35
Luchtvaart

Aan de orde is het **tweeminutendebat Luchtvaart (CD d.d. 24/02)**.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de heer Koerhuis. Hij zal spreken namens de VVD.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Voorzitter. Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat regionale luchtvaart belangrijk is voor de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en de economie van heel Nederland;

constaterende dat Noord-Nederland, Groningen Airport Eelde en tientallen bedrijven oproepen om de continuïteit van Groningen Airport Eelde te waarborgen;

constaterende dat Groningen Airport Eelde een belangrijke rol speelt in de verduurzaming van luchtvaart en het transport van organen;

verzoekt de regering om samen met Noord-Nederland te onderzoeken hoe Groningen Airport Eelde economisch rendabel kan worden gemaakt en de continuïteit kan worden gewaarborgd en welke rol Schiphol hierbij kan spelen, en de Kamer voor het commissiedebat Regionale luchtvaart te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis, Van der Molen en Graus.

Zij krijgt nr. 915 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er oneerlijke concurrentie ontstaat doordat Europese luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zich aan de Europese klimaatregels moeten houden;

constaterende dat de belangrijkste concurrentie van Europese luchthavens en luchtvaartmaatschappijen Istanbul Airport en Turkish Airlines zijn;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe Istanbul Airport en Turkish Airlines aan de Europese klimaatregels kunnen worden gehouden, en de Kamer hierover voor het commissiedebat Duurzame luchtvaart te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Koerhuis.

Zij krijgt nr. 916 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vliegoverlast kan worden aangepakt door vliegtuigen die veel geluid maken hogere havengelden te laten betalen en vliegtuigen die weinig geluid maken lagere havengelden te laten betalen;

constaterende dat hier nog ruimte is om vliegoverlast aan te pakken;

verzoekt de regering om Schiphol, Rotterdam-Den Haag Airport, Eindhoven Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde te laten onderzoeken hoeveel ruimte er nog is in havengelden om vliegoverlast aan te pakken, en de Kamer hierover voor het commissiedebat Duurzame luchtvaart te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Koerhuis.

Zij krijgt nr. 917 (31936).

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Van Raan. Hij zal spreken namens de Partij voor de Dieren.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel. De minister hield ons in het debat voor dat groei of krimp van de luchtvaart geen beleidskeuze is, maar nu geeft hij in zijn brief aan dat de Luchtvaartnota wel degelijk uitgaat van verdiende groei. Wat hem betreft is er definitief geen aanpassingsbehoefte.

We hebben dus een paar moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een Luchtvaartnota met groei vanwege de stikstofcrisis, de klimaatcrisis, de biodiversiteitscrisis en de coronacrisis inmiddels al ruimschoots achterhaald is;

verzoekt de regering een herziene Luchtvaartnota te maken, en daarbij uit te werken welk beleid nodig is voor een krimp en wat de bredewelvaartseffecten zouden zijn van een krimp,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Kröger.

Zij krijgt nr. 918 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een afspraak in de maak lijkt waarbij de Schiphol Group een (meerderheids)belang neemt in Maastricht Aachen Airport (MAA);

verzoekt de regering de staatsdeelneming Schiphol Group geen onomkeerbare stappen te laten zetten met betrekking tot MAA voordat de Staten-Generaal en de Provinciale Staten Limburg zich daarover hebben uitgesproken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Kröger.

Zij krijgt nr. 919 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vervuiler behoort te betalen;

constaterende dat de luchtvaartsector door de grote hoeveelheid gratis emissierechten in 2020 niet betaalde voor de veroorzaakte vervuiling maar zelfs voor 273 miljoen aan gratis rechten overhield;

spreekt uit dat het onacceptabel is om sterk vervuilende sectoren in een klimaatcrisis zo stevig te subsidiëren;

verzoekt de regering te regelen dat het teveel aan uitgegeven rechten wordt ingehouden in het komende jaar;

verzoekt de regering zo snel mogelijk een einde te maken aan gratis emissierechten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 920 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het coalitieakkoord stelt dat alle sectoren hun evenredige bijdrage moeten leveren aan de stikstofreductie;

verzoekt het kabinet voor de Nederlandse luchtvaartsector een minimaal evenredig en afdwingbaar stikstofreductiedoel vast te leggen als voor andere sectoren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Kröger.

Zij krijgt nr. 921 (31936).

