

Tweede Kamer, Luchtvaart

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 4 februari 2025 overleg gevoerd met de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Rummenie, staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2024 inzake Periodieke Rapportage Artikel 17 Luchtvaart 2016-2022 (32861, nr. 86);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2024 inzake verslag "Minder vliegen, meer verdienen" van de SATL (31936, nr. 1176);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 november 2024 inzake reactienota over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER) ter voorbereiding op de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) (29665, nr. 521);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 november 2024 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van Omgeving Zonder Vlieghinder (OZV) en meerdere bewonersorganisaties met betrekking tot luchtvaart, Schiphol en KLM (29665, nr. 520);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 december 2024 inzake definitieve berekeningen Balanced Approachprocedure (29665, nr. 523);**
- **de brief van de staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur d.d. 26 november 2024 inzake ontwerpbesluit Maastricht Aachen Airport 2024 (31936, nr. 1177);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2024 inzake reactie op verzoek commissie over de reactie OZV op Kamerbrief over negende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (29665, nr. 524);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2024 inzake resultaat onderzoek naar het delen van zwarte lijsten tussen de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en afdoen van toezeggingen (31936, nr. 1181);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2024 inzake businesscase Lelystad Airport (31936, nr. 1180);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2024 inzake verzamelbrief luchtvaart Q4 2024 (31936, nr. 1179);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2024 inzake rapportage berekeningen Balanced Approachprocedure (29665, nr. 525);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2024 inzake afschrift van de reactie op de brief van de commissie Luchtvaartzaken Aalsmeer inzake baanonderhoud 2025 (29665, nr. 526);**

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2024 inzake voortgang programma Luchtruimherziening (31936, nr. 1197);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2024 inzake rapport over wettelijke zbo-evaluatie LVNL en bestuurlijke reactie (31936, nr. 1194);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2024 inzake reactie op verzoek commissie over twee brieven van Stichting Natuur & Milieu over luchtvaartbeleid (31936, nr. 1193);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 januari 2025 inzake resultaten impactanalyse naar maatregelen in de nacht op Schiphol (29665, nr. 529);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 januari 2025 inzake beantwoording vragen commissie over de Periodieke Rapportage Artikel 17 Luchtvaart 2016-2022 (Kamerstuk 32861-86) (32861, nr. 87);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 januari 2025 inzake draagvlakonderzoek luchtvaart 2024 (31936, nr. 1199);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 januari 2025 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) met betrekking tot Lelystad Airport (31936, nr. 1198);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 januari 2025 inzake onderzoeksrapporten "Evaluatieonderzoek tariefregulering Schiphol" en "Luchtvaart en open strategische autonomie" (29665, nr. 530);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 januari 2025 inzake reactie op verzoek commissie over het rapport "Continu dalen naar Schiphol voor hinderreductie - huidige praktijk en realistische verwachtingen" van Stop4deroute (31936, nr. 1200);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2025 inzake uitvoering van de motie van het lid Olger van Dijk c.s. over in de Balanced Approachprocedure vasthouden aan het geluidsdoel van ten minste 17% (Kamerstuk 31936-1188) (29665, nr. 531).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Peter de Groot

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

Voorzitter: Graus
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Boutkan, Ergin, Graus, Grinwis, Peter de Groot, De Hoop, Kostić, Pierik, Postma en Stoffer,

en de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Rummenie, staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.

Aanvang 16.34 uur.

De voorzitter:

Van harte welkom allemaal bij dit commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We gaan het vanavond over luchtvaart hebben. We voeren dit debat met de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur. Ik heet allereerst de mensen op de publieke tribune van harte welkom en ook de mensen die kijken en luisteren via het digitale kanaal. Ik heet ook beide bewindspersonen en hun teams en de leden van Tweede Kamer der Staten-Generaal van harte welkom. Ik stel een spreektijd van vijf minuten per fractie voor. Ik wil ook nog even zeggen dat het lid Ergin van DENK dadelijk als eerste gaat spreken, want hij heeft dringende andere verplichtingen. Daarna gaat hij ons dus verlaten. Omdat de staatssecretaris maar voor een heel klein deel hier is, wil ik de leden het volgende vragen. Enkele leden willen vragen aan de staatssecretaris stellen, maar mogelijk hoeft hij niet bij de tweede termijn aanwezig te zijn. Als de vragenstellers daarmee akkoord en tevreden zijn, dan zal de staatssecretaris ons na de eerste termijn ook verlaten. We bekijken dat aan het einde van de eerste termijn.

Ik geef graag als eerste het woord aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter, ik heb een punt van orde. Gisteren hebben we namelijk door berichtgeving van RTL gezien dat 30% van de mensen die op het ministerie van IenW werken, last heeft van een onveilige werksfeer. Er is ook gezegd dat er met regelmaat discriminerende opmerkingen zijn gemaakt door de minister en de staatssecretaris. Ik vind het heel belangrijk dat we vandaag een debat over luchtvaart voeren, maar ik vind het ook belangrijk om hier een reactie van de minister op te hebben voordat we het debat met elkaar gaan voeren. Anders zit er bij mijn fractie groot ongemak. We hebben daar ook een debat over aangevraagd. Dat had ik graag gevoerd, maar daar was geen steun voor. Ik zie dus geen andere mogelijkheid dan hier nu aan de minister een reactie daarop te vragen.

De voorzitter:

Meneer de minister, wilt u daarop reageren?

Minister Madlener:

Ja. Als u het goedvindt, wil ik daar wel op reageren. Ik heb net ook de pers te woord gestaan. Ten eerste heb ik gezegd dat het ministerie van IenW een moderne werkgever is waar allerlei checks-and-balances zijn als je te maken krijgt met pestgedrag, racisme of discriminatie. Er is een goed beleid. Er zijn vertrouwenspersonen. Er is een directeur Integriteit. Er is dus goed werkgeverschap. Als minister merk ik zelf een enorm fijne werksfeer. Ik zie dat de directies waar ik mee te maken heb, de directeuren-generaal en de secretaris-generaal, zeer integere mensen zijn. Zij tolereren absoluut niet dat mensen op hun eigen werkplek het slachtoffer worden. Dat wil ik gezegd hebben.

Verder vind ik de manier waarop de FNV hier een beeld neerzet met anonieme, niet gecheckte bronnen, echt niet kunnen. Ik vind dat onzorgvuldig, want je beschadigt hier wel mensen mee. De beschuldiging "racisme" is namelijk een zeer zware beschuldiging. Ik tolereer absoluut geen racisme op het ministerie van IenW. Ik weet zeker dat dat voor alle dg's en voor de sg geldt. Ik heb er dus geen enkele twijfel over dat er een goed

beleid is en dat mensen die denken of vinden dat ze benadeeld zijn, gepest worden of wat dan ook, terecht kunnen bij goede mensen die hen helpen. Ik sluit natuurlijk zeker niet uit dat er incidenten plaatsvinden, want er werken in totaal 15.000 mensen in de hele keten van IenW. Daar gebeurt dus altijd iets. Maar ik vind het beleid, hoe IenW hier dus mee omgaat, zeer professioneel. Ik wil dus heel voorzichtig zijn met het beeld dat nu via de pers wordt opgeroepen, want je beschadigt hier mensen mee. Mensen die menen hier het slachtoffer van te zijn, moeten zich melden bij vertrouwenspersonen of bij de leidinggevendenden. Er worden dan adequate maatregelen genomen. Ik accepteer dat dus niet. Ik spreek ook namens de staatssecretaris. Wij willen een goede werkgever zijn. Wij nemen dit zeer serieus. Ik heb hier de afgelopen dagen ook zeer intensief over gesproken met alle directies.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de minister. Meneer De Hoop, u kunt nu met uw termijn beginnen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ja, ik denk dat dat het beste is. Laten we het vandaag dan vooral over de luchtvaart gaan hebben. Het blijft zo dat wij hier graag een debat over hadden willen voeren met de minister, omdat de minister zich dan ook op een fatsoenlijke manier daarover zou kunnen verantwoorden en we daar gericht vragen over zouden kunnen stellen. Ik vind het jammer dat dat niet kan. Ik had het liever ook niet op deze manier gedaan, maar ik hoop wel dat de minister de signalen meeneemt en kijkt wat er dan misschien toch beter moet.

De voorzitter:

Meneer de minister.

Minister Madlener:

Signalen nemen we natuurlijk serieus. Ik zou het ook heel chic vinden van FNV, die overigens in haar eigen organisatie met hetzelfde te maken heeft, met anonieme meldingen. Het is altijd heel lastig om anonieme meldingen als bron op te voeren, maar de signalen worden natuurlijk serieus genomen. Ik heb daar de afgelopen dagen veel contact over gehad. Ook eerder is me al een boek overhandigd over het punt dat daar dingen zouden hebben plaatsgevonden die niet horen. Toen heb ik ook gemerkt dat dit zeer serieus wordt genomen door alle directies. Ik ben als minister niet verantwoordelijk voor het personeelsbeleid, zeg ik erbij. Ik ben slechts politiek verantwoordelijk voor wat er gebeurt. Toch vind ik het heel belangrijk om dit te kunnen zeggen, omdat ik absoluut geen racisme tolereer in het ministerie van IenW. Dat u dat weet.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, dan we gaan uw klok aanzetten voor uw spreektijd van vijf minuten. Nou, eigenlijk mag u niet, lid Kostić. U komt dadelijk aan de beurt als woordvoerder Luchtvaart. We gaan hier geen debat over voeren. Meneer De Hoop vroeg een punt van orde. Nu gaan we het over luchtvaart hebben. Er zitten hier allemaal geïnteresseerden aangaande luchtvaart. Als u hier een debat over wil, moet u maar een apart debat regelen. Maar dat ga ik nu niet voorzitten, want nu gaan we het over luchtvaart hebben. Dat staat op de agenda. Meneer De Hoop, uw vijf minuten lopen. Meneer De Hoop? Meneer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik zou graag willen vragen hoeveel interrupties we hebben.

