voldaan aan de randvoorwaarden. Is het daarmee niet een beetje gek dat het kabinet al met een datum loopt te slingeren? U zit hier namelijk ook als controlerende macht. Ik voer al heel lang landbouwdebatten. Dat geldt ook voor een aantal mensen hier in de commissie. Er zijn echt Ministers geweest die heel, heel, heel graag PAS-melders wilden legaliseren en dat gewoon niet voor elkaar kregen vanwege het stikstofprobleem en het additionaliteitsvereiste. Is het dan niet gek om nu al met een datum in volgend jaar te lopen wapperen?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik denk dat die vraag aan de Minister gesteld moet worden. Die is namelijk degene die daadwerkelijk die datum heeft gelanceerd. Dat was ik niet. Ik vrees dat ik mezelf een beetje blijf herhalen. Nogmaals, we hebben twee zaken op Lelystad Airport. We denken er inderdaad anders over wat betreft Defensie. Het is goed dat die er gaat komen. Daarnaast hebben we de commerciële burgerluchtvaart. Die hangt op onder andere de natuurvergunning. Ik kijk daar reikhalzend naar uit.

De **voorzitter**:
Mevrouw Beckerman mag een aanvullende vraag stellen. Daarna ga ik naar mevrouw Wiersma.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dat is een vraag die we aan het kabinet stellen, maar dat is ook een vraag die we aan elkaar kunnen stellen. We zijn hier namelijk om te debatteren en om de macht te controleren. Het is dus wel belangrijk als een coalitiepartij, of welke partij dan ook, hier zegt: ja hallo, dit gaat zomaar niet. Er zijn hele duidelijke voorwaarden verbonden aan het openen van een

vliegveld. We kunnen dus ook als Kamer een eigenstandig oordeel vellen over het zomaar roepen van een datum. Dat is wat ik vraag van het CDA.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik heb inderdaad gemerkt dat ik, sinds ik hier Kamerlid ben, overal maar een mening over moet hebben. Volgens mij maken we onszelf dan een beetje gek. Dus nee, ik ga er op dit moment geen mening over vormen. Ik heb dat net ook al gezegd. Als een Minister ervoor kiest om zo'n datum in te brengen, dan ben ik heel erg benieuwd naar de inhoudelijke onderbouwing en het nieuws dat daarmee gebracht kan worden. Ik hoop namelijk dat dat ergens op gebaseerd is. Laten wij elkaar vooral op de inhoud bevragen. Ik ga niet mee in het beeld dat ik iets moet gaan vinden van dit tijdpad. Nogmaals, ik heb gezegd dat het belangrijk is dat er aan de voorwaarden wordt voldaan. Ik kan me voorstellen dat dit een uitdagend tijdpad is. Misschien is dat een antwoord op uw vraag.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar mevrouw Wiersma.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik heb ook een vraag aan mevrouw Zwinkels. Zij noemt het namelijk een «technisch verhaal». Het stikstofbeleid is per definitie een technische exercitie, waarin wel degelijk sprake van is van het feit dat we daar in de prioritering richting aan moeten geven. Ik ben het wat dat betreft volledig eens met wat het lid Beckerman zojuist aangaf. Het lastige hiervan is dat de Rijksoverheid verantwoordelijk is voor het afgeven van vergunningen voor vliegvelden, terwijl de overige PAS-melders, die over het algemeen gezinsbedrijven, familiebedrijven, zijn die al jarenlang bestaan, nu hun toekomst onzeker zien omdat zij geen geldige natuurvergunning hebben. Dat komt door het vallen van het PAS. Zij hebben niet tegenstrijdig met de wet gehandeld. Nu wordt er toch een beetje voorgetrokken ten aanzien van de potentiële ruimte en additionaliteit die er mogelijk in de toekomst komt. Die wordt nu opgesoupeerd door de luchtvaart. Is het CDA – mevrouw Zwinkels vertegenwoordigt hier wel het CDA – er dan voor dat luchtvaart voorgaat op al die andere gezinsbedrijven die wachten op legalisatie? Het CDA heeft zich bijvoorbeeld ook hardgemaakt voor het toevoegen van interimmers aan het legalisatieprogramma. Ik vraag aan mevrouw Zwinkels wat dat waard is als de grotere industriële belangen daar eigenlijk op voorgaan, terwijl er ook heel veel gezinsbedrijven, waar het CDA zich ook hard voor gemaakt heeft, nog steeds wachten op legalisatie en een oplossing.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik deel de urgentie die mevrouw Wiersma rondom de PAS-melders beschrijft. Dat is echt een schrijnende situatie wat het CDA betreft. Mijn collega Koorevaar zet zich er in de commissie voor LVVN ook heel erg voor in om te komen tot werkbaar stikstofbeleid, dat hopelijk snel een oplossing gaat bieden voor de PAS-melders. Dus nee, zeker niet. Het is niet mijn bedoeling om de luchtvaart voorrang te geven op de PAS-melders, nee.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dan graag een vervolgvraag. Dat is dus wel wat hier gebeurt. Additionaliteit kun je maar één keer aantonen. Dat betekent dat die ruimte dan niet voor een ander bedrijf beschikbaar komt. Wat betreft de prioritering vraag ik me dus het volgende af. Als je zegt dat dat niet voorgaat, dan kun je ook niet zeggen: oké, dan komt de burgerluchtvaart eerst en daarna de rest. Ik zou graag willen dat het kabinet de schouders eronder zet, net als het vorige kabinet, om tot een fundamentele herziening van het stikstofbeleid te komen, zodat iedereen geholpen wordt, ook de PAS-melders. Maar je

moet niet de burgerluchtvaart voortrekken op al die gezinsbedrijven. Additionaliteit kun je maar één keer aantonen. Je kunt ruimte één keer weggeven. Als je dat nu doet, dan is die niet beschikbaar voor anderen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Nogmaals, de informatie die ik op dit moment rondom dit luchtvaartdebat heb, is dat het deels toch ook echt een technische exercitie is, dat er deels ook gewoon al ruimte is bij de luchtvaart. Daarom ben ik benieuwd naar het antwoord van het kabinet daarop. Er wordt naast mij veel gepraat. Ik raak een beetje afgeleid. Ten aanzien van het vorige kabinet zeg ik: ik zou die discussie niet over willen doen, maar ik denk dat er ook een paar stappen zijn gezet door het vorige kabinet die ons juist verder weg hebben gebracht van een stikstofoplossing. Ik denk daarbij aan het opheffen van het stikstoffonds dat we daar in de periode daarvoor voor beschikbaar hadden gesteld. Maar nogmaals, we zitten hier voor een debat over luchtvaart. Excuus als ik een ander debat heb uitgelokt.

De **voorzitter**:
De heer Grinwis heeft helaas geen interrupties meer. U heeft er inderdaad maar twee gedaan, maar interrupties langer dan 30 seconden tellen voor twee. Het spijt me. Het daagt u uit om kort van stof te zijn. Er is nog een interruptie van het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het CDA sprak over balans. Zonder gezondheid is er natuurlijk geen balans. We weten dat de gezondheid nu niet voldoende wordt geborgd. Ik begreep dat het CDA wel voor CO_2-plafonds en absolute emissieplafonds voor schadelijke uitstoot is. Dat is fijn, maar steunt het CDA ook ons verzoek – dat is ook het verzoek van vele artsen, omwonenden en organisaties – om een advies te vragen aan de Gezondheidsraad, zodat we één integraal advies hierover hebben?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank voor deze vraag. Ik ben het inderdaad eens over de milieuruimte en het CO_2-plafond. Het lijkt me interessant om samen op te trekken in hoe we dat kunnen vormgeven. Ik zag ook in de schriftelijke beantwoording vanuit het kabinet al dat de eerste uitwerkingen daarvan gaan volgen. Ten aanzien van de gezondheid zeg ik: dat is erg belangrijk. In eerste instantie zou ik zeggen dat ik daar wel oren naar heb, maar ik wil me natuurlijk eerst ook even goed verdiepen in welk onderzoek er al is gedaan en of er nu behoefte is aan onderzoek, strengere regels of betere handhaving. Ik weet bijvoorbeeld dat in het LVB ook duidelijk een andere aanpak staat voor de handhaving. Wellicht dat dat ook een uitkomst gaat bieden. Uiteraard mag het lid Kostić me nu ook elke vraag stellen, maar misschien zouden we deze discussie ook op 19 mei kunnen voeren, wanneer we een uitgebreider Schipholdebat met elkaar hebben. Dan kan ik me ook voorbereiden op hoe we daarmee omgaan in het kader van overlast, gezondheid et cetera.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Natuurlijk wil ik die ruimte aan het CDA geven, maar ik wil ook nog even tegen het CDA zeggen dat we al heel lang wachten op duidelijkheid over gezondheid en dat de borging daarvan nog steeds niet is geregeld. Wil het CDA dus ten minste met ons de Minister oproepen om heel snel met absolute emissieplafonds voor schadelijke stoffen te komen, in welke vorm dan ook, maar met spoed?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik vind ook dat dat spoed heeft. Het LVB ligt binnenkort, op 19 mei, voor. Dat is een grote gelegenheid om als Kamer met elkaar kaders te stellen, te

controleren en waar nodig bij te sturen. Ik zei het al: het LVB moet in lijn zijn met het coalitieakkoord. Ik kijk er dus ook echt naar uit of er rond 19 mei eventuele aanpassingen gaan komen die wellicht in deze richting, rondom gezondheid, duidelijkheid verschaffen. Ik denk dat het vooral belangrijk is voor mensen dat ze weten waar ze aan toe zijn en dat er een duidelijk kader ligt waar ze van op aan kunnen. Ik kan me voorstellen dat ze het er soms niet mee eens zijn hoe die belangenafweging wordt gemaakt, maar wat betreft Schiphol vind ik het heel erg belangrijk dat we duidelijkheid bieden aan mensen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dan over het zich houden aan de wet. Dat doen veel luchthavens dus niet en vervolgens gaat het kabinet niet handhaven. Vindt het CDA samen met ons dat het ook voor het vertrouwen van boeren en burgers goed is dat het kabinet nu echt gaat handhaven en ingrijpen?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ja, dat vind ik. Ik vind het ook belangrijk dat we de uitvoeringstoetsen die daarin zijn gedaan door diverse partijen die de handhaving op zich nemen, serieus nemen. Ik vind het ook belangrijk dat het werkbaar is in de praktijk.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dat is goed om te horen. Dan hoop ik ook dat dat de boodschap is richting de Minister om af te zien van hoger beroep en zijn energie beter te besteden. Tot slot: waarom wil het CDA toch nog ruimte geven voor een opening van Lelystad Airport? We hebben laatst een rondetafelgesprek gehad met economen die zeiden: dit is nergens goed voor, niet voor de economie en niet voor de gezondheid. Stikstofexperts zeggen: dit gaat je nooit lukken in de komende jaren. Dus waarom wil het CDA dit toch nog?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
We hebben tijdens het rondetafelgesprek ook verschillende geluiden gehoord over de economische belangen en de potentie die Lelystad Airport kan bieden. Nogmaals, wij hebben een duidelijk standpunt in ons verkiezingsprogramma en in het coalitieakkoord staan. Daarin zeggen wij dat het vliegveld onder voorwaarden open mag. Dat is dus de reden waarom ik vandaag op deze manier mijn inbreng heb gedaan.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik vraag hierop door omdat we een klein land zijn en dit de zesde luchthaven zou zijn voor burgerluchtvaart. Ik ben dus gewoon benieuwd naar het waarom van het CDA. Mevrouw Zwinkels verwijst nu naar verschillende geluiden bij het rondetafelgesprek, maar feit is dat tijdens dat rondetafelgesprek de enigen die zeiden «economisch worden we hier beter van», de CEO van Lelystad Airport zelf en een gedeputeerde van Flevoland waren. Toen wij doorvroegen waar zij dat op baseerden, zeiden zij: ons gevoel. Ze hadden geen cijfers. De economen die aan tafel zaten, hadden die wel. Zij zeiden: Lelystad Airport kan ons juist economische schade toebrengen. Dus nogmaals, waarom kiest het CDA überhaupt voor deze route om Lelystad Airport mogelijk te openen?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ja, om dat er nu allemaal bij te gaan halen ... Voor ons is wat ik net heb verteld het startpunt. Er wordt echt verschillend gedacht over de economische potentie. Ik was bij hetzelfde gesprek aanwezig en ik vind het ook belangrijk dat het wordt onderbouwd, maar er waren wel verschillende ideeën over de economische potentie die het kan bieden. En het werd net ook al gezegd door de heer Heutink: het ligt er al. Ik vind dat ook echt wel een heel groot argument. Het zou ook zonde zijn als je een

reeds aangelegd vliegveld niet zou benutten. Ik kan het er allemaal bij halen, maar volgens mij is ons standpunt duidelijk.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Tot slot over het benutten. Er dreigen nu al onomkeerbare voorbereidingswerkzaamheden te worden verricht, terwijl alles nog onzeker is. Is het CDA het ten minste met ons eens dat we moeten voorkomen dat er publiek geld naar voorbereidingswerkzaamheden voor Lelystad Airport gaat, terwijl er nog geen vergunning ligt?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik las in de brief van de Minister dat hij inderdaad aangeeft voorbereidingsstappen te willen nemen, juist om geen tijd te verliezen. Ik begrijp dat wel, maar je moet je inderdaad wel realiseren dat het hangt op de natuurvergunning. Dat is inderdaad een hele belangrijke voorwaarde, dus je moet oppassen dat je partijen niet nog meer kosten laat maken. Partijen geven namelijk nu al aan dat ze de afgelopen jaren al veel kosten hebben gemaakt. Ik geef het ze ook te doen. Het is zwaar om die investeringen voor zo veel jaren te moeten dragen, terwijl er nog zo veel onduidelijkheid is. Laten we dus alsjeblieft die duidelijkheid gaan bieden. Ik kijk uit naar de beantwoording over het tijdpad.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer De Groot van de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. De Nederlandse luchtvaart staat onder zware druk. Schiphol, KLM en regionale luchthavens zijn cruciaal voor werkgelegenheid, voor ons vestigingsklimaat en voor onze internationale positie. Schiphol is namelijk niet zomaar een luchthaven, maar een internationale hub, die Nederland direct verbindt met de rest van de wereld. Terwijl landen om ons heen luchthavens uitbreiden, is Nederland het enige land dat serieus spreekt over krimp. Kijk naar het Verenigd Koninkrijk en Spanje, waar sociaaldemocratische regeringen tientallen miljarden investeren in luchthavens als Heathrow en Madrid. Duitsland verlaagt de vliegbelasting om concurrerend te blijven. En wat doen wij? Wij praten over krimp en we maken vliegen duurder. Daarmee zetten we onze concurrentiepositie onder druk.
De VVD kiest voor groei door innovatie met schonere vliegtuigen, met balans voor de leefomgeving. Laten we eerlijk zijn: als we hier krimpen, verdwijnt de luchtvaart namelijk helemaal niet; die verplaatst zich simpelweg over de grens. Inmiddels zijn er – dat is een conservatieve schatting – 30.000 vluchten per jaar met Nederlandse passagiers vanuit Duitsland en België. Dat zijn banen, investeringen en belastinginkomsten die wij gewoon laten weglekken. Het is ook nog eens vervelend voor mensen dat ze zo ver moeten rijden om te kunnen reizen. Wat schiet Nederland daar nou mee op? De VVD kiest er daarom voor om de luchtvaart in Nederland toekomstbestendig te maken, de hubfunctie van Schiphol te behouden en te versterken, en te zorgen voor een eerlijk speelveld met de omliggende landen.
Voorzitter. Dan Lelystad Airport. De opening van Lelystad Airport komt in zicht en dat is goed nieuws. Het is goed voor de regio, voor de economie en voor banen in Flevoland, met een grotere bereikbaarheid en mogelijkheden om van dichter bij huis naar een bestemming te kunnen vliegen. Het is zonde om deze kant-en-klare luchthaven voor commerciële vluchten nog langer leeg te laten staan. En dat niet alleen; deze luchthaven speelt

met militair medegebruik en de komst van de F-35-jachtvliegtuigen een belangrijke rol in het vergroten van onze nationale veiligheid.
De VVD zegt dan ook: open Lelystad verantwoord, zoals afgesproken in het coalitieakkoord, met initieel 10.000 vluchten, met een geldig luchthavenbesluit en met een stikstofvergunning, maar houd tegelijkertijd zicht op de toekomstbestendigheid van deze luchthaven. We hebben een technische briefing gehad waarin we hoorden dat het ministerie met een nieuw luchthavenbesluit bezig is. Ik vraag me daarbij af: wat is de reden dat we niet blijven uitgaan van een luchthavenbesluit met uiteindelijk 45.000 vluchten in Lelystad? Initieel zullen het 10.000 vluchten zijn, maar voor het economisch potentieel moeten we wel blijven kijken naar die 45.000 vluchten. Dat is ook mijn vraag aan de Minister. Nog iets praktisch: als we serieus zijn over deze opening, waarom wordt er dan niet nu al begonnen met het opschalen van essentiële diensten, zoals Douane en marechaussee? Graag een reactie.
Voorzitter. Als laatste de regionale luchthavens. Luchthavens zoals Groningen Airport Eelde en Maastricht zijn van groot belang voor de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van die regio's. Ze zorgen namelijk voor banen, versterken het vestigingsklimaat en spelen een belangrijke rol in innovatie, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaam vliegen. Maar hun voortbestaan staat wel degelijk onder druk. Een van de belangrijkste oorzaken is de Nederlandse vliegbelasting. In de praktijk betekent het namelijk dat de belasting het vliegen vanaf een Nederlandse luchthaven veel duurder maakt dan vliegen vanaf luchthavens net over de grens. Het gevolg laat zich raden. Mensen kiezen massaal voor Duitsland en België, zoals ik net al heb gezegd – het gaat op dit moment om 4,5 miljoen mensen – terwijl het onderzoek van Felix Pot van de Rijksuniversiteit Groningen juist laat zien dat er potentie is voor regionale luchthavens, zoals Eelde.
De VVD vindt dat dit echt anders moet. Regionale luchthavens moeten een eerlijke kans krijgen om zich te ontwikkelen. Daarom zijn wij – daar pleit ik al jaren voor in de Kamer – voor één luchthavensysteem in Nederland. Ook pleiten wij voor het opheffen van de grenseffecten waar regionale luchthavens mee kampen, waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar het internationale speelveld. Eerder had ik daarvoor al een amendement in de Kamer liggen, want als we niets doen blijven we toekijken hoe onze eigen luchtvaart wordt uitgehold en de groei letterlijk over de grens plaatsvindt. Dat kan toch niet de uitkomst zijn van Nederlands beleid? Graag een uitgebreide reactie van de Minister hierop.
Tot zover, voorzitter.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Hoe kijkt de VVD ertegen aan dat bijvoorbeeld het Internationaal Energieagentschap heeft opgeroepen om minder te vliegen in het kader van de energiecrisis en dat ook het VVD-kabinet in de potentiële maatregelen heeft staan dat het aantal vliegbewegingen misschien moet gaan afnemen?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Het is natuurlijk ook helemaal aan de luchtvaartmaatschappijen zelf welke lijn ze daarbij aanhouden, wat ook kan. Dat is volgens mij niet iets waarover ik mij vanuit de Kamer hoef uit te spreken. De vraag is of het al aan de orde is. Als het aan de orde is, zal het kabinet daar zelf mee komen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het is aan de orde, want het staat dus in het crisisplan van het kabinet als een potentiële maatregel. Ik was dus benieuwd wat de VVD daarvan vindt.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Zoals ik al zei: laten we er niet op vooruitlopen.

De **voorzitter**:
Nog een laatste interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Helaas ken ik de VVD hier in de Kamer als een soort lange arm van de luchtvaartlobby. Ik ben oprecht benieuwd wat de VVD nou eigenlijk wil doen voor de omwonenden als het gaat om de bescherming van de gezondheid. Ik zei net al dat 99,9% van de schadelijke uitstoot van de luchtvaart niet eens wordt genormeerd. Is de VVD ten minste bereid om samen met ons op te trekken om snel met die normen te komen?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Allereerst laat ik me niet aanpraten dat ik hier de lange arm van de luchtvaartlobby ben, of hoe het lid Kostić dat ook noemt. Dat is gewoon pertinent niet waar. De VVD heeft haar handtekening namelijk gezet onder 20% geluidsreductie op Schiphol en onder wat in het coalitieakkoord staat over minder CO_2-uitstoot. De VVD maakt hier het punt dat 4,5 miljoen reizigers naar buitenlandse luchthavens gaan, waarvan een groot deel met de auto gaat. We moeten ervoor zorgen dat we dat niet meer doen. Dat betekent namelijk ook enorm veel milieuschade. Het gaat om 4,5 miljoen passagiers. Dat zijn ontzettend veel bewegingen die wij over de grens sturen. Laten we dan dus ook eens in kaart brengen wat dat betekent. De VVD doet dus wel degelijk zaken. Schiphol en Lelystad worden schoner. Er komt minder geluidsuitstoot door Schiphol. Volgens de brief van de Minister zitten we op 13,7% op weg naar 15% in de eerste fase. Daar heeft de VVD ook haar handtekening onder gezet. Sterker nog, ik heb moties ingediend om ervoor te zorgen dat we dat halen.
Het is dus niet zo dat we niks doen, maar de VVD is geen voorstander van het sluiten van luchthavens of het laten krimpen van de luchtvaart, zoals het lid Kostić voorstelt. Dat heb ik net ook betoogd. Het is namelijk van economisch groot belang en de VVD wil graag dat mensen gewoon vanuit Nederlandse luchthavens op vakantie kunnen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nederlandse reizigers kunnen al vanaf onze luchthavens op vakantie. Alleen, het probleem is dat de ruimte nu wordt ingenomen door overstappers, die niks opleveren voor de economie. Maar naar dat argument luistert de VVD niet; dat maakt niet uit.
Dan nog tot slot. De VVD heeft zich alleen gecommitteerd aan minimale extra geluidsnormen omdat de rechter daar iets over heeft gezegd. Dan toch over die rechter. We zijn als overheid weer op de vingers getikt omdat we de luchtvaart niet houden aan de wet. Vindt de VVD ook dat we moeten stoppen met het tolereren dat de luchtvaart zich niet aan de wet houdt en dat de Minister eindelijk moet gaan handhaven, na de zoveelste uitspraak van de rechter?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
De interruptie begint weer met een jij-bak, dus daar ga ik eerst even op reageren. De hub op Schiphol is van vitaal economisch belang, wat de VVD betreft. Die willen wij dus graag behouden. Die zorgt voor een enorm groot netwerk, waardoor onze welvaart ondersteund wordt. Zo kijken wij naar de hub. Ik weet dat lid Kostić daar anders naar kijkt, maar laten we niet naar elkaar jij-bakken in interrupties.
Verder vinden wij als VVD wat betreft rechterlijke uitspraken gewoon dat wij toe moeten naar luchthavens die vergund zijn. Dat geldt voor Lelystad en ook voor Schiphol. Dat is precies de reden dat we al die maatregelen treffen met elkaar. Dat doen we om ervoor te zorgen dat de luchthavens van vitaal belang – dat is Schiphol dus ook – uiteindelijk weer vergund zijn. Dat is wat ik hier al jaren bepleit in de luchtvaartdebatten, maar ik laat me dat andere gewoon niet aanleunen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Goudzwaard, van JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank u wel, voorzitter. De Nederlandse luchtvaartsector staat aan de vooravond van een ingrijpende transformatie, waarin economische groei, technologische innovatie en verduurzaming hand in hand moeten gaan. Bedachtzaamheid is daarbij geboden, want Schiphol dreigt zijn positie als internationale mainport te verliezen door een combinatie van nationale krimpambities, exploderende belastingen en een gebrek aan toekomstgerichte visie.
Allereerst Lelystad Airport. Vanaf 2019 had dit geopend moeten zijn voor commerciële luchtvaart. Meer dan zeven jaar later zijn de deuren nog steeds gesloten, terwijl technisch alle seinen op groen staan. De vliegroutes zijn uitgewerkt, zonder laagvliegen. Dat werd onlangs in de technische briefing door zowel het Ministerie van IenW als Luchtverkeersleiding Nederland bevestigd. Afgelopen vrijdag kwam daarbij nog de brief van Minister Karremans en Staatssecretaris Boswijk. JA21 onderschrijft niet de stralende chocoladeletters van het Telegraafartikel van afgelopen vrijdag: «Kabinet: Lelystad Airport in 2027 open voor vakantievluchten». Het enige concrete dat gaat plaatsvinden is namelijk dat de Douane en de marechaussee zich gaan voorbereiden op een mogelijke opening volgend jaar. Dat is alsof het kabinet aankondigt naar de maan te gaan en vervolgens de Minister trots meldt dat hij de parkeerplaats bij de lanceerbasis alvast heeft aangelegd.
Dan oktober 2027. Dat is geen datum, maar een voorbehoud: als dit, mits dat, onder voorwaarde dat. Het komt op mij niet over als een planning, maar als uitstel in heel nette bewoordingen. Mijn vraag aan de Minister van LVVN: kan de Minister toelichten hoe de strikte additionaliteitsvereiste zich verhoudt tot het feit dat de bijdrage van de luchtvaart aan de stikstofdepositie volgens het RIVM gemiddeld 0,1% bedraagt? Waarom leidt een dergelijke marginale bijdrage desalniettemin tot het stilleggen van projecten zoals Lelystad Airport?
De tweede vraag: welke beleidsopties liggen momenteel voor, al dan niet op advies van de taskforce, om activiteiten met aantoonbaar zeer geringe stikstofdepositie niet langer onevenredig te belemmeren? Is het kabinet dan ook bereid om die opties over te nemen?
Dan de vliegtaks.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van de heer De Groot, maar ik moet hem teleurstellen, want hij is al door zijn interrupties heen. Helaas.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ook al? Hoe kan dat nou? Ik was ook al een keer over de 30 seconden heen.

De **voorzitter**:
Meneer Goudzwaard, gaat u verder met uw bijdrage.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Voor treinkaartjes behoort Nederland tot de duurdere landen van Europa. Aan de benzinepomp zit Nederland zelf in de absolute top. Alsof dat niet genoeg was, wordt met de nieuwe vliegtaks vanaf 2027 ook het Nederlandse vliegtuig aan deze hall of shame toegevoegd. Straks betaal je in Nederland, afhankelijk van de vlucht, per ticket tot maar liefst € 30 tot € 70 extra, terwijl dat in België maximaal een tientje is. Wat is nou een uurtje extra rijden naar Brussel op een hele vliegreis? Als je daar toch bent, kan ook je auto voordelig worden volgetankt. Dan scoor je echt een dubbelklapper. Deze vliegtaks is bovendien funest voor regionale

luchthavens. Net als tankstations bij de grens zullen zij het aantal klanten zien opdrogen wanneer zij met een dergelijk ongelijk speelveld te maken krijgen. Mijn vraag aan de Minister: welk concreet probleem lost deze forse verhoging van de vliegtaks eigenlijk op, behalve dat de Nederlandse reiziger meer gaat betalen en buitenlandse luchthavens daarvan profiteren? Hoe verhoudt de invoerdatum van 1 januari 2027 zich met de aangenomen motie van afgelopen januari om een gelijk speelveld van luchthavens met omringende landen na te streven?
De huidige Europese slotregels dwingen luchtvaartmaatschappijen om hun start- en landingsrechten te benutten, zelfs wanneer de vraag naar vluchten tijdelijk inzakt door geopolitieke spanningen of onzekerheid over brandstof. Dat leidt tot inefficiëntie en tot onnodige vluchten. Europese airlines, waaronder KLM, vragen daarom om tijdelijke versoepeling van de 80/20-regel. De Minister heeft zich in de brief van afgelopen vrijdag bereid getoond om zich hard te maken voor deze slotwaiver. Kan de Minister aangeven op welke termijn hij verwacht dat Brussel deze flexibiliteit daadwerkelijk mogelijk maakt, want snelheid is nu geboden.
De herziening van het luchtruim en de groeiende claim van Defensie leggen steeds meer druk op de civiele luchtvaart. Vluchten van en naar Schiphol en regionale luchthavens zoals Groningen Airport Eelde worden dan gedwongen om om te vliegen, omdat stukken luchtruim simpelweg op slot gaan. Dat betekent langere afstanden, minder efficiëntie, hogere kosten et cetera. De rekening komt uiteindelijk terecht bij de sector en de reiziger. Is de Minister bereid om toe te zeggen dat bij de verdere uitwerking van de luchtruimherziening en de inrichting van de militaire oefengebieden alle stakeholders, waaronder regionale luchthavens, tijdig en structureel worden betrokken bij de afstemming tussen de Ministeries van IenW en Defensie?
Tot zover. Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Wiersma van de BBB.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dank, voorzitter. Volgens mij is het net in het interruptiedebatje wel duidelijk geworden dat Lelystad Airport wat ons betreft nu niet open kan gaan voor burgerluchtvaart. BBB heeft daar nooit een geheim van gemaakt. Het is namelijk niet uit te leggen aan met name de PAS-melders. Dat zijn ondernemers die buiten hun schuld wachten op legalisatie. Zij hebben zich aan wet- en regelgeving gehouden en wachten al jaren op een houdbare oplossing. Toevallig was Lelystad Airport zelf aanvankelijk ook een PAS-melder. Het had immers een PAS-melding gedaan. Lelystad Airport is niet door de verificatie gekomen, omdat het meer stikstofdepositie veroorzaakte dan in de PAS-melding was opgenomen. Nu de overheid wel vol in lijkt te zetten op de legalisatie van Lelystad wachten de echte PAS-melders nog steeds op een toekomst. Het is daarnaast ook niet uit te leggen aan omwonenden en iedereen die zich onder aanvliegroutes bevindt. Zij gaan extra overlast ondervinden, maar voelen zich tegelijkertijd in dit proces door dit kabinet onvoldoende gezien en gehoord. Een voorbeeld is bijvoorbeeld de regio Wezep en Hattemerbroek. Die plaatsen hebben grote zorgen, en ik ben heel erg benieuwd hoe de beide Ministers daarop reflecteren. Met name zou ik graag ook van beide Minister een antwoord op het punt van de PAS-melders krijgen, en van hen horen hoe zij de prioritering in dit kader voor zich zien.
Wat ook wringt, zijn de uitgangspunten. De uitgangspunten die het kabinet hanteert staan namelijk op meerdere punten onder druk. Er wordt bijvoorbeeld steeds gezegd dat er geen nachtvluchten komen, terwijl de definitie van «nachtvluchten» loopt van 23.00 tot 7.00 uur. Tegelijk wordt er gewerkt aan openingstijden die daartegenaan zitten of juist binnen die tijden vallen. Dan heb je per definitie bewegingen in de nacht of in de

randen daarvan, juist op de momenten waarvan we weten dat ze het meest belastend zijn voor de nachtrust. Als we kijken naar hoe het kabinet omgaat met andere regionale luchthavens, bijvoorbeeld Rotterdam-The Hague Airport, dan zien we juist dat daar actief gestuurd wordt op het beperken van het vliegen in die randen. Dan kun je denken aan maxima voor vroege starts en late landingen, maar ook aan het terugdringen van het aantal vertraagde vluchten na 23.00 uur. Dat bevestigt ook dat dit de meest gevoelige uren zijn. Mijn vraag aan de Minister is: waarom wordt die lijn nu dan ook niet doorgetrokken naar Lelystad, juist in de fase dat er nog actief op gestuurd kan worden?
Voorzitter. De praktijk bij bestaande luchthavens laat zien hoe het systeem in de praktijk functioneert. Uit de handhavingsrapportage van de inspectie blijkt dat er in de praktijk routeafwijkingen voorkomen, en dat nacht-vluchten en vluchten in de randen van de nacht structureel onderdeel zijn van het gebruik binnen de geldende regels. Op Schiphol gaat het bijvoorbeeld om tienduizenden nachtvluchten per jaar. Ook op andere luchthavens wordt gebruikgemaakt van de ruimte die er is voor nacht- en nachtrandvluchten. We spreken hier dus niet over een incident, maar over het normale functioneren van het systeem, binnen de vastgestelde regels. Mijn vraag is als volgt. Hoe realistisch zijn dan de aannames die nu worden gedaan voor Lelystad Airport, zeker in een luchtruim dat nu al zo intensief wordt gebruikt? Daar komt ook bij dat het kabinet zelf aangeeft dat er nog onzekerheden bestaan, bijvoorbeeld over de gezondheidseffecten, en dat er nog onderzoeken lopen. Tegelijk wordt er wel gewerkt aan de besluitvorming die direct effect heeft op de leefomgeving van de mensen. Dat geldt zeker voor laag aanvliegen over een groot deel van de Veluwe, tenzij dat wordt uitgesloten; we horen zo of dat gebeurt. De vraag aan de Minister is waarom niet eerst die kennisbasis wordt afgerond, dus eerst a en dan b. Ook voor de luchtruimherziening zou moeten gelden: eerst vormgeven en definitief maken, ook om overlast voor de mensen te voorkomen.
Voorzitter, tot slot. De Kamer heeft uitgesproken dat er geen besluiten genomen moeten worden over de opening van Lelystad Airport voor commerciële luchtvaart. Tegelijkertijd wordt er nu door het kabinet wel degelijk hard gewerkt aan besluitvorming hieromtrent. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar? Voor BBB is het helder: eerst duidelijkheid over de verdeling van de ruimte in het luchtruim en de effecten op de gezondheid, en daarna pas een besluit nemen. Zoals het er nu ligt, is het wat ons betreft onuitlegbaar en ook niet te verantwoorden.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Van Asten, die spreekt namens D66.