De heer **Van Raan** (PvdD):
En dan de laatste, voorzitter, denk ik. Ja.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister Schiphol heeft medegedeeld wat de referentiesituatie is waar de vergunningaanvraag aan getoetst zal worden;

constaterende dat de referentiesituatie niets zegt over de lopende vergunningaanvraag;

verzoekt de regering de aan Schiphol medegedeelde referentiesituatie (inclusief de te betrekken vlootsamenstelling) met de Staten-Generaal te delen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Kröger.

Zij krijgt nr. 922 (31936).

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat zijn acht moties na twee sprekers, dus dat belooft nog wat voor dit tweeminutendebat. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger, die zal spreken namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter. Van mijn hand twee moties en een opmerking. Die opmerking gaat over de Luchtvaartnota. Tijdens het debat was er enige verwarring of het nou een concept was of een definitief stuk. De minister heeft nog een brief gestuurd waarin staat dat die nota definitief is, maar die nota is natuurlijk geschreven in een geheel andere tijd, in een tijd voor corona en in een tijd voor duidelijk klimaatbeleid van Europa met betrekking tot de luchtvaart. Dus ik zou echt de minister willen vragen of hij de Luchtvaartnota wil herzien en om dat met de Kamer wil delen. Daarom staan we ook onder de motie van de Partij voor de Dieren met die oproep, maar ik zou ook graag in dit tweeminutendebat een reactie van de minister hierop horen.

Dan de twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de natuurvergunning van Schiphol van groot maatschappelijk belang is;

constaterende dat de Commissie voor de milieueffectrapportage een aantal adviezen heeft gegeven waarvoor de minister voor Natuur en Stikstof en de minister van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag zijn, met name met betrekking tot de methode die gehanteerd wordt voor het bepalen van de emissierechten;

constaterende dat Schiphol door de minister voor Natuur en Stikstof en de minister van Infrastructuur en Waterstaat in kennis gesteld is over de uitgangspunten ten aanzien van de referentiedatum en vlootsamenstelling die gehanteerd moeten worden voor het bepalen van emissierechten;

verzoekt de regering om deze uitgangspunten en de gekozen methode voor het bepalen van emissierechten per ommegaande met de Kamer te delen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Van Raan.

Zij krijgt nr. 923 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De volgende motie gaat over de noodzaak van een kleiner Schiphol om te kunnen bouwen in de Randstad.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de Randstad een groot aantal belangen ruimtelijk met elkaar concurreren;

constaterende dat Schiphol een groot ruimtelijk beslag legt op gebruiksmogelijkheden van de ruimte, onder andere door geluids- en veiligheidscontouren;

overwegende dat met een beperkte maar gerichte krimp van Schiphol, gefocust op de tijden en banen die het meeste overlast geven, veel ruimte kan worden vrijgespeeld;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoeveel woningen extra gebouwd kunnen worden in de regio als Schiphol krimpt tot 400.000, 350.000 en 300.000 vliegbewegingen en als nachtvluchten verboden worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 924 (31936).

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Van der Molen die zal spreken namens het CDA.

De heer **Van der Molen** (CDA):
Voorzitter, dank u wel. De situatie rond Lelystad Airport is er niet overzichtelijker op geworden, want het recente besluit van minister Van der Wal-Zeggelink om geen natuurvergunning af te geven vanwege onjuiste berekeningen over de stikstofuitstoot maakt de situatie niet makkelijker. Ik vraag de minister of hij de Kamer kan melden hoeveel vertraging dit besluit oplevert. Klopt het dat als de berekeningen goed waren gemaakt, de stikstofneerslag boven de grens was uitgekomen waarbij een vergunning moest worden aangevraagd?

Voorzitter. De minister houdt de boot af bij het verzoek van het CDA en andere partijen om in gesprek te gaan met Groningen Airport Eelde. Het wordt een beetje een kip-of-eidiscussie. Eerst een strategie en dan een gesprek, zegt de minister, terwijl het vliegveld al een strategie heeft liggen, maar eerst een gesprek vraagt over de opties voor zijn continuïteit binnen het totaal van de luchtvaart in Nederland. Vandaar dat wij op dit punt een motie indienen, samen met de VVD en de PVV.