De voorzitter:

Ik dacht dat u van mij gewend was dat we altijd vier interrupties aanhouden. Dat is al jarenlang zo, maar ik zal het nog eens zeggen: vier losse interrupties.

De heer Ergin (DENK):

Volgens mij hadden we afgesproken dat ik als eerste inspreker zou beginnen vanmiddag.

De voorzitter:

Dat klopt, dat heb ik ook aangekondigd, maar ik was al bij meneer De Hoop vanwege dat punt van orde. U bent de eerste spreker. Dat had ik ook aangekondigd. Mijn excuses.

De heer Ergin (DENK):

Dank u wel. Ik moet door naar een andere afspraak. Dat is de reden, niet omdat ik heel graag als eerste spreek.

De voorzitter:

Zeker. Succes, meneer Ergin.

De heer Ergin (DENK):

Voorzitter. Ik wil vandaag graag twee punten aankaarten. Het eerste punt is dat steeds meer Nederlanders vanaf buitenlandse vliegvelden naar hun vakantiebestemming gaan. Dan heb ik het met name over Duitsland. We zien dat van bijvoorbeeld de Nederlandse Sunwebreizigers voor het coronatijdperk 6% vanuit Duitsland naar hun reisbestemming vloog en dat dat in 2024 al iets van 25% is. Volgens TUI overweegt ruim een derde van de Nederlanders een buitenlandse luchthaven vanwege de fors lagere prijzen.

Voorzitter. Ik heb in de afgelopen periode veel mensen gesproken, bijvoorbeeld een gezin dat naar Istanbul wilde vliegen. Op een gegeven moment maakt dat gezin de balans op: vlieg ik vanuit Amsterdam of vlieg ik vanuit Düsseldorf? Wat bleek? Met een ticket vanuit Düsseldorf, inclusief een retourreis met eigen auto, tien dagen lang parkeren in Düsseldorf en alle kosten die daarmee gemoeid zijn, was het goedkoper om naar Istanbul te vliegen. Ik sprak laatst iemand die naar Londen wilde vliegen. Die dacht vanuit Amsterdam naar Londen te willen vliegen. Dat kostte €200, maar een ticket vanuit bijvoorbeeld Keulen was €100 goedkoper; van Düsseldorf weet ik het niet, maar van Keulen weet ik het bijna zeker.

Voorzitter. We hebben dus de situatie dat vliegen vanuit Nederland heel duur is, veel duurder dan vanuit welk ander ons omringende land dan ook. Dat zien we aan de vliegtaks. Dat zien we aan de havengelden. Dat scheelt gewoon honderden euro's. Ik vind het volgende jammer. We hebben een debat over milieu. We hebben een debat over stikstof. We hebben ook een debat over wat nou de grenzen zijn als het gaat om luchtvaart. We willen rekening houden met de omwonenden. We willen rekening houden met de banen. Maar tegelijkertijd staan we in principe oogluikend toe dat heel veel mensen met de auto extra CO₂-uitstoot creëren en bijvoorbeeld vanuit Duitsland vliegen. Ik ben benieuwd hoe de minister daarnaar kijkt, of hij de onderliggende oorzaken daarvan scherp in beeld heeft en wat zijn maatregelen zijn om Nederland betaalbaar te houden.

Voorzitter. Mijn tweede punt gaat specifiek over Surinaamse Nederlanders, die heel veel problemen ervaren met hun vlucht naar familie in Suriname. Dat heeft te maken met het feit dat een belangrijke luchtvaartmaatschappij in Suriname de zaken, de governance, niet op orde heeft. Dat raakt heel veel mensen hier die binding hebben met Suriname. Ik ben enorm benieuwd of de staatssecretaris inmiddels contact heeft met zijn evenknie in Suriname om te kijken of die problemen vanuit Nederland verholpen kunnen worden. We horen in ieder geval verhalen dat KLM wel inspringt, maar daar een torenhoge prijs voor vraagt. Maar mensen die familie hebben die duizenden kilometers verderop woont, zouden ook gewoon tegen een betaalbare prijs hun familie moeten kunnen bezoeken.

Voorzitter. Dit waren mijn twee punten. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Ergin, voor uw inbreng namens DENK. Sorry, ik was even van mijn à propos wat betreft dat punt van orde, waardoor ik u even had overgeslagen. Mijn excuses daarvoor. Veel succes vandaag met uw verdere werk en verplichtingen.

Dan gaan we nu naar meneer De Hoop, die spreekt namens GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Decennialang kregen we te horen dat Schiphol de grote motor van onze economie was; het kon niet op. Het was de plofkip met de zogenaamde "gouden eieren". Dat heeft consequenties gehad, bijvoorbeeld op het gebied van arbeidsvoorwaarden, geluid, stikstof, fijnstof en CO₂. De maatschappelijke grenzen zijn jarenlang overschreden. Dat vindt niet alleen GroenLinks-Partij van de Arbeid, maar ook de rechter. Die deed bijna een jaar geleden, op 20 maart, de uitspraak dat omwonenden niet genoeg beschermd zijn. Veel van wat er de afgelopen zestien jaar toegestaan is op Schiphol, was feitelijk illegaal. Denk aan de gedoogconstructie, het anticiperend handhaven en de rechteloze omwonenden. Dat had niet gemogen. Het is wat betreft GroenLinks-Partij van de Arbeid tijd om te kiezen voor een luchtvaartsector die past bij Nederland. Dat betekent wat ons betreft een krimp, een nachtsluiting en meer oog voor omwonenden.

De conclusies van de technische briefing van vorige week waren dat de hub bijdraagt aan onze welvaart en dat vluchten bij een krimp mogelijk naar elders gaan. Maar dat was niet de enige conclusie die getrokken werd. Juist in het drukke Nederland leiden minder vluchten ook tot veel maatschappelijke baten. Denk aan de afname van geluid of vervuiling, maar ook aan de ruimte voor andere ontwikkelingen, zoals woningbouw. We hebben nog altijd niet een scherpe analyse van de minister gezien die deze maatschappelijke kosten en baten goed tegen elkaar afweegt. Op die manier kun je echt wegen met welke omvang van Schiphol en met welk routenetwerk Nederland het beste gediend is. Dat doet ook recht aan artikel 17 van de begroting en aan het rapport van Berenschot, dat we eerder hebben gezien.

Laat ik beginnen met Lelystad Airport. Als we Schiphol moeten geloven, maakt Lelystad Airport straks 1 ton winst. Dat is dan winst voor Schiphol, niet voor Nederland. Daarvoor komt half Nederland dan onder laagvliegeroutes te liggen. Daarvoor zijn boeren dan uitgekocht qua stikstof. In deze berekeningen zitten te hoge havengelden en parkeerinkomsten. Ook is bij deze situatie de luchtverkeersleiding niet goed meegerekend. De afschrijving is ook onduidelijk. Wij vinden het dus een wonderlijke berekening. Volgens de Luchtvaartnota is er een degelijke MKBA nodig om dit te

onderbouwen. Dat moet dan niet die van 2008, of de verkenning van 2018 zijn, maar één die de nieuwe criteria volgt. Wanneer ontvangen we die?

Dan mijn vraag aan de staatssecretaris. Door de laatste uitspraak van de rechter mag Schiphol niet meer intern salderen. Schuiven van landbouw naar verkeer wilde de Kamer sowieso al niet meer. Dus wat doet Schiphol straks met de opgekochte stikstofrechten uit de veehouderij? Dit is toch niet houdbaar? Vanwege Lelystad, maar ook vanwege andere complexe luchtruimindelingsproblemen bij Schiphol, werken we al jaren met een luchtruimherziening. Maar ergens is daar de vierde naderingsroute voor Schiphol bij gekomen, om zo de herrie over een groter deel van Nederland te verspreiden. Maar een krimpend Schiphol heeft toch geen vierde route nodig? Hoe zit het met de overlast, met stikstof en met de veiligheid? Heel veel mensen maken zich grote zorgen. Zij hebben recht op inspraak, vindt mijn fractie.

Dan kom ik bij de afspraken over de herrie. Mijn fractie heeft heel weinig vertrouwen in de beloftes van de sectorpartijen. De minister belooft convenanten, maar komen er ook sancties en een lijst met mitigerende maatregelen om in de loop van het jaar te kunnen bijsturen, bijvoorbeeld als de resultaten tegenvallen of als de nieuwe vliegtuigen later komen? We moeten niet alleen de nieuwe afspraken handhaven, maar ook de oude. Klopt het dat de ILT nu helemaal niet meer handhaaft, niet wat betreft het NNHS, maar ook niet wat betreft het oude stelsel? Hoe staat het ervoor bij Uithoorn? Hoe staat het ervoor qua extra herrie door alle werkzaamheden?

Dank voor de onderzoeken naar een gedeeltelijke nachtsluiting, maar waarom gebeurt dat niet in combinatie met de afgesproken capaciteitsbeperking? Waarom gebeurt dat niet in combinatie met een degelijke sturing op het routenetwerk en met beprijzing? Dat heeft baten zoals verbetering van de leefomgeving, woningbouw, gezondheid en levensverwachting. Ook zijn er andere baten, die er volgens mij toch ook echt toe doen. We laten de vraag of volksgezondheid of wonen goede ideeën zijn toch niet van luchtvaartbelangen afhangen? Mijn fractie vindt het te mager.