De heer **Van Asten** (D66):
Dank, voorzitter. Ik vervang hier vandaag collega Köse, die ziek is en inmiddels thuis zit. Hij was net nog even bij de stemmingen. Vanaf deze plek: van harte beterschap.
Voorzitter. Nederland is goed verbonden met de rest van de wereld. Dat biedt natuurlijk veel kansen, maar dat moeten we dan ook wel goed regelen, voor omwonenden, voor de natuur en voor onze planeet. Om vliegen schoner en stiller te maken, zijn er dan ook nog veel stappen te zetten. Dat kan met duurzame brandstoffen, de SAF's. Die verlagen de uitstoot aanzienlijk, maar we benutten dit potentieel nog onvoldoende. We laten daarmee volgens mij ook flinke kansen liggen voor zowel onze economie als het klimaat. Nederland heeft alles in huis om dit groot te maken. Met onze havens, onze kennis en onze bedrijven in de chemie-clusters zoals in Rotterdam–Moerdijk en Chemelot kan Nederland vooroplopen. Bovendien is dit belangrijk voor onze strategische autonomie: in plaats van afhankelijk te zijn van dubieuze regimes kiezen we voor onze eigen circulaire productie; verduurzaming is niet alleen

maar goed voor het klimaat, het is ook een sterk geopolitiek wapen. Mijn vraag aan de Minister is dan ook of hij een tijdpad kan geven. Wanneer zijn de stimuleringsmaatregelen voor de Nederlandse SAF-productie operationeel? Welke doelstellingen hanteert de Minister voor de productie van SAF van Nederlandse bodem in 2030? Gaat de Minister ook nog inzetten op een hogere bijmengverplichting in de Europese Unie om de productie, liefst in eigen land, te stimuleren?
Dankzij de luchtvaart kunnen we internationaal zakendoen en kunnen we overal ter wereld komen, werken en studeren. Maar de negatieve gevolgen van vliegen voor het klimaat en de leefomgeving van mensen worden steeds zichtbaarder. Een kleine groep mensen vliegt veel vaker dan anderen. Er komt daarom een eerlijke, effectieve en rechtvaardige vliegbelasting met verschillende tarieven. Ook investeren we in duurzame innovaties. De GGD bevestigt dat we voor echte hinderbeperking moeten stoppen met blindvaren op geluidsmodellen en de feitelijke gezondheidsbeleving van omwonenden centraal moeten stellen door toe te werken naar de WHO-advieswaarden voor minder vliegverkeer. De GGD stelt klip-en-klaar dat enkel sturen op de modellen de burger niet beschermt. Hoe duidt de Minister dit rapport? Is hij bereid om de harde WHO-gezondheidswaarden leidend te maken in plaats van die papieren modellen?
Voorzitter. De luchtvaartsector heeft te lang gesteund op de papieren beloftes. Ondertussen voelen mensen de impact en consequenties hiervan elke dag in hun leefomgeving. Daar moeten we verandering in brengen. De rechter is er ook heel duidelijk over geweest: een natuurvergunning is nodig, niet alleen voor Lelystad Airport, maar ook voor Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en alle andere luchthavens in Nederland.
Zoals al is gezegd, is de Minister eigenlijk zeer voortvarend te werk gegaan door oktober «27 als openingsdatum aan te kondigen. Ik snap dat als de natuurvergunning dan komt, je er wellicht ook klaar voor moet zijn en ik snap dat daar procedures aan voorafgaan. Maar die natuurvergunning is wel een absolute voorwaarde. Die hebben we nodig om de stikstofuitstoot naar beneden te brengen zodat de natuur herstelt, we de woningbouw weer vol door kunnen laten gaan en ook infraprojecten kunnen laten starten. Een van die infraprojecten die daar toch in de buurt liggen, is natuurlijk knooppunt ... Het knooppunt Hoevelaken; dank! Ik zie «m hier staan: linksaf.

De **voorzitter**:
Ik heb een interruptie voor u, meneer Van Asten. Mevrouw Beckerman.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Sorry, het was niet mijn bedoeling om halverwege uw zin in te breken. Uw verkiezingsprogramma was natuurlijk ook helder, hè: Lelystad Airport gaat niet open voor burgerluchtvaart. Staat die belofte nog steeds voor D66?

De heer **Van Asten** (D66):
We zijn in de coalitieonderhandelingen gekomen tot de tekst die u daaruit kent, namelijk dat Lelystad Airport onder duidelijke voorwaarden open kan gaan. We hebben daarbij gekeken naar het hele luchtvaartdossier, dus inclusief het CO_2-plafond op Schiphol, Lelystad Airport en alle andere verbeteringen die daar voor omwonenden van de luchthavens bij komen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Is het probleem niet dat u alleen heeft gekeken naar het luchtvaartdossier? Ook als u zegt dat er een natuurvergunning komt, wat natuurlijk nog maar de vraag is, met het additionaliteitsvereisten, heeft D66 immers heel groot campagne gevoerd op wonen. Tien nieuwe steden! En ook met die additionaliteitstoets kun je stikstof net als geld maar één keer uitgeven; zo

werkt die wetgeving. 50% van de woningen die nu gepland staan – uw tien nieuwe steden – zit dicht bij Natura 2000. Is het dan nog steeds een reële afweging? Gaat die luchtvaart voor D66 ook dan nog steeds boven die tien nieuwe steden?

De heer **Van Asten** (D66):
Het mooie is dat dit coalitieakkoord niet alleen gaat over één luchthaven, maar een heel breed pakket met doorbraken in zich heeft. De belangrijkste wat ons betreft is wellicht wel de investering die wij doen om dit stikstofprobleem op te lossen om daarmee Nederland echt van het bouwslot af te halen, onder andere door die tien nieuwe steden en die 100.000 woningen per jaar te kunnen gaan bouwen. Daar hebben we een fors bedrag voor uitgetrokken en daar hebben we ook een Minister voor zitten die het plan daarvoor moet komen brengen, voor natuurherstel, voor de bouw van woningen, voor de economische ontwikkeling van Nederland inclusief infra en inclusief een Lelystad Airport die daarbij hoort.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ik heb al die jaren ook heel veel landbouwdebatten gedaan en ik weet dat het zo helaas niet werkt. Dat is het probleem. We gaan met deze nieuwe wetgeving misschien stikstofruimte vrijmaken, maar je zult wel de volgorde moeten kiezen. Waar gaat het dan heen? Gaat het voor D66 dan eerst naar wonen of gaat het in oktober 2027 eerst naar luchtvaart? Misschien kan D66 het hardmaken, hoor, maar het is niet reëel dat we volgend jaar van het stikstofslot af zijn, we die steden kunnen bouwen en we die luchthaven kunnen openen. Welke smaak wordt het? Gaan we het allemaal in één keer doen? Wat is de volgorde?

De heer **Van Asten** (D66):
Mevrouw Beckerman stelt terecht dat zij heel veel van die landbouwdebatten gedaan heeft. Daar heeft heel veel van het stikstofdossier op tafel gelegen. Dan weet je natuurlijk ook dat een stikstofprobleem oplossen in het ene deel van het land niet betekent dat je aan de andere kant van het land iets kan bouwen. Dat zul je door heel Nederland moeten doen wil je ruimte creëren om woningen te bouwen, om aan de infra te werken, om de infrastructuur ook voor de netcongestie aan te pakken. We zijn met een enorm probleem opgezadeld doordat er in de loop der jaren niks is gedaan. Willen we dat ontrafelen, dan zullen we op alle dossiers flink aan de bak moeten. Op het moment dat er stikstofruimte vrijkomt, in grote mate – 50% ben je alleen al kwijt aan natuurherstel, dat zeer nodig is – moeten we bekijken waar we die in het gebied het beste voor kunnen gebruiken. Dat vraagstuk ligt nu nog niet voor. Op het moment dat er een aanvraag voor een natuurvergunning ligt, ben ik ook benieuwd welke natuurvergunningen daar nog meer zijn aangevraagd. Uw interruptie ging net over onder andere knooppunt Hoevelaken. Ik ben niet de grootste fan van meer infrastructuur op de weg, maar voor die regio is het wel ontzettend belangrijk om een knoop uit het verkeersnetwerk te halen. Dan wil ik wel van de Minister weten wat hij daar laat prevaleren. Dat was ook precies de vraag die ik ging stellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dan is mijn vraag: wat laat D66 prevaleren?

De heer **Van Asten** (D66):
Het lastige is dat het niet gaat om een politieke beslissing als er een natuurvergunning wordt aangevraagd. Dan is het een kwestie van welke aanvrager die krijgt. Alleen, ik kan me voorstellen dat er een hele stapel ligt van natuuraanvragen die nu op stikstofruimte wachten. Dan wil ik wel van het kabinet weten hoe die stikstofruimte wordt ingezet en welke

afweging daarbij gemaakt wordt. Gaat het om een luchthaven, die we in het coalitieakkoord hebben gezet? Gaat het om de woningbouw, die we in het coalitieakkoord hebben neergezet? Gaat het om het verbeteren van infra, of dat nou netcongestie is of spoor en weg? Daar wil ik wel eerst meer van zien, ja.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dat is precies waar een aantal partijen om gevraagd hebben: zorg voor maatschappelijke weging. Dan zou ik kiezen voor woningbouw boven een nieuwe luchthaven. Dan is mijn vraag: wat kiest D66?

De heer **Van Asten** (D66):
Op dit moment is woningbouw volgens mij het grootste probleem van Nederland. We moeten zorgen dat er voldoende woningen komen. Dat wil alleen niet zeggen dat we 1,2 miljoen woningen rondom Zeewolde en Lelystad moeten bouwen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dat is geen antwoord op de vraag. De vraag is: vindt D66 dat er zo'n afwegingskader zou moeten zijn en dat woningbouw dan zou moeten prevaleren boven andere zaken?

De heer **Van Asten** (D66):
Ik vind zeker dat er zo'n afwegingskader moet komen. Maar als u vraagt om een afwegingskader waarbij ook staat wat bovenaan staat, dan is mijn vraag waarom u dan eigenlijk nog om een afwegingskader vraagt. Maar dat is een retorische vraag, want ik kan geen tegenvraag stellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Nou, een afwegingskader geef je meestal waarden mee. Dat is het hele idee van een afwegingskader. Is D66 het dan met mij eens dat woningbouw op dit moment grotere maatschappelijke waarde heeft dan een vliegveld voor 10.000 commerciële vluchten?

De heer **Van Asten** (D66):
U kent ons verkiezingsprogramma. Juist woningbouw is daarin ontzettend belangrijk. Als er een afwegingskader komt voor dit gebied inzake stikstof, dan wil ik ook wel duidelijk zien hoe die woningbouw daarin wordt meegenomen en hoe dat opweegt tegen de openstelling van een luchthaven.

De **voorzitter**:
De laatste interruptie van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dat is goed om te horen. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we de Minister meegeven dat zo'n afwegingskader er moet komen. Het is ook belangrijk dat we als Kamer aangeven hoe en wat er gewogen wordt. Ik heb wel een vraag. In de regio zitten bestuurders ook al heel lang in grote onzekerheid over Lelystad Airport. Als het overduidelijk zo ongelofelijk onzeker is dat die natuurvergunning er komt – die oktober 2027 is gewoon luchtfietserij van deze Minister – is dat dan ook niet het moment om serieus te kijken naar alternatieven voor Lelystad Airport? Een alternatief is bijvoorbeeld louter Defensie en echt investeren in alle bedrijvigheid die daarbij hoort. Is het dan niet het moment om dat echt serieus in kaart te brengen, zodat we snel stappen kunnen zetten als er geen natuurvergunning komt en we niet een herhaling krijgen zoals bij de marinierskazerne in Terneuzen?

De heer **Van Asten** (D66):

Vlissingen, inderdaad. De Ministers in dit kabinet zijn op pad gestuurd om met de taskforce, om het in goed Nederlands te zeggen, aan de slag te gaan om die grote problemen op te lossen, of dat nou gaat over woningbouw of, in dit geval, over stikstof. Ik denk dat het belangrijk is om dat eerst af te wachten. Ik wil namelijk wel even zien hoeveel maatregelen kunnen worden genomen met het bedrag dat daarvoor staat en hoeveel ruimte er vervolgens wordt vrijgespeeld. Dan komen we met elkaar in debat over hoe we die ruimte gaan invullen naast natuurherstel. Daar zou ik dus graag op willen wachten en dan ga ik daar heel graag het debat over aan.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Een hele korte vraag. Als ik kijk naar luchtvaart, stikstof, feiten en cijfers, dan zie ik staan: tot 900 meter dragen alle vliegtuigen bij aan 0,1% van de gemiddelde stikstofneerslag. Waar hebben we het dan over?

De heer **Van Asten** (D66):
Over die uitstoot, en blijkbaar is dat wat nu een luchthaven tegenhoudt. Dat verzin ik niet, maar er zijn rechterlijke uitspraken.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik snap dat dat rechterlijke uitspraken zijn, maar kan meneer Van Asten dan zeggen dat D66 alles op alles gaat zetten om zo'n klein percentage met de taskforce op te nemen en te zeggen: jongens, dit gaat nergens over? En de natuur staat natuurlijk ook helemaal niet op omvallen. Gaat hij dus zeggen: we gaan ons hiervoor hardmaken zodat Lelystad Airport opengaat?

De heer **Van Asten** (D66):
Dat tussenzinnetje, «de natuur staat niet op omvallen», is denk ik cruciaal en geeft het verschil aan tussen JA21 en D66. Alles wijst erop dat de natuur in Nederland er ongelofelijk slecht voor staat en dat de biodiversiteitscrisis enorm groot is. Dan kan 0,1%, of welk cijfer u ook noemt, wel degelijk een groot verschil maken. Dat wegen we mee, want we hebben nog heel wat stappen te zetten om de natuur te laten herstellen voordat we weer kunnen denken aan de andere belangrijke zaken die we hier graag voor elkaar willen krijgen, waaronder woningbouw en de aanleg van infrastructuur.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Heel kort. We moeten denk ik even zaken uit elkaar trekken. Ik snap het als we ten aanzien van Natura 2000-gebieden inzetten op hydrologie, het bekalken van de bodem, en bufferzones. Dat is volgens mij ook echt nodig. Maar de NO_x'en en de uitstoot van de vliegtuigen zijn een totaal ander verhaal. Daarin vraag ik enige mate van realisme van D66. Bent u dan ook bereid om daarin uw verantwoordelijkheid te nemen?

De heer **Van Asten** (D66):
Ik ben een beetje lost door deze vraagstelling, over welke verantwoordelijkheid wij daar dan in zouden moeten nemen. Wij hebben een coalitieakkoord afgesproken. U kunt daarin wellicht de verantwoordelijkheid zien die u nu zoekt. Tegelijkertijd hebben wij met z'n allen hier de grote verantwoordelijkheid om te zorgen voor natuurherstel in Nederland, om de biodiversiteitscrisis waarin we terecht zijn gekomen zo snel mogelijk op te lossen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Meneer Van Asten, er is nog ruimte voor uw verdere betoog. Gaat u verder.

De heer **Van Asten** (D66):
Ja, dat hoopte ik! Ik was net bij Hoevelaken gekomen. Dat was eerlijk gezegd ook de vraag, dus ik wil die vraag nog zeker stellen. Knooppunt Hoevelaken is dus ook zo'n groot infratraject dat toch redelijk in de buurt ligt van Lelystad Airport. Dat zit ook al jarenlang vast door stikstof. Ik ben daarom benieuwd hoe wij nou precies dit soort projecten tegen elkaar gaan afwegen.
Voorzitter, tot slot. Zoals in het coalitieakkoord is opgenomen, moet de totale CO_2-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager zijn dan de uitstoot in 2024 op Schiphol alleen. We moeten grote stappen zetten, maar 2027 staat al bijna voor de deur en 2030 staat, op z'n minst, al bij het tuinhekje. We moeten dus nog aardig wat stappen zetten op dit gebied. Wat is het plan van de Minister om ervoor te zorgen dat dit in 2030 ook daadwerkelijk is gerealiseerd? Welke faseringsstappen worden daarin genomen? Wanneer komt het plan naar de Kamer toe en hoe worden we vervolgens daarin meegenomen?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Asten. Dan ga ik naar de heer Graus van de PVV. O, ik zie dat er nog een interruptie is van het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het kabinet is voor de zoveelste keer op de vingers getikt omdat de wet niet goed wordt toegepast op de luchtvaart. Dat doet natuurlijk iets met het vertrouwen van woningzoekenden, boeren en burgers. Ik ben even benieuwd. Is D66 bereid om samen met ons de Minister ertoe op te roepen om echt niet meer in beroep te gaan maar gewoon aan de slag te gaan om de wet goed toe te passen en de luchtvaart te laten voldoen aan de wet?

De heer **Van Asten** (D66):
Ik denk dat het als een paal boven water staat dat we moeten zorgen dat elke luchthaven een goede vergunning heeft. Dat is stap één. Ik kom bij uw vraag hoor; wees gerust. Op dit moment weet ik even niet op welke grond men in beroep zou willen gaan. Soms kan een beroep namelijk heel goed zijn om te bekijken wat met de laatste rechtsvraag de juiste stap is. Op het moment dat je zegt «we gooien er nog een kwartje in en we hopen er het beste van», dan sta ik aan uw kant. Op dit moment ben ik wat dat betreft, als plaatsvervanger hier, niet goed genoeg ingevoerd, maar ik wil er graag naar kijken.

De **voorzitter**:
Laatste interruptie van het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Als het de laatste is, wil ik toch even terug naar gezondheid. D66 heeft ons gesteund als het gaat om de oproep aan het kabinet om de Gezondheidsraad om advies te vragen over de effecten van de luchtvaartuitstoot en de maatregelen op dat punt. Ik neem aan dat ze daar geen draai meer in gaan maken, maar dan toch nog even over die absolute-emissieplafonds voor schadelijke stoffen. Gaat D66 samen met ons, en blijkbaar ook met het CDA, de Minister ertoe oproepen om daar zo snel mogelijk mee te komen? Het is namelijk belangrijk om die gezondheid nou eindelijk goed te borgen.

De heer **Van Asten** (D66):
Ik wil hier niet flauw in zijn, maar als plaatsvervanger ben ik vandaag in die stukken gedoken en ik kan ... Ik ben de eerste vier weken wel officieel woordvoerder geweest; ja, dat deed ik ook nog. Ik was daarom een beetje

verbaasd dat dit het eerste luchtvaartdebat was in deze periode; het heeft toch enige tijd geduurd. Ik wil hier niet flauw in zijn, maar ik wil eerst even weten wat de Minister er dadelijk op gaat antwoorden. Dan kunnen we daar zeker contact over hebben, want volgens mij moeten we schadelijke stoffen zo veel mogelijk inperken. De gezondheid van bewoners en platformmedewerkers staat namelijk bovenaan.

De **voorzitter**:
Dan ga ik toch echt naar de heer Graus, van de PVV.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter. KLM heeft al verschillende vluchten geschrapt. De prijs voor kerosine is sinds het uitbreken van de oorlog in Iran verdubbeld. Ik wil graag van de Minister weten hoe het staat. Het Internationaal Energieagentschap stelde afgelopen donderdag nog dat er voor zes weken kerosine beschikbaar is. We zijn een kerosineproducerend land. Ik weet dat we nog enkele maanden kunnen overbruggen, maar hoe zit het met de productie? Ik had daar graag een update over gehad, want we zitten wel met gigantische kostenverhogingen en mogelijk kunnen die op die manier gedrukt worden. Ik had daar graag een reactie op gehad, ook over onze kerosinevoorraad.
Wij zijn als PVV al sinds 2006 tegen vliegbelastingen en -heffingen, maar nu worden deze ruim acht keer hoger dan gemiddeld in de EU. Waar is het voordeel van de Europese Unie? Ik zie het niet. Ik woon zelf in het grensgebied. Alles is in België en Duitsland goedkoper. Ik maak me ook ernstige zorgen over Groningen Airport Eelde, en over Maastricht Aachen Airport, onze eigen luchthaven. Ik maak me daar heel grote zorgen om. Ten aanzien van Maastricht Aachen Airport wijken de mensen uit naar België en Duitsland en ook bij Groningen Airport Eelde zijn ze zo over de grens. Die weglekeffecten zijn er al. Denk ook aan particulieren die gaan tanken met hun auto. Die gaan daar ook het kratje bier halen en de aardappeltjes en het snoepgoed. Daar moet echt iets aan gebeuren. Daar had ik graag een reactie op gehad.

De heer **Van Asten** (D66):
Niks ten nadele van de bedrijfsvoering op die regionale luchthavens en de andere functies die ze vervullen, maar als het zo makkelijk is om vanuit Limburg een van de Duitse of Belgische vliegvelden te bereiken, zit er dan ook geen meerwaarde in om juist niet grote Boeings over die toeristische sector in ons heuvelland te laten gaan?

De heer **Graus** (PVV):
Limburg, waar ik woon, is het balkon naar Europa. Limburg gaat in de toekomst de belangrijkste provincie van ons land worden. De luchthaven is gewoon van essentieel belang als het gaat om de aanvoer van goederen en mensen. Ik weet bijvoorbeeld dat er voor de TEFAF – dat is een internationaal gebeuren – heel veel vliegtuigen landen. Zo zijn er ook bedrijven die daardoor beter ontsloten worden. We willen dat graag hier in eigen land houden. In de toekomst gaat het mogelijk ook om medische vluchten, hè? Er kunnen politiehelikopters staan, en andere. Ik weet dat Groningen Airport Eelde heel veel orgaanvluchten doet. Het doet heel veel met medische helikopters. Daar is een luchthaven ook belangrijk voor. Het heeft ook andere functies dan alleen maar vakantieverkeer.

De heer **Van Asten** (D66):
Dat onderschrijf ik zeker. Dat hebben we ook nodig. Dat is bijvoorbeeld voor onze medische infrastructuur ontzettend belangrijk. Maar als we dan gaan kijken naar een MKBA van luchthavens, die dus ook een heleboel negatieve gevolgen met zich meebrengen, moeten we dan niet ook kritisch kijken naar de vraag welke waarde we tegenover zo'n luchthaven

zetten, die wordt ingesloten door enkele Duitse luchthavens en eentje in Luik, en waar ook een heleboel negatieve zaken spelen? Dat doen we toch niet voor die paar miljonairs die de TEFAF bezoeken?

De heer **Graus** (PVV):
Ik noemde de TEFAF als voorbeeld. Ik heb het ook over de medische wereld gehad en ik heb het over het transport van goederen naar heel veel landen gehad. Het gaat ook om vrachtvliegers. Ik weet dat vroeger die grote Antonovs daar altijd landden, met name omdat die landingsbaan daar heel geschikt voor was. Er landden daar Antonovs. Ik ging daar als kindje al naar kijken. Vliegveld Beek was het toen nog. We willen het gewoon graag in eigen beheer houden. Het moet dus niet zo zijn dat als het er in het buitenland ook is, wij er dan hier mee moeten stoppen. Dat moeten we niet doen. We moeten juist concurrerend blijven. We moeten er juist voor zorgen dat onze luchthaven in Maastricht en Groningen Airport Eelde kunnen concurreren met het buitenland, en dat er voor mijn part mensen vanuit Duitsland en België naar ons toe komen en niet omgekeerd. Ik dien Nederland. Ik dien de Nederlandse Staat. Ik dien de Nederlandse mensen. Ik dien de Nederlandse luchthavens. U zit hier voor Belgische en Duitse luchthavens te pleiten. Gekker moet het niet worden, zeg.

De heer **Van Asten** (D66):
Er zijn 78,4 miljoen passagiers geweest op de Nederlandse luchthavens. U kent de Nederlandse bevolking. Volgens mij halen wij juist behoorlijk wat buitenlandse mensen, reizigers, naar Nederland. Dat zijn er meer dan dat er vanuit Nederland naar het buitenland gaan. U begon uw betoog met de vraag wat dan eigenlijk de waarde van de Europese Unie is. Volgens mij is de waarde van de Europese Unie dat we juist gebruik kunnen maken van elkaars faciliteiten. Laat ik dat dan nog tot slot aan de heer Graus meegeven.

De heer **Graus** (PVV):
Mag ik daar even op reageren, mevrouw de voorzitter? Ik zie dat helemaal niet. Ik heb er tot nu toe alleen maar ellende van gezien. Ik woon bij dat drielandenpunt. Er is alleen maar ellende met alle rotzooi die er van alle kanten binnenkomt. We hebben alleen maar ellende van een ongelijk speelveld. Ik verdien genoeg om in Nederland te kunnen tanken, maar er zijn genoeg mensen die naar Kaufland in Duitsland gaan en die naar België gaan om daar hun spulletjes te kopen. Die gaan daar tanken. Dat moet eens ophouden. Denk ook aan dat staartje Limburg met zo veel kilometers grens. Kijk, het is een hartstikke mooie provincie, maar we moeten dat toch ook kunnen bieden aan onze eigen ondernemers? Het moet toch niet zo zijn dat we de mensen over de grens jagen?
Meneer de Kamerbode, zou ik misschien een beetje water mogen? Iedereen heeft uit mijn kannetje zitten drinken. O, ik hoor hier dat ik het zelf heb uitgedeeld. Er is hier zo'n mottige, droge lucht. Ik kan bijna niet meer. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Meneer Graus, wilt u verdergaan met uw betoog?

De heer **Graus** (PVV):
Dank je wel. Dank je wel. Gezondheid! Zo zeg, ik krijg een droge bek hier.

De **voorzitter**:
Gezondheid. Gaat u verder.

De heer **Graus** (PVV):

Ik wil het dus ook graag zo houden. Als het doorgaat met die Europese Unie, dan weet ik niet of wij in de toekomst ... Als er dadelijk nog een keer een alleingang komt, moeten we er met name voor zorgen dat we alles hier zelf houden en dat we zelfvoorzienend zijn en alles. Geloof me, het is er allemaal niet beter op geworden. Ik zie dat alle gelijkheid die er in de Europese Unie zou moeten zijn, er niet is. Als er toch één Europese Unie is, waarom is het dan goedkoper om in Duitsland en België te tanken en daar de boodschappen te doen? Potjes die Purol hier in Breda maakt, zijn in Duitsland bijna een tientje goedkoper dan hier. Het zijn onze eigen potjes crème. Onder hun eigen label flikkeren ze het daar voor minder op de markt. Dus nee, ik zie totaal de voordelen niet. Ik vraag me af of dat nog een lang leven beschoren is. Laten we er maar voor zorgen dat we hier binnen onze grenzen alles op orde hebben, met onze luchthavens voor onze mensen. We moeten ervoor zorgen dat we onze infrastructuur op orde hebben en dat we juist niet te veel afhankelijk worden van wie dan ook. Het moet wel gebeuren.
Mag ik doorgaan met mijn betoog? Dan zet ik de tijd weer even aan. Huppakee, daar gaan we. De hele luchtvaart is een mondiaal speelveld, maar we willen minimaal dat in Europa alles genivelleerd wordt. Er moet in ieder geval een gelijk Europees speelveld komen. Dat is er nu nog niet. Ook binnen Europa zijn er veel landen die fors investeren, zoals Denemarken, Spanje en Portugal. Wij doen eigenlijk helemaal niks. We laten ons overal de kaas van het brood eten. We laten alles hier om zeep helpen. Ik vind dat te triest voor woorden. Graag zo spoedig mogelijk een gelijk speelveld. Als je mondiaal kijkt, dan zie je dat de kamelenlanden over staatssteun en grote kerosinevoordelen beschikken. Dat hebben wij allemaal niet. We moeten er echt voor zorgen dat we meer gaan doen om onze bedrijven te helpen. Ik krijg graag een reactie daarop van de Minister.
Ik heb de gevolgen van de oorlog in het Midden-Oosten en het verhogen van de vliegbelasting vanaf 2027 al genoemd. Ik wil dat de regering voor 1 augustus draait. De Minister moet daarvoor als straatvechter naar de ministerraad. Er werd al eerder gezegd dat onze luchtvaartsector van nationaal belang is, qua bereikbaarheid, financieel-economisch en sociaal-maatschappelijk gezien. Maar ook voor de strategische autonomie van Nederland zijn onze luchthavens en onze luchtvaartsector onmisbaar. Ik zie daar graag een reactie en actie op.
De verhoging van de vliegbelasting maakt Nederland een van de duurste vertreklanden. Duitsland kiest voor verlaging en Nederland voor verhoging. Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport gaan dadelijk voor de bijl. Dit is gewoon fout beleid. Aan wat komen al die verhogingen bovendien ten goede? In Nederland wordt hondenbelasting geheven, maar die komt niet ten goede aan honden of hondenbezitters. Datzelfde geldt voor de luchtvaartbelasting. Die komt nooit ten goede aan de verduurzaming of aan andere dingen. Daar krijg ik graag een reactie op. Het moet terugvloeien naar de luchtvaartsector.
De PVV wil dat er een noodplan komt ter behoud van een sterke Europese en mondiale hubfunctie van Schiphol. Dat is ook al aangehaald door mijn collega's. Ik wil weten wat de gevolgen zijn voor Transavia en voor Corendon, voor de vakantievluchten, die ook veel jongeren vervoeren. Die zijn allemaal niet meegenomen in het onderzoek. Er is een onderzoek gedaan door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Waarom zijn de jongeren en al het leisureverkeer daarin niet meegenomen? Op die manier is het toch een flutonderzoek? Het stelt toch helemaal niks voor? Ik zou graag zien dat dat wordt meegenomen.