Voorzitter, tot slot. Ik heb namens het CDA tijdens het commissiedebat ervoor gepleit om de omgeving te betrekken bij de toekomstplannen voor Schiphol en andere vliegvelden in Nederland. Dat speelt bij voorrang bij de integrale afweging rond Schiphol. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een integrale afweging inzake Schiphol in gang is gezet, waardoor zekerheid en perspectief kunnen worden geboden voor de hubfunctie van Schiphol, nadrukkelijk in relatie tot de omgeving van de luchthaven;

verzoekt de regering de Maatschappelijke Raad Schiphol bij deze afweging te betrekken en hen daarover te consulteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Molen.

Zij krijgt nr. 925 (31936).

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ja, ik heb een korte vraag. Ik meende te horen dat, als de berekening goed was uitgevoerd rondom Lelystad, de waarde dan onder de grenswaarde was gebleven, waardoor die PAS-melding had moeten worden goedgekeurd. Misschien heb ik dat verkeerd gehoord, hoor. Maar volgens mij heeft de minister al in de brief geschreven dat, als de berekening goed was uitgevoerd, de waarde dan vier of zes keer zo hoog als de grenswaarde zou zijn. Volgens mij is die vraag dus al beantwoord, maar ik kan het mis hebben.

De heer **Van der Molen** (CDA):
Oké. Het zou kunnen zijn dat ik dat dan heb gemist. Dat sluit ik niet uit, met de hoeveelheid stukken die we hebben ontvangen. Dit is dan de gelegenheid voor de minister om dat antwoord dan te herhalen.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Dan is het woord aan de heer Graus. Hij zal spreken namens de PVV.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik heb twee moties. Eén motie, over Groningen Airport Eelde, was niet meer nodig, omdat mijn collega Koerhuis zo collegiaal was om mij te laten meetekenen. Dank daarvoor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering in samenwerking met luchtvaartmaatschappijen een voor hen toegankelijk register, naar voorbeeld van Bureau Krediet Registratie, mogelijk te maken om agressieve, zich misdragende passagiers te kunnen weren en cabinepersoneel tegen toenemende agressie te beschermen, evenals de vliegveiligheid te bevorderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus.

Zij krijgt nr. 926 (31936).

De heer **Graus** (PVV):
Meneer de voorzitter. Ik moet erbij zeggen dat de minister tijdens het debat al zei dat hij er mogelijk wel oren naar had, maar dat hij niet weet of dat via deze weg kan. Ik wil wel een stok achter de deur hebben, want de ervaring van de afgelopen vijftien jaar heeft geleerd dat een minister of een staatssecretaris zegt dat het sympathiek is, maar dat het vervolgens toch blijft liggen. Nu heb ik altijd die motie als stok achter de deur. Desnoods houd ik 'm aan, maar dat hoor ik dan wel.

Dan de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering het belang van Maastricht Aachen Airport en Schiphol, beide van nationaal belang, voor luchtvracht te waarborgen, onder meer inzake toekomstbestendigheid, voldoende capaciteit, concurrentiepositie, slotschaarste, vestigingsklimaat, werkgelegenheid en exportkansen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Graus, Koerhuis en Van der Molen.

Zij krijgt nr. 927 (31936).

Dank u wel.

De heer **Graus** (PVV):
U bedankt, meneer de voorzitter.

De **voorzitter**:
Dan is nu het woord aan de heer Eppink. Hij zal spreken namens JA21.

De heer **Eppink** (JA21):
Dank u, voorzitter. Ik heb slechts één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Qatar Airways met het Qatar-EU-luchtvaartverdrag oneerlijk concurreert met Europese luchtvaartmaatschappijen;

overwegende dat het kabinet in het coalitieakkoord inzake luchtvaart oproept tot een "gelijk speelveld binnen de EU en van de EU ten opzichte van derde landen";

overwegende dat vakbonden van KLM zich per brief hebben uitgesproken over de oneerlijke concurrentie die door dit verdrag wordt veroorzaakt;

verzoekt het kabinet een strikte naleving en handhaving van artikel 7 naar inbreuk op oneerlijke concurrentie te waarborgen en te onderzoeken of Qatar Airways door de staat Qatar subsidie wordt verleend,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Eppink.

Zij krijgt nr. 928 (31936).

De heer **Eppink** (JA21):
Dank u.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is tot slot van de zijde van de Kamer het woord aan de heer Boucke. Hij zal spreken namens D66.