Ten slotte hebben wij zorgen over het LVB en de milieueffectrapportage die gemaakt moeten worden. De minister hint op een versneld LVB, maar wij willen niet dat de huidige gedoogsituatie de nieuwe norm wordt. Veel gemeenten maken zich daar grote zorgen over. Dat is geen adequate handhaving en geen fair balance. De uitspraak van de rechtbank moet onverkort worden uitgevoerd. Dat betekent dus geen reductie van 15%, ook geen reductie van 17%, maar een reductie van 20%. Greenpeace, Mobilisation for the Environment en de omwonenden trekken samen op. Een LVB dat niet voldoet aan datgene wat de rechter ons heeft opgedragen — dat gebeurt overig op basis van onze eigen wetten — zal dus geen stand houden. Dat betekent dat er ook alternatieven moeten worden onderzocht, waaronder een scenario met fors minder vluchten. Om binnen de bandbreedte van geluid, stikstof en CO₂ van 2030 te blijven, is een scenario van fors minder vluchten nodig. Kijkt de minister ook naar scenario's van rond de 400.000 vluchten, waarbij milieueffecten, schaarstewinst en maatschappelijke baten worden meegenomen? Een milieueffectrapportage van alleen 500.000 vluchten neemt deze baten niet voldoende mee. Vandaag nog ESB, toonaangevend op het gebied van economie: "Vestigingsklimaat vereist veel minder vliegbewegingen dan het ministerie stelt". Een stevig, stevig rapport weer van ESB, die dat vaker al gedaan hebben over de krimp van Schiphol.

Voorzitter. Mijn fractie vindt dat het tijd is om te kiezen voor een luchtvaartsector die past

bij Nederland. Nu de minister nog.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Hoop, voor uw inbreng namens GroenLinks-PvdA. Dan gaan we naar de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie, meneer De Groot.

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

Dank, voorzitter. We staan in Nederland op een kantelpunt wat betreft de luchtvaart. Schiphol als grootste en meest belangrijke luchthaven ligt politiek gezien al jaren onder vuur. Zonder actueel luchthavenverkeersbesluit, zonder zicht op geluidsreductie, is de roep om krimp op tafel gekomen, de roep om Schiphol in de nacht te sluiten. Maar we vergeten vooral in het politieke debat stelselmatig de waarde van Schiphol te benoemen. Luchtvaart in Nederland, met Schiphol als hub, is van groot economisch belang voor ons vestigingsklimaat, voor de banen en voor de verbondenheid van de wereld. Of het nu gaat over de verbondenheid van zakelijk verkeer, vakanties of familiebezoek, dat maakt niet uit; de waarde is groot voor Nederland. Dat heeft deze commissie gezien tijdens het werkbezoek aan Spanje. We kregen het daar voorgeschoteld: ruim 400.000 banen en 3,6% bijdrage aan het bbp. Vorige week, tijdens de briefing over de maatschappelijke kosten-batenanalyse over Schiphol, likte professor Dewulf nog zijn vingers af van jaloezie over deze cijfers.

Ontslaat dit alles van een stillere en schonere luchtvaart? Nee. De afgelopen jaren is de luchtvaart stiller geworden. Het doel om 20% minder geluid te produceren staat wat de VVD betreft. Ook de doelen om schoner te gaan vliegen, moeten worden gehaald. Daarvoor worden veel maatregelen genomen: gedifferentieerde luchthaventarieven voor stillere toestellen, hogere belastingen als prikkel om te verduurzamen en een krimp van 5.000 vluchten in de nacht. Maar daarmee is het kantelpunt bereikt. Schiphol wordt de komende jaren een van de duurste luchthavens van Europa. Ticketprijzen stijgen door, terwijl investeringen moeten worden terugverdiend. Laten we de luchtvaart niet over de rand duwen. Het is van belang om nu te komen tot een geldig luchthavenverkeersbesluit.

Wat doen andere landen in Europa? Terwijl Nederland de ene na de andere verhoging van kosten doorvoert, schaft Zweden juist de vliegtaks af, en ook andere landen, door Nederland toch vaak als voorbeeld gezien. Scandinavische landen willen de luchtvaart juist helpen met hun concurrentievermogen door extra kosten te voorkomen of lager te maken. Zij zien in dat het kapotbelasten van de luchtvaartmaatschappijen niet helpt in hun doel om te verduurzamen, competitief te blijven en betaalbare vliegtickets te bieden voor inwoners. Engeland wil net als Spanje de luchthavens uitbreiden om de economie een boost te geven. Linkse partijen aldaar zien wat er speelt in de luchtvaart en snappen de economische waarde van deze luchtvaart. De vraag naar vliegen stijgt nog steeds en steeds meer van de vraag dreigt niet geacommodeerd te kunnen worden. Al in 2050 zou het om 12% van de totale vraag kunnen gaan. De internationale luchtvaartkoepel IATA heeft al aangegeven dat dit een groot probleem voor Europa is, waarmee de Europese economische kracht geraakt zal worden. Kortom, verhogen van de belastingen klinkt leuk, maar op de langere termijn maken we onszelf er flink armer door.

Dan wil ik iets zeggen over de Balanced Approach. Dit kabinet heeft ...

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dit is natuurlijk het bekende verhaal van de VVD. De heer De Groot is ook ontzettend stellig dat hoeveel de krimp ook is, het per definitie slecht zou zijn voor onze economie. Toch stelt bijvoorbeeld ESB, toch echt een toonaangevend blad van economen, dat er veel te ruim gerekend wordt door het ministerie en dat er veel minder vluchten nodig zijn. Zij trekken op basis van de door het ministerie gehanteerde rekenmethodes de conclusie dat het aantal vliegbewegingen op Schiphol fors kan krimpen zonder serieuze gevolgen voor het vestigingsklimaat van Amsterdam en Nederland. Een aantal van 345.000 vliegbewegingen komt veel beter overeen met het huidige vestigingsklimaat. Ik zou de heer De Groot willen vragen of hij nog steeds denkt dat krimp per definitie slecht is voor de economie.

De heer Peter de Groot (VVD):

We kunnen hier vandaag tegen elkaar op gaan bieden als het gaat over de briefings en de rapporten die we hebben. We hebben vorige week een door het lid Kostić aangevraagde technische briefing gehad van twee professoren, die heel duidelijk stellen dat er vaak een te eenzijdig beeld is van de waarde van Schiphol. Dat zit 'm met name in de katalytische effecten. Ik maak het gelijk maar even technisch. Dat gaat over de aanbodzijde. Oftewel, als je een dergelijke hub en vliegveld hebt, betekent dat iets voor de economische groei van een land op langere termijn. Professor Dewulf kwam uit België. Er was ook in Nederlandse professor. Professor Dewulf uit België zei: wij snappen helemaal niets van wat jullie aan het doen zijn; we snappen niet dat jullie over krimp praten en dat jullie dat mooie wat jullie hebben, de mainports en de airports, op het spel zetten. Hij wilde de champagne al koud zetten, want hij wilde het in België wel overnemen. Met name de effecten aan de aanbodzijde spelen juist een langdurige rol en hebben een brede impact op de economie op langere termijn. Dus ik weet niet zo goed wat ik mag geloven, maar ik vond deze technische briefing heel waardevol voor het beeld. We moeten natuurlijk allerlei effecten meten en bekijken wat de waarde daarvan is, maar vooral dit aspect — het is een bijkomend aspect — vergeten we vaak in het debat.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan toch een vervolgvraag, want we kunnen daar een welles-nietesspelletje met elkaar over spelen, maar ik zou de heer De Groot dan wel een andere vraag willen stellen. Als we namelijk op dit moment één ding in Nederland hebben, dan is het wel een tekort aan ruimte en mogelijkheden voor andere ontwikkelingen. Denk aan woningbouw. Denk aan de stikstofruimte die we met elkaar hebben. Je moet daarin keuzes maken, keuzes in schaarste. Zou het niet verstandig zijn om er toch ook voor open te staan dat je binnen die schaarste misschien iets minder luchtvaart doet, zodat je iets meer ruimte hebt voor woningbouw en andere ontwikkelingen? Je hebt minder maatschappelijke kosten als het gaat om gezondheid, overlast en milieueffecten. Zou het niet verstandig zijn om er toch voor open te staan, ook als VVD zijnde, juist in een tijd waarin er zo veel schaarste is, ook op het gebied van ruimte en woningbouw?