De **voorzitter**:
Meneer Graus, er is een interruptie voor u van mevrouw Zwinkels van het CDA.

De heer **Graus** (PVV):

Alweer?

De **voorzitter**:
Ja, alweer.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Neem een slokje water, zou ik inderdaad willen zeggen. De heer Graus zei op een gegeven moment: het komt niet eens de verduurzaming van de sector ten goede. Als we voor elkaar krijgen dat dat wel het geval is en dat een deel van de vliegbelasting naar verduurzaming gaat, bijvoorbeeld naar het bijmengen van sustainable aviation fuels, waar het zojuist al even over ging, zou dat dan iets uitmaken voor de heer Graus?

De heer **Graus** (PVV):
Ik geloof dat KLM daar als een van de eerste wereldwijd al mee bezig was. Wij zijn tegen al die heffingen en taksen en dat blijven we ook, maar zolang die geheven worden ... Hetzelfde geldt voor de Europese Unie. We zijn de grootste nettobetaler per hoofd van de bevolking. Zolang we dat zijn, willen we dat ook zo veel mogelijk terugzien en terugpakken. Dat geldt ook hiervoor en voor infrastructuur. Alles pakken, pakken! We zijn de grootste nettobetaler. Zolang die heffingen en taksen geheven worden, moeten ze ook terugvloeien naar de luchtvaartsector. Dat is wat ik noemde. Alle gemeentes heffen hondenbelasting. Iedereen die een dier heeft, begrijpt dat. Wat krijgen die mensen ervoor terug? Niks! Er worden geen hondenveldjes aangelegd. Dat wordt allemaal gebruikt om kosten te dekken en om begrotingstekorten vol te stoppen. Zo hoort dat niet. Als er al belasting geheven wordt, dan moet die terugvloeien en dan moet die ook gebruikt worden voor het doel waarvoor die geheven wordt, maar dat gebeurt in Nederland bijna nooit. Het wordt gebruikt om begrotingen sluitend te krijgen. Het is een melkkoe over de rug van vakantiegangers en de luchtvaartsector. Dat mag niet. Ik ben het er dus niet mee eens.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel. Hoelang heb ik nog, mevrouw de voorzitter? Mijn telefoon staat uit.

De **voorzitter**:
U heeft nog 40 seconden.

De heer **Graus** (PVV):
We willen de hubfunctie van Schiphol dus behouden.
We willen de gevolgen zien van de nachtsluitingen voor Transavia en Corendon, want die maken daar heel veel gebruik van. Ze kunnen op deze manier vaak twee keer naar een bestemming vliegen. Voor omwonenden moet enige geluidshinder indien mogelijk altijd voorkomen worden. Geluidsreductie moet het doel zijn, ook voor omwonenden. Hetzelfde reductiedoel kan gehaald worden door vlootvernieuwing, door kisten met 50% minder geluid en minder CO_2-uitstoot, voor de brandnetelthee-drinkers onder ons. Het is belangrijk dat dat er allemaal komt. De 747's, die heel veel geluidsoverlast veroorzaken, worden al vervangen door stillere Airbussen.
Tot slot het aantal vliegbewegingen. Dit is mijn laatste zin, mevrouw de voorzitter. Ooit vroeg Schiphol om 585.000 vliegbewegingen. Nu zitten we op 478.000. Wat wordt eraan gedaan om dat te behouden? Anders kunnen we hier namelijk inderdaad opdoeken. Dan kan iedereen dadelijk naar België en Duitsland gaan, want dan hebben we Schiphol ook niet meer nodig. Schiphol en KLM zijn Siamese tweelingen. Dan kunnen we alles

opgeven. Daar ontvang ik dus graag een reactie op. Wat gaat de Minister daaraan doen, ook binnen de ministerraad, waar hij ook moet knokken om dat te behouden?
Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Heutink van Groep Markuszower.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter. Schiphol is de motor van onze economie. Honderdduizenden banen hangen ervan af, niet alleen op de luchthaven zelf, maar ook hotels, restaurants en bedrijven in heel Nederland. Ik had toch graag wat meer ambitie willen zien bij het kabinet. We weten dat D66 een allergie voor vliegen heeft, maar Minister Karremans, zeg ik via u, voorzitter, is van de VVD. Dus «hup», zeg ik tegen de Minister, in het belang van onze economie en in het belang van Nederland: zorg dat Nederland zo snel als mogelijk richting 90 miljoen reizigers per jaar kan groeien.
Nu het nieuwe luchthavenbesluit van tafel is, hebben we er wel begrip voor dat het kabinet vasthoudt aan het aantal vluchten van 478.000 per jaar. Die komen immers uit de zorgvuldig doorlopen Balanced Approach-procedure. Dat schept duidelijkheid naar alle partijen, maar we willen wel benadrukken dat het toch pure armoede is. Volgens mij is Nederland het enige land in Europa dat een luchthaven laat krimpen. Alleen wij krijgen het voor elkaar om natuurregels leidend te maken boven een sterke economie. Daarmee verslonzen we het DNA van Nederland. Dat is namelijk dat wij het land zijn dat dingen voor elkaar krijgt, dat wij een land zijn dat aantrekkelijk is om in te wonen en om in te werken. Dat draait op de fundamenten van onze infrastructuur. Nederland dreigt een dependance van Greenpeace te worden, als we niet oppassen. Dat moeten we voorkomen.
Wij zeggen: geef Schiphol de ruimte. Groei moet mogelijk zijn, maar wel op een manier die duidelijk is voor omwonenden. Zij moeten weten waar ze aan toe zijn. Geen gedoe en geen onduidelijkheid, gewoon heldere regels, maar wel groeien, groeien, groeien, zeg ik in de richting van deze VVD-minister. Mijn vraag aan de Minister is: bent u bereid om te kijken naar nog meer ruimte voor Schiphol? Hoe gaat u ervoor zorgen dat omwonenden dan ook weten waar zij aan toe zijn?
Voorzitter. Dan wil ik een heel ander punt aankaarten. Dat is de achterstand bij de ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport. Die moet namelijk controleren of piloten het brevet wel hebben gehaald en of hun brevet nog geldig is. Ook voor die keuringen moet de ILT checken of ze wel echt kunnen vliegen. Wat blijkt? Er liggen enorme stapels dossiers. De wachttijden zijn heel erg lang. Kandidaten moeten hun bekwaamheid aantonen bij examinatoren met een certificaat, maar de administratieve controle daarvan loopt totaal spaak. Toen ik dat hoorde vanuit de sector, moest ik direct denken aan het CBR. Bij die verschrikkelijk lange wachttijden hebben wij toen ingegrepen. Herkent de Minister dit probleem? Zo ja, hoe groot is die achterstand precies? Wat kunnen we doen, als Kamer maar ook als kabinet, om die problemen op te lossen, om die achterstand weg te werken? Zijn er misschien tijdelijke maatregelen nodig, zodat de doorstroom verbetert?
Voorzitter. Dan wil ik over naar Lelystad Airport. Het is een prachtig vliegveld. Het zit alleen totaal in het plastic. Het is helemaal klaar en we doen er helemaal niets mee. Wat is de return on investment op dat vliegveld? Helemaal niets, nul, nada. We doen er dus helemaal niets mee. Daarom zijn we blij om te horen dat de Minister met een datum is gekomen waarop de luchthaven open zou kunnen. Nou ja, een datum, het is oktober volgend jaar, en de vraag is of die belofte geen wassen neus is. Ik zei het net al: Nederland dreigt een dependance van Greenpeace te worden. Die gekke milieuclubs weten het keer op keer voor elkaar te

krijgen om ons hele land op slot te zetten. Is het niet meneer Vollenbroek met zijn stikstofobsessie, dan is het nu wel de Stichting Red de Veluwe. Het lijkt wel alsof ze genieten van het feit dat onze economie volledig tot stilstand komt. Hoe gaat deze Minister ze te slim af zijn? Hoe gaat hij zorgen dat het economische belang weer gaat prevaleren boven al deze linkse, groene gekkigheid? Het gaat werkelijk helemaal nergens meer over. We zijn blijkbaar een land geworden waar vliegtuigen niet meer op een vliegveld mogen parkeren. We zijn een land geworden waar zakenjets niet meer mogen opstijgen vanaf een vliegveld. En de rechter is het er nog mee eens ook. Laat me heel erg duidelijk zijn: wij willen ons land terug. We willen niet langer buigen voor deze groene fundamentalisten, die Nederland koste wat het kost zo onaantrekkelijk mogelijk willen maken. Wij moeten ze een stap voor zijn, met goede wetten, met goede regels en met beleid dat werkt voor de Nederlandse economie, maar ook en vooral voor de Nederlander. Want heel eerlijk? We zijn al die milieuclubs die ons het leven zo zuur mogelijk willen maken meer dan spuug- en spuugzat.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Meneer Heutink, u heeft een interruptie van het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Een punt van orde, voorzitter, ook richting u. Wat zegt de PVV hier nou? O, het is «Groep Markuszower», hoor ik. Ze hebben het over burgers die zich hebben verenigd in Stichting Red de Veluwe. Dat zijn gewoon burgers die proberen ervoor te zorgen dat de overheid en de luchtvaart zich aan de wet houden. Groep Markuszower noemt ze «fundamentalisten». Ik vind dat echt alle perken te buiten gaan. Ze kunnen zich niet verdedigen. Ik vraag de voorzitter dus om daar toch echt een beetje op te letten.

De **voorzitter**:
Waarvan akte.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Mag ik daarop reageren?

De **voorzitter**:
Dat lijkt me hier niet aan de orde. U kunt er kort op reageren, maar laten we hier geen debat over voeren.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
We constateren – dat is een feitelijke constatering – dat er groeperingen zijn die het land op slot zetten. Zij doen dat vanuit een bepaalde ideologie. Dat is hun goed recht. Maar ik ben het er fundamenteel mee oneens. Ik vind het fundamenteel kwalijk voor ons land dat ze, koste wat het kost, de bijtjes en de bloemetjes ... Ze vinden alles zó belangrijk, terwijl we zien dat ons land gewoon niet vooruitgaat. We zien dat de infrastructuur niet kan worden aangelegd. We zien dat de woningen niet worden aangelegd. We zien dat we luchthavens niet kunnen openen. En waarom? Om helemaal niets. Dat vinden we zó ongelooflijk jammer. Daarom vraag ik ook aan de Minister om creatief te zijn en te kijken wat we wél kunnen doen om die luchthaven daadwerkelijk in oktober 2027 te openen.

De **voorzitter**:
Dat lijkt me voldoende.

De heer **Graus** (PVV):
Ik ga de heer Heutink even misbruiken. Ik wil nog even één zin van de Minister horen. Dat ga ik even via hem doen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dat mag.

De heer **Graus** (PVV):
We hadden het net over dat er binnen de Europese Unie geen gelijk speelveld is. Dat geldt ook voor piloten. Er is een piloot. Die man heeft een hele mooie staat van dienst bij Transavia gehad. Hij krijgt op een gegeven moment diabetes. Hij mag wel in Engeland vliegen en is nu bezig om in Oostenrijk te vliegen, maar hier is hij eruit gebonjourd. Weg, einde oefening. Wat vindt de heer Heutink daarvan? Ik hoop dat hij die vraag ook even aan de Minister wil doorgeleiden.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik zal meneer Graus een dienst bewijzen door die vraag door te geleiden aan het kabinet. Maar wat ik daarvan vind? Ik wil het wat breder trekken dan alleen deze casus. Op dit moment moeten er piloten voor herkeuring gaan, of het nou gaat om piloten binnen de hobbyvlucht of om instructeurs die mensen daadwerkelijk moeten opleiden tot piloot. Ik zie en hoor ook van de sector dat de doorlooptijden voor piloten zo lang zijn dat ze op een gegeven moment maar achterover gaan leunen en denken: ik mag niets doen. Dat heeft grote consequenties voor al die piloten, maar ook voor de mensen die het vak graag willen uitoefenen. Ik vind dus dat we hier in deze Kamer best wel wat meer mogen staan voor het vak piloot. Dan sluit ik me aan bij meneer Graus. We moeten die mensen steunen. Ik ben ook benieuwd hoe het kabinet daarnaar kijkt. Wat gaat het kabinet doen om het vak van piloot, maar ook het vak van pilootinstructeur, zo aantrekkelijk mogelijk maken? Want ook dat is goed voor onze economie, zeg ik in de richting van Minister Karremans.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de uitgebreide beantwoording. Misschien kunt u het de volgende keer wat compacter houden.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik zou collega Heutink toch willen vragen om voorzichtig te zijn met kwalificaties uitdelen aan mensen die hier nu niet aan tafel zitten, maar zich wel maatschappelijk inzetten. Maar daar gaat mijn vraag niet over. Ik had namelijk juist een bijval voor de heer Heutink. Die is ten aanzien van ILT en de administratieve wachttijden die daar optreden. Het is eigenlijk geen vraag, maar vanuit de sector heb ik ook het signaal meegekregen dat wanneer het vliegbrevet al is gehaald er alsnog maanden gewacht moet worden voordat het papiertje daadwerkelijk binnenkomt. Ik wil de heer Heutink op dat punt dus graag bijvallen. Ik kijk uit naar het antwoord van het kabinet op de vraag hoe we dit kunnen versnellen.

De **voorzitter**:
Het was niet echt een vraag, maar de heer Heutink mag kort reageren.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik heb bijna geen interrupties gebruikt, dus ik ga toch even reageren. Ik ben er heel blij mee. Ik denk ook dat het een goed en belangrijk signaal is dat we hebben ontvangen. Ik denk dat het goed is dat we dat gezamenlijk hier overbrengen. Ik zou ook graag met mevrouw Zwinkels willen kijken wat we kunnen doen, met het CBR in ons achterhoofd, om dit te versnellen. Opvallend daarbij is dat de ILT deze taken nota bene heeft overgenomen van Kiwa, juist om dit soort problemen te voorkomen. We zien dat ook de ILT het niet voor elkaar krijgt, dus ook hier graag een reactie op van het kabinet.

De **voorzitter**:

Helder. Dan gaan we naar de heer Grinwis van de ChristenUnie. Het woord is aan u.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Wie de ander tot fundamentalist verklaart, moet zelf natuurlijk altijd even zijn eigen DNA proeven om te kijken of daar niet een scherp fundamentalistisch randje aan zit. Dat gezegd hebbende ga ik over naar mijn bijdrage. Sinds het uitbreken van de oorlog in Iran zijn de prijzen van kerosine omhooggeschoten en dreigen er tekorten. Als gevolg hiervan worden zelfs door Nederlandse luchtvaartmaatschappijen vluchten geschrapt. Het is toch frappant dat het enige dat leidt tot beperking van de luchtvaart een dreigend tekort aan kerosine is. Het leidt wel gelijk tot de volgende vraag. Blijkbaar leiden niet klimaat of geluid, maar zoiets als vraag en aanbod en de wetten van de markt uiteindelijk wel tot een beperking. Wat zegt dat nou volgens de Minister? Iedereen in Nederland draagt zijn steentje bij aan klimaatbeleid, maar de luchtvaart valt niet onder een nationaal plafond. Deze bewegingen leiden dus wel tot beperkingen. Overigens, als de geschrapte vluchten qua opbrengsten de meest marginale zijn, moeten die in de toekomst dan wel worden hervat?
Dat leidt eigenlijk tot een vraag over het CO_2-plafond voor Schiphol en Lelystad. Welke stap kan de Minister daarin zetten? Het een en ander is nog afhankelijk van de uitwerking. Mijn oproep is om het snel te doen. Het kan ook snel, want er is al heel wat voorwerk gedaan door een van de voorgangers van deze Minister. Dat was Minister Harbers. Hij had in 2023 al een soort conceptwetsvoorstel klaarliggen voor een CO_2-plafond per luchthaven met een duidelijk afbouwpad richting 2050. Is de Minister bereid om dit wetsvoorstel af te stoffen en zo snel mogelijk in te dienen, al dan niet aangepast? De Luchtvaartnota wijst op het risico dat internationale luchtvaartemissies in de toekomst aan landen worden toegerekend, met mogelijk grote gevolgen voor het nationale CO_2-budget. Is het kabinet het met ons eens dat het ontbreken van een wettelijke begrenzing dit risico vergroot?
Voorzitter. Dan kom ik bij het LVB, voor Schiphol. De Minister houdt in dit LVB vast aan 478.000 vliegbewegingen. Eerder is door de voormalige Minister van de VVD-huize Harbers ingezet op 440.000 vluchten. Dan valt dit een stuk hoger uit. Voor mensen voor wie geluidsoverlast door vliegtuigen de dagelijkse praktijk is, kwam dit nogal rauw op het dak vallen. Het gaat niet alleen over geluidsoverlast, maar ook over de gezondheid van mensen en kinderen die daaronder lijden. Daarom heb ik een aantal vragen van deze Minister. Hoe reageert de Minister op de uitspraak van de rechtbank in Den Haag, die concludeert dat het belang van omwonenden al minstens vijftien jaar stelselmatig ondergeschikt is geweest aan dat van de luchtvaart? Welke keuzes zijn er gemaakt als input voor het modelleren van een zogenaamde Balanced Approach? Kan de Minister in kaart brengen welke afwegingen er zijn gemaakt? Wat gaat de Minister nu doen om zo snel mogelijk de beloofde 20% geluidsreductie voor omwonenden te realiseren? Hoe borgt de Minister dat de resterende geluidsreductie niet enkel modelmatig, maar ook echt in de praktijk wordt gerealiseerd? Is het verstandig om in dit LVB al voor te sorteren op een doorgroei naar 500.000 vluchten? Mijn CDA-collega vroeg hier ook al naar. Sterker nog, die deed de uitspraak dat dit niet verstandig is.
Voorzitter. Schadelijke stoffen. Rondom Schiphol is er nog veel sprake van aantoonbare en toenemende uitstoot van schadelijke stoffen zoals ultrafijnstof, stikstof en kankerverwekkende stoffen. In tegenstelling tot andere grote uitstoters kent de luchtvaart nauwelijks bindende emissienormen op dit vlak. Daardoor blijft effectieve bescherming van gezondheid uit voor omwonenden en voor werknemers op Schiphol zelf. Erkent de Minister deze gezondheidsrisico's, die ook door het RIVM en de Arbeidsinspectie zijn vastgesteld? Waarom zijn er in het LVB geen emissiegrenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen?

Voorzitter. Dan doe ik ook een duit in het zakje over Lelystad Airport. Ik was wel wat verbaasd dat het kabinet, deze Minister, afgelopen vrijdag met een brief naar buiten kwam waarin weer een nieuwe datum wordt gecommuniceerd. In oktober 2027 zouden alle drie de sporen moeten zijn afgelopen. Maar dreigt hier, even los van hoe je tegen de burgerluchtvaart op Lelystad Airport aankijkt, niet het risico van overpromise, underdeliver door weer een datum te communiceren, terwijl alles staat of valt met het aantonen van die additionaliteit en of de natuurvergunning, de Nb-vergunning, wel of niet standhoudt? Waarom wordt niet gewoon eens eerst die vergunning geregeld alvorens weer een nieuwe datum te communiceren? Is dit nou allemaal wel zo verstandig? Het is namelijk niet de eerste keer dat een kabinet heeft moeten terugkeren op zijn schreden als het gaat om data en burgerluchtvaart. De positie van de ChristenUnie daarin is helder: daar zijn we niet zo'n fan van. Ik zie ook niet zozeer de meerwaarde van deze manier van communiceren.
De Minister doet alsof alle zorgen over geluidsoverlast en gezondheid zijn weggenomen, maar die zorgen blijven wel degelijk bestaan. Er blijft nog steeds 40 kilometer aan laagvliegroutes boven Flevoland bestaan. Dit gaat leiden tot veel overlast voor omwonenden. Deze laagvliegroutes worden nota bene ook nog eens gepland nabij toekomstige woningbouwlocaties, zoals die 15.000 woningen in Oosterwold. Hoe neemt de Minister dit mee in zijn afweegkader? Hoe garandeert de Minister de veiligheid op Lelystad Airport als burgerluchtvaart en Defensievluchten gecombineerd gaan worden? Dan heb ik het dus over het geluid van de vrijheid en het geluid van de vakantievluchten.
Voorzitter. Dat waren mijn vragen. Tot zover in deze eerste termijn.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan hebben we de eerste termijn afgerond. Dank voor alle bijdragen. Het voorstel is om te schorsen voor drie kwartier, zodat u ook wat kunt eten. Dan komen we om 19.20 uur terug voor het vervolg.

De vergadering wordt van 18.34 uur tot 19.20 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Dames en heren, ik zou graag weer willen beginnen. De bewindspersonen zijn aanwezig. Ik verzoek iedereen te gaan zitten en de stem te dempen. Dan kunnen wij het debat vervolgen. Ik zie dat nog niet alle Kamerleden er zijn, maar we beginnen gewoon. Ik wil hetzelfde voorstellen als in de eerste termijn: maximaal vier interrupties. Ik vermeld hier nog een keer bij dat een interruptie van korter dan 30 seconden niet telt. Als een interruptie langer dan 30 seconden is, telt die als twee interrupties. Ik wil daarbij voorstellen dat we het in interrupties van twee doen. Ik denk dat dat helpt om de tijd strak te houden.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
We worden steeds verder beperkt in hoe we onze interrupties kunnen indelen. Volgens mij is uw voorstel: twee interrupties van boven de 30 seconden en daaronder is alles vrij. Dat is iets anders. Daar ging het in de eerste termijn mis. Ik dacht: ik heb vier interrupties; als dat er twee zijn van boven de 30 seconden, heb ik daarna nog wat van onder de 30 seconden over. Ik had dat verkeerd begrepen. Daarmee beknot je het debat behoorlijk. Ik zou u in ieder geval willen vragen om vragen die door het kabinet niet beantwoord zijn, niet als interruptie tellen. Ik zou ook niet willen dat de interrupties gebundeld worden.

De **voorzitter**:
Dat is prima. Dat is een voorstel. Ik zal daarop letten. Sowieso denk ik dat het handig is dat we aan het einde van de beantwoording kijken of er nog vragen openstaan. Het is ook wel belangrijk dat we het debat compact

houden. Kunt u daarmee instemmen? Dan heb ik nog een vraag aan de heer De Groot: wat bedoelt u met «niet gebundeld»?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Volgens mij gaf u aan dat u de interrupties in tweeën wilt doen. Maar dat betekent dat als je twee interrupties van 31 seconden hebt, je door al je interrupties heen bent. Ik zeg het maar even heel praktisch. Als ik één interruptie heb bij de Minister van IenW en één bij de Minister van LVVN van 40 seconden, dan kan dat niet. Ik vind dat dus een beperking van het debat.

De **voorzitter**:
Dat begrijp ik, maar dat heeft u als commissie zelf vastgesteld. Ik vind het dus wel een beetje lastig om daar nu van af te wijken, want er is eerder in de commissie afgesproken dat we het op die manier doen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik ben me bewust van dit experiment. Zo wil ik dit nog een keer noemen, want dit is geen afspraak; het is een experiment. Dat wil ik graag nog een keer benadrukken. Dat we ervoor kiezen om het tijdens dit debat zo te doen, lijkt mij prima, maar volgens mij hebben we niet afgesproken dat we de interrupties in tweeën doen. Volgens mij hebben we afgesproken: 30 seconden, daarboven en daaronder.

De **voorzitter**:
Akkoord. Dan doen we de interrupties niet in tweeën. Dan vertrouw ik er ook op dat we het debat hier zo goed mogelijk voeren met elkaar. Ik ga mijn best doen om het bij te houden en ervoor te zorgen dat we een goed debat hebben en dat het ook niet te laat wordt.
Dan wil ik voorstellen dat we beginnen met de tweede termijn. Ik kijk naar de Ministers. Ik weet niet wie er wil beginnen; dat laat ik even aan u over. Gaat uw gang.

Minister **Karremans**:
Dank u wel, voorzitter. Ik wil helpen het debat beknopt te houden. Ik had een hele lange introductie voorbereid, maar ik denk dat de Kamer er prijs op stelt als ik die achterwege laat en direct overga tot de beantwoording van de vragen. Er zijn namelijk ontzettend veel vragen gesteld en die wil ik ook recht doen. Ik wil de tijd nemen om die vragen goed te beantwoorden.
Ik heb vier blokjes aan de hand waarvan ik de vragen ga beantwoorden: het eerste blokje gaat over Schiphol, het tweede over Lelystad, het derde over de kerosinevoorraad en het vierde blokje is overig.
Als u mij toestaat, voorzitter, wil ik graag beginnen met het eerste blokje, over Schiphol. De heer Graus en de heer Heutink stelden eigenlijk dezelfde vragen: wat wordt er gedaan om de 478.000 vluchten te behouden, moeten we niet groeien, wat gaat de Minister binnen de ministerraad doen om voor het belang van Schiphol en de luchtvaart te knokken en hoe kijkt de Minister aan tegen eventueel meer ruimte voor Schiphol? Laat ik vooropstellen dat Schiphol een belangrijke pijler onder de Nederlandse economie is. Dat is ook weer bevestigd in het rapport-Wennink. Dat heb ik ook in mijn oplegbrief geschreven die ik bij de beantwoording van de schriftelijke vragen naar de Kamer heb gestuurd. Het kabinet koestert deze bijzondere positie ook en wil deze behouden en daarom ook juridisch bestendigen. Mijn sterke overtuiging daarbij is wel dat een luchthaven die zo belangrijk is voor onze economie, alleen goed kan functioneren als er ook rekening wordt gehouden met omwonenden, natuur en uitstoot. Dit regelt het kabinet met het voorliggende Luchthavenverkeerbesluit, waarin de 478.000 vliegtuigbewegingen vastliggen. De heer Heutink had het over de enige en eerste luchthaven in Europa die

krimpt. Nou, het is de enige en eerste luchthaven in de wereld die krimpt, maar we staan wel achter die krimp, omdat we vinden dat er een balans moet komen in het geheel.
Dan de vraag van de heer Grinwis over de uitspraak van de rechtbank in Den Haag, die concludeert dat het belang van de omwonenden al minstens vijftien jaar stelselmatig ondergeschikt is geweest aan dat van de luchtvaart. Hij vroeg hoe ik daarnaar kijk. Het kabinet heeft destijds een reactie naar de Kamer gestuurd waarin de strekking van dit vonnis in grote lijnen werd onderschreven. Daarom is ook overgegaan tot het maken van een nieuw luchthavenverkeerbesluit – dat ligt nu voor – waarin de rechtsbescherming voor omwonenden weer wordt hersteld, waarbij het anticiperend handhaven wordt beëindigd en waarbij de rechtspositie van omwonenden – ik zei het al even – dus wordt hersteld.
Dan de vraag welke keuzes zijn gemaakt als input voor het modelleren van de zogenaamde Balanced Approach. De vraag was of ik in kaart kan brengen welke afwegingen daarbij zijn gemaakt. Aan de wijziging van het LVB die nu voorligt, is inderdaad de Balanced Approachprocedure voorafgegaan; die ligt daaraan ten grondslag. Het kabinet is gestart met deze procedure om het geluid rondom Schiphol te beperken en te zoeken naar een nieuwe balans. In de procedure zijn maatregelen geïdentificeerd om een eerste geluidsdoel te halen, namelijk een hinderreductie van 15%. Daarna volgt het resterende deel, om het totale geluidsreductiedoel van 20% te behalen.
Bij het opstellen van deze maatregelen werken we met prognoses. Dat moet wel. In 2024 moesten er aannames worden gedaan, bijvoorbeeld over hoe luchtvaartmaatschappijen in de toekomst, namelijk in 2025, zouden gaan handelen. Hiervoor zijn aannames gedaan over wat deze maatregelen in de praktijk zouden gaan doen, bijvoorbeeld over wanneer nieuwe toestellen worden geleverd of over welke luchtvaartmaatschappijen andere toestellen naar Schiphol zouden sturen als gevolg van een maatregel als tariefdifferentiatie. Deze aannames zijn vervolgens gebruikt voor de berekeningen van de voorziene geluidseffecten. De aannames doen niets af aan de betrouwbaarheid van de berekeningen. Die zijn uitgevoerd door het onafhankelijke bureau To70 volgens de in de Europese Geluidsverordening opgenomen voorschriften. De berekeningen zijn met de Kamer gedeeld en er is een second opinion uitgevoerd door het NLR. Op basis van deze berekeningen zou het maatregelenpakket moeten leiden tot een geluidsreductie van 15%.
Inmiddels zitten we in de realisatiefase, waarin we met behulp van monitoring zien wat de maatregelen doen in de praktijk. We kijken of het beoogde effect daadwerkelijk wordt behaald. In de eerste monitoringsrapportage, die ik begin april naar de Kamer heb gestuurd, zien we als eerste resultaat een reductie van 13,7%. Dat is nog niet de beoogde 15% – daar zijn we heel transparant over – maar als je een slag dieper kijkt naar de resultaten, zie je dat sommige maatregelen de verwachtingen overtreffen en dat sommige maatregelen achterblijven. We verwachten dat het percentage van 13,7 in de loop van het jaar nog wat zal oplopen. Hoeveel dat zal zijn, kunnen we niet voorspellen, maar daar zullen we de Kamer natuurlijk periodiek over informeren.
Dan de vraag waarom we wachten tot de eerste 15% reductie is gehaald en waarom we niet nu al starten met het maken van plannen om de overige 5% in te vullen. Dat was een vraag van mevrouw Zwinkels. Momenteel wordt het maatregelenpakket waarmee de eerste 15% reductie behaald zou moeten worden, gemonitord. Daar informeren we de Kamer ook over. Dat is op basis van een heel gebruiksjaar. De definitieve monitoring volgt na afloop van dat gebruiksjaar, naar verwachting eind 2026, begin 2027. Pas dan is duidelijk hoe groot het resterende percentage is. Dat kan 5% zijn, maar dat kan ook meer of minder zijn. Zodra er duidelijkheid is over dat verschil, kan er besluitvorming plaatsvinden over het resterende percentage en hoe dat in te vullen.