☐

De heer **Boucke** (D66):
Dank je wel, voorzitter. Vliegen verbindt, maar vliegen vervuilt ook. Dat zei ik in het commissiedebat dat we met de minister hadden. Op dat laatste punt, de vervuiling, is mijn fractie heel kritisch. Het is twee voor twaalf voor het klimaat en de natuur. De luchtvaart moet zijn steentje bijdragen. Ik ben blij met de constructieve houding van deze minister om meer rust te brengen in het luchtvaartdebat. Ik wil hem en zijn hardwerkende ambtenaren daarvoor bedanken. Ik kijk ernaar uit om samen met hem te werken aan een betrouwbare politiek, want dat is wat mensen verwachten. Ook dat noemde ik in het debat. We moeten toe naar een nieuwe balans in de luchtvaart. Maar we moeten ook scherpe keuzes durven maken. Om die reden dien ik één motie in, over het schrappen van de parallelle Kaagbaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de klimaatcrisis, de ontbrekende natuurvergunning en de geluidsproblematiek rond Schiphol verdere fysieke groei van de luchthaven onaannemelijk maken;

overwegende dat de ruimtereservering voor een nieuwe start- en landingsbaan bij Schiphol (parallelle Kaagbaan) al jaren bestaat en dat de aanleg van een nieuwe start- en landingsbaan bovengenoemde problemen verergert in plaats van verbetert;

constaterende dat de leefbaarheidskwaliteit in onder meer de gemeente Haarlemmermeer als gevolg van deze reservering ernstig onder druk staat;

verzoekt de regering de ruimtereservering voor een nieuwe start- en landingsbaan bij Schiphol (de zogenaamde parallelle Kaagbaan) op de kortst mogelijke termijn te annuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Boucke.

Zij krijgt nr. 929 (31936).

De heer Koerhuis heeft een korte vraag.

De heer **Koerhuis** (VVD):
In het debat hebben we het hierover gehad. Het verbaast me dat dat zo neerslaat in een motie, want volgens mij was er nog wel wat begrip bij D66, misschien niet voor de groei van Schiphol, waarvoor die tweede Kaagbaan misschien nodig is, maar wel voor de vliegveiligheid. De helft van de tijd of meer dan de helft van de tijd — ik weet niet meer precies wat het was — waait de wind uit het zuidwesten in Nederland. Dan is het wel fijn als je een tweede baan hebt die op het zuidwesten is gericht, maar dan toch deze motie. Hoe zit het nou bij D66 met vliegveiligheid?

De heer **Boucke** (D66):
We hebben hiernaar gekeken. De rapporten van het ministerie geven aan dat in verschillende banenconfiguraties de veiligheid gegarandeerd is. Ik kan die stukken ook naar de heer Koerhuis sturen, maar met de veiligheid zit het goed, ook met het schrappen van de reservering voor de parallelle Kaagbaan, volgens het ministerie van Infrastructuur.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Er zijn vijftien moties ingediend. De minister heeft tien minuten de tijd gevraagd om zich daarop voor te bereiden, dus we vervolgen dit tweeminutendebat om 18.20 uur.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de minister voor zijn oordeel over de vijftien ingediende moties.

☐

Minister **Harbers**:
Voorzitter, dank u wel. Ik begin met de vraag van de heer Van der Molen over Lelystad Airport. Hij vroeg hoeveel vertraging Lelystad Airport nu heeft opgelopen. Dat is niet te zeggen, omdat Lelystad Airport de initiatiefnemer is om weer een nieuwe aanvraag te doen. Het is aan hen, als initiatiefnemer en als bedrijf, om daar de tijd voor te nemen

die ze nodig hebben. Het is dus niet te zeggen hoeveel vertraging daaruit voortvloeit.

Voorzitter. Ik probeer de vijftien moties snel langs te lopen. Hier en daar zal ik terugverwijzen naar het uitvoerige debat dat we twee weken geleden hebben gevoerd met elkaar.

De motie op stuk nr. 915 gaat over Groningen Airport Eelde. In het debat had ik al gezegd dat de samenwerking tussen luchthavens primair aan de luchthavens zelf is, ook een besluit over eventuele participatie van Schiphol. Dat neemt niet weg dat ik graag met de luchthavens en de Schiphol Group om de tafel ga om te onderzoeken welke mogelijkheden voor samenwerking er zijn en ook welke rol het Rijk daarin kan hebben. Ik laat het oordeel dus aan de Kamer en zal u voor het debat Regionale luchtvaart daarover informeren.