De heer Peter de Groot (VVD):

Twee reacties. De eerste is ja, want in dit pakket dat de minister naar de Kamer heeft gestuurd, zit een lichte krimp. Dus we praten niet over groei; we praten over een lichte krimp. Dus de VVD kijkt wel degelijk naar de vraag wat er moet gebeuren om ervoor te

zorgen dat het leven rondom Schiphol beter wordt. Het gaat over heel veel geluidsreductie. Tegelijkertijd, als het om het gevecht om de ruimte gaat — maar het is natuurlijk geen debat over ruimtelijke ordening — dient de VVD heel veel moties in waarmee we graag grote buitenstedelijke locaties beschikbaar willen maken om te bouwen en worden we daarin niet altijd door GroenLinks-Partij van de Arbeid gesteund. Dus u kunt lachen en het heel klein maken, want u wilt dat dan blijkbaar per se in en rondom Schiphol doen, maar ik zou dat juist niet doen. Ik zou juist zeggen: doe dat daar niet; doe dat op andere plekken en zorg ervoor dat daar die woningbouw van de grond komt, zodat je niet nog meer mensen daar gaat laten wonen waar het niet zo verstandig is, omdat er altijd vliegtuigen zullen blijven vliegen. Want ook als Schiphol 350.000 vluchten zou accommoderen, zou er geluidsoverlast zijn. De VVD kiest daar niet voor. De VVD kiest ervoor om op andere plekken te bouwen waar mensen rustig kunnen wonen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Groot. U heeft nog ongeveer twee minuten. Dat was vroeger een radioprogramma: De twee minuten van meneer De Groot, bij André van Duin. Meneer Rummenie kent het ook nog. Het lid Kostić heeft nog een interruptie voor u.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ten eerste zou ik de VVD willen oproepen om te stoppen met dit in de hoek van links of rechts te plaatsen. Dit gaat gewoon om mensen, links, rechts, en alles erboven en tussenin. Het gaat om gezondheid, om een gezonde toekomst voor iedereen. GroenLinks-PvdA vroeg er net ook naar. Volgens mij willen we allemaal af en toe naar een familielid kunnen vliegen. Dat kan nog steeds met een veel kleinere luchtvaartsector. We weten dat de grenzen voor klimaat, natuur en gezondheid zijn bereikt. Daarbinnen moeten we bekijken wat er dan aan krimp nodig is om ervoor te zorgen dat we straks een gezonde samenleving hebben en dat mensen inderdaad nog naar hun familieleden kunnen vliegen. Die maatschappelijke kosten-batenanalyse is nog niet gemaakt. Die toets is helemaal nog niet gemaakt. Die technische briefing ging daar ook niet over. Die ging alleen maar over een hele beperkte economische toets en niet over de waarde van natuur, klimaat en de kosten van de schade voor de gezondheid die erdoor veroorzaakt wordt.

De voorzitter:

Uw vraag is?

Kamerlid Kostić (PvdD):

Is de VVD bereid om samen met ons de minister te vragen om zo'n toets te doen? Dan kunnen we onafhankelijk laten bekijken wat er eigenlijk nodig is voor Nederlandse burgers als het gaat om vliegen en de vraag wat er nodig is voor een gezonde toekomst.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ook daar heb ik weer twee reacties op. Wat is er nodig voor de Nederlander om te vliegen? 2,5 miljoen Nederlanders vertrekken vanaf een buitenlandse luchthaven. Tuurlijk moeten wij kijken naar de impact van en rondom Schiphol. Dat doen we ook. De VVD is er groot voorstander van om geluid te verstillen, dat we die percentages ook halen, en dat we dat over de langere termijn doen en de technologische voordelen die luchtvaart biedt, ook echt kunnen inzetten. Maar de VVD is het niet eens met het andere beeld dat de grens van de luchtvaart bereikt is. Want Spanje groeit door, Engeland groeit door, en de rest van Europa heeft plannen om door te groeien, omdat de

luchtvaart wereldwijd groeit. IATA zegt het zelf al: als we dat in Europa niet accommoderen, zullen we dat ook gaan voelen in de economische groei in Europa zelf. Dus ja, de VVD is het ermee eens dat we goed moeten kijken naar wat we moeten doen bij Schiphol. Dat is een actueel thema, waar we goed naar moeten kijken. Alleen, we zijn wel de enigen in Europa die daar zo naar kijken. De rest van Europa maakt namelijk plannen om de luchtvaart te accommoderen. Dat zijn regeringen van links tot rechts. Ik heb met de commissie een werkbezoek afgelegd in Spanje, waar een linkse regering zit, en die praten over economische en toeristische voordelen van de luchtvaart. Dus zo kijkt de VVD ernaar.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik constateer dat de VVD geen antwoord op mijn vraag geeft. Het enige wat ik wil is dat we objectief kijken naar wat er nodig is voor Nederlandse burgers. De VVD heeft het altijd over de luchtvaartsector en wat er nodig is voor Nederland, maar dan hebben ze het niet over de buitenlandse overstappers, de 10% veelvliegers, die de meeste schade veroorzaken, en de rest van Nederland die niet vliegt. We kunnen naar het buitenland kijken — veel landen gaan wat ons betreft de verkeerde kant op — maar als de rest van de brug springt, dan hoeft je daar niet achteraan te springen. Mijn vraag aan de woordvoerder van de VVD is of hij op z'n minst bereid is om samen met ons te kijken wat er echt nodig is voor onze Nederlandse reizigers, dus niet voor de overstappers en de extreme veelvliegers. Wat is er in de basis nodig, binnen de grenzen van de natuur? Is hij bereid om een bredere maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken?

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

Ik ben altijd bereid om te kijken wat er nodig is voor de Nederlanders — de 2,5 miljoen die nu vanuit het buitenland vliegen, moeten we daar dan ook in meenemen — wat er nodig is om onze economische welvaart te behouden, want dat is ook belangrijk, en wat we moeten doen om ervoor te zorgen dat mensen rondom Schiphol minder geluidsoverlast ervaren. Dat hoort daar allemaal bij, maar dan wel ál die facetten. Want ik ben niet bereid om Schiphol in de uitverkoop te zetten, waardoor we onze economische meerwaarde en ons vestigingsklimaat kwijtraken. Want dat is toch een beetje waar lid Kostić op hint. Daar is de VVD niet bereid toe. Dat zit in mijn hele betoog.

De **voorzitter**:

U heeft nog twee minuten.

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

Het laatste stukje gaat over de Balanced Approach. Dit kabinet heeft de eerste twee stappen gezet om het geluid op Schiphol de komende jaren fors te verminderen – eerst 15% en daarna 5% — maar de VVD is wel geschrokken van de voorgestelde krimp van 5.000 vluchten in de nacht. Daarom vraag ik de minister ook, want dat is belangrijk voor de vrachtsector: hoe staat het met de mogelijke secundaire allocatie van slots voor de vracht? Daarnaast is er ook een forse stijging van de luchthavengelden. Maar we hebben gezegd: het is nodig om omwonenden te beschermen. Daarom steunen we deze maatregel.

Vorige week hebben we in de briefing over de berekening wel kunnen zien dat de ramingen voor de geluidswinst ook wel conservatief zijn. Het laat zien dat deze Kamer wat de VVD betreft niet ongerust hoeft te zijn over het halen van die doelen. De differentiatie van tarieven is heel conservatief. Het preferent baangebruik zit er niet in. En slechts 15 van de 61 nieuwe vliegtuigen van KLM zijn in de berekeningen

meegenomen. Ik vraag de minister daarom ook: waarom zo conservatief? Waarom slechts geluidswinst over één jaar? Want met realistische parameters had de krimp kunnen worden voorkomen. En kan de minister bevestigen dat het doel van 20% geluidswinst, vanaf afgelopen november 2024 gemeten, vast blijft staan zodat er niet steeds nieuwe doelen op tafel worden gelegd?

Tot slot, voorzitter. De boodschap van de VVD op het luchtvaartdossier is dat we op een kantelpunt staan. We hebben veel maatregelen getroffen die nodig zijn voor de omgeving van Schiphol. Maar we dreigen ook veel goeds te verliezen als een deel van de politiek nog hardere maatregelen eist. Wij zeggen: doe dat niet; benader dit dossier met ratio, kijk om u heen. We zijn uniek met krimp en dreigen veel goeds weg te gooien. Het is zaak om nu een tijdje stil te zitten als politiek. Dat is het beste voor omwonenden, voor vliegers en ook voor passagiers.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Groot, voor uw inbreng namens de VVD. Er zijn nog een paar interrupties. Allereerst de heer Grinwis, en dan mevrouw Postma.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Stilzitten en niet instappen is sowieso goed voor het geluid, maar mijn vraag aan de heer De Groot is een andere. Ik weet niet wanneer hij voor het laatst met oud-minister Mark Harbers heeft gesproken, want volgens mij zit er een licht nuanceverschil tussen zijn betoog en dat van minister Harbers, die geen andere weg zag dan de weg die hij was ingeslagen. Oké, dat is genoteerd. We moeten als land oppassen met allerlei prijsverhogingen, zoals de heer De Groot duidelijk heeft betoogd. Mijn vraag aan hem is: is hij dan wel bereid om deze minister ertoe aan te porren en aan te sporen om zich in Europa te blijven inzetten voor accijns op kerosine? Want zoals het er nu naar uitzielt, gaan we de vrijstelling, als ik het goed begrepen heb, in 2028 niet afschaffen, maar gaan we die misschien nog voor twintig jaar verlengen. Moet de minister er niet voor zorgen dat we in ieder geval in Europa pleiten voor het beprijzen van kerosine? Dan hoeven wij hier nationaal ook niet allerlei ingewikkelde discussies over beprijzing te voeren.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik ben het sowieso eens met de lijn dat je, als je al dingen doet in de luchtvaartsector, die dingen op Europees niveau moet regelen, omdat het een mondiale sector is. Dat is sowieso een goede lijn. Ik denk alleen wel dat we moeten oppassen, omdat meer dan €0,80 van elke euro van onze vliegtickets al taks is die wij heffen in Nederland. Als we al iets zouden moeten doen, zou dat dus zeker op Europees niveau zijn. Ik denk alleen dat het, ook omdat Schiphol qua prijsstelling tot de top vier van Europa gaat behoren, maar de vraag is of wij die extra belastingen die dan nog op ons afkomen, wel kunnen dragen. Gelet op de ticketing en de prijzen voor korte en lange afstanden, vluchten heel veel Nederlanders gewoon de grens over, met allerlei CO₂ en allerlei effecten die daar ook bij komen kijken. De heer Ergin is nu weg, maar die zei dit ook al in zijn betoog. Ik ben dus voorzichtig met hier direct ja op zeggen, omdat ik bang ben dat dit voor nog veel meer overloop zal zorgen als dit bovenop datgene komt wat we nu al hebben. Als we met elkaar kunnen optrekken en als iedereen dit heeft, is het effect veel minder groot.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Heel kort. Wil de VVD dat die vrijstelling voor accijns op kerosine nog twintig jaar wordt

gecontinueerd in Europa of wil de VVD dat dit in 2028 afgelopen is en dat we in Europa gewoon afspreken dat er accijns op kerosine komt en dat we deze huidige situatie niet doorzetten? Ik snap het verhaal dat we hier moeten oppassen dat het allemaal niet te duur wordt, maar het gaat mij nu even om beprijzing van kerosine op Europees niveau. Wat is de inzet van de VVD? Waarmee moet deze minister wat de VVD-fractie betreft op pad?