Dat is eigenlijk ook het antwoord op de vraag van de heer Grinwis daarover. Hij vroeg wat ik ga doen om de beloofde 20% geluidsreductie voor omwonenden te realiseren. We kijken nu hoever we zijn gekomen met de huidige maatregelen. Vervolgens besluiten we hoe we de rest invullen.
Dan de vraag van mevrouw Zwinkels welke redenen ik heb voor het handhaven van de groeisystematiek in het LVB. Die vraag heb ik richting de Kamer ook beantwoord in het schriftelijk overleg. Toekomstperspectief is in het belang van de positie van Nederland in de wereld en in de wereldeconomie. Daarom is het belangrijk om deze systematiek op te nemen in het LVB. Daarom is die ook opgenomen. Bovendien hechten andere landen aan het opnemen van deze systematiek. Het schrappen ervan kan daarom ook serieuze impact hebben op de internationale verhoudingen met een aantal landen en dat moet je nu echt niet willen. Dat is dus de reden waarom we dat hebben opgenomen.
Mevrouw Zwinkels vroeg ook of ik het eens ben met het CDA dat er strikte en zeer duidelijke voorwaarden moeten zijn voor wanneer het eventueel toch in werking zou moeten treden. Ja, daar ben ik het mee eens. Groei en gefaseerde terugkeer zullen moeten worden verbonden aan strikte voorwaarden. Dat zit ook in het LVB, maar eerst zal echt moeten worden voldaan aan het totale geluidsdoel van – 20% ernstig gehinderden. Daarna mag de ontstane geluidswinst alleen maar voor de helft worden ingezet voor de groei van het aantal vliegbewegingen; de andere helft komt dus ten goede aan de omgeving. Dit betekent dat de groei van het aantal vliegbewegingen eventueel alleen kan onder voorwaarde dat het tegelijkertijd stiller wordt in de omgeving. De afspraak uit het coalitieakkoord over CO_2 is een extra voorwaarde. Uiteraard moet alles passen binnen de grenzen van stikstof en de natuurvergunning.
Tot slot had mevrouw Zwinkels een toezegging gevraagd over een voorhangprocedure voor de inwerkingtreding van het artikel met betrekking tot de terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen. Dat zit nu niet in het LVB, voor de goede orde, maar ik begrijp dat de Kamer betrokken wil zijn bij het proces van in werking treden van het koninklijk besluit waarmee de gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen wordt geregeld. Ik zeg toe aan de Kamer dat ik in het LVB zal opnemen dat het koninklijk besluit over de gefaseerde terugkeer aan uw Kamer zal worden voorgelegd op het moment dat daar mogelijk sprake van is, maar daarvoor moeten natuurlijk wel eerst die andere voorwaarden die ik net noemde, worden ingevuld. Dat moet ik dan nog wel verwerken in dit LVB. Ik denk dat het logisch is om dat te doen voordat het naar de Raad van State gaat. Als we het in dat proces op dat punt kunnen meenemen, dan kan ik dat op die manier toezeggen. Uiteraard gaan we op 19 mei natuurlijk dieper in op de materie rondom het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Een aantal Kamerleden hebben daar al aan gerefereerd.
Het lid Kostić vroeg of ik bereid ben de Gezondheidsraad een integraal advies te vragen over de impact van luchtvaartuitstoot op de gezondheid, met bijbehorende maatregelen. Er loopt op dit moment aanvullend onderzoek naar de gezondheidseffecten van de luchtvaart. De resultaten van het lopende onderzoek en een reactie daarop worden binnenkort door mij gedeeld met de Kamer. Ik zal daarbij ook ingaan op de vraag of een onafhankelijk advies van de Gezondheidsraad daarbij volgens mij meerwaarde biedt, dus daar kom ik nog op terug.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dat is een fijne toezegging, maar ik wil graag een datum hiervoor. Dit raakt ook een beetje aan het luchthavenbesluit. We willen daar wat informatie voor hebben. Mijn verzoek is dus om zo'n brief in ieder geval te sturen voor het debat over het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Minister **Karremans**:
Dat is natuurlijk een alleszins redelijk verzoek, dus ik zal proberen zo veel mogelijk aan dat verzoek tegemoet te komen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik was net vijf minuutjes te laat, dus ik was benieuwd: doen we de interrupties na een heel blokje of meteen?

De **voorzitter**:
De voorkeur is eigenlijk na een heel blokje. Als uw vragen dan niet zijn beantwoord, dan doen we de interrupties even aan het einde, zodat het wat compacter wordt. Verder doen we hetzelfde als wat we in de eerste termijn van de Kamer deden: maximaal vier interrupties. Korter dan 30 seconden telt niet, langer dan 30 seconden telt als twee.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Oké. Dan was mijn tweede vraag: zijn we dan nu aan het einde gekomen van het blokje Schiphol?

De **voorzitter**:
Nog niet; nog even geduld.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ja, is goed. Dan wacht ik gewoon nog even.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Karremans**:
De volgende vraag is van de heer Grinwis, die vraagt of ik erken dat de gezondheidsrisico's van schadelijke stoffen, die ook door het RIVM en de Arbeidsinspectie worden vastgesteld, er zijn. Bij luchtvaartemissies is het belangrijk om een aantal zaken uit elkaar te houden. Luchtvaartemissie op het luchthaventerrein en luchtvaartemissie buiten het luchthaventerrein verschillen nogal van elkaar. Uit onderzoek van onder andere het RIVM blijkt vooralsnog dat de impact van luchtvaartemissies op de lokale luchtkwaliteit beperkt is, waardoor daarvoor op dit moment geen concrete maatregelen zijn getroffen. Maar de concentraties schadelijke stoffen op het luchthaventerrein zijn hoger. In het ontwerp-LVB zijn daarom regels opgenomen om het gebruik van de hulpmotor, de APU, terug te dringen en eenmotorig taxiën te stimuleren. Een aantal Kamerleden hebben daar vragen over gesteld. In het bestaande LVB staan overigens al grenswaarden voor emissies. Deze worden in het ontwerp-LVB echter niet aangescherpt vanwege de uitkomst van de onderzoeken.
Het lid Kostić vroeg of ik bereid ben om op korte termijn een emissieplafond in te stellen voor schadelijke stoffen. Feitelijk zijn er al emissieplafonds voor een aantal stoffen in het LVB; die zitten er al in. Ik heb net het volgende gezegd, ook vanwege de constateringen in die onderzoeken. De aanscherping zit niet in het LVB, maar in het luchthavenbesluit zelf zitten dus wel degelijk grenswaarden voor emissies van bepaalde stoffen.
Mevrouw Zwinkels vroeg of we moeten gaan sturen op milieuruimte en wat er nodig is voor zo'n systeem. Welke stappen zijn we daar nu al voor aan het zetten? Ik ben het daarmee eens, in de zin dat ik net als de CDA-fractie wil dat in de toekomst luchthavens gehouden worden aan milieunormen en een bepaalde milieuruimte. Dat is ook al aangekondigd in de Luchtvaartnota. Ik werk nu in eerste instantie aan deze stelselwijziging voor geluid en daarna aan andere milieunormen.
Ik verwacht de Kamer later dit jaar te kunnen informeren over de inhoudelijke beleidsplannen voor het nieuwe stelsel vliegtuiggeluid. Deze stelselwijziging kan niet onder de huidige Wet luchtvaart en vergt dus een

wetswijziging. De komende jaren zal aan die wet- en regelgeving worden gewerkt. Het nieuwe stelsel voor geluid kan pas op zijn vroegst in 2030 in werking treden, zeg ik om even een doorkijk te geven, omdat het een nogal ingewikkelde procedure is en ook een wetswijziging vergt.
Dan de vraag van de heer Graus over wat er gebeurt met Transavia en Corendon bij een nachtsluiting. Het kabinet vindt het belangrijk dat het 's nachts stiller wordt rondom Schiphol. Daarom zijn in het coalitieakkoord aanvullende doelstellingen opgenomen voor de nacht, namelijk dat Schiphol in 2030 tussen 23.00 uur en 7.00 uur 50% stiller wordt ten opzichte van 2024. Rond de zomer zal ik in een beleidsbrief over de luchtvaart uiteenzetten hoe het kabinet deze ambitie wil vormgeven, en welke procedurele stappen er doorlopen zullen worden. Het kabinet zal zorgvuldig in beeld brengen welke maatregelen getroffen kunnen en moeten worden om de doelstelling in te vullen. Daarvoor is een Balanced Approachprocedure het geëigende middel.
Dan de vraag over innovaties zoals de TaxiBots. Die vraag is ook van mevrouw Zwinkels. Ze vraagt of we die vaker en structureler kunnen inzetten. Het is inderdaad belangrijk om dit soort innovaties vaker en breder in te zetten. Daar wordt ook aan gewerkt. Er worden dit jaar extra TaxiBots geleverd aan Schiphol. Deze zomer zullen dagelijks naar verwachting meer dan twintig missies per dag uitgevoerd worden. Schiphol heeft een plan van aanpak opgesteld voor de verdere opschaling van de inzet van de TaxiBots. Ik moet er wel bij zeggen dat de implementatie complex is. De sector werkt daarentegen hard aan infrastructurele, technische en operationele uitdagingen om verdere opschaling van deze TaxiBots mogelijk te maken.
Dan een vraag van de heer Van Asten over de GGD. De GGD stelt klip-en-klaar dat het enkel sturen op de modellen de burger niet beschermt. Hoe duidt de Minister dit rapport, en is hij bereid om de harde WHO-gezondheidswaarden leidend te maken in plaats van de papieren modellen? Daarover twee dingen. De WHO-gezondheidswaarden die de heer Van Asten noemt, zijn advieswaarden. Dat zijn geen harde normen. Als we die als normen zouden hanteren, dan zouden we ook met betrekking tot het spoor en snelwegen een enorm probleem hebben. Dan zou je eigenlijk half Nederland moeten verbouwen; dat is natuurlijk niet realistisch. In een klein land komt veel bij elkaar. Overigens is dat voor bijna de hele wereld het geval; die WHO-normen zijn natuurlijk superstreng. Ik zei nu zelf ook al «normen», maar het zijn eigenlijk advieswaarden; het zijn geen normen. Dat is dus één. Twee, ten aanzien van de modelwerkelijkheid: dat snap ik. De heer Van Asten refereerde net ook even aan een artikel dat hij las, een artikel over mij in relatie tot luchtvaart, uit de tijd toen ik nog wethouder was in Rotterdam. Ik vond ook – ik had daar natuurlijk ook een mening over – dat hinderbeleving een plek moet krijgen. Die heeft natuurlijk een plek en daar wordt natuurlijk ook onderzoek naar gedaan. Het is alleen wel belangrijk om ons te realiseren dat hinderbeleving heel subjectief is. Voor de een is dat echt heel anders dan voor de ander. Daarom sluiten we aan bij objectieve waarden die in de Wet luchtvaart zijn opgenomen, om op basis daarvan een reductie in te boeken. Dat is, denk ik, niet ideaal, maar het is wel het beste middel dat we daarvoor hebben.
Voorzitter. Dat waren de vragen over het onderwerp «Schiphol».

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan kijk ik naar de Kamerleden. Ik begin bij het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
De Minister had het erover dat de luchtemissies een beperkte lokale impact hebben en dat we dus niks hoeven te doen. Dat is echter echt misleiding van de Kamer. De expertgroep die door het kabinet is ingesteld, heeft zelf geconcludeerd dat op basis van de beschikbare

onderzoeken die conclusie niet kan worden getrokken. Die expertgroep zegt juist: je moet beter integraal onderzoek doen. Ik hoor dus graag een reflectie van de Minister hierop.

Minister **Karremans**:
Dat heeft natuurlijk een relatie met een andere vraag die het lid Kostić heeft gesteld, ten aanzien van het gevraagde onderzoek door de Gezondheidsraad. Daarvan zeg ik dat ik daar nog schriftelijk op terugkomen. Ik zeg dat in een aantal onderzoeken, onder andere van het RIVM, de effecten op luchtkwaliteit beperkt zijn. Dat is anders dan op de luchthaven zelf. Maar, zoals gezegd, ik kom nog terug op het punt dat het lid Kostić heeft gemaakt ten aanzien van de gezondheidseffecten en de onderzoeken die we daarnaar hebben laten doen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik wil echt dat de Minister terugneemt dat de impact beperkt is; dat kan hij niet zeggen. De expertgroep heeft namelijk expliciet gezegd dat hij dat niet kan zeggen.

Minister **Karremans**:
Ik blijf erbij. En nogmaals, ik kom schriftelijk terug op het andere verzoek, dat door het lid Kostić is gedaan ten aanzien de gezondheidseffecten.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de heer Van Asten van D66.

De heer **Van Asten** (D66):
Ik denk dat we nog even zullen terugkomen op de WHO-gezondheidswaarden rondom het Luchthavenbesluit Schiphol. De andere vraag die volgens mij is blijven liggen, is die over de CO_2-uitstoot. U had dat nog wel aan het CDA uitgelegd. Mijn vraag ging alleen over het volgende. Wat is het plan om tot die reductie in 2030 te komen?

Minister **Karremans**:
Ik heb het inderdaad in een bijzin genoemd, dus ik snap dat het misleidend was. Die vraag beantwoord ik nog in het mapje overig. Ja, die komt er nog aan. Die zijn we niet vergeten.

De **voorzitter**:
Dan ga ik eerst naar mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik had de vraag gesteld of een gezondheidseffectrapportage zoals bijvoorbeeld bij Tata is gedaan, ook gedaan kan worden voor Schiphol.

Minister **Karremans**:
Die zoeken we even op. Ik denk dat het antwoord in het verkeerde mapje zit. Ik probeer de vraag zo meteen te beantwoorden. Als dat niet lukt, doe ik het zo goed mogelijk in de tweede termijn, maar ik denk dat het antwoord wel ergens in de mapjes zit.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Mijn vraag aan de Minister is wat hij precies toezegt voor later dit jaar dat niet in het luchthavenbesluit geregeld kon worden als het gaat om andere emissies. Kan ik later dit jaar dan voor allerlei schadelijk emissies emissieplafonds tegemoetzien waar een wetswijziging voor nodig is? Kan de Minister wat meer woorden wijden aan wat we precies in de loop van

het jaar tegemoet kunnen zien? En op welk detailniveau zit dat dan? Zijn het echt concrete emissienormen zoals die waar industriële bedrijven mee te maken hebben?

Minister **Karremans**:
Ik denk dat we hier een paar dingen uit elkaar moeten houden. Ik heb niks toegezegd over emissieplafonds. Ik heb gezegd dat er in het huidige LVB feitelijk al op een aantal stoffen emissieplafonds zitten, of grenswaarden – zo zijn ze daarin benoemd, maar je zou dat kunnen interpreteren als emissieplafonds. In de vraag van het lid Kostić of het gezondheidsonderzoek dat nu plaatsvindt voor 19 mei naar de Kamer kan worden gestuurd, zit ook de vraag of er nog aanvullend onderzoek moet worden gedaan door de Gezondheidsraad. Dat is de vraag die daarbij gesteld is. Ik ben van plan om dat voor het debat van 19 mei te sturen. Daar ga ik mijn best voor doen.

De **voorzitter**:
Dan was er nog een vraag van mevrouw ... De heer Grinwis heeft een aanvullende vraag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Er komen dus geen normvoorstellen vanuit de Minister voor de verschillende emissies die niet zijn meegenomen in het LVB?

Minister **Karremans**:
Er komen geen nieuwe normvoorstellen. Nee.

De **voorzitter**:
Dan ga ik nu naar mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Op een ietwat ander punt. We lezen in de brief dat de capaciteitsdeclaratie wordt gebaseerd op operationele, technische en milieuparameters. Mijn vraag is of die capaciteitsdeclaratie ook wordt gebaseerd op juridische parameters.

Minister **Karremans**:
Dat check ik even. Daar kom ik zo op terug. Dit was een nieuwe vraag, geloof ik, die nog niet eerder was gesteld.

De **voorzitter**:
Dan ga ik eerst naar mevrouw Zwinkels. Daarna kom ik bij het lid Kostić.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik wil nog een paar zaken ophelderen. Allereerst dank aan de Minister voor het antwoord op mijn vragen. Op het punt van de monitoring van de geluidsreductie van 15% naar 20% ben ik benieuwd of de Minister kan toezeggen om al wel in de loop van dit jaar de haalbaarheid van een aantal maatregelen te gaan onderzoeken. Kunnen we daar dan ook uitgebreider over worden geïnformeerd, bijvoorbeeld aan het einde van dit jaar, het moment dat hij ons aanreikte? Dan kunnen we het meteen daarin meenemen.
Dank aan de Minister voor de toezegging ten aanzien van het sturen op milieuruimte. Hij zei daarover «later in het jaar.» Het zou mooi zijn als we daar een toezegging van kunnen maken en als het iets concreter kan.
Ik ben blij met alles rondom de TaxiBots.
Tot slot. Dank voor de toezegging ten aanzien van die 500.000 vluchten, de groeisystematiek en de voorhangprocedure. Wat mij betreft is het echt een zware voorhangprocedure, die echt op instemming van de Kamer

moet kunnen rekenen en die niet deze kabinetsperiode al wordt voorgelegd aan ons. Als dat klopt, zijn we er.

Minister **Karremans**:
Dat laatste niet. Ik zeg toe dat we het KB kunnen voorhangen. Dat heb ik toegezegd. Het zit er nu niet in; dat moet dus nog gewijzigd worden. Wat betreft het eerste punt ... Sorry, waar ging het eerste punt over?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Over die geluidsreductie van 15% naar 20%.

Minister **Karremans**:
Ik wil eerst weten wat het nog te overbruggen geluidsdoel is. Het is echt verstandig om te bekijken wat het resterende deel is. Dan kunnen we vervolgens kijken hoe we dat kunnen invullen. Ik denk dat het verstandig is om het in die volgorde te doen.
De andere toezegging betreft de vraag ... Help me hier ook even, alstublieft.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dat ging over die wetswijziging. U wil ons er later in het jaar over informeren hoe die eruit gaat zien. Ik ben benieuwd of u daar een concretere termijn aan kunt hangen.

Minister **Karremans**:
Ja. Voor het einde van het jaar. Dat is dus nog dit jaar.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Een laatste vervolgvraag. Ten aanzien van die voorhangprocedure ben ik wel benieuwd wat er dan problematisch is aan het laatste dat ik aan de Minister heb gevraagd over die zware voorhang en dat die niet in deze kabinetsperiode gaat plaatsvinden.

Minister **Karremans**:
Dat laatste kan. Dat eerste is een heel technisch verhaal. Ik denk dat we dat debat even moeten doorschuiven naar 19 mei.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dat is voor mij akkoord.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
De toezichthouder ILT zegt tegen het kabinet dat er juist absolute emissieplafonds ontbreken voor uitstoot van schadelijke stoffen, onder andere in het LVB. De relatieve grenswaarden in een nieuw LVB zijn juist verder afgezwakt. Negeert de Minister dan het advies van zijn toezichthouder? Wat is het plan?

Minister **Karremans**:
Dat zit net wat anders. Die vraag heb ik ook beantwoord in het schriftelijk overleg. Nogmaals, daar heb ik deels al een aantal vragen over beantwoord in het schriftelijk overleg. Het overige deel komt nog richting de Kamer voor 19 mei.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het is fundamenteel, ook voor het CDA en D66, hebben we net geconstateerd. Het gaat om heel veel stoffen. 99,9% van de uitstoot van de luchtvaart wordt gewoon niet goed genormeerd. Dan zegt de Minister: ja, ik weet het niet; ik ga er niks meer aan doen. Daar gaat hij niet mee wegkomen. Graag op z'n minst een toezegging dat hij voor het Schipholdebat een plan van aanpak gaat maken voor hoe hij al die stoffen alsnog op korte termijn gaat normeren.

Minister **Karremans**:
Nee, voorzitter. De conclusies die het lid Kostić trekt zijn voor haar eigen rekening. Ik heb al eerder geantwoord dat er in dat onderzoek, onder andere op basis van het RIVM, gesteld wordt dat het effect van de luchtvaart op de luchtkwaliteit in de omgeving beperkt is. Dat is vanzelfsprekend anders op de luchthaven zelf, vandaar ook mijn antwoord richting de heer Grinwis. Nogmaals, over de gezondheidseffecten en de vragen die daarover gesteld zijn, stuur ik nog een brief richting de Kamer en dat probeer ik voor 19 mei te doen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nogmaals, de expertgroep heeft het kabinet hierop gecorrigeerd, dus het klopt niet wat de Minister zegt. Als laatste: ik ontvang toch graag de concrete toezegging dat de Minister bereid is om voor het Schipholdebat met een brief te komen over hoe hij dan die absolute-emissieplafonds voor schadelijke stoffen vanuit de luchtvaart wel gaat aanpakken.

Minister **Karremans**:
Ik blijf bij mijn antwoord. Ik kan nog een poging wagen door te zeggen dat als hier vragen zijn blijven liggen die niet zijn beantwoord in het SO en die ook niet worden beantwoord in de brief die ik nog ga sturen over de gezondheidseffecten, ik bereid ben daarnaar te kijken. Maar ik ga nu niet op voorhand zeggen dat ik een plan van aanpak ga maken om een bepaalde normering te zetten op emissies als er juist onderzoeken liggen van onder andere het RIVM waaruit blijkt dat de impact van de luchtvaart op de luchtkwaliteit in de omgeving beperkt is. Daar wil ik het bij laten. Als er vragen tussen wal en schip zijn gevallen, ben ik bereid om te bekijken of ik die alsnog kan meenemen richting 19 mei. Ik ben in alle redelijkheid bereid om dat te doen, maar ik ben nu niet bereid om op dat punt toezeggingen te doen ten aanzien van een plan van aanpak of iets dergelijks.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
De Minister werkt toch op z'n minst aan een integraal normenstelsel? Daarvan zijn die schadelijke stoffen een onderdeel, toch? Dan wil ik graag daar een planning van zien en wil ik zien wat daarin wordt meegenomen.

Minister **Karremans**:
Die vraag snap ik niet helemaal.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Er is door kabinetten toegezegd dat er een integraal normenstelsel komt waarin inderdaad geluid, maar dus ook schadelijke stoffen worden meegenomen. Dat wordt dan herzien. Ik ben benieuwd wat de planning daarvan is en welke schadelijke stoffen, welke elementen naast geluid, daarin meegenomen worden.

Minister **Karremans**:
Sorry, mijn microfoon stond nog uit. Die zitten in het LVB. In het LVB is dus ook terug te lezen welke schadelijke stoffen daar onder andere in zitten. Dat is bijvoorbeeld zwavel, maar er zit ook een aantal andere emissies tussen. Dat is daar in feite in terug te vinden. Voor die stoffen zijn

er ook daadwerkelijk grenswaarden. Daarvan zeggen we, op basis van de argumentatie die ik net al heb gegeven, dat er geen reden is om naar aanleiding van onderzoeken nieuwe grenswaarden te stellen of om grenswaarden aan te scherpen. Maar nogmaals – ik val nog een keer in herhaling – alle vragen over wat er uit die onderzoeken komt ten aanzien van die gezondheidseffecten en of het nog nodig is om een onderzoek te laten doen door de Gezondheidsraad, zullen we schriftelijk beantwoorden. Dat proberen we te doen voor 19 mei.

De **voorzitter**:
Dank u wel. U kunt verdergaan met het volgende blokje.

Minister **Karremans**:
Ja. Dat gaat over Lelystad. Ik begin allereerst met de vraag van de heer Grinwis. Hij vroeg aan mij: «Waarom nu weer een nieuwe datum? Waarom regel je niet eerst een vergunning alvorens je een nieuwe datum communiceert?» De heer Grinwis stelde de vraag het meest concreet, maar een aantal leden hebben erop gehint dat zij dezelfde mening zijn toegedaan of in ieder geval dezelfde vraag hadden. Ik wil de Kamer hierin meenemen. Dat heb ik deels ook in de brief gedaan, dus daar zal ik voor een deel naar verwijzen. De allereerste reden is dat de Kamer mij in een procedurevergadering gevraagd heeft om duidelijk te maken hoe het kabinet van plan is om invulling te geven aan de afspraken in het coalitieakkoord over de opening van Lelystad Airport. Dat heb ik zo goed en zo kwaad mogelijk proberen te doen. Ik heb daarin ook zo concreet mogelijk willen zijn. Ik heb in de brief heel duidelijk beschreven dat een natuurvergunning absoluut noodzakelijk is om überhaupt tot opening over te gaan.
Maar ik heb ook gezegd dat er nog twee andere sporen doorlopen moeten worden. Allereerst het operationele spoor. De luchthaven moet klaargemaakt worden voor de operatie. Daarnaast wordt er een luchthavenbesluit genomen. Op basis van die twee trajecten hebben we gezegd dat het moet lukken in oktober 2027. Ik zeg er wel bij dat er dan flink doorgewerkt moet worden, maar dat is haalbaar. Op dat moment moet er ook een natuurvergunning liggen. Dat is precies het verhaal dat we in de brief geschetst hebben. Elk Kamerlid mag daar zijn of haar kwalificaties aan geven, maar dat is wat er aan de hand is. Ik vind het belangrijk om daar concreet in te zijn en om een punt op de horizon te zetten. Dat is de reden waarom ik die brief gestuurd heb, op verzoek van de Kamer.
Hoe hard is het LVB dat voorligt? Dat was een vraag van mevrouw Kröger. Er wordt nu een ontwerpwijzigingsbesluit voorbereid. De heer De Groot had het al even over de 45.000. Het LHB is er, maar er wordt nu een ontwerpwijzigingsbesluit voorbereid. Zodra dat gereed is, volgt er een voorhang. Het wordt ter inzage gelegd, dus er kunnen zienswijzen worden ingediend. Er wordt daarbij ook advies gevraagd aan de Raad van State. Kortom, we komen nog te spreken over de wijziging van het luchthavenbesluit.
Dan de vraag van de BBB. Waarom is niet eerst de kennisbasis afgerond over het luchtruim, de effecten en de gezondheid en pas daarna een besluit genomen? Voordat de luchthaven in gebruik kan worden genomen, is een wijziging van het luchthavenbesluit nodig. Daarnaast is er een natuurvergunning nodig, zoals ik al zei, en moeten de operationele voorbereidingen worden afgerond. In de technische briefing heeft de Luchtverkeersleiding Nederland toegelicht hoe de laagvliegroutes zijn opgelost. In het gewijzigde LHB worden de milieueffecten en de economische effecten in kaart gebracht. Daarmee is de kennisbasis in zijn totaliteit op orde.
Erken ik dat we toe moeten naar minder vliegbewegingen? Dat was een vraag van het lid Kostić. In essentie erken ik dat niet. Er zijn andere afspraken gemaakt in het coalitieakkoord. Dat zijn politieke afspraken die

tussen partijen zijn gemaakt. Dit is een hele politieke vraag, die om een brede afweging vraagt. Die is ook gemaakt. Het gaat dan onder andere over het belang van de omgeving, de regio, Defensie, de economische aspecten en de gedane investeringen in de luchthaven. Dat leidt vervolgens tot een politiek besluit, dat ook is genomen in het coalitieakkoord. Maar het komt vervolgens natuurlijk nog in voorhang bij uw Kamer.
Mevrouw Wiersma zei dat de Kamer heeft uitgesproken dat er nog geen besluit moet worden genomen over de opening van Lelystad Airport voor de commerciële luchtvaart, terwijl er nu door het kabinet wel degelijk hard wordt gewerkt aan besluitvorming hieromtrent. Ze vroeg hoe dat zich tot elkaar verhoudt. Dat komt door het coalitieakkoord, waarin andere keuzes zijn gemaakt, namelijk om Lelystad Airport te openen. Het gaat niet alleen om 10.000 vluchten binnen het groothandelsverkeer, maar ook om 2.300 sorties van jachtvliegtuigen. Het dubbelgebruik van de luchthaven is aantrekkelijk voor de regio, de reizigers, Defensie en de portemonnee, en vanwege het ruimtegebrek in ons land. Op deze manier gebruiken we de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk. We zijn bezig om die afspraak uit te voeren.
Mevrouw Kröger zei dat de Luchtvaartwet luchthavens verbiedt die niet zelfstandig economisch rendabel zijn. Ik beloof in de brief verder economisch onderzoek. Zij vroeg of daarbij ook alternatieven worden bekeken en ze gaf aan dat de Kamer die wil zien voordat er een knoop wordt doorgehakt. Lelystad Airport is nu bezig met het maken van een nieuwe economische onderbouwing die uitgaat van 10.000 vliegtuigbewegingen. Die wordt onafhankelijk getoetst in opdracht van het Ministerie van IenW. Hierbij wordt ook getoetst aan de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's. De uitkomsten hiervan worden betrokken bij de wijziging van het luchthavenbesluit. Dit zal ik vanzelfsprekend met de Kamer delen. Daarmee is er een actuele en getoetste basis voor besluitvorming. Er worden geen alternatieven onderzocht die buiten de reikwijdte van dit besluit vallen.
Waarom wordt de lijn om vliegen in de randen van de nacht te beperken bij regionale luchthavens niet doorgetrokken naar Lelystad, juist nu er nog gestuurd kan worden? Dat is een vraag van mevrouw Wiersma. Lelystad is niet gedurende de hele dag open. Het is geopend tussen 6.00 uur en 23.00 uur, met onder strikte voorwaarden uitloop tot middernacht. Dit is vergelijkbaar met andere luchthavens. Dit wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit. In 2018 zijn er met de omgeving afspraken gemaakt over de openingstijden. Deze worden verwerkt in het wijzigingsbesluit. Daarmee zijn de openingstijden het resultaat van een zorgvuldige afweging en van gemaakte afspraken, en niet van een generieke verruiming.
Ik had het net al even over de vraag van meneer De Groot. Dat is namelijk de vraag waarom we niet uitgaan van het bestaande luchthavenbesluit met 45.000 vliegtuigbewegingen. Het coalitieakkoord gaat uit van 10.000 vluchten handelsverkeer en 2.300 sorties van jachtvliegtuigen. Op verzoek van de luchthaven passen wij het luchthavenbesluit aan. Dit is in lijn met de aangevraagde natuurvergunning. Die gaat namelijk ook uit van 10.000 vluchten.
Een vraag van het lid Kostić was of ik erken dat het misleidend is om te zeggen dat Lelystad Airport volgend jaar opengaat. Nee, want ik ben heel duidelijk geweest over wat de voorwaarden daarvoor zijn en welk werk er nog verzet moeten worden. Dat wil ik nu ook graag onderstrepen en dat heb ik net ook gezegd.
Is er een beeld van de veiligheidsrisico's van duaal gebruik, dus voor militaire en burgerluchtvaart? Dat was een vraag van de heer Grinwis. Veiligheid is in de luchtvaart altijd belangrijk. Toevallig was ik gisteren op Eindhoven. Daar vindt natuurlijk ook duaal gebruik plaats. Ik heb daar een commandant gesproken en de directeur van de luchthaven. Ik heb ze