De motie op stuk nr. 916 over Turkish Airlines: ook oordeel Kamer. Tijdens het debat heb ik al toegezegd om in gesprek te gaan met andere lidstaten en de Europese Commissie om de mogelijkheden te verkennen en om een brief te sturen met betrekking tot grenseffecten. Dat onderzoek kan ik doen voor het commissiedebat, dus als ik het onderzoek zo kan uitleggen en er niet nog een heel rapport achter hoeft te zitten, dan lever ik dat op voor het commissiedebat en is het: oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
Ik zie de heer Koerhuis instemmend knikken.

Minister **Harbers**:
De motie op stuk nr. 917 gaat over de tarieven voor de diverse luchthavens. De vaststelling van de luchthaventarieven is aan de luchthavens. Ik kan de luchthavens daar wel op bevragen. Dat zal ik ook doen. Daarom laat ik het oordeel aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 918 gaat over een herziene Luchtvaartnota. Mevrouw Kröger vroeg ook om een reflectie daarop. Ook in het debat hebben we het hierover gehad. De Luchtvaartnota is door het kabinet vastgesteld. De Kamer heeft laten weten wat ze ervan vond. Er waren verschillende geluiden uit de Kamer. Ik ben zelf niet voornemens om een herziene Luchtvaartnota te maken. Ik heb wel toegezegd om de uitvoeringsagenda die eronder ligt, later dit jaar te herzien aan de hand van nog te nemen besluiten over bijvoorbeeld Schiphol en de luchtvaart in Nederland. Met terugverwijzing naar het debat ontraad ik deze motie.

Dan de motie op stuk nr. 919: geen onomkeerbare stappen. Er lopen nog geen formele gesprekken tussen Schiphol en Maastricht Aachen Airport, wel informele. Die informele gesprekken zijn vooral gericht op samenwerking. Ik heb al eens eerder uitgelegd dat het niet aan mij is om de inhoud van die gesprekken te bepalen, maar het ligt niet in de verwachting dat hierover een onomkeerbaar besluit wordt genomen voordat Provinciale Staten van Limburg zich erover hebben uitgesproken. De provincie is ook 100% aandeelhouder. Met die uitleg laat ik het oordeel aan de Kamer. Meneer Van Raan wilde al opspringen voordat hij het oordeel had gehoord.

De **voorzitter**:
We gaan niet uitlokken. Naar de motie op stuk nr. 920.

Minister **Harbers**:
Zoals uit het nieuwsbericht bleek waar deze motie naar verwijst, is dit een nevengevolg van de enorme krimp als gevolg van corona, terwijl het ETS-stelsel ondertussen een geldend juridisch onderbouwd stelsel is. De inzet van het kabinet is niet zozeer gericht op het einde van die emissierechten en het intrekken van de extra ruimte. Wij hebben Fit for 55. Daar zijn een aantal goede voornemens ook voor de luchtvaart in opgenomen. Wij richten ons op een snelle implementatie en uitvoering van de voornemens in Fit for 55. Dat is ons anker. Daarom ontraad ik de motie op stuk nr. 920.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Een korte vraag. Als je je richt op Fit for 55, dan volgt daar ook uit dat je probeert te voorkomen dat dit soort praktijken, onbedoelde effecten, in stand blijven. Juist in de geest en de sfeer van Fit for 55 moeten we proberen hier een einde aan te maken. De motie is dus eigenlijk ondersteuning van beleid. De minister zou dus best oordeel Kamer kunnen geven.

Minister **Harbers**:
Dat is misschien ook een vorm van uitlokking. Ik breng de situatie in 2020 na het uitbreken van COVID-19 in herinnering. Die was uitzonderlijk. Om voor al die uitzonderlijke situaties een stelsel te ontwikkelen … Ik hou het er gewoon bij dat in Fit for 55 echt gewoon de goede voornemens voor de luchtvaart, ook pan-Europees, opgenomen zijn. Daar zet ik op in. Als je die discussie ook bij de andere 26 lidstaten bemoeilijkt door alle wat-alssituaties daarin mee te nemen, heeft dat echt niet mijn voorkeur.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 920 blijft ontraden.