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

Wat de VVD betreft: nu niets extra's. Want in het hoofdlijnenakkoord gaan we ook alweer een extra belasting heffen op lange afstanden. Dat gaat dus ook grote effecten hebben. U kunt mij op dit moment vragen om een ja of nee, maar ik kan dat over de periode vanaf 2028 nu nog niet zeggen. Ik wil eerst zien wat de effecten zijn in 2027 en wat die prijsstelling is. Dan ga ik pas verder kijken. Ik ga daar nu dus geen antwoord op geven, meneer Grinwis.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Ik hoor de heer De Groot zeggen: het is heel belangrijk om gehoor te geven aan het geluid dat je van de omgeving hoort en om die geluidsreductie in te zetten. Tegelijkertijd hoor ik hem zeggen: ja, maar het schrappen van 5.000 vluchten doet wel pijn. Natuurlijk doet dat pijn. Als je maatregelen neemt, doet dat pijn. Als het automatisch zou gebeuren, zou er geen rechtszaak geweest zijn. Wij zijn bij dezelfde rondetafel geweest. Ik vind het altijd grappig dat je daar andere dingen uit kan halen, terwijl je beiden aanwezig bent. Dat model werd besproken, de Balanced Approach die in Brussel wordt ingediend. Daarbij geeft u aan: als je dit zo berekent en als je dit mee mag tellen met de vlootvernieuwing, komen we er wel eerder en als je dit mee mag tellen, zijn we er ook al eerder. Je rekt die maatregelen dus eigenlijk elke keer op, waarmee je volgens mij die hele Balanced Approach weer gaat veranderen. Is de heer De Groot het met mij eens dat je eigenlijk een nieuwe Balanced Approachaanvraag krijgt als je de drie dingen die hij net noemde, op dit moment anders zou doen, dat je die dus niet meer gaat halen in Brussel en dat je dus niet meer voldoet aan de uitspraak van de rechter?

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

Dat is ook precies de reden waarom ik net in mijn betoog heb gezegd — ik pak even de juiste woorden erbij — dat we deze maatregelen daarom steunen. Maar ik geef ook een signaal aan deze Kamer af. Daarmee zeg ik dus eigenlijk: laten we deze Balanced Approach vooral voortzetten en laten we er vooral voor zorgen dat we in maart hopelijk een positief advies van de Europese Commissie krijgen waarmee we dit kunnen bestendigen in het najaar, zodat we rechtszekerheid kunnen gaan creëren voor al die mensen die daar terecht om vragen en die daar recht op hebben. Tegelijkertijd zeg ik tegen deze Kamer dat het best conservatief is. Dat is ook de reden waarom ik dit aansnij. Er zit best veel ruimte in. Daarmee zeg ik eigenlijk dat het nu becijferd is op 15% maar dat het ook 16% of 17% had kunnen zijn als je net een andere parameter had meegenomen. Als je de 5.000 vluchten van het preferente baangebruik had meegenomen, had je ook een hoger percentage geluidswinst kunnen krijgen. Het ligt er dus maar net aan hoe je ernaar kijkt. Mijn signaal aan deze commissie is het volgende. Ja, we moeten die Balanced Approach doorzetten, maar ik denk dat we niet bang hoeven te zijn dat we die 15%, of zelfs meer, in de komende jaren zullen halen.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Dat klinkt positief: die Balanced Approach moeten we absoluut doen. Dan heb ik het dus verkeerd gehoord dat er zonet vragen aan de minister werden gesteld over hoe je

bepaalde berekeningen moet gaan doen, dat die berekeningen de verkeerde kant op gaan en dat je misschien de datum zou moeten vastklikken. Die vragen zijn dan dus niet gesteld.

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

Nee, wel degelijk. Vooral die datum is namelijk heel belangrijk. Als wij met elkaar afspreken dat we iets gaan verbeteren en we tegen elkaar zeggen dat we vanaf 1 november 2025 gaan bepalen wat de geluidsreductie is, dan moet dat ook vast blijven staan op 1 november 2024. Dan moeten we straks niet op 1 november 2025 zeggen: zo, we hebben weer een nieuwe werkelijkheid en vanaf nu moet het nog weer een keer 15% zijn. Want dat leek een beetje naar voren te komen uit die presentatie rondom de modellering. Het is volgens mij heel normaal om te zeggen: ik ga meten vanaf een bepaald punt en in die jaren moet het 20% zijn. Dat is wat we hebben afgesproken. Wij hebben dat als coalitiegenoten afgesproken. In het regeerprogramma staat: 20% winst. Nou, laat maar zien. 20% winst vanaf 1 november 2024; dat is wat we moeten halen. Dan de andere vragen die ik de minister stel, bijvoorbeeld de vraag waarom hij bepaalde elementen niet heeft meegenomen in die modellering van de percentages voor het reduceren van geluid. Ik vind het een hele terechte vraag waarom hij zo conservatief is. Eigenlijk zou ik van deze minister willen horen: ja, meneer De Groot, ik ben conservatief geweest omdat ik graag sowieso die 15% wil halen, maar als ik het zelf zou moeten inschatten, is het misschien wel 18% of 20% in dit pakket dat in Brussel ligt. Dan zou ik heel erg tevreden zijn, want het geeft ook perspectief aan alle mensen die nu zitten te luisteren dat die geluidswinst weleens wat meer kan zijn dan wat ons nu voorgeschoteld is.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording. Mevrouw Postma, het is uw beurt. Of zijn er nog interrupties? Nee, zie ik. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Postma van Nieuw Sociaal Contract.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Dank, voorzitter. Afgelopen vrijdag hebben we moeten horen dat de minister de aangenomen motie van NSC en SGP over een geluidsdoel van ten minste 17% minder ernstig gehinderden, niet gaat uitvoeren. Ik vind dat echt onbegrijpelijk. Wat steekt, is dat de minister op geen enkele manier tegemoetkomt aan de wens van de Kamer om naar die 17% te gaan. Wat had de minister kunnen doen? De minister had er bijvoorbeeld voor kunnen kiezen om in ieder geval onderaan de voor hem zo belangrijke bandbreedte van 475.000 vluchten te gaan zitten. Dat zou 3.000 vluchten minder zijn, en 0,5% dichter bij die 17% waar de Kamer om heeft gevraagd. In plaats daarvan blijft hij bij de 478.000 vluchten. Mijn vraag aan de minister is waarom hij niet heeft gekozen voor die vermindering van 3.000.

Voorzitter. Dan privévluchten. De minister had ook kunnen kijken naar het aantal privévluchten. Dat groeit immens. Vijf jaar geleden waren het er 11.000 vanaf Schiphol. In 2023 waren dat er maar liefst 25.000. Dat is meer dan een verdubbeling. Is dat een ontwikkeling die de minister toejuicht of steunt? Is de minister het met NSC eens dat we ook naar deze categorie moeten kijken als we kijken naar de geluidsoverlast van Schiphol? En kan de minister toezeggen dat deze categorie ook wordt meegenomen in het achtpuntenplan van Schiphol voor een afstandsafhankelijke vliegbelasting? En dan hebben wij graag het supertarief voor deze vluchten.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Laat ik vooropstellen dat het wat betreft de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid 20% zou moeten zijn. Maar ook wij hebben uiteindelijk voor die motie van NSC gestemd, omdat je toch wil dat in ieder geval die 17% gehaald wordt. Wij hebben er heel veel moeite mee dat de minister die motie aan de kant heeft geschoven, juist omdat het gaat om de rechtspositie van omwonenden. Ik zou aan mevrouw Postma de vraag willen stellen hoe hard zij vasthoudt aan die 17%. Het is namelijk al een afzwakking geweest van wat de rechter eigenlijk van ons vraagt. En zelfs dat legt de minister naast zich neer. Het is een aangenomen motie van de Kamer. U bent een coalitiepartij. In hoeverre staat u dat toe? En waar trekt u daarin de grens?

Mevrouw Postma (NSC):

Dank voor deze vraag. Ik ben ook echt teleurgesteld dat hier niet naar gekeken is. Ik heb net al een aantal punten genoemd waarvan ik denk dat je die beslist wel kan meenemen. Waarom bijvoorbeeld niet onderaan die bandbreedte? Daar wil ik graag een reactie op hebben.

Daarnaast wil ik dat we zo snel mogelijk toewerken naar die 20%, want dat is waar we volgens mij allemaal heen willen. Ik verwacht eigenlijk ook dat de minister een toezegging gaat doen om te bekijken hoe hij kan voorbereiden om zo snel mogelijk naar die 20% te gaan. Wat moet hij dan aan nieuwe maatregelen nemen en wat is het tijdspad om daar te komen?