direct de vraag gesteld of ze elkaar weleens in de weg zitten. Dat was eigenlijk de vraag die de heer Grinwis had en die had ik daadwerkelijk ook. Ze hoefden elkaar niet eens even aan te kijken en te bedenken: hoe gaan we deze vraag nou beantwoorden? Het antwoord was een heel duidelijk en eloquent «nee» van beide kanten. Er zitten juist heel veel synergievoordelen aan. Ze gebruiken elkaars ruimten. Ze werken ontzettend goed samen. Het is echt een voorbeeld voor hoe we dat duale gebruik vervolgens ook kunnen gaan doen op Lelystad Airport.
Dan was er de vraag of ik nu kort kan toelichten hoe de laagvliegroutes zijn opgelost. Dat was een vraag van mevrouw Zwinkels. Er is natuurlijk veel te doen geweest om de laagvliegroutes. Het is belangrijk om te zeggen dat de term «laagvliegroutes» niet voorkomt in de Wet luchtvaart. Die heeft geen formele definitie. In de volksmond heeft die een bepaalde lading gekregen. Er werd door een aantal Kamerleden al verwezen naar de technische briefing. Daarin heeft Luchtverkeersleiding Nederland toegelicht hoe die laagvliegroutes zijn opgelost. Ze zijn namelijk opgelost. Het oorspronkelijke routeontwerp is op vele punten aangepast. Zo zijn er maatregelen genomen bij Heerde, Ede, Wezep en op veel andere plekken in Nederland. In 2021 is de prioriteitsvolgorde waarin Schiphol en Defensie voorrang kregen, losgelaten. Ook is er een stuk luchtruim toebedeeld aan Lelystad om ongehinderd klimmen mogelijk te maken. Dat gaat natuurlijk om continu klimmen en continu dalen. Die kisten moeten natuurlijk aan de grond komen, dus je moet op een gegeven moment naar een lager punt komen, maar dat gaat wel op een continue manier en niet met bepaalde plateaus waardoor er ook weer gasgegeven moet worden, wat mogelijk tot hinder kan leiden. Dat is dus allemaal op die manier opgelost. Tot slot kan ik daaraan toevoegen dat we de naderingsroute tussen Lemelerveld – ik ga oefenen op de uitspraak hiervan – en Zwolle buiten gebruik gehouden. Daarover bent u in december 2023 geïnformeerd. Hiermee zijn ze inderdaad opgelost.
Dan de vraag welke garanties mensen hebben onder de laagvliegroutes in grote delen van Oost-Nederland. Enkele jaren geleden is er heel intensief gewerkt om de laagvliegroutes op te lossen. Zoals ik net al zei, zijn in het gehele traject de laagvliegroutes opgelost. De Kamer is hierover geïnformeerd door de Luchtverkeersleiding in de technische briefing van 31 maart van dit jaar.
Continu stijgen kan toch alleen maar als dit mag van Schiphol, en als het ingepast kan worden en alle vluchten gelijkmatig verdeeld kunnen worden over de dag? Gaat dit dan ook gebeuren? In essentie is het antwoord dat dit inderdaad gaat gebeuren. In de technische briefing heeft Luchtverkeersleiding Nederland toegelicht hoe de laagvliegroutes zijn opgelost. Daarbij wordt inderdaad rekening gehouden met het ontwerp en de stromen ten aanzien van Schiphol. Er is sowieso sprake van continu stijgen.
De heer Grinwis vroeg: «Er blijft nog steeds 40 kilometer aan laagvliegroutes bestaan boven Flevoland. Dit gaat leiden tot veel overlast voor omwonenden. Die laagvliegroutes worden nota bene ook nog eens gepland bij toekomstige woningbouwlocaties, zoals die van 15.000 woningen in Oosterwold. Hoe nemen we dit mee in het afweegkader?» Voor de duidelijkheid en nogmaals: er is geen sprake van laagvliegroutes. Maar zoals ik net al zei, moet een vliegtuig wel kunnen landen. Op een gegeven moment zal het dus lager gaan vliegen, in een continu dalende lijn. Daar gaat het om. Waar vliegtuigen laag overkomen, heel dicht bij het vliegveld, is woningbouw niet zomaar mogelijk. Hiermee moeten de provincie en de gemeente rekening houden als er vergunningen worden verleend voor woningbouw. Dat geldt voor elke gemeente die in de buurt van een luchthaven ligt. Daar zijn voorwaarden aan verbonden. Voor de 10.000 vliegtuigbewegingen liggen de geluidscontouren zeer dicht bij de luchthaven. De routes liggen niet over de huidige of toekomstige woningbouwgebieden van Lelystad.

«Hoe realistisch zijn de aannames die nu worden gedaan voor Lelystad Airport, zeker in een luchtruim dat nu al zo intensief wordt gebruikt?» Elk routeontwerp wordt in de luchtvaart integraal bekeken. Bij het routeontwerp van Lelystad Airport is dus rekening gehouden met Schiphol, met regionale luchthavens en met overvliegers. Ik heb vertrouwen in de Luchtverkeersleiding en in de aannames die ze hebben gehanteerd bij het ontwerpen van de routes ten aanzien van Lelystad.
Dan de vraag of het bij Zwolle nog steeds om 5.000 voet gaat. Daarover verwijs ik weer naar de technische briefing over Lelystad Airport op 31 maart. Daarin is aangegeven dat overal sprake is van ongehinderd klimmen en dalen. Daarmee is de problematiek rond de routes waarin horizontaal op lage hoogte gevlogen is, dus opgelost. Tijdens het continu klimmen en dalen wordt de 5.000 voet inderdaad gepasseerd.
«Vanaf welke hoogte vindt de Minister dat er geen overlast meer is?» Overlast is – dat heb ik ook in mijn oplegbrief gezegd – nooit helemaal te voorkomen en voor iedere persoon anders. Tegelijkertijd bevat de wet waarborgen om omwonenden te beschermen. Ook wordt door de luchthaven gewerkt aan onderzoeken naar de milieueffecten. Daarin wordt duidelijk wat de brede milieueffecten zijn, waaronder geluid en gehinderden. Als de wijziging van het luchthavenbesluit in voorhang gaat, ontvangt de Kamer de cijfers ten aanzien van geluidsoverlast.
Voorzitter. Dan nog drie vragen. Wat doet Lelystad Airport de komende tijd concreet?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Punt van orde.

De **voorzitter**:
Lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik begrijp dat de Minister hier heel snel doorheen wil, maar het is eigenlijk gewoon niet te volgen. Rustig aan, zou ik tegen de Minister zeggen. Probeer ons mee te nemen.

De **voorzitter**:
Minister, iets meer adempauze.

Minister **Karremans**:
Ja, ik snap het. Het is niet verkeerd bedoeld. Ik kan het helemaal opnieuw gaan doen, maar dat lijkt me ook weer niet nodig. Het is niet slecht bedoeld, maar ik hoor graag straks welke vragen nog openstaan.
Dan ben ik bij de vraag wat Lelystad Airport de komende tijd concreet doet. De luchthaven is nu concreet bezig met ... Nee, sorry. Die vraag is helemaal niet gesteld. Dat krijg je soms! Je zou kunnen zeggen: u had mij die vraag kúnnen stellen; dan had ik het volgende geantwoord. Ik ken burgemeesters die dat vaak deden bij begrotingsbehandelingen in de gemeenteraad. Ik noem geen namen, maar dat gebeurde nog weleens. Dat ga ik niet doen.
Waarom niet serieus beginnen met het opschalen van essentiële diensten zoals de Douane en de marechaussee? Dat is een vraag van de heer De Groot. In het coalitieakkoord is afgesproken dat Lelystad Airport in gebruik wordt genomen voor vakantievluchten en jachtvliegtuigen, dus voor Defensie. Er lopen al gesprekken met de Douane en de marechaussee om deze grensdiensten op Lelystad Airport mogelijk te maken. Hierover is de Kamer in de Kamerbrief van afgelopen vrijdag geïnformeerd.
Dan zijn we erdoorheen – op een heel snel tempo, waarvoor excuus.

De **voorzitter**:

In een sneltreinvaart. Ik heb een aantal personen genoteerd. Ik wou beginnen bij de heer Grinwis. Daarna ga ik naar mevrouw Kröger. Daarna ga ik naar mevrouw Wiersma. Dan volgen de heer De Groot en ... Nou, dan ga ik de rest even af. Ik begin bij de heer Grinwis. Gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Misschien moet ik even wachten op de antwoorden van de Minister van LVVN, maar ik heb nog wel een vraag over de planning die in de brief staat. Ik snap dat de Minister een puntschatting aan de drie trajecten heeft gekoppeld. Maar hoe gevoelig is hij dan voor het generieke stikstofbeleid waar het kabinet nog mee moet gaan komen? Dat moet het additionaliteit-sissue eigenlijk wegboetseren.

Minister **Karremans**:
Daar zal de Minister van LVVN natuurlijk op ingaan. Dat geldt voor alle punten ten aanzien van stikstof en natuur. Maar de volgorde is als volgt. Eerst moet aan de additionaliteit worden voldaan. Dat is op basis van de stikstofaanpak van het kabinet. Daar moeten de regio's natuurlijk ook werk voor verzetten, niet alleen het kabinet. Pas dan kan er, natuurlijk, worden bekeken of er aan een natuurvergunning kan worden voldaan. Het moet in die volgorde. Het is niet andersom. Het is echt de omgekeerde volgorde.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dan blijft toch staan dat de Minister een enorm risico heeft genomen door in de brief te zeggen: als alles goed gaat, wordt het oktober 2027. Of dat met goede bedoelingen is of niet, doet er in die zin niet toe. We zitten sinds 2019 in een enorme stikstofimpasse. Tot nu toe is het niet gelukt om daaruit te klimmen. Mijn vertrouwen in deze Minister van LVVN is groot, maar nochtans is het een enorme gok door nu «oktober 2027» op te schrijven. Vindt de Minister dat ook niet, een paar dagen na deze vrijdag?

Minister **Karremans**:
Nee. Waar zouden we zijn op het moment dat wij die twee trajecten waar ik het net over had, operationeel en luchthavenvergunning, gereed zouden hebben? Stel dat het onverhoopt nog niet gelukt is om op dat moment aan de additionaliteit te voldoen en dus een natuurvergunning te verstrekken, dan hebben we in ieder geval die andere twee trajecten afgerond. Ik snap wel dat we dan aan mensen moeten uitleggen dat het nog niet gelukt is, maar dat hoort bij de politiek. Ik heb ook niet beloofd: dan gaan de vluchten de lucht in, dus boek alvast maar de tickets. Dat heeft u mij niet horen zeggen. Ik heb gezegd dat we ten aanzien van die twee trajecten waar voornamelijk aan de kant van IenW aan wordt gewerkt, operatie en het luchthavenbesluit, verwachten dat die planning – overigens moet daar ook nog heel veel werk voor verzet worden, dus daar hebben we ook nog met elkaar gesprekken over te voeren – haalbaar is binnen de achttien maanden. Op dat moment bekijken we of de natuurvergunning realiseerbaar is. Dat is daar natuurlijk wel nadrukkelijk van afhankelijk. Volgens mij ben ik daar klip-en-klaar over geweest.

De **voorzitter**:
Het was eigenlijk uw laatste interruptie, meneer Grinwis. Het lastige is dat interrupties boven de 30 seconden tellen als twee. Ik snap dat u niet kan zien of u boven de 30 seconden bent gekomen, maar ik geef nu aan dat u er eigenlijk doorheen bent. Ik kan u er nog één toestaan, maar u heeft dit als commissie met elkaar afgesproken. Ik zou het er dus liever bij willen laten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Houdt de Minister er ook rekening mee dat er geen natuurvergunning kan komen? Wat gebeurt er dan?

Minister **Karremans**:
Als er geen natuurvergunning is, kan de luchthaven niet open. Dat staat ook heel duidelijk in het coalitieakkoord. Sterker nog, daar hebben we ons toe te verhouden. Er werd al een opmerking gemaakt over de rechtszaak-uitspraken die erover zijn geweest. Die gingen erover dat een aantal luchthavens niet kunnen volstaan met een positieve weigering, maar daadwerkelijk een natuurvergunning nodig hebben. Ik vind dat niet in contrast staan, zoals ook al eerder is geschetst, met het feit dat ik juist heb gecommuniceerd wat de planning is voor Lelystad Airport. Het is juist een bevestiging, want wij hebben altijd gezegd dat er een natuurvergunning voor Lelystad Airport moet zijn. In die zin is er dus niks veranderd, enkel en alleen dat het heeft laten zien dat de procedures rondom stikstof en luchtvaart zeer complex zijn. Dat weten we ook. Dat gaan we ook niet uit de weg. Er zal een natuurvergunning nodig zijn. Als die er niet is, kan de luchthaven niet open.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dus de Minister gaat nu eigenlijk op de pof door met die operationele voorbereidingen? Hij geeft aan dat het onzeker is of die natuurvergunning er komt. Welke kosten gaan daar mee gepaard?

Minister **Karremans**:
Dat zijn eigenlijk bijna no-regretmaatregelen. Er is een politiek besluit genomen om de luchthaven te openen. Daar worden maatregelen voor getroffen. In die zin zijn het dus relatief gezien no-regretmaatregelen, omdat het openhouden van de luchthaven in de operatie ook geld kost. Dat is de andere kant van het verhaal. Dat is natuurlijk een afweging. Het is niet alleen een financieel verhaal. Het is een politieke wens om de luchthaven te openen. Ik kies ervoor om die twee trajecten te doorlopen. Als het andersom zou zijn en we zouden wachten op een luchthavenvergunning en we moeten vervolgens nog achttien maanden aan de slag met de operatie, dan zit je al ver over deze kabinetsperiode heen. De bedoeling van dit kabinet is om Lelystad Airport deze kabinetsperiode te openen. Daarnaast is het zo dat ... Mijn collega van Landbouw ... Mijn collega van LVVN zal daar zo wat over zeggen. Ik wil niet het risico lopen dat ik de afkorting verkeerd doe! U heeft mij gelijk door. Het zijn parallelle trajecten. Op die manier gaat er namelijk geen tijd verloren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dat is een uitleg van een politieke keuze, maar niet een antwoord op mijn vraag. Om welke additionele kosten gaat het wat betreft het operationeel voorbereiden op de pof?

Minister **Karremans**:
We kunnen zo even kijken of we daar een inschatting van kunnen maken. Aan de andere kant zitten ook kosten. Dat geef ik even mee. Maar goed, we kunnen kijken wat we daarover kunnen uitzoeken.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik ga mijn best doen op die 30 seconden. De Minister zegt dat de openingstijden vergelijkbaar zijn met die van andere luchthavens, maar Schiphol is open vanaf 7.00 uur. Gaat hij dat dan ook aanhouden voor Lelystad?

Minister **Karremans**:
Schiphol is 24 uur per dag open.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik krijg te horen dat het vanaf ... Ik heb het over het vliegen, hè. Ik krijg te horen dat dat vanaf 7.00 uur is. Maar goed, daar kom ik later nog op terug.

30 seconden. Ik heb nog een interruptie. Hoor ik het nou goed? Ik heb begrepen dat het dalende Schipholverkeer ook in de provincie Overijssel – dan hebben we het over Wezep en Hattem – wel degelijk een blokkade vormt voor het voortdurend stijgen en dalen en het op hoogte vliegen. Stelt de Minister nu dat dat niet het geval is en dat er in die regio geen laagvliegroute komt? Garandeert de Minister dat?

Minister **Karremans**:
Ja, dat garandeer ik. Ik heb gezegd: de term «laagvliegroutes» bestaat niet. Dat heb ik net ook al een paar keer aangegeven. In de technische sessie is dit ook behandeld. Daarmee is dus ook aangegeven dat het is opgelost. Dat geldt ook voor dit specifieke punt waar mevrouw Wiersma op doelt.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de heer De Groot. Die volgorde had ik op mijn lijstje staan.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
We timen het. Mijn vraag gaat over de beantwoording over de 45.000 vluchten en het ontwerpwijzigingsbesluit. Ik had een andere vraag. Volgens mij staat in het coalitieakkoord dat we initieel met 10.000 vluchten gaan starten. Houdt de Minister ook een haakje in het ontwerpwijzigingsbesluit om uiteindelijk te kunnen doorgroeien naar die 45.000 vluchten?

Minister **Karremans**:
Dat zit er nu niet in. Als dat gewenst is, zal dat een nieuw besluit vergen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Mijn vraag is dan toch: waarom niet? In het huidige LHB staan die 45.000 vluchten. Dat is nodig om de luchthaven in de toekomst volledig economisch voor elkaar te krijgen. Het is ook niet nodig als je kijkt naar het verschil tussen het LVB en de natuurvergunning bij Schiphol. Daarin staan ook twee verschillende aantallen. De beperking zit volgens mij in de aanvraag van de natuurvergunning.

Minister **Karremans**:
Ja, dat, en het is natuurlijk ook een politieke keuze. Luchtvaart is een heel politiek onderwerp. Daar is in het coalitieakkoord over gezegd: het moeten in ieder geval nu 10.000 vluchten zijn. Als er verdere uitbreiding nodig is – het is ook niet duidelijk hoeveel vluchten dat dan moeten zijn – dan zal dat met de huidige voorbereiding een nieuw besluit vragen. Het luchthavenbesluit ligt natuurlijk nog niet voor in de Kamer. Het is natuurlijk mogelijk, maar dat vergt dan wel een nieuw besluit.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank aan de Minister voor de toelichting op de laagvliegroutes. Ik denk dat het belangrijk is dat ook de verantwoordelijk Minister dat toelicht en dat we dat niet alleen uit de technische briefing halen. Maar ik heb ook de vraag: waar wordt dat dan straks schriftelijk vastgelegd? Is dat in de Luchtruimherziening? Kan de Minister daar ook even kort op antwoorden?

Minister **Karremans**:
Dat wordt vastgelegd in de luchtvaartgids.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Een korte vervolgvraag, uiteraard. Wanneer wordt die gepubliceerd?

Minister **Karremans**:
Die wordt inzichtelijk bij de ingebruikname van Lelystad Airport zelf.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dan heb ik een laatste vraag. Kan de Minister toezeggen dat hij ons in de aanloop naar de opening uitlegt hoe de formulering eruit gaat zien in de luchtvaartgids? Ik zou het wel prettig om dat te weten voordat het daadwerkelijk zover is dat het in werking treedt.

Minister **Karremans**:
Ik proef een beetje bij mevrouw Zwinkels dat zij schriftelijk van mij wil zien dat het op die manier is opgelost. We kunnen even kijken hoe we aan die vraag tegemoet kunnen komen. Ik ben bereid dat te doen. Ik zit even terug te denken aan wat daar in het SO al over is opgenomen. Mocht er nog steeds onduidelijkheid over bestaan of behoefte zijn om daarvan tot in meer detail schriftelijke bevestiging te krijgen, dan kunnen wij even kijken wat wij daarover richting de Kamer kunnen sturen. Dat is prima.

De **voorzitter**:
Ik kom eerst bij de heer Van Asten en daarna bij de heer Goudzwaard.

De heer **Van Asten** (D66):
Is het verhaal dat ik had over knooppunt Hoevelaken en stikstof ... Een ander blokje? Ja. Oké, excuus.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik heb een paar korte vragen. Er werd net iets gerept over dat de Minister de marechaussee en de Douane gaat opleiden. Maar stel, worstcasescenario: het gaat volgend jaar oktober niet open. Dat zou afschuwelijk zijn, maar dan kunnen deze mensen toch ook gewoon worden ingezet op Schiphol? Laten we eerlijk zijn: ook daar heb je verloop en daar kunnen ze toch ook ingezet worden?

Minister **Karremans**:
Zeker. Daarom zeg ik ook dat heel veel van die maatregelen no-regretmaatregelen zijn. Er is ook wel degelijk een wil om deze airport te openen. Laten we wel wezen: daar is onze inzet op gericht. Ik heb ook een coalitieakkoord uit te voeren, dus ik wil deze airport ook geopend hebben, maar daar zeg ik wel heel duidelijk bij dat er strikte voorwaarden zijn. Dat is een duidelijk verhaal.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Nog even over de laagvliegroutes. Volgens mij is heel duidelijk gezegd: «doorklimmen indien mogelijk». Erkent de Minister dat er best wat factoren zijn waardoor het niet mogelijk is om door te klimmen? Dan houd je namelijk een laagvliegroute.

Minister **Karremans**:
Daar kom ik in de tweede termijn even op terug. Ik merk dat er heel veel technische vragen zijn over die laagvliegroutes. Die neem ik mee en daar kom ik in de tweede termijn op terug bij de Kamer.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Die laagvliegroutes die geen laagvliegroutes zijn, zijn in de MER 2018, als het goed is, onderzocht. Er waren 43 ernstig gehinderden die last hadden van 48 decibel. Dat heb ik opgezocht: dat zit ergens tussen fluisteren en tv-kijken in. Kunt u dat beamen?

Minister **Karremans**:

Als je ernstig gehinderd bent, zit dat niet tussen fluisteren en tv-kijken. Maar het klopt: in vergelijking met bijvoorbeeld Schiphol en Rotterdam Airport ligt het aantal ernstig gehinderden veel lager. 43 was het aantal van toen. Daar wordt nog een actualisatie op gedaan. Het zullen er eerder minder dan meer zijn geworden, maar dat wordt nog onderzocht. Maar het klopt. Dat heeft te maken met de samenstelling van de bewoning rondom Lelystad Airport.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik heb nog twee gemiste vragen in dit blokje. Misschien is het handig als we die eerst behandelen. De eerste vraag is vrij makkelijk. Uit NLR-onderzoek blijkt dat in alle scenario's de CO_2-uitstoot stijgt als Lelystad Airport opengaat. Bevestigt de Minister dat?

Minister **Karremans**:
Die vraag heb ik wel gezien. Ik denk dat die in een ander blokje zit, omdat dit specifiek over CO_2 gaat. Als dat niet zo is, kom ik er in de tweede termijn op terug, maar ik heb de vraag wel gezien.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Oké. Misschien geldt dat dan ook voor deze vraag, maar dit is wel relevant voor Lelystad Airport: hoe gaat de Minister borgen dat besluiten over de opening van Lelystad Airport consistent zijn met het klimaatdoel voor de luchtvaart uit het coalitieakkoord voor 2030? Hoe wordt dat concreet geborgd?

Minister **Karremans**:
Die vraag kan ik vrij makkelijk beantwoorden, omdat ik daarvan heb gezegd dat de CO_2-uitstoot van Lelystad Airport en Schiphol bij elkaar in 2030 niet boven de uitstoot van Schiphol in 2024 mag uitkomen. Dat is de afspraak die in het coalitieakkoord is gemaakt. Daar ben ik ook aan gecommitteerd. Dat heb ik ook gezegd in de beantwoording van het schriftelijk overleg. Ik geloof dat wij rond de zomer van plan zijn invulling te geven aan hoe we dat gaan bestendigen – daarvoor zijn we nu het een en ander aan het uitwerken – ook ten aanzien van monitoring en de maatregelen die nodig zouden zijn. Daar kom ik rond de zomer op terug bij de Kamer.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
We hebben straks een luchthavenbesluit voor Lelystad en voor Schiphol. Voor allebei is het relevant om eerder te weten hoe deze afspraak wordt geborgd. Graag hoor ik dus vóór het debat over Schiphol hoe de Minister dat gaat regelen en op welke termijn.

Minister **Karremans**:
Nee, dat gaat niet lukken voor het debat over Schiphol. Dat commissiedebat is al op 19 mei. Het luchthavenbesluit ten aanzien van Lelystad wordt nog gemaakt. Dat ligt nu helemaal niet voor. Dat komt pas op het moment dat dat gereed is. Dat verwacht ik ook niet voor de zomer. In die zin kan dat gewoon betrokken worden bij die besluitvorming.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Maar we besluiten eerst over het luchthavenbesluit voor Schiphol. Die twee, het luchthavenbesluit voor Schiphol en Lelystad, en de afspraken in het coalitieakkoord, hebben met elkaar te maken. Ik zou toch graag eerst verduidelijking willen over de uitvoering daarvan, vóór het debat over Schiphol.

Minister **Karremans**:

Maar dat is in de techniek niet mogelijk. Zeker ook door de inzet van nieuwere toestellen, die steeds minder CO_2 uitstoten – je kunt ook kijken naar het gebruik van SAF's; daar kom ik zo nog op terug in reactie op de vragen van de heer Van Asten – hebben wij er vertrouwen in dat we een heel eind kunnen komen. Dat is dus geen relevante factor voor de besluitvorming rondom Schiphol. Het moet sowieso gebeuren, ook gegeven alle andere belangen die daaraan vast hangen. Als je komt tot besluitvorming voor Lelystad, waarbij je 10.000 vluchten toevoegt, denk ik dat je te maken hebt met de coalitieafspraak; die moet dan ook ingevuld zijn, want dat is een van de voorwaarden die daarbij gesteld zijn. Dat is de politieke afspraak die is gemaakt. Het gaat niet alleen om de opening van Lelystad Airport, maar ook om de natuurvergunning – ik zou zeggen: dat is niet alleen een politieke afspraak, maar ook gewoon een wettelijk vereiste – en het CO_2-plafond voor Lelystad en Schiphol. Dat zal dan dus ook moeten worden ingevuld. Dat is de politieke afspraak. Dat kan dan worden meegewogen en meegenomen in de behandeling van de besluitvorming rondom Lelystad Airport.

De **voorzitter**:
Nog een laatste vraag van het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Kan de Minister dan uitsluiten dat het luchthavenbesluit voor Schiphol achteraf nog moet worden gewijzigd, omdat dat plafond nog moet worden geregeld?

Minister **Karremans**:
Formeel niet, maar pragmatisch gezien wel. Je regelt het voor Schiphol. Daar ga je van uit en vervolgens kijk je ... Even voor de ordegrootte: bij Schiphol zijn het 478.000 vliegbewegingen, bij Lelystad Airport zijn het er 10.000. Het is dus een heel klein plukje CO_2-uitstoot dat je daarmee toevoegt. Bovendien worden de toestellen steeds zuiniger en stoten ze steeds minder CO_2 uit, dus in eerste instantie moeten we kijken of daar überhaupt maatregelen voor nodig zijn. Als die nodig zijn, zullen we dat bekijken met de maatregelen die we daar op dat moment voor voorhanden hebben, maar dat kunnen we dan meenemen in de behandeling van Lelystad.

De **voorzitter**:
Goed. Ik zie dat u nog een blokje heeft, dus gaat u verder. O, ik zie dat er toch nog een interruptie is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ja. Ik had een vraag gesteld over alternatieven. Ik begrijp dat die geen onderdeel zijn van het economisch onderzoek, maar bij een milieueffectrapportage worden wel altijd alternatieven gewogen, dus zijn ze daar dan onderdeel van?

Minister **Karremans**:
Daar kom ik zo even op terug. Volgens mij niet. Dat is ook de afspraak. We rekenen door wat de effecten zijn van die 10.000 vluchten, maar op de vraag tegen welke alternatieven het wordt weggezet of met welke alternatieven het wordt vergeleken, kom ik even terug in tweede termijn.

De **voorzitter**:
Dan wil ik voorstellen dat u verdergaat met uw volgende blokje.