Minister **Harbers**:
Dan de motie op stuk nr. 921. Ook in het vorige debat met de minister voor Natuur en Stikstof is dit al aan de orde geweest. Een stikstofreductiedoel apart voor de sector van de luchtvaart heeft niet mijn voorkeur. Daarom ontraad ik de motie. Er moeten nu stappen gezet worden om deugdelijke natuurvergunningen te krijgen. Er is op dit moment geen enkele sector met een bepaald reductiedoel. Als dat er ooit zou komen — dat is echt de verantwoordelijkheid van de minister voor Natuur en Stikstof — dan zal ook de luchtvaart een steentje moeten bijdragen, maar ik vind dit meer onderdeel van de algemene stikstofaanpak. Mede om die reden ontraad ik de motie op stuk nr. 921.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik wil graag de minister de kans en gelegenheid geven om niet tegen de eigen afspraken in het coalitieakkoord in te gaan. Daarin staat klip-en-klaar dat alle sectoren naar evenredigheid moeten bijdragen aan de stikstofreductie. Dat is eigenlijk wat deze motie vraagt. De vorige minister heeft van de Nederlandse luchtvaartsector gezegd dat het

ook een normale sector is. Eigenlijk vragen wij om het kabinetsbeleid uit te voeren. Of de minister gaat in tegen de eigen afspraken in het coalitieakkoord óf hij kan hier gewoon oordeel Kamer op de motie geven, want het is ondersteuning van het kabinetsbeleid.

Minister **Harbers**:
Nee, ik ga er niet tegenin, maar hier wordt er één sector uitgelicht. Er volgt straks een brede stikstofaanpak. In die aanpak van de collega voor Natuur en Stikstof zal de evenredigheid voor alle sectoren worden ingevuld. In die discussie hoort dit thuis. Het heeft niet mijn voorkeur om er nu één sector, de luchtvaartsector, uit te halen.

De **voorzitter**:
Meneer Van Raan, u mag nu nog een vraag stellen, maar dan mag dat niet meer bij de volgende motie.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik maak hier toch bezwaar tegen, omdat elke sector evenredig moet bijdragen. Dus wij zonderen hier helemaal niks uit. Juist niet. We zeggen hier juist: de luchtvaartsector, als normale sector, moet er ook aan meedoen. We lichten er dus helemaal niks uit. We zeggen: gelijke monniken, gelijke kappen, ook voor de luchtvaartsector. Dat is wat de motie beoogt. Dat is wat het kabinet beoogt. Dat is wat het stikstofbeleid beoogt.

Minister **Harbers**:
Ja, binnen het brede geheel van de stikstofaanpak, waar straks alle sectoren die met stikstof te maken hebben onderdeel van zijn. Dat is de aanpak die de collega voor Natuur en Stikstof op dit moment aan het uitwerken is. Daar hoort die discussie thuis. Dan bezien we het ook in het grote geheel van alle sectoren. Ik kan bijvoorbeeld niet de evenredigheid voor de luchtvaartsector invullen als dat de enige sector is waarvoor we nu een doel vaststellen, terwijl dat nog niet voor andere sectoren zou gelden.

De **voorzitter**:
Dan de motie op stuk nr. 922.

Minister **Harbers**:
De motie op stuk nr. 922. Kortheidshalve, want we hebben er uitvoerig in een aantal rondes over gedebatteerd. Ik heb uitgelegd waarom wij dit niet kunnen en zullen doen, ook vanwege het feit dat het een lopende procedure is. Om die reden ontraad ik de motie op stuk nr. 922.

Hetzelfde geldt — dat is ongeveer hetzelfde debat — voor de motie op stuk nr. 923.

De motie op stuk nr. 924 is uiteindelijk ook gericht op …

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger heeft een vraag over de motie op stuk nr. 923.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik heb één korte vraag: is de minister het er wel mee eens dat het kiezen van de methode voor het bepalen van de emissierechten aan de ministers is?

Minister **Harbers**:
Uiteindelijk geven wij richtlijnen mee, maar het is aan de vergunningaanvragers om daar invulling aan te geven en uiteindelijk tot een aanvraag te komen. Uiteindelijk is het aan het bevoegd gezag om een besluit te nemen. Dat zal waarschijnlijk juridisch nog wel getoetst worden en zal overeind moeten blijven. Zoals ik in het commissiedebat ook al heb aangegeven: op het moment waarop die vergunning verstrekt wordt, wordt vanzelfsprekend ook met terugwerkende kracht alle informatie gegeven die aan die vergunning ten grondslag ligt en heeft gelegen.