Ik zou het liefst in mei 2026, na een halfjaar, even een update willen hebben over waar we staan. Ik hoor hier ook dat de ene collega zegt dat je het heel optimistisch moet zien en volgens de andere moet dat heel conservatief. Laat over een halfjaar zien waar we met z'n allen staan. En laten we dan al kijken naar de maatregelen die we kunnen nemen, dus die we klaar hebben staan. Ik noemde er net twee, bijvoorbeeld. Dan kunnen we zorgen dat we echt zo snel mogelijk naar die 20% gaan en dat we dat echt na een jaar al kunnen inzetten.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

En toch voel ik dat de motie daarmee wel een beetje los wordt gelaten. Ik heb toch een vraag aan mevrouw Postma. Nota bene de MRS, waar de vicepremier van NSC een tijdje geleden nog voorzitter van was, zei dat het onacceptabel is dat het kabinet deze motie zomaar terzijde schuift. Omwonenden wachten al vijftien jaar op herstel van hun rechtspositie. Mevrouw Postma zegt dat zij zo snel mogelijk naar die 20% wil; liefst ergens begin 2026, als ik mevrouw Postma goed begrijp. Maar wat nou als we gewoon vasthouden aan wat die motie zei? 17% in 2025. Daar is een Kamermeerderheid voor. Als NSC de poot stijf houdt en niet meer ruimte geeft aan de minister, houden we daar met elkaar aan vast. Dat is de vraag die ik hier neerleg: houdt u op die manier nog steeds vast aan die motie?

Mevrouw Postma (NSC):

Ik heb net de vraag gesteld die ik wou stellen. Ik wil echt heel graag dat de minister gaat kijken naar die 3.000 vluchten. Ik wil echt heel graag dat de minister kijkt naar die privévluchten, om te kijken hoe we zo snel mogelijk naar die 17% kunnen. Ik ga kijken wat de minister daarop antwoordt. Voor ons is het echt onbegrijpelijk dat die niet wordt

uitgevoerd. Er is steun van een Kamermeerderheid. Uw partij heeft het gesteund. De partij van het lid Kostić ook. Anderen ook. Dit is voor ons absoluut serieus, ja.

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

Ik probeer goed te begrijpen wat het lid Postma eigenlijk vraagt aan de minister. In het Actieplan Geluid staat -20% over vijf jaar en het lijkt nu alsof dat binnen een jaar moet worden gerealiseerd. Mevrouw Postma vraagt aan mij wat al die vragen betekenen voor de Balanced Approach. Ik heb die wedervraag ook. Lopen we de Balanced Approach nu af? Zorgen we ervoor dat mensen die al heel lang wachten, de omwonenden, nu ook echt rechtszekerheid krijgen, dat we dat ook vastleggen in een wet? Dan kunnen we daar echt aan toetsen. Of zegt mevrouw Postma van NSC dat het haar een lief ding waard is als die 3.000 vluchten nog bij die Balanced Approach gepropt kunnen worden, maar dat ze de wet en de rechtszekerheid dan ook naar achteren schuift?

Mevrouw **Postma** (NSC):

Dat is inderdaad het dilemma dat voorligt. Wat ons betreft zouden we in een keer naar die 20% gaan. Mijn collega De Hoop zei het ook al. Het was 20, toen 17 en toen 15. Gelukkig staat 20% wel in het regeerprogramma dat voorligt, dus dat moet er gaan komen, wat ons betreft liever eerder dan later. Tegelijkertijd is er een Balanced Approach ingediend. Daar wil ik dus een reactie op van de minister. Wat ons betreft moet er een Balanced Approach komen. Daarom was ik ook zo scherp op de vragen die u zelf stelde over hoe we het model gaan berekenen en of we niet meer richting die conservatieve schatting moeten. Als je die Balanced Approach gaat benaderen of veranderen, dat is wat de heer Peter de Groot zegt, maar dat wil ik ook horen van de minister, zou het zo kunnen zijn dat we misschien helemaal niets hebben. En dan is iets beter dan niets. Maar ik wil echt heel graag zo snel mogelijk naar die 20% en het liefst naar die 17%. Ik wil nog van de minister horen wat er gedaan kan worden om toch richting 17% te gaan, en daarom een reactie op bijvoorbeeld die 3.000 vluchten die dat al iets dichterbij brengen.

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

Er is toch ook heel veel baat bij een stukje rust op dit dossier, voor iedereen? Stel dat het straks in de wet verankerd wordt en die 15% wordt gehaald. Het actieplan loopt van 2024 tot 2029. Het is toch heel erg belangrijk dat er nu ook gewoon rust op dit dossier komt voor iedereen en dat er zekerheid komt? Rust op het dossier, zodat ook de sector die investeringen kan doen en die geluidswinst ook echt kan halen. We weten ook van het woningbouwdossier dat langetermijnperspectief en rust op dit dossier eigenlijk de enige mogelijkheid is om dit soort doelen te bereiken en dus ook echt iets te betekenen voor omwonenden van Schiphol. Dus vanwaar die haast? Waarom nu alweer kijken naar halverwege volgend jaar, met de kans dat je iets kapot drukt wat heel erg mooi aan het worden is?

Mevrouw **Postma** (NSC):

Een beetje rust op dit dossier, zeker een beetje nachtrust op dit dossier, is volgens mij ontzettend belangrijk. De heer De Groot doet nu net alsof dit dossier niet ontzettend aan het wiebelen is. We hadden het net al eventjes over de vorige minister, minister Harbers, volgens mij van VVD-huize, die in gang heeft gezet dat we naar die 20% moeten. Daar hoorde volgens mij ook een krimp bij. Die 20% staat nog wel in het regeerprogramma, maar dan zien we opeens die 17% en die 15%. Het is mij een lief ding waard dat we die 20% gaan halen met z'n allen. Daarom hebben wij die motie ingediend voor 17%. Het liefst had mijn fractie in één keer, net als andere fracties hier, al naar die 20% gegaan. U

zegt dat het een beetje zwabberbeleid is, maar volgens mij is de luchtvaart een sector die over grote horizons kijkt. Zij waren onder het vorige kabinet hier al mee bezig, als het goed is, want toen hebben zij dat signaal al gekregen. We zien het ook in de vlootvernieuwing, zoals bij Transavia. Kijk naar de vlootvernieuwing die KLM aan het inzetten is. Ze zijn al die kant op aan het bewegen. Juist daarom zouden we zo snel mogelijk naar die 20% moeten gaan.

De voorzitter:

Mevrouw Postma, u kunt uw betoog vervolgen. O, er is nog iemand, meneer Boutkan. Ik had u niet herkend zonder snor; sorry.

De heer Boutkan (PVV):

U had bijna "Ali" willen zeggen natuurlijk, maar dat laten we achterwege. Ik heb toch even een vraag aan mevrouw Postma. Ik hoor mevrouw Postma zeggen dat ze zich zorgen maakt over de verdubbeling van het aantal privévluchten en dergelijke op Schiphol. Ik heb voor u de oplossing: laat ze uitwijken naar Lelystad. Hoe denkt u daarover?

Mevrouw Postma (NSC):

Wij hebben als NSC een motie gesteund die aangeeft dat wij Lelystad niet open willen voor commerciële vluchten. Daar staan we nog steeds achter. Het is misschien wel een goed idee om Defensie daar te laten vliegen, zeker gezien de geopolitieke verhoudingen die we op dit moment hebben. Maar namens NSC blijf ik nog steeds bij die motie.

De heer Boutkan (PVV):

Het was te verwachten, maar NSC is ook de partij van het lokale bestuur. Zij is een groot voorstander daarvan. En laat nou juist het lokale bestuur, verenigd in de coalitie binnen Flevoland, een groot voorstander zijn van commerciële luchtvaart, desnoods met Defensie erbij gepakt. Maar daar gaan we het dan nog wel over hebben. Het is teleurstellend om te horen dat u hieraan blijft vasthouden en geen oplossing biedt voor Schiphol op deze manier.

Mevrouw Postma (NSC):

Ik ben even aan het zoeken naar de vraag, maar het lokale bestuur bestaat natuurlijk uit veel verschillende lagen. Ik heb inderdaad ook gesproken met de gedeputeerde. Ik heb gesproken met de directeur van Lelystad Airport. Maar er zijn ook veel wethouders en veel omwonenden die juist zorgen hebben over de extra milieubelasting, de extra klimaatbelasting en de extra geluidhinder die het zou kunnen opleveren. Dus de ene bestuurder gaat de ene kant op en de andere gaat de andere kant op.

De voorzitter:

U kunt uw betoog vervolgen. U hebt nog ongeveer drieënhalve minuut.

Mevrouw Postma (NSC):

Prachtig, voorzitter, dank u wel. Eigenlijk wil ik van de minister horen dat hij geluidshinder voor omwonenden belangrijk genoeg vindt om zich er echt hard voor in te zetten. Is de minister het ermee eens — voelt hij het tot in zijn vezels — dat we tot die 20% moeten gaan? Het valt me weleens op in andere debatten — ik ben ook woordvoerder klimaat van onze fractie — dat de PVV gepassioneerd pleit voor het tegengaan van geluidshinder van windmolens. Dat is toch een beetje met elkaar te vergelijken. Het Tweede Kamerlid Madlener heeft twee jaar geleden de staatssecretaris

zelfs een keer naar de Kamer geroepen, of misschien wel verordonneerd, om dit aan de kaak te stellen. "Duizenden mensen in Nederland", zo zei hij, "hebben inmiddels te maken met ernstige geluidsoverlast door windmolens. Ze lijden aan slapeloosheid en hebben allerlei gezondheidsklachten." Dit is precies hetzelfde. We hebben het alleen niet over duizenden, maar misschien wel over tienduizenden mensen die hier last van hebben. Ik verwacht dus van deze minister dat hij ook gelijk van start gaat om te kijken hoe die 20% toch gehaald kan worden.