Minister **Karremans**:
Ja, dat is de kerosinevoorraad. Dat is het derde blokje. De eerste vraag daarover is: is het opportuun om nu in te grijpen in het kerosinetekort? We

hebben het daar in het mondelinge vragenuur over gehad naar aanleiding van een vraag van mevrouw Kröger. Op dit moment is er kerosine in Nederland en in Europa. Die is beschikbaar. De markt functioneert ook. Er zijn geen signalen van acute fysieke tekorten. Het afschalen van de vluchten door KLM komt door een hogere prijs. Dat heeft natuurlijk wel te maken met de schaarste van kerosine, maar dat komt niet door tekorten an sich. Door het wegvallen van de aanvoer zie je dat er wel druk op de voorraden komt.
Als dit aanhoudt, kan er eind april, begin mei inzet van strategische voorraden zijn. Er gaan heel veel getallen door elkaar heen in dat debat. Dat kan ik me ook voorstellen, want je hoort en leest dat heel veel mensen op tv en in de krant allemaal getallen noemen. De een zegt «eind april», de ander zegt «over vijf maanden». Voor zover we het nu kunnen overzien, zijn al die getallen met elkaar te rijmen. Bij de vijf maanden die ik heb genoemd – dat heb ik ook gezegd in het Kamerdebat – gaat het over de inzet van strategische voorraden. Je kunt dus mogelijk eind april, begin mei de inzet van strategische voorraden krijgen. Die strategische voorraden zetten we dan stap voor stap in, zodat we kunnen bijsturen op het juiste moment en voor het juiste effect.
Daar hebben we veel contact over met de luchtvaartsector. Tijdens dit proces houden we de situatie continu in de gaten en stemmen we die nauw af. We werken ook samen met andere Europese landen. Ik heb vanochtend nog een call gehad met andere EU-ministers, onder andere hierover, om te zorgen dat het level playing field, dat natuurlijk belangrijk is in de luchtvaart, blijft bestaan. Daarbij gaat het niet alleen om de luchtvaart, maar ook om transport. Voorraden moeten niet zomaar naar andere landen wegstromen. Dat is natuurlijk een risico dat er is. Bij de inzet van strategische voorraden laat je de voorraadverplichting voor een deel los. Dan komen die voorraden op de markt en dan wil je voorkomen – dat heb ik ook al in het Kamerdebat gezegd – dat ze de haven uitvaren en dat de kerosine, terwijl we die hier nodig hebben, ergens anders naartoe gaat. Daarover hebben we, in nauwe afstemming met de andere ministeries, goed contact met andere Europese landen. Dat is ook precies het antwoord op de vraag over de voorraad voor vijf maanden. Dat gaat inderdaad om de strategische voorraden.
Is het mogelijk om een cascadering aan te brengen in de verdringingsreeks? In de opschaling van het Landelijk Crisisplan Olie speelt de vraag hoe er verdeeld kan worden. Dan krijg je ook maatregelen. Dat is trouwens echt nog wel een eerste stap. Met heel veel dingen waren we al bezig: overleg met de sector, kijken wat we moeten doen en scenario's maken. Daar zijn we allemaal mee bezig. Als afgeleide kijken we ook hoe vluchten vervolgens geprioriteerd kunnen worden. Hoe doen we dat met bijvoorbeeld medische vluchten? Mevrouw Zwinkels vroeg daarnaar. Zoals ik in de beantwoording van de mondelinge vraag twee weken geleden heb gezegd: we zorgen ervoor dat die altijd voorrang krijgen.
Hoe zit het met de kerosineproductie? Graag een update daarover. In het mondelinge vragenuur heb ik al gezegd dat kerosine voor het overgrote deel in Europa wordt geproduceerd. 77% wordt geproduceerd in Europa. De rest is import. Deze import wordt momenteel vrijwel geheel gestremd, maar de raffinage in Europa ligt momenteel nog steeds op het gebruikelijke niveau. Als de prijsprikkels zodanig zijn dat het loont om meer kerosine of andere producten te maken dan nu, zullen raffinaderijen vanzelf hun productenmix optimaliseren richting kerosine en hoogrenderende producten.
Mevrouw Kröger vroeg of je heel makkelijk kunt switchen tussen diesel en kerosine, maar dat blijkt wel ingewikkeld, omdat het echt een ander proces is. Het moet heel veilig gemaakt worden, maar er wordt naar allerlei mogelijkheden gekeken. De flexibiliteit om meer kerosine te produceren is gegeven die beperkingen toch nog wel 10% tot 15%, maar

het is niet heel makkelijk om van heel andere chemische processen te schakelen naar andere processen.
Op welke termijn is meer flexibiliteit van slotregels mogelijk? Dat is een vraag van de heer Goudzwaard. We vinden het wenselijk dat luchtvaartmaatschappijen flexibeler zijn in het annuleren van vluchten om brandstof te besparen. Met andere woorden: dat zij hun operatie zo kosteneffectief mogelijk kunnen invullen, zoals zij dat zelf willen. De Europese slotcoördinatoren hebben aangegeven met coulantere toepassing van de regelgeving te komen, zodat luchtvaartmaatschappijen nu al makkelijk vluchten kunnen annuleren wanneer er sprake zou zijn van brandstoftekorten. Door deze geharmoniseerde en coulantere opstelling is er in de huidige situatie nog geen reden voor een bredere bescherming van historische slots. We hebben het daar vanochtend wel over gehad met alle EU-transportministers.
Dan de vraag wat ik ervan vind dat vraag en aanbod tegen de achtergrond van het kerosinevraagstuk tot een beperking van het aantal vluchten leidt. De luchtvaartsector opereert in een vrije markt. Het is een vrije markt. Vanuit de overheid stellen we grenzen vanuit publieke belangen. Heel veel grenzen; de luchtvaart is streng gereguleerd, zowel op nationaal niveau als op Europees niveau. Daarbinnen optimaliseren luchtvaartmaatschappijen natuurlijk hun bestemmingennetwerk. Het is gebruikelijk dat luchtvaartmaatschappijen vluchten annuleren om de schema's te optimaliseren. Dat zie je dus nu ook gebeuren, voornamelijk op bestemmingen waar ze meerdere keren per dag op vliegen.
Dat is het blokje kerosinetekort.

De **voorzitter**:
Dan begin ik met de heer Graus van de PVV. Daarna de heer Goudzwaard en daarna de heer Van Asten.

De heer **Graus** (PVV):
De Minister zei net: KLM schrapt geen vluchten vanwege schaarste, maar vanwege de hoge prijs. Maar vraag en aanbod heeft natuurlijk alles te maken met die hoge prijs of de angst voor schaarste. Dat kregen we vroeger al op het vwo geleerd. Het zijn dus communicerende vaten. Daar kunnen wij toch iets aan doen als kerosineproducerend land? We hebben de mogelijkheid en we hebben een strategische voorraad voor vijf maanden. Dan moeten we KLM en andere Nederlandse luchtvaartmaatschappijen toch kunnen helpen?

Minister **Karremans**:
Het eerste deel van de redenering van de heer Graus klopt. Op het moment dat er veel schaarste is, gaat de prijs omhoog; vraag en aanbod. Dat zie je nu gebeuren. Maar de kerosinemarkt is een wereldwijde markt. Ook al zou je als Nederland die kerosinevoorraad op de markt brengen, dan gaat dat niet een heel groot effect hebben op de prijs, omdat het een wereldwijde markt is. De prijs wordt op de wereldmarkt bepaald en niet op de Nederlandse markt. Op het moment dat je die voorraad nu zomaar ongecontroleerd op de markt zou brengen, zit daar het risico in dat je hier tekorten zou krijgen – waar nu geen sprake van is – omdat ze in andere delen van de wereld nu eenmaal bereid zijn een hogere prijs te betalen voor diezelfde kerosine. Daar moet je dus heel voorzichtig in zijn. Daarover hebben we goed overleg met de sector. Dat doen we natuurlijk in nauwe afstemming met onder andere het Ministerie van EZK, maar ook met het Ministerie van Financiën. We zijn daar echt zorgvuldig mee aan de slag.
De heer Graus zegt dat de hoge prijzen komen door de schaarste. Dat heb ik ook gezegd, maar het is niet zo dat de vluchten niet meer worden uitgevoerd omdat er geen kerosine meer uit de tankwagens komt. Dat is er nog steeds wel. Het is alleen veel duurder.

De **voorzitter**:
Dan kom ik bij de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik heb een korte vraag aan de Minister. Ik had het net over die EU-slotwaiver. Dat heeft niet alleen te maken met mogelijke tekorten aan kerosine, maar ook met geopolitieke spanningen. Bepaalde vluchten vinden dan geen doorgang. Het gaat even over de versoepeling; de 80/20-regel. Wanneer verwacht de Minister nu daadwerkelijk de toezegging vanuit Brussel «we gaan niet meer zo streng die regel hanteren»? Brussel is namelijk een ontzettend bureaucratische moloch. Kan de Minister daar even wat concreet over zijn?

Minister **Karremans**:
Dit is dus het punt dat ik ook vanochtend heb gemaakt richting alle transportministers en ook richting de Eurocommissaris, omdat het belangrijk is om hier snel op te handelen. Ik verwacht daar ook snel antwoord op vanuit Brussel. Je ziet nu dus ook dat er in Brussel echt wel snel wordt gehandeld. Het wordt natuurlijk in alle 27 EU-lidstaten gevoeld. Dat gebeurt in de ene lidstaat meer dan in de andere, maar het wordt toch overal gevoeld. De Commissaris die erover gaat zit er ook bovenop. Ik verwacht er ook snel een antwoord op vanuit Brussel.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de heer Van Asten.

De heer **Van Asten** (D66):
Ik hoorde een tussenzin van de Minister die aangaf dat er vrij snel bij kan worden geschakeld: op het moment dat de prijs maar omhooggaat kan er meer kerosine worden gemaakt. Maar dat gaat dan natuurlijk wel ten koste van iets anders. Dit zit wellicht niet helemaal in de portefeuille van deze Minister, maar ik wil toch vragen: gaan wij dadelijk dan op andere terreinen plotseling tekorten tegenkomen, op gebieden waar niet de prijs voor de consument of voor wie dan ook verhoogd kan worden omdat er gevlogen moet blijven worden?

Minister **Karremans**:
Ik denk dat de heer Van Asten die opmerking van mij in die tussenzin moet opvatten als een algemene economische realiteit. In algemene zin is het zo dat op het moment dat er schaarste ontstaat en prijzen van producten omhooggaan, vanzelf de businesscase voor het maken van een product aantrekkelijker wordt. Dat zal dus een reden zijn ... Een bedrijf kijkt natuurlijk altijd naar wat het kost om te investeren en hoe zeker het is dat deze prijzen aanhouden. Dat zijn dus allemaal factoren die daarin worden meegenomen. Maar in algemene zin kan je zeggen dat de markt zich vervolgens aanpast aan de vraag die er is. Het klopt inderdaad – dat zien we ook – dat de prijzen van andere brandstoffen natuurlijk ook enorm zijn gestegen. Het gaat natuurlijk om, zoals we dat noemen, de spread: wat is het verschil tussen het een en het ander? Maar de heer Van Asten moet dit opvatten als een algemene economische opmerking, en niet als een aansporing van anderen om met kerosine andere brandstoffen, die we ook voor onze economie en bijvoorbeeld ons transport nodig hebben, te verdringen.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ook op dit punt. De Minister geeft aan dat medische vluchten voorrang moeten krijgen. De vraag is dan natuurlijk ook wat dan als eerste aan de

grond blijft, of waar die olie niet heen gaat. De vraag is dus wanneer we als Kamer die prioriteringsladder te zien krijgen.

Minister **Karremans**:
Dat is natuurlijk helemaal afhankelijk van ... We zijn nu met de luchtvaartsector in gesprek. Daar zit dus ook een maatregelentafel bij. Dat doen we vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het is natuurlijk helemaal afhankelijk van de situatie waar we in zitten. Dat zal op die manier worden bekeken. Ik denk dat het niet gaat in de zin dat we geen privéjets doen of dat we dit of dat gaan doen. Zoals ik ook in het mondelinge vragenuur heb gezegd kijk je bijvoorbeeld onder andere met Schiphol – dan moet je natuurlijk wel zekerheid hebben over slotwaivers – welke bestemmingen belangrijk zijn voor de Nederland economie, welke je in stand wil houden en welke mogelijk als eerste zouden kunnen worden afgeschaald. Daar vinden natuurlijk gesprekken over plaats. Overigens gaan ze er in de luchtvaart, dus de luchtvaartmaatschappijen, uiteindelijk wel zelf over, maar daar zitten natuurlijk ook meer belangen aan vast, bijvoorbeeld die van de transportsector. Er wordt dus vanuit bepaalde delen van de wereld gewoon veel meer cargo vervoerd dan vanuit andere delen van de wereld. Je kunt je het volgende voorstellen. Op het moment dat die stroom opdroogt in de transportsector, die het al lastig heeft, krijg je eigenlijk een dubbele schok: er zijn daar hele hoge kosten en vervolgens valt er ook de omzet weg. Daarover zijn we dus in gesprek, ook met Transport en Logistiek Nederland, om te bekijken hoe dat eruit zou zien. Maar het is nu nog veel te vroeg om te zeggen hoe dat eruit gaat zien. Op het moment dat we daar verdere stappen in nemen en als daar aanleiding toe is, zullen we echter de Kamer waar nodig daarover informeren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Mijn vraag was niet hoe die prioriteitenladder eruitziet, maar wanneer we «m als Kamer te zien krijgen. We hebben dit ook gezien in de gascrisis na de inval in Oekraïne. Dat was onderdeel van een afschaalplan. Toen waren we niet voorbereid; laten we dat nu wel zijn.

Minister **Karremans**:
Daar wordt dus nu aan gewerkt. Ik kan nu niet zeggen of dat überhaupt op die manier in detail naar de Kamer wordt gestuurd, en ook niet wanneer. Dat zal ik even moeten nagaan. De coördinatie ligt bij het Ministerie van EZK. Ik moet daar even nagaan wat hier de planning op is. Zij coördineren de aanpak ten aanzien van energietekorten. Als mevrouw Kröger daar prijs op stelt, wil ik daar ook even navragen wat de planning is. Dan kunnen we daar even op terugkomen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Heel graag. Bijna al mijn vragen worden beantwoord met «dat komt in tweede termijn». De Minister zei net in een bijzin iets van «het gaat er natuurlijk niet om dat privéjets aan de grond blijven». Waarom eigenlijk niet? Waarom zou je ook niet kunnen sturen op naar welke luchtvaartsoort je de brandstof wilt hebben?

Minister **Karremans**:
Uiteindelijk gaan de luchtvaartmaatschappijen daar natuurlijk zelf over. Het is een vrije markt en je gaat in overleg met de sector bepalen wat je wilt doen en wat verstandig is. We hebben het qua brandstof niet over verdelen, maar over wat je wel en niet inzet. Als er sprake is van tekorten, zullen luchtvaartmaatschappijen zich moeten verhouden tot die situatie. Je ziet nu ten aanzien van de hoge prijzen al dat ze keuzes maken. In andere delen van de wereld maken ze al keuzes op basis van die tekorten. In die zin gebeurt dat vanzelf, maar wij kijken nu al mee om onder andere

het belang van de Nederlandse economie daar ook in mee te laten wegen; dat loopt voor een heel groot deel gelijk op met dat van de luchtvaartmaatschappijen. Waardevolle bestemmingen worden ook beprijsd en daar zit dus een sterkere businesscase in voor bijvoorbeeld de luchtvaart. Maar nogmaals, daarover vinden nu gesprekken plaats met de luchtvaartsector.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger. Nog een laatste afsluitende vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Erkent de Minister dat als we in fase drie of fase vier van het oliecrisisplan komen, het juist niet om de vrije markt gaat, maar om regie vanuit een kabinet, en dat dat precies de vraag is die ik stelde?

Minister **Karremans**:
Ja. Maar daar zitten we nu niet; we zitten nu in fase één. In die zin zijn we bezig met de maatregelentafel, in goed overleg met de sector. We zijn nog niet in detail bezig met hoe een fase vijf eruitziet, omdat dat van ontzettend veel factoren afhankelijk is en je dus ook geen automatismen hebt. Het is in zo'n crisis ook heel lastig om te zeggen: als we op dit punt komen met deze voorraden, gaan we dat doen. Dat willen we juist voorkomen. We willen op elk moment heel zorgvuldig kijken waar we zijn en dan verstandige keuzes maken.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan kijk ik naar de Minister ...

Minister **Karremans**:
Het laatste blokje.

De **voorzitter**:
Het laatste blokje. Gaat uw gang.

Minister **Karremans**:
Dat is toch altijd een fors blokje, het blokje overig. Ik begin bij de SAF, waar de heer Van Asten het net al over had. Welke doelstelling hanteer ik voor de productie van SAF op Nederlandse bodem in 2030 en kan ik een tijdpad geven voor wanneer de stimuleringsmaatregelen operationeel zijn? Het doel is om een koploper te worden op het gebied van de productie van sustainable aviation fuels. De productie van SAF in Nederland draagt bij aan onze strategische autonomie; dat zien we nu natuurlijk ook. Vanochtend is tussen de transportministers ook breed besproken dat het belang van SAF niet alleen te maken heeft met duurzamer worden, maar ook met resilience, energieonafhankelijkheid. Dat zie je nu heel duidelijk en dat biedt ook een kans om dat te versnellen. Daarom investeert het kabinet 300 miljoen om de productie van geavanceerde SAF in Nederland op te schalen en voor 2030 operationeel te hebben. De planning is om die subsidieregeling eind dit jaar open te stellen.
Dan de bijmengverplichting. Kan die omhoog? Europese regels staan niet toe dat lidstaten zelf hogere bijmengverplichtingen opleggen. Vrijwillig kan dat wel. Je kan het niet opleggen, maar je zou natuurlijk wel vrijwillig kunnen bijmengen. Het kan dus niet in de vorm van een verplichting; dat zei ik net al even. Een eventuele verplichte verhoging van de SAF-bijmenging is mogelijk, maar dat kan dus alleen in Europees verband. In 2027, volgend jaar dus, wordt de Europese bijmengverplichting geëvalueerd en dat is denk ik het uitstekende moment om daarbij dan te kijken wanneer we die bijmengverplichting kunnen bijstellen.

Dan de vraag wanneer het CO_2-plafond er komt en hoe dat zit. Ik zei net al even dat in het coalitieakkoord is afgesproken dat de totale CO_2-uitstoot voor de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol alleen. Ik zei het al even: de komende maanden wordt verder uitgewerkt op welke wijze en met welke instrumenten dit geborgd kan worden en aan deze afspraak kan worden voldaan. Onderdeel daarvan is het monitoren van de CO_2-uitstoot, zodat het effect bepaald kan worden van maatregelen als vlootvernieuwing en het bijmengen van duurzame luchtvaartbrandstof. Rond de zomer zal ik de Kamer hierover informeren in een beleidsbrief over luchtvaart.
Dan heb ik hier het NLR-onderzoek waar het lid Kostić naar verwees. In alle scenario's voor de opening van Lelystad Airport neemt de CO_2-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart toe; kan ik dat bevestigen? Het klopt dat het NLR dit heeft geconcludeerd, maar het NLR heeft dit geconcludeerd op basis van een beperkt aantal aannames. Daarom laat ik op dit moment een uitgebreide gevoeligheidsanalyse uitvoeren om te bepalen hoe de afspraak over CO_2-uitstoot uit het coalitieakkoord het best geborgd kan worden. Deze analyse omvat meer scenario's dan in de notitie van het NLR zijn bekeken. Het NLR heeft in die analyse bijvoorbeeld geen rekening gehouden met het bijmengen van SAF, en dat wil ik wel nadrukkelijk meenemen in die scenario's.
Dan de Luchtvaartnota. Die wijst op het risico dat internationale luchtvaartemissies in de toekomst aan landen worden toegerekend, met mogelijke gevolgen voor het landelijke CO_2-budget. «Is het kabinet het met de ChristenUnie eens dat het ontbreken van een wettelijke begrenzing dit risico vergroot?» We werken in internationaal verband aan het terugdringen van de CO_2-uitstoot van de internationale luchtvaart. Luchtvaart is per definitie een internationale aangelegenheid. Het is dan ook logisch om dat in internationaal verband te doen. Dit doen we onder andere – daar had ik het net al even over – door middel van de oplopende bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen en het beprijzen van CO_2 onder het emissiehandelssysteem. Dit zorgt voor een duidelijk reductiepad voor de luchtvaart. Het risico dat het ontbreken van een wettelijke begrenzing het toerekenen van de luchtvaartemissies aan landen vergroot, herken ik niet.
Dan de vraag over het salaris van de CEO van KLM. Daar heeft de Minister op gereageerd, dus bij die reactie sluit ik mij aan.
De heer Heutink vroeg of ik het probleem erken van de achterstanden in de dienstverlening van de ILT en wat we kunnen doen om die achterstanden weg te werken. De ILT kent achterstanden in de dienstverlening bij acute vliegbrevetten en licenties voor onderhoudstechnici. De ILT-Luchtvaartautoriteit hecht aan goede dienstverlening binnen de termijnen die er zijn voor de afgifte van verschillende producten. Wij zijn intensief in overleg met de sector over de achterstanden en de oplossingen. Vliegbrevetten zal de ILT minimaal binnen de wettelijke termijn van acht weken verlenen.
Dan de vraag hoe ik aankijk tegen het vak van piloot. Dat is de vraag van de heer Graus die de heer Heutink aan mij doorgeleidde. Die vraag gaat over het vak van piloot en instructeur-piloot en wat ik eraan ga doen om het aantrekkelijk te houden. Piloten en instructeurs dragen natuurlijk dagelijks een grote verantwoordelijkheid voor het veilig verlopen van vluchten. Het is belangrijk dat er eisen worden gesteld aan piloten en dat ze er ook aan voldoen, zoals training en ervaring. Daarom is het zo belangrijk om daar zo min mogelijk belemmeringen voor op te werpen. Het ministerie heeft intensief contact met de vakbonden en het Europese luchtvaartagentschap over vragen waar piloten en instructeurs in de praktijk tegenaan lopen.
Dan de vraag over de regionale luchthavens, waarbij is gezegd dat die onder druk staan. Daarop is een reactie gevraagd door de heer De Groot. Ik heb begrip voor de uitdagingen die regionale luchthavens hebben. Ik zal

even een paar punten aanraken die de heer De Groot ook genoemd heeft. Hij noemde de vliegbelasting, die ook door de heer Goudzwaard is genoemd. Het staat ook in het coalitieakkoord dat Nederland zich inzet om de Europese vliegbelastingen te harmoniseren en daar ook veel meer een gelijk speelveld te borgen. De vliegbelasting gedifferentieerd naar afstand vanaf 1 januari raakt voornamelijk de langere afstanden. Dat heeft dan iets minder impact voor de regionale luchthavens, maar natuurlijk veel meer voor Schiphol. Ten aanzien van steun van het Rijk is het zo dat de luchthavens zelfstandige ondernemingen zijn met eigen aandeelhouders, die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie. De regionale luchthavens worden binnen die kaders wel ondersteund door het Rijk. Dit doen we bijvoorbeeld door in het luchthavenbesluit rekening te houden met de ontwikkeling, en door 16,5 miljoen beschikbaar te stellen, wat we gedaan hebben, voor de bereikbaarheid van de luchthavens van Eelde en Maastricht.
Dan de vraag welk concreet probleem de forse verhoging van de vliegbelasting oplost en hoe dat zich verhoudt tot de aangenomen motie om een gelijk speelveld te creëren. Over dat laatste heb ik net al wat gezegd. De vliegbelasting gedifferentieerd naar afstand is bedoeld om een extra budgettaire inkomst te genereren om negatieve effecten van lange vluchten, die meer uitstoten, meer te beprijzen. Daar is politieke besluitvorming over geweest. Deze vliegbelasting slaat voornamelijk op langere afstanden en heeft weinig impact voor regionale luchthavens, zoals ik net al zei. Maar ik snap de zorgen van de grensluchthavens wel, want we zien, zoals net al door een aantal Kamerleden is aangeduid, dat ... In dat verband heb ik ook gezegd dat het kabinet zich zal inzetten voor geharmoniseerde vliegbelastingen in Europa.
Waar komt de vliegbelasting ten goede van? Die gaat uiteindelijk naar de algemene middelen. Die komt dus ten goede van het onderwijs, van de jeugdzorg, van de cultuur, van economische ontwikkeling. Die gaat in feite dus gewoon naar de algemene middelen, maar we investeren wel in de verduurzaming van de luchtvaartsector. Ik sprak net al even over de 300 miljoen die beschikbaar is gesteld vanuit het Klimaat- en energiefonds voor de ontwikkeling van eSAF.
Dan de grensgebieden, waar de heer Graus een vraag over heeft gesteld. Hoe zorgen we voor een Europees gelijk speelveld? We zien dat het aantal Nederlanders vliegt vanaf een buitenlandse luchthaven tot op heden stabiel is, namelijk circa 13%. Ik heb net al wat gezegd over het gelijke speelveld en wat wij daaraan doen. Er volgt natuurlijk verder nog actie vanuit het kabinet.
Dan de vraag of ik bereid ben om een onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid uit te breiden naar leisureverkeer van mensen tot 18 jaar. Zij zijn namelijk prijsgevoeliger en dus sneller geneigd om over de grens te kijken. Ik snap die vraag en stel voor dat we het KiM vragen om in de volgende update van het onderzoek dat uitwijkgedrag van deze groep mee te nemen. Dan nemen we meteen onder andere de effecten van de per 2027 naar afstand gedifferentieerde vliegbelasting mee. Dit onderzoek is alleen niet morgen, maar geeft wel tijd om uiteindelijk hier een goed beeld van te krijgen in relatie tot het totaalbeeld van het uitwijkgedrag. Over de PAS-melders zal mijn collega zo het een en ander zeggen.
Dan de vraag of ik bereid ben toe te zeggen dat bij verdere uitwerking van de luchtruimherziening alle stakeholders vroegtijdig worden betrokken. Vanaf de start van het programma heeft er participatie en betrokkenheid van stakeholders plaatsgevonden. Het programma heeft overleggremia rond de luchthavens betrokken, bestuurlijke dialogen ingericht en brede informatiebijeenkomsten georganiseerd. De adviescommissie die op verzoek van de Tweede Kamer is ingericht, heeft goede aanknopingspunten meegegeven voor de verdere participatie in het vervolgproces. Deze zullen worden opgevolgd.

Hoe ga ik ervoor zorgen dat het economisch belang niet vergeten wordt? Dat wordt niet vergeten ten aanzien van de luchtvaart. Sterker nog, het is een van de belangrijkste redenen om de luchtvaart te bestendigen. Dat heb ik ook gezegd in de brief die ik de Kamer daarover heb gestuurd. Over de vraag of de bijmengverplichting van de SAF omhoog kan, heb ik net al wat gezegd.
Sorry, ik haalde net twee vragen door elkaar, maar het ging om de casus van de Nederlandse piloot met suikerziekte die niet meer in Nederland mag vliegen, maar wel in andere landen. De vraag was hoe dat zit. De EASA werkt op dit moment aan een aanpassing van de regelgeving, om in 2028 vliegen voor piloten met diabetes mogelijk te maken. Wat er nu gebeurt, is dat twee lidstaten vooruitlopend op die regelgeving met een pilot bezig zijn. Daardoor is het voor een aantal piloten mogelijk om daar te vliegen met diabetes. Een pilot voor piloten! Je moet het maar bedenken. Daar wordt dus op die manier aan gewerkt.
Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik heb een aantal mensen genoteerd. Ik begin bij mevrouw Beckerman. Daarna komen de heer Graus en de heer Goudzwaard. De rest volgt.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Kan de Minister gewoon mijn vragen beantwoorden over de beloning aan de top van KLM terwijl het personeel moet inleveren?

Minister **Karremans**:
Daarover heeft de Minister van Financiën gezegd – ik herhaal zijn woorden – dat het ongepast is om in tijden van financiële uitdagingen hoge beloningen uit te keren. Dat is het standpunt van het kabinet. Het kabinet zal daar als minderheidsaandeelhouder natuurlijk ook de bezwaren over uiten. Het gegeven is alleen dat het kabinet, bij monde van de Minister van Financiën, minderheidsaandeelhouder is. We kunnen het dus niet blokkeren. Maar ik denk dat de Minister daar, zeker voor zijn doen, in hele duidelijke bewoordingen ontzettend stellig in is geweest.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van mevrouw Beckerman.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dit was nog steeds geen antwoord op de vragen die ik gesteld had. We hebben aan die woorden van de Minister van Financiën gerefereerd. We hebben daar alleen vragen over gesteld. Welke grenzen zou het kabinet willen stellen aan de beloningen aan de top? Hoe wil het extra zorg gaan dragen voor een transparant en eerlijk beloningsbeleid? Gaat het van de directie van KLM eisen dat ze het goede voorbeeld geeft zolang medewerkers offers brengen? Deze vragen gaan niet over de 30 seconden, voorzitter, maar zijn in mijn eigen spreektekst gewoon letterlijk zo gesteld. Dat er een minderheidsbelang is, is helder, maar je kunt ook met meerdere aandeelhouders gezamenlijk optrekken. Door ons is niet gevraagd om de woorden te herhalen, maar om een strategie te kiezen en te delen.

Minister **Karremans**:
In dat geval, als er een hele specifieke strategie wordt gevraagd: ik ben geen aandeelhouder van KLM. Dat is de Minister van Financiën. Die vragen horen dus ook bij het Ministerie van Financiën thuis. Ik wil ze natuurlijk met alle egards doorverwijzen naar het ministerie. Daar zal even schriftelijk op moeten worden teruggekomen. Het is niet dat ik niet bereid

ben om die vragen te beantwoorden, maar de zuivere rolverdeling is dat de Minister van Financiën, als Staat, aandeelhouder van de KLM is.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dan zie ik dat als toezegging. Daar zouden we dan wel graag een datum bij willen. Het liefst gebeurt het voor het vast straks door mevrouw Kröger aangevraagde tweeminutendebat.

Minister **Karremans**:
Dat moet ik even nagaan bij het Ministerie van Financiën. Als we de vragen snel kunnen krijgen, kunnen we ze doorgeleiden. Dan kunnen we natuurlijk verzoeken dat de antwoorden voor het tweeminutendebat komen. Ik kan dat natuurlijk niet garanderen, want ik weet verder niet wat erachter wegkomt. Maar dat kunnen we doen.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de heer Graus van de PVV.

De heer **Graus** (PVV):
Het betreft de vliegtaks. Mogelijk kan ik er een toezegging op krijgen. Anders zal ik een motie indienen. Er moet echt van worden afgezien. Ik vroeg om een Europees gelijk speelveld, maar het zou eigenlijk een mondiaal gelijk speelveld moeten zijn. Het is een mondiale wereld. Maar dat gaat ons nooit lukken. Europees zou het wel moeten lukken. Zeker vraag ik nu om een gelijk speelveld met de omringende landen. Ik vrees namelijk echt dat Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en de rest van de luchtvaarsector hier op deze manier heel veel last van gaan ondervinden. Ik wil dus niet de weg die de Minister, naar ik begrijp, nu toch via Brussel wil gaan bewandelen. Kijk, we zitten in een oorlog. We zitten momenteel in een hele nare situatie vol onzekerheden. Er moet echt iets gebeuren.
Mag ik daar meteen mijn andere twee opmerkingen bij doen of moet ik daarmee wachten, mevrouw de voorzitter?

De **voorzitter**:
Misschien kan de Minister eerst deze beantwoorden.

De heer **Graus** (PVV):
Dat is goed; dank u wel.

Minister **Karremans**:
Ik kan richting de heer Graus toezeggen dat ik daarover met mijn collega's uit Duitsland en België in gesprek ga. Ik kan niet toezeggen dat het gebeurt, want ik bepaal niet wat de vliegtaks is in Duitsland en in België, maar ik kan dus toezeggen dat ik met mijn collega's in Duitsland en België in gesprek ga over dit onderwerp. Ik heb natuurlijk sowieso de politieke afspraak uit te voeren dat we inzetten op harmonisering. Het minste wat je kan doen, is daarover in gesprek gaan en daarover terugkoppelen richting de Kamer. Dat kan ik doen.

De heer **Graus** (PVV):
Dank voor de toezegging, maar het gaat erom: wij bepalen niet voor België en Duitsland, maar de belasting is daar fors lager. De verschillen worden dadelijk, in het nieuwe jaar, nog veel erger. Dat moeten we gewoon voorkomen. In ieder geval bedankt voor de toezegging. Ik heb het er niet over dat wij moeten gaan bepalen wat ze daar doen. Ze verlagen daar de belasting; in Duitsland hebben ze die verlaagd. Ik wil dat wij nivelleren.
Mag ik nu de andere twee punten ook nog doen? Ja?