De **voorzitter**:
Heel kort nog, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De Commissie m.e.r. zegt: kies één methode die je bij alle luchthavens gebruikt. Is de minister het met mij eens dat het kiezen van die methode aan de minister is?

Minister **Harbers**:
Uiteindelijk geef je daarvoor aanwijzingen mee, maar het is ook aan de instantie of het bedrijf dat de vergunning aanvraagt. Die zal dat op alle aspecten deugdelijk moeten motiveren en onderbouwen. We hebben daar een uitvoerig debat over gehad. Ik heb in het commissiedebat ook aangegeven waarom we niet lopende een vergunningprocedure — dat doen we bij geen enkel bedrijf — op de verdere details van de aanvraag ingaan. Ons doel is dat aan het eind van de rit een vergunning wordt verleend die naar ons oordeel juridisch houdbaar moet zijn. Voor wie daaraan twijfelt, zal dat ongetwijfeld een zaak zijn waar de rechter zich over zal buigen.

De **voorzitter**:
We gaan verder met de motie op stuk nr. 924.

Minister **Harbers**:
De motie op stuk nr. 924 gaat over krimp, waar we ook uitvoerig over hebben gedebatteerd. Ik heb in het debat aangegeven dat ik op dit moment niet gefocust ben op een aantal vliegbewegingen maar wel op het bij elkaar brengen van wat je aan omgevingshinder hebt te mitigeren, hebt op te lossen, ook vanuit afspraken in het verleden. Dat moet goed en juridisch deugdelijk vastliggen. Daarnaast kijken we wat de mogelijkheden voor Schiphol zijn. Daar zijn wij mee bezig. Later in het jaar kom ik met voorgestelde besluiten daarover. Deze motie loopt daarop vooruit. Om die reden ontraad ik de motie.

De motie op stuk nr. 925 van de heer Van der Molen, over de Maatschappelijke Raad Schiphol, krijgt oordeel Kamer. Ik vind het belangrijk dat de omgeving tijdig wordt meegenomen en wordt geïnformeerd over het vervolg. Uiteraard wordt ook de Omgevingsraad Schiphol of straks de Maat-

schappelijke Raad Schiphol in het verdere proces rond het LVB betrokken. Oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 926 van de heer Graus. Ik moet, denk ik, even het vertrouwen van de heer Graus winnen in deze periode. Ik heb in het debat de toezegging gedaan dat ik mij het vraagstuk over de zich misdragende passagiers aantrek. Ik heb ook de toezegging gedaan om de Kamer daar verder over te rapporteren. Dit is een specifieke methode waarvan ik niet weet of die juridisch kan, of die qua privacy kan en of die het gewenste effect heeft. Ik zou de heer Graus willen verzoeken om de motie aan te houden. Ik kom later in het jaar op mijn toezeggingen terug. Dat zou het moment kunnen zijn waarop de heer Graus kan zien of we met de luchtvaartmaatschappij iets hebben gevonden wat werkt of dat hij alsnog vindt dat deze motie of een ander idee daar nog tegenover gezet moet worden.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, meneer de minister. Ik houd de motie aan. Het heeft niet echt te maken met vertrouwen winnen. Het is gewoon mijn ervaringsdeskundigheid van vijftien jaar Den Haag. Heel vaak wordt iets toegezegd wat niet wordt nagekomen. Ik moet u daar inderdaad een kans voor geven.

Minister **Harbers**:
Ik neem deze toezegging zeer serieus. Je zult maar in een vliegtuig zitten waarin dit aan de hand is. Zowel vanuit het belang van passagiers als vanuit het belang van luchtvaartveiligheid vind ik dit ook een zeer aangelegen thema.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Graus stel ik voor zijn motie (31936, nr. 926) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Harbers**:
De motie op stuk nr. 927 gaat over Maastricht Aachen Airport. Ik gaf het al eerder aan: Schiphol Group is in gesprek met Maastricht Aachen Airport. Ik zal me goed laten informeren. Ik zal die gesprekken ook faciliteren, juist met het oog op deze aspecten. Daarom oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 928 gaat over Qatar Airways. Belangrijk hierbij is dat het tegengaan van oneerlijke concurrentie juist het uitgangspunt is om een EU-breed luchtvaartverdrag met Qatar af te sluiten. Daarin zijn harde, handhaafbare afspraken gemaakt over eerlijke concurrentievoorwaarden en financiële transparantie. Er zijn ook afspraken gemaakt over duurzaamheid en arbeidsomstandigheden. Als er harde signalen zijn dat er sprake is van oneerlijke concurrentie, dan zal ik dat bij de Europese Commissie onder de aandacht brengen. Want die is de hoeder van dit verdrag. Mede om die reden kan ik deze motie geen oordeel Kamer geven en is mijn oordeel: ontraden. Deze vraagt namelijk iets van het kabinet wat wij zelf als kabinet niet kunnen doen. Maar mocht dit aan de hand zijn, dan zal ik de Europese Commissie daar vanzelfsprekend op wijzen.