Voorzitter. Dan wil ik het hebben over de luchtruimherziening en de vierde aanvliegeroute. Op initiatief van NSC is een externe commissie ingesteld bij de luchtruimherziening. Het is goed dat die er komt en dat de omwonenden hiervoor experts mogen aandragen waar zij vertrouwen in hebben. Kan de minister bevestigen dat de externe commissie bij de luchtruimherziening expliciet ook het nut en de noodzaak van de vierde aanvliegeroute in kaart brengt en dat deze bevindingen in haar eindrapport zullen komen te staan?

Voorzitter. We konden in het Algemeen Dagblad lezen dat het Nederlandse luchtruim wel erg vol is en dat de integratie tussen de luchtverkeersleiding van de burgerluchtvaart en die van Defensie niet soepel gaat. De minister heeft daar zojuist ook in een brief op gereageerd. Maar als mensen van Defensie hier alarm over slaan, dan moeten we dat echt serieus nemen. Ik zou de minister willen vragen daar nog eens naar te kijken en misschien met een wat uitgebreidere brief te komen vóór ons overleg over vliegveiligheid, dat we volgens mij in maart hebben met elkaar.

Dan de historische rechten. Ik kan niet aan de indruk ontsnappen dat de minister zich zorgen maakt over het afnemen van historische rechten en het gevaar van retaliatie. Kan de minister bevestigen dat historische rechten al ontstaan nadat een carrier deze slots een jaar lang in gebruik heeft gehad en dat die carrier deze rechten verliest als deze niet voor ten minste 80% geëxploiteerd worden? Is de minister het dan met mij eens dat het afgeven van nieuwe slots in dit jaar, 2025, dus niet handig is als we naar die 20% geluidshinderreductie toe willen werken? Kan de minister toezeggen dat er in 2025 zo weinig mogelijk slots worden afgegeven?

Voorzitter. Dan de vlootvernieuwing. In de 15% waar de minister over schrijft, is ook de vlootvernieuwing berekend. Maar wat gaat de minister doen als KLM of een andere vliegmaatschappij aankomt met een brief waarin aangegeven wordt dat ze door omstandigheden, bijvoorbeeld op het punt van levering, de beloofde vlootvernieuwing niet hebben gehaald? Komt er dan een sanctie of iets anders? Het schijnt namelijk dat een dergelijke brief elk jaar weer op het ministerie langskomt. Het is een soort kerstkaart waarvan je eigenlijk ook altijd wel weet dat je 'm krijgt.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Voorzitter, heb ik nog tijd voor een laatste punt?

De **voorzitter**:

Als het één zin betreft wel.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Ja.

De voorzitter:

Maar u heeft in ieder geval geen tijd voor de hele riedel die u daar op papier heeft staan.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Dan doe ik het in één zin. Vandaag is een update van het Destination 2050-rapport gepresenteerd, waarin de hele Europese luchtvaartsector zich schaart achter een netto nul CO₂-doel in 2050. Kan de minister daar een reactie op geven?

Was ik kort genoeg?

De voorzitter:

Dank u wel, u was kort genoeg. Dank u wel voor uw medewerking en uw inbreng namens Nieuw Sociaal Contract, mevrouw Postma. Ik neem aan dat het lid Kostić nog een vraag aan u heeft.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Is NSC het met ons eens dat we een integrale maatschappelijke kosten-batenafweging moeten gaan maken op het punt van het aantal vluchten? We gaan dit jaar namelijk een aantal grote besluiten nemen over de luchtvaart. We gaan belangrijke keuzes maken. We zien dat deze minister eigenlijk geen onderbouwing geeft voor zijn keuze voor 478.000 vluchten. Als het al een onderbouwing is, dan is die in beperkte mate alleen maar gericht op geluidsbelasting. NSC weet heel goed dat we andere uitdagingen hebben wat betreft het milieu, het klimaat ...

De voorzitter:

En uw vraag is?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Is NSC het met ons eens dat we die bredere afweging moeten gaan maken en dat we dat ook in kaart moeten brengen voordat we als Kamer hierover een definitief besluit nemen?

Mevrouw **Postma** (NSC):

Dit is voor mij een nieuw dossier. Ik ken MKBA's gelukkig vanuit de infrastructuur. Het is, denk ik, altijd goed om te kijken naar het volledige beeld, zeker met kosten en baten. Met name de hinder komt daar vaak naar voren. Ik weet nog niet of het in dit dossier handig is, maar ik wil er wel graag met die blik naar kijken. Ik ben ook naar de hoorzitting geweest waar die MKBA's een beetje op hoofdlijnen besproken werden. Daar hadden we het net al een beetje over. Ik kijk er dus met interesse naar. Ik hoop dat dat voldoende is.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Postma. Lid Kostić, dit is dan wel meteen uw laatste interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dat is dan maar zo, denk ik.

De voorzitter:

Prima. De keuze is aan u.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik ben blij om dit van NSC te horen, want er ligt nog geen brede afweging hierover. Het is goed als we hierin een stap zetten, zodat we allemaal een goed afgewogen keuze kunnen maken. Hetzelfde geldt voor die vierde aanvliegroute en de luchtruimherziening. Kijk hoe de minister de keuzes maakt. Hij trekt het aantal vluchten eigenlijk los van het aantal aanvliegroutes en de luchtruimherziening. Bestuurders in Utrecht, Gelderland en elders zeggen daarover dat dit niet logisch is. Je gaat namelijk ook niet de impact van een nieuwe weg berekenen zonder daarbij mee te nemen hoeveel auto's er overheen gaan rijden. Zou NSC dus met ons mee willen denken over de vraag hoe we de minister kunnen aansporen om dit alsnog integraal mee te nemen?

Mevrouw **Postma** (NSC):

Dit wordt een beetje hetzelfde antwoord, waarbij ik wel wil zeggen dat ik het heel belangrijk vind om te bekijken wat voor effect dit soort grote besluiten op de omwonenden hebben. Daarnaast is het ook belangrijk om te bekijken wat voor effect het heeft op de Nederlandse economie en op Schiphol. Dat moeten we allemaal tegen elkaar afwegen. Maar ik kijk graag even mee.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw beantwoording. Dan is het woord aan het lid Pierik, die spreekt namens de BoerBurgerBeweging.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. De luchtvaartsector is van strategisch belang voor onze economie en ons vestigingsklimaat, en daarmee ook voor de toekomst van ons land. Voor de BBB gaat het over de economische kant en over de impact van deze sector op de omgeving. BBB ziet dan ook dat de luchtvaartsector nog stappen moet zetten wat betreft de verdere verduurzaming en geluidsreductie. Dit betekent dat de sector zich verder moet ontwikkelen richting stiller, schoner en zuiniger vliegen. Dat moet gebeuren in combinatie met een toegankelijke dienstverlening op het gebied van personen- en goederenvervoer. Een goed netwerk van internationale verbindingen blijft immers van groot belang voor de Nederlandse samenleving en het bedrijfsleven.

Voorzitter. Vorige week zijn we als commissie in gesprek geweest met de hoofdrolspelers van het luchtvaartdossier: de KLM, Schiphol en het ministerie van IenW. Al eerder spraken we met een grote groep omwonenden. Een grote vraag die overblijft, is in hoeverre KLM, Schiphol en het ministerie van IenW met elkaar praten en naar elkaar luisteren. Ik heb een vraag aan de minister. Kan de minister uitleg geven over hoe de communicatie tussen KLM en Schiphol en het ministerie verloopt? Hoe beoordeelt de minister deze communicatie?

Voorzitter. Schiphol moet stiller, maar wel op zo'n manier dat het voor bedrijven aantrekkelijk blijft om in Nederland gebruik te maken van Schiphol. Tijdens de technische briefing werd bekend dat KLM 61 nieuwe, stillere vliegtuigen heeft aangeschaft. Slechts vijftien van die vliegtuigen worden meegeteld wat betreft de geluidsreductie. Het ministerie ziet de rest als "autonome vlootvernieuwing". Er vliegen straks dus 46 stillere vliegtuigen die niet meegeteld worden. Ik heb een vraag aan de minister: is de minister het met mij eens dat het niet meten en meerekenen van 46 stillere vliegtuigen geen realistisch beeld geeft van de feitelijke geluidsreductie op de grond? Hoe zorgt de minister ervoor dat er een realistische inschatting wordt gemaakt

van de verwachte geluidsreductie? Wat is de feitelijke geluidsreductie als we de autonome en de additionele vlootvernieuwing bij elkaar optellen?

BBB is het ermee eens dat de luchtvaartmaatschappijen door middel van tariefdifferentiatie van havengelden geprikkeld moeten worden om modernere vliegtuigen in te zetten. Uit gesprekken blijkt dat er uiteenlopende aannames zijn rondom de effectiviteit van die tariefdifferentiatie. Zo gaat Schiphol uit van een sterkere reactie van de luchtvaartmaatschappijen dan het ministerie; daarbij gaat het om 3% tot 4% ten opzichte van 1,3%. Schiphol verwacht dus een grotere afname van de geluidsoverlast door tariefdifferentiatie dan IenW. Daarom heb ik ook hierover wat vragen. Wat is de reflectie van deze minister op deze verschillen in cijfers? Welke stappen kan de minister nog zetten om de aannames beter te laten aansluiten op de werkelijkheid?