Over diabetes bij piloten. Ik vind het heel erg dat een goede Nederlandse piloot, die hier zijn opleiding heeft genoten en waar we met z'n allen geld en tijd in hebben gestoken, wel in Engeland kan vliegen, maar niet in Oostenrijk en Nederland. Begrijp ik nou goed dat er dus een pilot komt? Dat was namelijk niet helemaal duidelijk. Ik hoorde wel iets over een «pilot voor piloten», wat natuurlijk een hele leuke woordspeling is, maar ik haal er niet uit wat er nu met zo'n jongen gebeurt, die nu in het buitenland moet gaan vliegen. Daar wordt hij als piloot met open armen ontvangen, maar hier wordt hij weggejaagd, net als onze luchtverkeersleiders; daar hebben we er ook een heleboel van over de grens gejaagd, om weer een andere reden.
Ik stel meteen mijn laatste vraag. Dan zijn ze maar weg. Dank voor de toezegging om het KiM-onderzoek uit te breiden, maar ik had het over tot 18 jaar én leisureverkeer. Ik had het dus niet over leisureverkeer tot 18 jaar, maar over beiden. Dan wordt dat meegenomen.

Minister **Karremans**:
Over dat laatste verstaan we elkaar dan goed; dank voor die verduidelijking. Dan nemen we dat op die manier mee.
Wat betreft die piloot en de pilot voor piloten had ik het over twee lidstaten, dus dat is het Verenigd Koninkrijk per definitie niet meer. Het gaat om Ierland en Oostenrijk. Dat zijn de twee landen die daar nu een pilot voor vormen. Het is de inzet om het in 2028 sowieso mogelijk te maken, Europabreed. Dat is dus waar de inzet op gericht is.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik hoorde de Minister zeggen: we willen lange vluchten extra belasten. De luchtvaart is verantwoordelijk voor 2,5% van de uitstoot wereldwijd. Ik zou het prettig vinden als deze Minister meer gaat denken in termen van belonen in plaats van bestraffen. Het is nu echt een kwestie van sturen op gedrag op basis van belastingen die erop geknald worden. Maar mijn vraag aan de Minister is als volgt. Er is met een meerderheid van 91 zetels een motie aangenomen waarmee we zeggen: we willen een level playing field met de buurlanden. Gaat de Minister dan inzetten op een Europees avontuur om dat gelijk te trekken? Dat gaat namelijk echt jaren duren. Dat weet de Minister net zo goed als ik, dus waarom zet dit kabinet, waar de Minister deel van uitmaakt, niet gewoon conform de motie direct in op het gelijktrekken van de prijzen met onze buurlanden? Op dit moment is onze sector namelijk aan het bloeden. Als u over een paar jaar met een pleister aan komt zetten, koopt men daar niks voor.

Minister **Karremans**:
Hier zitten natuurlijk een aantal elementen aan vast. Ik denk dat de heer Goudzwaard een punt heeft als hij zegt: succes als je dat Europees wilt regelen, want dat zijn 27 lidstaten; probeer die maar eens op één lijn te krijgen. Dat is natuurlijk een terecht punt, want er zijn ook een aantal lidstaten die gewoon helemaal niks voelen voor een vliegtaks. Dan is überhaupt een gesprek daarover natuurlijk al ingewikkeld. Daar heeft hij dus zeker een punt. Ik wil heel graag het punt van de heer Graus oppakken en proberen te kijken of we dat niet eerst kunnen oplossen met omliggende landen. Dat is natuurlijk het meest relevant, dus het is op zich ook logisch om dat te doen. Ten aanzien van het verlagen van de vliegbelasting in Nederland zeg ik: het Belastingplan voor volgend jaar is inmiddels al goedgekeurd. Er zit dus ook een hele duidelijke financiële component aan. Daar heeft eerder politieke besluitvorming over plaatsgevonden. Ik beantwoord de vraag van de heer Goudzwaard ook in het licht van de redenatie achter het instellen van de vliegtaks, waar dus al politieke besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Dat is het gegeven waar we mee te werken hebben. Tegelijkertijd zien we natuurlijk dat de verschillen met andere landen, zeker omliggende landen, groot zijn, maar

daarover heb ik gezegd dat ik graag in gesprek ga met mijn collega's in Duitsland en België.

De **voorzitter**:
De heer Goudzwaard, een verduidelijkende vraag.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ja, inderdaad, want ik stel deze vraag omdat de gemiddelde vliegbelasting per gezin – ik heb een mooi overzichtje – volgend jaar € 163 wordt in Nederland. Het gemiddelde ligt in Europa op € 18,70. Dat is acht keer lager dan in Nederland en dan hebben wij ook nog eens een keer te maken met die enorme brandstofprijzen van ons. De weglekeffecten gaan dus enorm zijn. Onze regionale havens, maar volgens mij ook Schiphol, worden gewoon hard getroffen. De Minister zegt: het maakt al onderdeel uit van het Belastingplan. Maar er zijn meerdere momenten per jaar waarop wij om een financiële bijstellingen kunnen vragen. Is het kabinet ook bereid om daar serieus naar te kijken? Het moge duidelijk zijn dat dit schade gaat opleveren.

Minister **Karremans**:
Punt gemaakt, zou ik zeggen. Feitelijk klopt het dat onze vliegbelasting een stuk hoger ligt dan het gemiddelde. Twee dingen heb ik ook gezegd in antwoord op de vraag van onder anderen de heer Graus om in een bepaalde evaluatie de leisurepassagiers en de jongeren tot 18 jaar mee te nemen, als ik het nu goed formuleer. Die kunnen we dus meenemen. Plus, ik heb ook in de beantwoording gezegd dat we op een gegeven moment ook de vliegtaks die per 2027 wordt gedifferentieerd voor lange afstanden kunnen meenemen. Dan kunnen we met elkaar politiek breed een gesprek voeren over welke prioriteiten we stellen. Maar dan heb je ook iets om het over te hebben met elkaar op basis van de evaluatie die dan door het KiM is gedaan. Ik denk dat dat een logisch moment is om het er met elkaar over te hebben.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
In het verlengde van de vragen van de heer Graus heb ik bepleit dat we eigenlijk naar één luchthavensysteem moeten. We zien vooral in Groningen dat de luchthaven leeg is, terwijl over de grens de Duitse luchthavens floreren. Kan de Minister richting het Belastingplan voor 2027 of anderszins kijken welke andere mogelijkheden hij nog ziet om die grenseffecten voor bijvoorbeeld Groningen te mitigeren?

Minister **Karremans**:
Ik zit ook even hardop na te denken. Onder elke vraag zit uiteindelijk dezelfde zorg. Ik kan het volgende doen. Ik heb net al gezegd dat ik die gesprekken wil aangaan met buurlanden en daarover kan terugkoppelen richting de Kamer. Als ik die terugkoppeling toch geef, kan ik deze vragen natuurlijk ook gelijk meenemen. Ik wil ook toezeggen dat ik de Kamer voor het einde van het jaar een stand van zaken geef over wat ik voor mogelijkheden zie voor de invulling – laat ik het zo breed formuleren – van de afspraken die zijn gemaakt in het coalitieakkoord over de inzet op de harmonisatie van de vliegbelasting. Dan pakken we het gelijke speelveld ook nog maar even mee. Vervolgens kunnen we het gesprek voeren. Dan weten we ook precies wanneer de volgende evaluatie is en dan kunnen we met elkaar een tijdlijn uitstippelen voor hoe we dat gesprek met elkaar kunnen voeren.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Heel goed. Heel fijn. We praten nu natuurlijk sec over langeafstandsbelastingen en gewoon generieke vliegbelastingen, maar dit gaat natuurlijk ook wel over hele specifieke regionale problemen die luchthaven Eelde, maar

ook luchthaven Maastricht, ervaren. Als de Minister daar ook specifiek naar zou willen kijken en het zou willen ophalen bij de luchthavens zelf, dan hebben we volgens mij een compleet beeld.

Minister **Karremans**:
Ik denk dat dat logisch is. Dat kunnen we ook doen, omdat die natuurlijk ook in potentie het meeste last hebben van de grenseffecten.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Volgens mij zegt de Minister net toe om met een inhoudelijke appreciatie te komen van de NLR-inventarisatie van de CO_2-uitstoot bij Lelystad Airport. Kan hij dat voor de zomer doen, wanneer hij ook komt met een brief over het inregelen van de CO_2-plafonds, waarin op basis van de wetenschap wordt toegelicht hoe de opening van Lelystad Airport niet gaat leiden tot hogere CO_2-uitstoot?

Minister **Karremans**:
...

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het gaat om het volgende. Volgens mij heeft de Minister net de toezegging gedaan om met een appreciatie te komen van de NLR-inventarisatie van CO_2 bij Lelystad. Eigenlijk probeer ik hem te vragen wanneer die dan komt. Ik geef een hint: doe dat nou voor de zomer, wanneer je ook komt met die brief over CO_2-plafonds. Kan hij dat toezeggen?

Minister **Karremans**:
Dat gaat over de brede invulling van de afspraak. Dat komt rond de zomer.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dat over de CO_2-plafonds en de afspraak rond de zomer. Ik wil daar dan ook wel ... Dat wordt daarin meegenomen, hoor ik de Minister zeggen. Gaat het dan over wat ik net zei? Is «rond de zomer» voor de zomer, na de zomer of tijdens de zomer? «Rond de zomer» is de rest van het jaar. Wat is precies «rond de zomer»?

Minister **Karremans**:
«Rond de zomer» is vlak voor of vlak na de zomer. Het begint nu al lekker weer te worden, dus we moeten opschieten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Misschien heel even een opmerking. Ik kijk naar de klok. Het is 21:00 uur en we hebben nog een hele Minister «te gaan», wilde ik zeggen.

De **voorzitter**:
Ik wil voorstellen dat we naar de volgende ronde gaan, zodat we de Minister van Landbouw, Voedselzekerheid, Visserij en Natuur – heb ik ze nu alle vier? – ook nog de ruimte kunnen geven. Maar ik zie bij de heer Goudzwaard nog één onbeantwoorde vraag en bij de heer Graus ook nog eentje. Hou de vragen heel kort, zou ik willen zeggen. En hou het antwoord ook heel kort, zeg ik tegen de Minister. Dan kunnen we daarna door naar de andere Minister.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Het ging even heel kort over de groeiende claim van Defensie. Die begrijpen we natuurlijk allemaal, maar die heeft wel effect op bijvoorbeeld luchthavens zoals Groningen Airport Eelde. Is de Minister bereid om toe te zeggen dat hij in de verdere uitwerking van de luchtruimherziening en de inrichting van de militaire oefengebieden alle stakeholders, waaronder

regionale luchthavens, tijdig en structureel zal betrekken bij de afstemming tussen de Ministeries van IenW en Defensie? Dat was mijn vraag. Ik heb niet het antwoord gehoord, volgens mij.

De **voorzitter**:
De Minister. Nog een poging.

Minister **Karremans**:
Het antwoord is ja.

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb echt nog één laatste vraag, en dan ga ik ook de vergadering verlaten. Allereerst dank aan de Minister voor de toezegging, maar het is te laat om zoals toegezegd aan het einde van het jaar pas terug te komen op de voorgenomen vliegtaks en de eventuele nivellering. We moeten het voor Prinsjesdag hebben. Zoals mijn collega al zei, worden er in noodsituaties of in rare situaties zoals de oorlogscrisis vaker aanpassingen gedaan aan het Belastingplan. Dat gebeurde ook met energieprijzen en noem het allemaal maar op. Dit kan niet wachten tot het einde van het jaar. Ik krijg dus graag de toezegging dat het in ieder geval voor augustus gebeurt. Ik heb namelijk het gevoel dat we in de Kamer best weleens een meerderheid kunnen halen om het te amenderen. Vandaar dat ik een eerdere toezegging wil hebben van de Minister.

Minister **Karremans**:
Dat laatste kan natuurlijk sowieso. Daar heeft de heer Graus geen onderzoek van mij voor nodig. Maar dit is natuurlijk een ingewikkeld verhaal. Het harmoniseren van Europese vliegtaks heb ik gewoon niet voor de zomer geregeld. Daar moeten we heel helder over zijn. De heer Goudzwaard heeft er zojuist een paar terechte opmerkingen over gemaakt dat het best ingewikkeld is om dat te doen. In de gesprekken die ik heb met de luchtvaart heb, vraagt de luchtvaart vooral: geef ons de mogelijkheid om onze operaties zo kosteneffectief mogelijk in te vullen. Daarbij wordt dan gesproken over slotwaivers en het versoepelen van de regelgeving met betrekking tot tankering. Op die manier kunnen ze zelf hun operaties zo kosteneffectief mogelijk invullen. Dat is hun vraag. Ze vragen dus niet: gooi de vliegbelasting omlaag om ons de zomer door te helpen. Sterker nog, die gedifferentieerde vliegbelasting gaat pas in per 1 januari 2027. Dat zit in die zin dus al in het Belastingplan. Daar is al politieke besluitvorming over geweest. Maar wat ik heb toegezegd, is dat ik voor het einde van het jaar al de zorgen die door de Kamer zijn geuit ten aanzien van de grenseffecten, het level playing field en de vliegbelasting bij elkaar ga nemen. Ik zal de Kamer dan een stand van zaken daarover geven en een doorkijkje naar wat daar de volgende stappen op kunnen zijn.

De **voorzitter**:
Dan ga ik toch naar mevrouw Wiersma. U heeft al best veel interrupties gehad, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb bijna niet geïnterrumpeerd. Ik zit hier al de hele dag als een botsautootje te kijken.

De **voorzitter**:
Nou, goed. Eén compacte, korte vraag.

De heer **Graus** (PVV):
Zeker. Nu zegt de Minister dat ik vraag om voor de zomer. Ik vraag niet om voor de zomer; ik vraag om voor Prinsjesdag. Voor Prinsjesdag willen we

het weten. We kunnen namelijk nog van alles repareren en aanpassen. Misschien wordt de crisis wereldwijd nog veel erger, dus we moeten daar de mogelijkheid toe krijgen. Ik vraag dus niet om voor de zomer, maar voor Prinsjesdag. Dat is iets heel anders. Dat zijn een paar maanden extra. Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

Minister **Karremans**:
Daar geldt eigenlijk hetzelfde voor. Het halen van het harmoniseren van de Europese vliegbelasting is natuurlijk een ingewikkeld verhaal. Dat lukt niet voor die tijd. Maar nogmaals, het kabinet zit sowieso op de bal. Ook als de crisis in het Midden-Oosten verder verergert en dat verder impact gaat hebben op de luchtvaartsector, zit het kabinet daar natuurlijk bovenop en bekijkt het wat we eraan kunnen doen. We zullen de Kamer daarin meenemen op de reguliere momenten waarop de Kamer daarover geïnformeerd wordt. Dat kan ik sowieso toezeggen. Ik kan natuurlijk niet vooruitlopen – ik heb geen glazen bol – op hoe de crisis er op dat moment uitziet. Zoals ik heb gezegd, gaan we met een aantal dingen aan de slag. Die zorgen willen we bundelen en daar kan ik de Kamer over terugkoppelen, maar het is gewoon niet haalbaar om daar voor Prinsjesdag een heel voorstel voor op tafel te leggen. Het is ook niet gezegd dat dat nodig is, gegeven de gesprekken die wij met de luchtvaartsector hebben gehad en wat zij wél van ons vragen.

De **voorzitter**:
Goed. Dan ga ik nog naar mevrouw Wiersma. Laatste vraag.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik had nog een vraag gesteld en die is niet beantwoord. Ik wist even niet zo goed in welk blokje die zou terugkomen. Mijn vraag ging over de PAS-melders en de prioritering daarin. Ik snap dat de Minister me wil doorverwijzen, maar ik heb expliciet gevraagd of beide Ministers daarop willen reflecteren. Ik zie hier namelijk een Minister die heel voortvarend aan de slag wil met het openen van Lelystad voor de burgerluchtvaart, terwijl er bijvoorbeeld op de Veluwe nog vele PAS-melders op ruimte wachten. Het kabinet is zelf het bevoegd gezag voor vergunningverlening voor de luchtvaart. Na dit debat ontstaat bij mij wel een beetje het gevoel dat de ambitie om Lelystad daarin te helpen, heel groot is, terwijl PAS-melders, die niets verkeerd gedaan hebben, daar ook op wachten. Ik heb expliciet aan beide Ministers gevraagd om daarop te reflecteren. Ik zou dus ook graag van deze Minister nog een reflectie horen.

Minister **Karremans**:
Het kabinet spreekt met één mond. De Minister van LVVN gaat hier zo op reageren en dat is ook mijn reactie.

De **voorzitter**:
Mevrouw Zwinkels, ik zie dat u nog één vraag aan deze Minister heeft.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ja, dat klopt. Ik heb het antwoord op één vraag nog gemist, maar dat is eigenlijk de vraag van de heer Heutink, die er nu even niet meer bij is. Die vraag ging over de ILT. O, is die beantwoord? Ja? Dan ga ik dat even terugkijken. Excuus.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan wil ik naar de andere Minister gaan. Het voorstel is om eerst even de beantwoording te doen. Nou ja, «even»? We doen de beantwoording in blokjes. Ik verzoek u om uw vragen te verzamelen. Dan

doen we die weer aan het einde van de blokjes. De tijd gaat snel. Er zijn ook veel vragen en veel antwoorden. Het woord is aan de Minister. Ga uw gang.

Minister **Van Essen**:
Voorzitter. Ik weet nu hoe de Staatssecretaris zich voelde bij de begrotingsbehandeling: een paar uur lang kijken en wachten. Maar fijn dat ik nu ook het woord kan nemen.
Voordat ik naar de concrete beantwoording ga, is het misschien wel goed om aan te geven – misschien heeft u dat wel eerder gehoord van een voorganger of van voorgangers – dat ik op dit moment, in dit commissiedebat, twee petten op heb. De ene pet is die van de Minister van LVVN en de andere pet is die van het bevoegd gezag voor natuurvergunningen. Dat zijn nadrukkelijk twee verschillende rollen. Als Minister van LVVN werk ik eraan om de vergunningverlening weer vlot te trekken. Dat is door een aantal van u ook al genoemd. Die vergunningverlening zit op dit moment muurvast. Dat was al ingewikkeld, maar dat is met de Rendac-uitspraak nog ingewikkelder geworden. Daardoor lopen we vast met alles wat we juist wel willen. Een van de dingen die vaak werd genoemd, is het legaliseren van PAS-melders. Ook verduurzaming van de landbouw en projecten voor energietransitie werden genoemd. Dat raakt alle sectoren, ook de luchtvaart.
Voorzitter. Ik wil dit moment wel even gebruiken om te zeggen dat de situatie van PAS-melders me aan het hart gaat. Het is al aangegeven: ze zijn buiten hun schuld om in de problemen gekomen. Daarom blijft het kabinet daar de komende jaren vol op inzetten. We ondersteunen hen actief bij het zoeken naar oplossingen om in een legale situatie te komen. Daarom is de urgentie nu ook zo groot. We moeten komen met een stevig en geborgd pakket voor natuurherstel. Dat is geen keuze, maar de enige weg vooruit om weer vergunningen te kunnen verlenen, of het nu gaat om boeren of om luchthavens. Het hele kabinet werkt hier dan ook hard aan via de taskforce.
Tegelijkertijd – ik zei het net al – heb ik mijn rol als bevoegd gezag. In die hoedanigheid beoordeel ik vergunningaanvragen op basis van de Omgevingswet. Dat is geen politieke afweging, maar een toets op basis van de wet, de feiten en de wetenschap. Daar moet ik mij aan houden. Dat geldt ook voor dossiers als Lelystad Airport. Voor de opening van Lelystad zijn verschillende stappen nodig, waaronder een aantal die de collega-minister net al heeft aangekondigd. Ik heb er ook begrip voor dat hij daar voortvarend mee aan de slag gaat. We hebben er nadrukkelijk wel een kanttekening bij geplaatst, namelijk dat Lelystad pas open kan als de natuurvergunning er is. Die vergunning kan pas verleend worden wanneer we juridische zekerheid kunnen geven dat er voldoende natuurherstel komt. Dat was mijn inleiding over mijn twee verschillende rollen.
Ik begin met het blokje handhaving. Mevrouw Kröger vroeg: wat gaat de Minister doen nu alle luchthavens in overtreding zijn? U heeft in mijn brief van vandaag kunnen lezen dat we momenteel de uitspraken van de rechter op 16 april bestuderen. Het betreft uitspraken van vijf dagen geleden over negen rechtszaken. De uitspraken van die rechter bevestigen dat de rechtspraak over stikstof zeer complex is geworden. Totdat er een nieuw besluit op de vergunningaanvraag ligt, worden de luchthavens strikt genomen geëxploiteerd in strijd met de natuurvergunningplicht. Bij de afweging om wel of niet handhavend op te treden tegen de luchthavens moet ik alle belangen afwegen en betrekken. Zoals ik in de Kamerbrief van vandaag heb aangegeven, zal ik uw Kamer berichten over de vervolgstappen.
Voorzitter. Ik ga naar de vragen van het lid Kostić. Staat de luchtvaart boven de wet? Het antwoord is heel simpel: de luchtvaart staat niet boven de wet.

Dan was er nog de vraag om af te zien van het hoger beroep. Ik gaf net al aan dat er vijf dagen geleden een uitspraak is gedaan in negen verschillende rechtszaken over drie verschillende luchthavens. Ik vraag deze commissie om enig geduld, zodat ik het uitzoekwerk zorgvuldig kan doen. Dat geldt ook voor het hoger beroep. We bestuderen de uitspraak. Op basis daarvan beoordeel ik of we een hoger beroep willen instellen.
Dan de vraag van het lid Kostić of ik bereid ben om voor juni nog een brief naar de Kamer te sturen over de handhaving. Bij de afweging van de belangen gaat het mij primair om het natuurbelang versus het economisch belang van de luchthavens. De rechter vraagt ook om die af te wegen en daar houd ik mij aan. Als bevoegd gezag moet ik dat doen op basis van een wettelijk kader en moet ik zelfstandig – dat woord is belangrijk – tot een oordeel komen. Dat oordeel moet niet zijn weerslag krijgen in een brief, maar in een besluit op het handhavingsverzoek. Ik zal u uiteraard informeren over de voortgang van al die besluiten.
Dat was het blokje over de handhaving, voorzitter. Ik kan me voorstellen dat u de gelegenheid wil geven ...
O, excuus, ik heb nog één vraag liggen. Ben ik bereid om bij de brief waarom gevraagd werd, onder andere het rapport van CE Delft en het rapport van dr. Peeters en dr. Pels te betrekken over de luchtvaarteconomie en de welvaart? Als bevoegd gezag betrek ik alle relevante informatie voor de belangenafweging bij de nieuwe beslissing die ik moet nemen na de uitspraak van de rechter op de handhavingsverzoeken. Het gaat niet primair om algemene inzichten over het belang van de luchtvaarteconomie. Het gaat primair om het afwegen van het belang van de luchthaven waartegen het handhavingsverzoek is gericht tegen het natuurbelang van de omliggende natuurgebieden.
Daarmee heb ik het blokje over de handhaving behandeld.
Ik ga verder met het blokje stikstofruimte in relatie tot andere doelen. Ik neem de vrijheid om het even samen te vatten. Meerdere Kamerleden hebben gevraagd of er een afwegingskader is voor het vergeven van stikstofruimte. Het is misschien goed om aan te geven dat er twee smaken zijn. Er is de smaak stikstofruimte als je het hebt over mijn beleidsrol en er is de smaak stikstofruimte als je het hebt over mijn rol als bevoegd gezag. In mijn beleidsrol zijn prioriteringsafspraken gemaakt voor de stikstofruimte die er is, bijvoorbeeld in de SSRS-bank. Die ruimte gaat met prioriteit naar de volgende doelen: woningbouw, PAS-melders en renovatie- en veiligheidsprojecten aan rijkswegen. De woningbouw en de PAS-melders zijn absolute prioriteiten van het kabinet als het gaat om de verdeling van stikstofruimte uit bronmaatregelen.
Wat betreft mijn rol als bevoegd gezag: er wordt ook extern gesaldeerd tussen partijen. Daarvoor gelden de prioriteringsafspraken van het kabinet niet, want die gaan over de ruimte die wij zelf in die bank hebben gezet. Dit betreft transacties tussen particulieren of commerciële instellingen. Het staat iedereen vrij om te kiezen om saldogever, zoals we dat noemen, te worden aan een ander initiatief of een andere initiatiefnemer. Er is dus een onderscheid tussen mijn beleidsrol en mijn rol als bevoegd gezag.
Voorzitter, zal ik verdergaan met de beantwoording of wilt u interrupties toestaan?

De **voorzitter**:
Gaat u verder met de beantwoording. We stellen alle vragen aan het einde.

Minister **Van Essen**:
Ik heb nog de vraag over stikstof voor andere doelen. Er werd gevraagd: hoeveel huizen kunnen er dan jaarlijks gebouwd worden of wanneer kan het knooppunt bij Hoevelaken aangepakt worden? Dat komt later ook nog terug in mijn laatste blokje. Dat kun je niet zo concreet aangeven. Het is aan de initiatiefnemers van projecten om te onderbouwen hoe ze die

projecten via salderen vorm zouden kunnen geven en zouden kunnen laten vergunnen. De luchthaven Lelystad heeft stikstofrechten verworven middels een onderbouwing voor extern salderen. In mijn rol als bevoegd gezag beoordeel ik de aanvraag binnen een juridisch kader. Ik kan daarin niet prioriteren. Ik toets uitsluitend aan het natuurbelang.
Dan heb ik nog een vraag over het prioriteren van Defensie: waarom doen we dat niet? Zoals ik net aangaf, neem ik in mijn rol als bevoegd gezag geen politieke besluiten. Ik toets aan bestaande wet- en regelgeving. Defensie dient voor het stationeren van jachtvliegtuigen op Lelystad Airport een vergunningprocedure te doorlopen. Die aanvraag behandel ik als bevoegd gezag als die binnenkomt. Defensie dient die aanvraag ook te onderbouwen. Hier zijn verschillende mogelijkheden voor, zoals een ADC-toets. Als bevoegd gezag prioriteer ik niet tussen aanvragen.
Dan een vraag van de Partij voor de Dieren: waar denkt de Minister stikstofruimte vandaan te halen voor Lelystad Airport? Het is aan Lelystad Airport om ten behoeve van die vergunningaanvraag stikstofruimte te verkrijgen. In de natuurvergunningprocedure voor Lelystad Airport wordt gebruikgemaakt van extern salderen. In mijn rol als bevoegd gezag toets ik de vergunningaanvraag aan wettelijke kaders. Daarvoor moet ook rekening worden gehouden met «additionaliteit»; dat woord is al een aantal keer gevallen, want er zitten hier ook een aantal Kamerleden waarmee ik de discussie in de commissie voor Landbouw heb gevoerd. Als additionaliteit kan worden aangetoond, kan verworven stikstofruimte in het geval van Lelystad worden gebruikt als mitigerende maatregel, en niet eerder dan dat.
Voorzitter. Dat was het stukje over stikstofruimte in relatie tot andere doelen.
Dan ga ik verder naar de overige vragen. De heer Goudzwaard vroeg naar de kleine stikstofeffecten van Lelystad. Hij vroeg of ik kan toelichten hoe het strikte additionaliteitsvereiste zich verhoudt tot een kleine depositie. Volgens mij zijn we op het punt gekomen dat we moeten concluderen dat de staat van de natuur zodanig is dat zelfs kleine uitstoot en de daarbij horende depositie te veel is. Daar dwingt de rechtspraak ons ook toe. Het additionaliteitsvereiste waar ik het net over had, houdt in dat moet worden aangetoond dat de stikstofruimte waarmee is of wordt gesaldeerd niet al nodig is voor natuurherstel. De rechter eist die additionaliteitsonderbouwing. Ik denk dat ik daarmee niks nieuws zeg voor de heer Goudzwaard. Ook bij kleine hoeveelheden moet die additionaliteit op dit moment dus worden aangetoond. Bij de beoordeling moet worden gekeken naar de cumulatieve effecten van alle deposities die er al zijn.
Dan nog een vraag van de heer Goudzwaard: welke beleidsopties liggen er momenteel op tafel naar aanleiding van het advies van de taskforce om activiteiten met een zeer geringe stikstofdepositie niet langer onevenredig te belemmeren? De Taskforce Landbouw, Natuur en Stikstof werkt actief om natuurvergunningverlening in Nederland weer mogelijk te maken. In die taskforce liggen ook allerlei maatregelen en beleidsopties op tafel die het kabinet aan het verkennen is. Ik kan in dit debat niet vooruitlopen op de besluitvorming van het kabinet in die taskforce.
Dan de vraag of ik als Minister onderken dat de ecologische staat van de Veluwe zeer ongunstig is. De staat van instandhouding ligt op het niveau van habitattypen of -soorten. Voor de Veluwe zijn negentien van die habitattypen aangewezen. Die hebben voor een groot deel inderdaad een ongunstige staat van instandhouding. In het kader van de toetsing van de aanvragen voor Lelystad Airport moet ik hier rekening mee houden. Dat geldt niet alleen voor de Veluwe, maar ook voor het Naardermeer, Botshol en een aantal andere Natura 2000-gebieden in de omgeving van Lelystad.
Dan een vraag van mevrouw Kröger over de stikstofuitstoot boven 900 meter. Het is technisch niet mogelijk om de uitstoot boven de 900 meter, 3000 voet, betrouwbaar te vertalen. Bovendien is een bijdrage van

de emissie boven de 3000 voet zeer gering, zo blijkt uit een analyse van het RIVM.
Voorzitter. Dan de laatste vraag, over knooppunt Hoevelaken en hoe dat afgewogen wordt tegen andere projecten. Ik heb het net al een paar keer aangegeven: in de rol van bevoegd gezag toets ik binnen een juridisch kader en prioriteer ik daarin niet. Ik toets aan het natuurbelang. Vanuit mijn rol als Minister van LVVN werk ik binnen het kabinet keihard om geborgd natuurherstel en additionaliteit te kunnen onderbouwen. Hiermee komt er ook meer ruimte voor de vergunning van knooppunt Hoevelaken. Zoals ik net heb aangegeven, geldt dat bij de stikstofbank veiligheid en renovatieprojecten van rijkswegen prioriteit hebben.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dan begin ik bij mevrouw Beckerman.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Heel even een vraag aan u: mogen we nu wel of niet meer dan twee vragen achter elkaar stellen? Ik zou namelijk graag drie vragen stellen.

De **voorzitter**:
U mag drie vragen stellen. Begin maar.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Kan de Minister ook zeggen op welke datum alle PAS-melders, of een deel daarvan, gelegaliseerd moeten zijn en wanneer er voldoende stikstofruimte moet zijn voor woningbouw?