Tot slot de motie over de parallelle Kaagbaan, de motie op stuk nr. 929. Ik heb in het debat ook aangegeven dat ik de besluitvorming over de reservering wil betrekken bij de brede besluitvorming over Schiphol en Lelystad daarachter, zodat ik dit integraal kan beoordelen. Die besluitvorming wil ik, conform het coalitieakkoord, nog dit jaar doen. Eigenlijk zou ik de heer Boucke willen uitnodigen om de motie aan te houden tot het moment waarop we ook het grote plaatje rond hebben. Want dan kunnen we ook zien welke ruimtelijke gevolgen dat heeft. Zo niet, dan zou ik de motie vandaag de dag, nu, hier, 15 maart, moeten ontraden.

De heer **Boucke** (D66):
Ik heb een vraag aan de minister. Want de regio, nog specifieker de gemeente Haarlemmermeer, geeft heel duidelijk aan dat ze af wil van de reservering. Er is een complete standstill in het gebied. Het gaat dus niet alleen maar om geen vooruitgang, maar juist om achteruitgang. Want er is geen andere ontwikkeling mogelijk. Wat zegt de minister tegen de mensen die in dat gebied wonen? Want volgens mij is er niets dat de minister belet om nu het besluit te nemen om de reservering van de aanleg van die baan te schrappen.

Minister **Harbers**:
Op zichzelf is er geen beletsel, behalve dat ik weer een puzzelstukje uit de puzzel neem, terwijl ik juist alle aspecten rond Schiphol in samenhang wil beoordelen dit jaar en op grond daarvan tot één besluit wil komen. Ik snap de regio. Ik ben daar zelf ook geweest. De reservering is er al vele jaren. Al vele jaren loopt men daar tegenaan. Maar gegeven het feit dat ik nog dit jaar met een soort totaalvisie op Schiphol en de bijbehorende besluiten wil komen, zou ik ze willen uitnodigen om misschien nog heel even op de tanden te bijten voordat we het hele plaatje rond Schiphol duidelijk hebben. Dan kan ik in dat licht ook een aantal besluiten nemen over aspecten die daarbij horen, zoals de parallelle Kaagbaan, maar ook nog vele andere.

De **voorzitter**:
Houdt u uw motie aan? Of houdt u dat in overweging, meneer Boucke?

De heer **Boucke** (D66):
Nee, ik houd deze niet aan. Ik dien deze in. Ik wil nog even reageren op wat de minister zei.

De **voorzitter**:
Ja, heel kort.

De heer **Boucke** (D66):
De minister heeft het over een puzzel. Maar dit is een stukje dat niet hoort bij die grote puzzel. Dit is een stuk waar we nu meteen over kunnen besluiten. Daarom houd ik deze niet aan, maar dien ik deze in.

De **voorzitter**:
Dat is helder.

Minister **Harbers**:
Dan is mijn oordeel dat ik die ontraad, omdat ik dan één element daaruit uitlicht, terwijl wat we straks op tafel krijgen én milieuruimte én geluidruimte is, maar ook de vliegveiligheid en wat dat betekent voor het banenstelsel van Schiphol. Ik zou in ieder geval op dit moment nog geen mogelijkheden willen blokkeren, zodat we alles straks ook daadwerkelijk in samenhang kunnen bekijken. Dus ook met een beroep op de integraliteit van de besluitvorming, ontraad ik deze motie.

De **voorzitter**:
Ik dank de minister voor zijn appreciatie van de vijftien ingediende moties.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
De stemmingen zijn volgende week dinsdag voorzien. Ik geloof dat de staatssecretaris wordt ingevlogen. Daar wachten we even een kort moment op. Dan gaan wij door met het tweeminutendebat Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.