Minister **Van Essen**:
Net zoals bij Lelystad Airport kan ik op dit moment niet vooruitlopen op de vraag wanneer project X of opgave Y vergund kan worden. Het is mij duidelijk dat er een grote opgave ligt voor dit kabinet en voor mij als coördinerend Minister om voor de zomer een goed en overtuigend pakket neer te leggen. Het is dan aan de Kamer om die maatregelen te steunen en te accorderen. Pas als er sprake is van een geborgd pad van natuurherstel, dus als we hebben vastgelegd hoe de natuur gaat herstellen, kan ik die data afgeven. Het is de eerste, tweede en derde prioriteit voor het kabinet om alles in werking te stellen om op korte termijn dat perspectief weer te hebben.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Volgens mij begrijpt de Minister de achtergrond van mijn vraag. Hij zegt nu: voor PAS-melders en woningbouw kan ik geen datum noemen, laat staan een jaartal. We hebben hier een andere Minister die natuurlijk wel heel duidelijk voor Lelystad een datum noemde, namelijk oktober 2027. Snapt de Minister dat dit precies is waarom ik zeg dat het lijkt alsof ik in twee parallelle werelden debatteer?

Minister **Van Essen**:
Ik heb aangegeven dat ik snap dat mijn collega-minister in zijn brief namens het kabinet op twee sporen een concrete datum noemt. Dat heeft hij net zelf ook gezegd. Het gaat om «operatie» en een ander spoor voor Lelystad. Ik heb in mijn beantwoording ook gezegd dat hij heel nadrukkelijk een voorbehoud maakt wat betreft de natuurvergunningverlening. Ik heb net in mijn beantwoording ook aangegeven hoe ik me als Minister van LVVN gemotiveerd en verplicht voel om voor de doelgroep van PAS-melders ontzettend hard mijn best te doen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Dit wordt mijn derde vraag. Als je het geld hebt, kun je die stikstofruimte wel kopen. Daar zit het wrange. Er was een partij die voor de verkiezingen riep: tien nieuwe steden! Eentje daarvan was Ede–De Klomp. Ik kom daar dichtbij vandaan, dus die heb ik onthouden. Ik ben geboren en opgegroeid in Veenendaal. Ede–De Klomp ligt bij de Utrechtse Heuvelrug en bij de Veluwe. Hoe voorkomen we nou dat de luchthaven straks wel die ruimte koopt, maar dat er wat betreft die stad die beloofd is aan al die woningzoekenden straks toch wordt gezegd: tsja, moeilijk, moeilijk, moeilijk, want geen stikstofruimte?

Minister **Van Essen**:
Niemand kan op dit moment stikstofruimte kopen. Nou ja, je kunt die kopen, maar je kunt die niet inzetten. Ik heb ook duidelijk gemaakt dat woningbouw wel degelijk geprioriteerd is in de stikstofruimte die we als Rijk hebben, naast PAS-melders.

De **voorzitter**:
Dit is uw laatste interruptie, mevrouw Beckerman.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ja, dit is echt mijn laatste.
Dat zegt de Minister met het petje «Minister van LVVN» op, maar dan komt die andere pet. Dan komt de pet «vergunningverlener» en dan komt een rijke luchthaven misschien toch weer eerder dan de arme PAS-melder, die wel al jarenlang achteraan in de rij staat. Daar zit ook mijn zorg. Natuurlijk moet er eerst ruimte zijn en moet de additionaliteitstoets eerst gedaan zijn, maar maken die twee petten niet dat uiteindelijk, wanneer er een beetje een ruimte is, de volgorde toch elke keer in het voordeel van de wat rijkere luchthaven zal uitpakken?

Minister **Van Essen**:
Met het risico dat we hier een debat overdoen dat in de commissie Landbouw hoort, zeg ik het volgende. In mijn beleving zijn we eerst bezig om onder andere intern salderen weer mogelijk te maken, juist om PAS-melders te helpen en verduurzaming weer op gang te helpen. Daarbij is het geen kwestie van wie het meeste geld heeft. Daarbij is de kwestie wat onze inzet en snelheid is en wat wij bieden aan onder anderen PAS-melders om samen met ons tot een oplossing te komen.

De **voorzitter**:
Volgens mij was de heer Grinwis eerst. Ik ga naar de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik ga proberen om de vraag binnen de 30 seconden te houden. De eerste vraag is de volgende. De Minister gaat er nu fideel mee om dat zijn collega-minister «2027» opschrijft, maar hij wordt toch een beetje voor de bus gegooid. De andere Minister zegt namelijk: ik krijg mijn huiswerk voor oktober 2027 wel af. Maar die van LVVN heeft zo'n onduidelijk verhaal dat dat nog wel twintig jaar kan duren. Hoe waardeert de Minister van LVVN dat? Hij wordt toch gigantisch onder druk gezet?

Minister **Van Essen**:
Ik vind het belangrijk dat mijn collega-minister ook onderdeel uitmaakt van de taskforce en dat hij elke keer heeft benadrukt dat het een kabinetsbrede opgave is. Zo zie ik dat ook. Zoals ik aangaf, kan ik me voorstellen dat je voor bepaalde sporen in staat wil zijn om een datum te noemen op het moment dat je uit de Kamer de vraag krijgt om op papier te zetten hoe je een coalitieafspraak uitwerkt. Ik vind het vanuit mijn rol belangrijk dat er voor de natuurvergunning een heel duidelijk voorbehoud is gemaakt. Dat heb ik ook gelezen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Helder. Maar we weten allemaal dat additionaliteit een mega-ingewikkeld onderwerp is, waarbij de jurisprudentie niet in het voordeel van deze Minister werkt. We hebben het rapport Van verwarring naar verbinding, waarin men het van projectniveau naar een hoger schaalniveau tilt. In hoeverre ziet hij kans om die knoop door te hakken? Het gaat erom dat het ene project, bijvoorbeeld voor woningbouw of voor een PAS-melder, niet concurreert met Lelystad, waardoor je inderdaad altijd die scheve gezichten houdt, in de trant van: o, als puntje bij paaltje komt, is luchtvaart voor dit kabinet uiteindelijk belangrijker dan woningbouw of een andere ontwikkeling.

Minister **Van Essen**:
Deels is het antwoord net volgens mij ook al gegeven. Het is niet zo dat wij, als deze zomer de taskforce het pakket oplevert, dan de rode knop indrukken en overal in Nederland de vergunningverlening dan weer wordt vlotgetrokken. Dat zal per gebied zijn en het zal in stappen zijn. Dus wat ik net aangaf: eerst intern salderen en dan misschien extern salderen. Zo bouw je het hele pakket verder op. Laat nou juist die PAS-melder heel erg gebaat zijn bij mogelijkheden om ook intern salderen, innovatie en verduurzaming weer mogelijk te maken.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dat is interessant: per gebied. Dan wordt het interessant hoe de Minister het gebiedsniveau gaat definiëren en hoe de prioritering binnen zo'n gebied dan gaat plaatsvinden. Stel je voor dat de vergunningaanvraag eerder is aanbeland bij deze Minister dan bij de provincie Flevoland of Gelderland, als die in hetzelfde gebied valt en dezelfde natuur raakt. Dat is niet denkbeeldig. Als dan de Minister eerder de vergunning afgeeft dan de provincie, dan is zomaar de gebiedsruimte aan stikstof op. Hoe gaat dat dan plaatsvinden?

Minister **Van Essen**:
Ik erken wat de heer Grinwis zegt. We hebben natuurlijk te maken met verschillende bevoegde gezagen. Naast het Rijk, voor een select aantal projecten, hebben met name provincies ook die rol. Ik vind het volgende belangrijk en heb daar ook met mijn collega's het gesprek over gehad. Als je het over Lelystad hebt, over hoeveel mol heb je het dan? Wat kan Lelystad dan ook bieden aan allerlei partijen die daar in de omgeving zitten? Het is misschien wat cryptisch, maar ze hebben ruimte om extern te salderen. Ik heb begrepen dat die ruimte ook kan worden ingezet in een gebiedsproces, juist om anderen te helpen. Ik snap dat we heel erg graag dingen tegenover elkaar zetten. Je hebt te maken met verschillende rollen en bevoegde gezagen, Rijk en provincie, maar ook met je beleidsrol als Minister. Daar loopt ook nog doorheen dat er misschien oplossingen mogelijk zijn die we nu nog niet voor ogen hebben, juist voor de groep die u prioritair noemt.

De **voorzitter**:
Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
De Minister erkende net dat de Veluwe een zeer ongunstige staat van instandhouding heeft. Erkent hij dan ook dat dit juridisch gezien betekent dat er echt nul gram vrije stikstofruimte beschikbaar is voor Lelystad, omdat elke gram daling wettelijk eerst naar herstel moet gaan?

Minister **Van Essen**:
Dit geldt inderdaad voor alles boven 0.005. Dat is nu het getal waarmee we te maken hebben. Voor de Veluwe specifiek hecht ik daarom

ontzettend veel aan de gebiedsplannen die nu door de regio daar worden uitgewerkt, juist omdat het zo'n belangrijk gebeid is voor heel Nederland. Maar er kan op dit moment inderdaad niets bij, want de staat van instandhouding is voor veel habitattypen gewoon te slecht.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dan blijft de vraag die de heer Grinwis net ook stelde staan. Dan komt er misschien ruimte, als deze Minister zijn werk goed doet. Waarom zou dan een staatsdeelneming die met ons belastinggeld stikstofruimte heeft gekocht, voorstaan op andere dingen die wij maatschappelijk heel belangrijk vinden?

Minister **Van Essen**:
Die staat ook niet per se vooraan. Dat was ook het antwoord op een vraag van het lid Kostić. We hebben allerlei andere prioriteiten. We hebben onze eigen stikstofbank waar ruimte in zit die we kunnen vergeven, aan PAS-melders en aan woonprojecten. Dus ik zie dat niet zo. Ik ben het wel met de heer Grinwis eens dat in de tijd we wel goed met de provincies moeten afstemmen wanneer je dan vergunningaanvragen behandelt die er liggen. Maar als het gaat om het spoor intern salderen en extern salderen, zie ik juist voor PAS-melders eerder mogelijkheden via het eerste spoor, voordat extern salderen weer mogelijk wordt.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar het lid Kostić. Sorry. Een laatste, aanvullende vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dan wil ik de Minister toch vragen om mij met zijn ministerspet te schetsen of het niet wenselijk zou zijn om wel degelijk het maatschappelijk belang mee te wegen bij hoe wij kijken naar verschillende vergunningaanvragen. Zou het niet wenselijk zijn als we op het moment dat er ruimte komt in zo'n gebied als de Veluwe, wel degelijk een weging kunnen maken? Of is het gewoon «wie het eerst komt, die het eerst maalt» of «wie heeft de diepste zakken»? Dat lijkt me namelijk een uitermate ongelukkige uitkomst voor PAS-melders, voor de woningbouw en voor knooppunt Hoevelaken, omdat Schiphol als staatsdeelneming ooit die boerderijen heeft opgekocht.

Minister **Van Essen**:
We vermengen nu inderdaad dingen, maar wettelijk is het gewoon buitengewoon problematisch. Als iemand een vergunningaanvraag indient, bij ons of bij provincies, hebben we die gewoon te behandelen. Het is niet zo dat we kunnen zeggen: we laten jou nog even op de stapel liggen en behandelen anderen wel. Dat is buitengewoon ingewikkeld, omdat er alle jurisprudentie is dat iedereen die een vergunningaanvraag mag indienen, ook binnen een bepaalde termijn een antwoord krijgt op die vergunningaanvraag.

De **voorzitter**:
Dan ga ik nu naar lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Alle stikstofexperts die wij hier in de Kamer hebben gesproken, zeggen: als er ooit een natuurvergunning komt voor Lelystad Airport, dan duurt het op z'n minst nog tien of vijftien jaar. Is de Minister het daarmee eens?

Minister **Van Essen**:
Ik begrijp dat dat uitgaat van de assumptie dat natuurherstel ook allemaal gerealiseerd moet zijn. Wij gaan ervan uit dat op het moment dat je natuurherstel hebt ingezet en geborgd en dat de dalende lijn zichtbaar is,

er weer vergunningverlening mogelijk is. Dat zal in een volgorde gebeuren, zoals ik net ook al schetste, waarbij bijvoorbeeld eerst intern salderen weer mogelijk wordt. Het hoeft dus niet plaats te hebben gevonden, maar het moet juridisch vastgelegd zijn dat het gebeurt, dat het onomkeerbaar is en dat er een dalende lijn is.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Aan de ene kant zeggen stikstofjuristen ons iets, maar de Minister vindt iets anders. Kan de Minister dus per brief nog wat toelichten hoe dit precies verschilt met wat andere experts zeggen? Want dit wordt verwarrend.

Minister **Van Essen**:
Ik wil bij het pakket van de taskforce best ingaan op de vraag op welke manier ik zie dat vergunningverlening weer mogelijk wordt. Dan kunnen u en anderen dat weer plakken op een casus die belangrijk is, lid Kostić.

De **voorzitter**:
Dan heb ik nog een laatste interruptie van het lid Kostić. Daarna ga ik naar de heer Goudzwaard. Ik zag volgens mij ook nog een handje van mevrouw Wiersma.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nog even over de handhaving en de afweging van belangen. Dat is nu precies waar het in het verleden is misgegaan. De rechter heeft meerdere malen tegen het kabinet gezegd: jullie doen de belangenafweging eigenlijk elke keer verkeerd; elke keer delven de burgers of de natuur het onderspit en overwint de luchtvaart. Ik hoop dus dat de Minister begrijpt dat wij ons in ieder geval zorgen maken over hoe de afweging nu weer zal worden gemaakt. De vraag is dan of de Minister kan toezeggen dat hij met de allergrootste welwillendheid toch scherp gaat kijken hoe de belangenafweging beter kan worden meegenomen. Kan hij daarin ook de geschiedenis meenemen? In het verleden zijn de belangen van burgers en de natuur niet goed meegenomen.

Minister **Van Essen**:
De geschiedenis van de rechtspraak heb ik daar sowieso in mee te nemen, maar zoals ik net al aangaf, moet ik in de rol van bevoegd gezag zelfstandig tot een oordeel komen. Ik vraag u ook de tijd om dat rustig te kunnen doen. Voor wat betreft mijn beleidsrol, om maar weer even het onderscheid te maken: ik heb een aantal keer aangegeven dat natuurherstel de enige weg vooruit is in dit vraagstuk. Ik hoop dat dat u enigszins gerust kan stellen, lid Kostić.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Een hele korte vraag. Lelystad Airport heeft in 2023 middels een schoolvoorbeeld van overleg de stikstofrechten opgekocht van een aantal boerderijen. VNO-NCW zegt dat het een enorme boost voor de werkgelegenheid geeft, van misschien wel 3.000 banen. We hebben het over een fractie extra stikstof op de N2000-gebieden in Nederland, namelijk 0,1% van alle luchtvaart. Ik neem aan dat de Minister toch ook wel ziet wat voor enorm laaghangend fruit hier voor hem ligt.

Minister **Van Essen**:
Zoals ik inhoudelijk heb aangegeven, is elk stukje uitstoot boven een bepaalde grens gewoon te veel. Dat is volgens mij gewoon het geval. Tegelijkertijd – daarin kom ik de heer Goudzwaard, denk ik, enigszins

tegemoet – staat in het coalitieakkoord dat we de rekenkundige ondergrens mogelijk willen maken. Dat kan niet anders dan gepaard gaan met natuurherstel. Maar daarin zal een deel van de oplossing zitten. Het laat onverlet dat we op sporen 1 en 2 van de Vogel- en Habitatrichtlijn voldoende moeten doen om geborgd natuurherstel te hebben ingezet.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar mevrouw Wiersma.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Ik had eigenlijk nog een vraag met betrekking tot de PAS-melders. De Minister gaf aan dat er een prioritering zit in de SSRS-bank, waarbij de PAS-melders ook geholpen kunnen worden. Nu zit er heel weinig ruimte in de SSRS-bank, omdat het getoetst wordt aan de additionaliteit en in een andere stikstofbank terechtkomt. Mijn concrete vraag is deze. Er wordt een beperkte ruimte voor PAS-melders gereserveerd waardoor het lastig is om een dekking te vinden op de juiste hexagonen, omdat het vaak over verschillende hexagonen gaat en de saldogevers dan soms niet op de juiste hexagonen depositie veroorzaken. Is deze Minister het met mij eens dat het eigenlijk beter is om die reservering voor PAS-melders iets langer te laten duren, zodat er een betere dekking voor die PAS-melders gevonden kan worden?

Minister **Van Essen**:
Daarmee lopen we enigszins vooruit op het legalisatieprogramma van de vorige Minister, dat ik heb voortgezet. Dat ligt nu ter consultatie voor. We laten inderdaad een gedeelte van die ruimte doorlopen vanuit de Lbv, die er nog aan komt. Een ander deel laten we terugvloeien naar natuur, waar het probleem dat zonet geschetst werd zich inderdaad heeft voorgedaan, namelijk dat die ruimte niet matcht met de PAS-melders die je zou willen legaliseren. Dat laat onverlet dat we via een maatwerkaanpak en alles wat in dat programma staat ons echt focussen op de oplossing voor de PAS-melders.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
Dan toch een vervolgvraag. Ik vind het toch een beetje zuur, want de Minister ... Ja, ik zit hier eigenlijk ter vervanging van Caroline van der Plas, want die zou dit debat doen. Dat is dus ook de reden dat ik dit nu doe, maar ik moet hier natuurlijk wel even een punt van maken. De Minister doet nu net alsof het enigszins uit de lucht komt vallen dat er voor Lelystad nu gekoerst wordt op oktober «27. Maar er ligt natuurlijk een kabinetsbesluit aan ten grondslag, dus in die prioritering wordt gevoelsmatig nu wel degelijk voorrang gegeven aan Lelystad. De PAS-melders hebben recent een brief gehad; ik ken dat beleid natuurlijk. Dat is heel zuur, omdat juist het aantonen van die additionaliteit heel ingewikkeld is. Daarin wordt ook gezegd dat, omdat het zo moeilijk is, beëindigen ook een optie is: «U kunt uw bedrijf dus ook stoppen.» Dat is een hele zware boodschap voor die bedrijven, die nu tegelijkertijd een kabinet zien dat voor de luchtvaart wél vol aan de bak gaat.
Afijn, we zitten nu in deze situatie. Ik zou de Minister het volgende willen vragen, want die ruimte wordt getoetst aan de additionaliteit en zou formeel voor de natuur beschikbaar moeten komen. Kan hij niet, net zoals bij de vergunning voor Lelystad die nu waarschijnlijk met behulp van het departement onderbouwd gaat worden – waarbij dan sprake is van extern salderen, wat bij veel provincies lastig ligt – dezelfde redenatie hanteren voor de stikstofruimte in die beide banken, dus ook die van de natuurmaatregel, waardoor daaruit ook weer een bepaalde ruimte op basis van extern salderen vrij kan komen?

De **voorzitter**:

Het is een lange vraag. Misschien kan de Minister kort antwoorden.

Minister **Van Essen**:
Ik heb geprobeerd echt goed te luisteren. Misschien kan de vraag in drie, vier woorden worden samengevat; dan kan ik hem beantwoorden. Maar het was een hele lange aanloop, met verschillende dingen, van het programma voor PAS-melders tot extern salderen. Als de vraag misschien nog even geherformuleerd kan worden, kan ik een poging doen.

Mevrouw **Wiersma** (BBB):
De vraag is ook wel gelaagd, inderdaad. Er zit straks een hele hoop stikstofruimte die getoetst is aan additionaliteit en die niet gebruikt kan worden voor vergunningverlening. Maar als er voor Lelystad aan een vergunning gewerkt wordt waar extern salderen onderdeel van uitmaakt, dan ligt daar een onderbouwing onder – althans, dat is dan mijn aanname, en ik denk dat het een beetje die kant op zou moeten gaan – net als bij de Lbv en Lbv-plusregeling, waar een restvergunning van 15% wordt afgegeven, waarbij dat bij Lelystad wellicht op die manier gaat plaatsvinden. We hebben nu al gezegd dat we de niet-inzetbare stikstofruimte in een bank parkeren en dat we niet meer gaan kijken of daarin dekking zit voor onder anderen PAS-melders, omdat die aan de additionaliteit getoetst is. Maar mocht er in het kader van extern salderen een onderbouwing komen waarmee je toch extern kunt salderen, is de Minister dan bereid om te onderzoeken of de natuurbank met diezelfde redenering ook voor de PAS-melders inzetbaar zou zijn?

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de Minister. Het is een behoorlijk technische vraag.

Minister **Van Essen**:
Daar moet ik schriftelijk op terugkomen.

De **voorzitter**:
Dat is dan de toezegging dat u daar schriftelijk op terugkomt. Goed. Dan ga ik kijken of er behoefte is aan een tweede termijn. We zitten over de tijd heen, dus ik wil dat wel met de commissie afstemmen. Er is behoefte aan een tweede termijn, zie ik. Ik wil voorstellen dat we de spreektijd kort houden, op één minuut. De heer De Groot heeft een punt van orde.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Het is 21:45 uur. We hadden natuurlijk tot 21.30 uur de tijd. Ik weet niet hoelang we van plan zijn om nu nog door te gaan, maar ik zou wel graag een beetje planning willen zien op dat punt. Het debat is enorm uitgelopen. We kunnen ook zeggen: we vragen een tweeminutendebat aan en stoppen dit debat nu. Anders verwacht ik dat het een herhaling van zetten wordt.

De **voorzitter**:
Dat kunnen we doen, maar dat zult u dan moeten doen. Ik ga even het rijtje af.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik zou een tweeminutendebat willen aanvragen. Dat doe ik bij dezen ook. Wat mij betreft hoeft er, aangezien we al een kwartier uitgelopen zijn, nu geen tweede termijn te komen, maar ik zou wel heel graag dat tweeminutendebat hebben voordat wij op 19 mei het volgende luchtvaartdebat hebben.

De **voorzitter**:
Oké.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Steun voor het verzoek.

De **voorzitter**:
Steun voor het verzoek van mevrouw Beckerman.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Steun voor het ordeverzoek dat mevrouw Kröger deed.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik snap dat we uit de tijd lopen. Tegelijkertijd is dit het eerste grote luchtvaartdebat. Er speelt heel veel. Ik had het liever anders gezien, maar geen steun voor het verzoek. Ik maak het debat graag snel nog af.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Steun voor het verzoek van mijn collega De Groot en de suggestie die mevrouw Kröger deed. Laten we dus een tweeminutendebat houden. Voor nu is er geen tweede termijn nodig, wat mij betreft.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Geen tweede termijn, wel een tweeminutendebat.

De **voorzitter**:
Mevrouw Wiersma. Hetzelfde? Oké.

De heer **Van Asten** (D66):
Daar sluit ik me bij aan.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik ook, voorzitter. Als collega Kostić het echter binnen 30 seconden kan, dan telt het hier natuurlijk niet als tweede termijn!

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik ga de toezeggingen nog doornemen, dus wilt u nog heel kort even de stilte bewaren? We hebben meegeschreven. Er zijn veel onderwerpen behandeld. Dit zijn de toezeggingen.
- Het koninklijk besluit over de gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegbewegingen op Schiphol wordt voor inwerkingtreding voorgelegd aan de Kamer. Dat was een verzoek van mevrouw Zwinkels.
- De Kamer wordt voor het commissiedebat Schiphol geïnformeerd over de gezondheidseffecten van vliegtuigemissies. Hierbij zal de Minister ook ingaan op de vraag of een onafhankelijk advies van de Gezondheidsraad over schadelijke stoffen op luchthavens meerwaarde heeft.
- Voor het einde van het jaar wordt de Kamer nader geïnformeerd over het nieuwe stelsel voor vliegtuiggeluid.
- In aanloop naar de ingebruikname van Lelystad Airport zal de Kamer schriftelijk worden geïnformeerd over hoe er in de luchtvaartgids is geformuleerd dat er geen sprake is van laagvliegroutes.
- Rond de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over hoe de coalitieafspraken over het CO_2-plafond voor Schiphol en Lelystad worden geborgd. Dit is inclusief een appreciatie van de NLR-inventarisatie over de CO_2-uitstoot van Lelystad Airport.
- Het KiM zal worden verzocht om een update van het onderzoek waarin uitwijkgedrag van reizigers tot 18 jaar en leisureverkeer zullen worden onderzocht, alsmede de effecten van de afstand gerelateerde vliegbelasting. Over de uitkomsten zal de Kamer worden geïnformeerd.
- De Minister zal de vragen van het lid Beckerman over de strategie achter het beloningsbeleid bij KLM doorgeleiden aan zijn collega van Financiën en hem vragen de Kamer te informeren.

– De Minister zal in gesprek gaan met zijn collega's in België en Duitsland over een gelijk speelveld ten aanzien van de vliegtaks, de Kamer voor het einde van het jaar informeren over de uitkomsten hiervan en hierbij ook ingaan op de zorgen over de vliegtaks, het level playing field en grenseffecten.
– De Kamer wordt geïnformeerd over de vervolgstappen ten aanzien van een besluit inzake de handhavingsverzoeken bij de verschillende regionale luchthavens.
– Bij de oplevering van het pakket van de Taskforce Stikstof zal de Minister van LVVN ook ingaan op de zienswijzen van verschillende stikstofexperts in het rondetafelgesprek Lelystad Airport die minder optimistisch waren over een realistische termijn voor een natuurvergunning voor Lelystad Airport.
– De Minister komt schriftelijk terug op de technische vragen van het lid Wiersma.

Het lid Kröger heeft een tweeminutendebat aangevraagd.
Ik zie nog één vinger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Er waren maar liefst vier dingen waarvan de Minister had aangegeven dat hij er in tweede termijn op zou terugkomen. Nu hebben we geen tweede termijn, dus ik had dat heel graag schriftelijk gehad. Volgens mij ging het om het meenemen van alternatieven in de MER en de MKBA, om het doorklimmen indien mogelijk – dat was een vraag over laagvliegroutes – om de GER en om de juridische parameters voor de slotdeclaratie, dus om vier onderwerpen. O ja, en het ging natuurlijk om de kosten van op de pof doorgaan met de voorbereiding van het openen van Lelystad Airport.

De **voorzitter**:
Misschien kan de Minister daar nog kort op reageren.

Minister **Karremans**:
Wat brengt u dat vriendelijk, mevrouw Kröger! Uitmuntend. Volgens mij klopt het allemaal. Het enige is: er is misschien behoefte om iets zwart-op-wit te hebben over hoe het met die laagvliegroutes dan precies wordt opgelost. Uiteindelijk komt dat in de luchtvaartgids. Er is nu een toezegging dat we dat in de luchtvaartgids zullen toesturen, maar volgens mij is de behoefte juist om het van tevoren te weten. Uiteindelijk komt er een luchtvaartgids, maar wij zullen dit gewoon netjes in een briefje doen. Daarbij zal ik ook aangeven dat het in de luchtvaartgids komt, maar de brief wordt dus niet het toesturen van de luchtvaartgids, om daar helderheid over te hebben.

De **voorzitter**:
Ik zie dat ook de Minister van LVVN nog iets wil zeggen.

Minister **Van Essen**:
Ja, over de toezegging om bij het taskforcepakket terug te komen op tien jaar Lelystad. Ik heb gezegd dat ik bij het taskforcepakket terugkom op de vraag op welke manier wat voor vergunningverlening mogelijk wordt en dat u dat dan op uw casus toe kan passen. Ik kom bij het taskforcepakket dus niet specifiek op Lelystad terug, maar op de vraag op welke manier wat voor vergunningverlening mogelijk wordt, of dat intern salderen of extern salderen wordt of noem zo maar op. Dan kan deze commissie dat op de casuïstiek toepassen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger vroeg nog wanneer de beantwoording komt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ja, ik wil graag dat de beantwoording over de vier openstaande punten voor het tweeminutendebat komt, maar dat gaat vast lukken.

Minister **Karremans**:
Ja, zeker.

De **voorzitter**:
Ik zie geknik; dat gaat door. Dan zag ik lid Kostić nog.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik snap dat de Minister dit zegt, maar moeten wij dan maar gaan verzinnen hoe we dat precies bij elke casus gaan plakken? Volgens mij is het makkelijker, juist omdat het zo'n groot dossier is, dat de Minister dan zelf Lelystad als voorbeeld neemt, als casus neemt, zodat we ook meer feeling krijgen van hoe dit soort regels dan wordt toegepast. Ik wil toch wel graag een beetje een uitbreiding van die toezegging.

Minister **Van Essen**:
Nee, ik heb heel duidelijk geschetst hoe ik naar die uitspraak kijk en ik heb aangegeven dat ik als hulp daarbij wil schetsen hoe de vergunningverlening weer opengaat. Lelystad als tekenend voorbeeld voor de taskforceaanpak neerzetten is verkeerd, denk ik, als je kijkt naar wat we allemaal te doen hebben met elkaar. U kunt dat dan dus zelf toepassen op uw casuïstiek.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Prima, maar ik vind dit wel een beetje moeizaam. De Kamer heeft gewoon recht op informatie. Dan komen er wel schriftelijke vragen of zo en mag de Minister het alsnog uitleggen, maar het is gewoon een beetje omslachtig. Ik zeg niet dat het als tekenend voorbeeld moet gelden, maar gewoon als een voorbeeld. Maar goed, het is aan de Minister. Dan zullen we op een andere manier wel informatie van hem krijgen.

De **voorzitter**:
Ik zie nog een hand van mevrouw Zwinkels.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank aan de Minister voor de opheldering zojuist ten aanzien van de laagvliegroutes en de luchtvaartgids. Daar kan ik me inderdaad helemaal in vinden. Ik had nog één aanscherping ten aanzien van de toezegging over de voorhangprocedure. Die komt vóór de Raad van State, begreep ik in de beantwoording. Ik zie de Minister knikken; misschien kan hij dat straks bevestigen.
Tot slot weet ik niet of ik deze in de lijst voorbij had horen komen, maar er was nog een toezegging gedaan om ons voor het einde van het jaar te informeren over de wetswijziging vanuit de Luchtvaartnota die nodig is om te sturen op milieuruimte en om dat vanaf 2030 in werking te laten treden. Als die is vermeld, dan is het goed.

De **voorzitter**:
Die laatste is inderdaad in de lijst vermeld.

Minister **Karremans**:
Over dat eerste punt heb ik inderdaad gezegd: voordat het luchtvaartbesluit naar de Raad van State gaat.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik dank iedereen voor de aanwezigheid, ook de mensen op de publieke tribune, die het ook tot het einde hebben volgehouden, en iedereen die thuis meekijkt. Fijne avond nog en tot de volgende keer.

Sluiting 21.53 uur.