Voorzitter. Ik dank de minister voor het aanleveren van de impactanalyse van de nachtsluiting op Schiphol. De BBB is blij dat er 's nachts wordt gestopt met de meest lawaaiige vliegtuigen. Dit is een stap in de goede richting. Een nachtsluiting van Schiphol lijkt een eenvoudig middel om geluidsoverlast te verminderen, maar uit de impactanalyse blijkt dat dit in de praktijk weinig bijdraagt aan de doelstellingen. Hoe kijkt de minister aan tegen de bevindingen in de impactanalyse omtrent de nachtsluiting van Schiphol? Ook heeft een eventuele nachtsluiting grote gevolgen voor het vrachtverkeer in de hele logistieke keten. Veel vrachtluchten vinden 's nachts plaats. Als die vluchten verplaatst moeten worden naar overdag, dan stuiten ze op een groot probleem: er zijn simpelweg niet voldoende slots beschikbaar. Hoe denkt de minister de vrachtmaatschappijen te kunnen blijven faciliteren als er geen plek van landen is in de nacht en het ook niet mogelijk is om te vertrekken in de nacht? Heeft de minister in beeld welke economische gevolgen dit met zich meebrengt?

Voorzitter. Laten we realistische en effectieve maatregelen nemen die zowel verduurzaming als economische kracht waarborgen zonder Nederland op achterstand te zetten.

Voorzitter, ten slotte. In het ganzenplan 2025-2031 van de provincie Noord-Holland wordt de ruimte tot populatiebeheer rondom Schiphol verkleind en wordt daarbuiten niet voldoende ruimte gegeven tot beheer. De maatregelen die nu genoemd worden, zijn te restrictief. Daarnaast wordt er nauwelijks tot geen uitvoering gegeven aan andere sporen uit het convenant. De impact van een aanvaring van een vogel met een vliegtuig kan catastrofaal zijn. Kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat ook de belanghebbende partijen, zoals KLM, de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, de vogelwacht Schiphol en de wildbeheereenheden binnen 20 kilometer van Schiphol betrokken worden bij dit plan?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Pierik, voor uw inbreng namens de BoerBurgerBeweging. Er zijn geen interrupties. Het lid Grinwis namens de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank. Ik mag mijn bijdrage mede namens collega Vedder van het CDA uitspreken. Ik wil beginnen met het ongeluk dat vorige week plaatsvond in Washington, waar een militaire helikopter en een passagiersvliegtuig gebotst en neergestort zijn. Vele

tientallen mensen zijn om het leven gekomen. Ik wil mijn medeleven uitspreken met de families die geliefden verloren zijn bij deze ramp. Het drukt ons op het hart dat veiligheid in het vliegverkeer geen gegeven is. Een ogenblik van onoplettendheid kan het verschil zijn tussen leven en dood. Hoe vaak gaat het eigenlijk in Nederland net niet mis? Kan de minister hierop ingaan? Houdt hij het Amerikaanse onderzoek in de gaten en trekt hij daar lessen uit, zeker nu een onderbezette verkeersstoren onderdeel van het probleem lijkt te zijn geweest? Dat probleem speelt ook bij ons. De luchtverkeersleiding staat onder druk, zeker nu de fusie tussen civiele en militaire verkeersleiding mislukt is. Kan de minister dit bevestigen? En kan hij bevestigen dat dit met name komt door de verschillen in salariëring en arbeidsvoorwaarden? Welk pad uit deze situatie ziet de minister voor zich? Hoe garandeert hij onderwijl de verkeersveiligheid?

Voorzitter. Om minimale uitstootwinst te boeken moet heel het luchtruim op de schop en dreigt een vierde aanvliegroute te worden gerealiseerd. Ik ben vuurbang dat dit alleen maar voor meer vluchten en geluidshinder gaat zorgen. Iedereen een beetje overlast is in de huidige modellen immers beter dan weinig ernstig gehinderden. Laten we wel wezen: die vierde aanvliegroute is vooral nodig om extra vluchten naar Schiphol mogelijk te maken en Lelystad Airport te kunnen openen voor burgerluchtvaart en door te laten groeien naar 45.000 vluchten. Een paar vragen. Biedt de door de Kamer gevraagde effectanalyse inzicht in de hinder die veel bewoners van de Utrechtse Heuvelrug en de Gelderse Vallei boven het hoofd hangt? Ten tweede. De belangen van deze bewoners worden wat mij betreft nog veel te weinig meegenomen. Is de minister bereid het schetsontwerp en voorlopig ontwerp voor consultatie open te stellen? Ten derde. Wanneer wil de minister het besluit voorhangen bij de Kamer?

Voorzitter. Laat ik duidelijk zijn: wat de ChristenUnie en het CDA betreft komt die hele vierde aanvliegroute er dus niet, net als Lelystad Airport trouwens; de Kamer sprak dat ook al in meerderheid uit, maar de minister heeft daar vooralsnog lak aan. Dat is een terugkerend fenomeen op het gebied van luchtvaart. Welk afwegingskader gebruikt de minister nu eigenlijk om te bepalen of Lelystad Airport open kan? Hoe staat het nou met de natuurvergunning? Zijn de veiligheidsrisico's voor zowel de militaire als de burgerluchtvaart in beeld? Is het daarom al niet verstandiger eerst de uitkomsten van het Programma Ruimte voor Defensie af te wachten, en alleen in te zetten op gebruik door Defensie?

Voorzitter. De businesscase van Lelystad is ondertussen flink opgepoetst. In vergelijking met Eindhoven Airport rekent Lelystad zich rijk met exorbitante havengelden en parkeeropbrengsten. Waarom denkt de minister dat luchtvaartmaatschappijen deze hoge havengelden accepteren terwijl ze meermaals zelf hebben aangegeven helemaal niet naar Lelystad Airport te willen komen? Wat moeten we met zo'n totaal irreële businesscase? Graag een reactie.

Voorzitter. Als goede rentmeesters hebben we ons te houden aan de grenzen die de schepping geeft en heeft. Maar keer op keer weet de luchtvaartsector zich er toch wel een beetje met een jantje-van-leiden van af te maken. We moeten van deze slappe hap af en hebben dus scherpere doelsturing nodig. Wanneer komt de wetgeving voor CO₂-plafonds er nou? Van het nieuwe normenkader voor fijnstof, stikstof en zeer zorgwekkende stoffen is niks meer vernomen. Waar blijft het ontwerp? Wat betekent eigenlijk de overstap van het kabinet naar emissiereductie in het stikstofbeleid? Immers, in plaats van de kunstmatige lage depositie van, volgens de modellen, 0,1% of 1,1%, moet dan gestuurd worden op het omlaag brengen van de 13,6% stikstofoxide die de

luchtvaart in Nederland uitstoot. Hoe gaat dat eruitzien?

Dan de aanhoudende geluidsoverlast. De minister gaat de overlast van Schiphol terugdringen door groei naar 487.000 vluchten per jaar mogelijk te maken. Dat is nog best een knap staaltje framing. Modelmatig klopt dat vast, maar als je in je bed ligt, zijn er toch echt meer vliegtuigen boven je hoofd. Die 13.000 vluchten zullen vast geen zweefvliegtuigjes zijn. Kan de minister nou eens helder uitleggen hoe we met meer vluchten minder overlast gaan krijgen?

Hindervermindering is het beste te boeken in de nacht. Dit is al tot twee keer toe beloofd aan omwonenden, onder andere in het coronasteunpakket van de regering aan KLM. Ik zou zeggen: voer de door Schiphol zelf voorgestelde nachtsluiting in. Geen opstijgers meer tussen 00.00 uur en 06.00 uur. In de impactanalyse worden vijftien kantjes gewijd aan het effect van nachtsluiting op leefbaarheid. De conclusie: mensen slapen beter als er geen vliegtuigen over hun dak razen. Dat had ik de minister ook best uit kunnen leggen, maar goed, nu staat het tenminste zwart-op-wit. Is de minister bereid de Schipholvariant uit te werken en klaar te hebben om in te zetten op de aanvullende 5%-geluidsreductie? Wil hij dan waken voor het waterbedeffect waarbij er extra hinder in de randen van de nacht ontstaat?

De minister gaat ondertussen nog altijd voorbij aan de rechter, zijn eigen hoofdlijnenakkoord, het regeerprogramma en de wens van de Kamer om 20% geluid te reduceren.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

En mijn vraag is: hoe gaat hij dat dan alsnog doen? Om de rest van mijn bijdrage aan te passen, sluit ik mij aan bij de vragen van mevrouw Postma inzake de leveringsproblemen.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Grinwis voor uw inbreng namens de ChristenUnie en in dit geval ook het CDA. U heeft ook namens mevrouw Vedder gesproken. Uiteraard sluiten wij, alle aanwezigen, ons aan bij uw medeleven met alle nabestaanden van de vliegtuig- en helikopterramp onlangs. Het is mooi dat u dat even aanhaalt. We zijn in gedachten bij die mensen.

Meneer Stoffer spreekt namens de Staatkundig Gereformeerde Partij.

De heer Stoffer (SGP):

Dat klopt, voorzitter. Dank. Het zweven van een vliegtuig door de lucht blijft fascinerende evenwichtskunst. Bijzonder dat de liftkracht door de bolle bovenkant van de vleugel de zwaartekracht van zo'n zwaar geval opheft. Daar moest ik aan denken bij de voorbereiding van dit debat. Als SGP zoeken we naar een balans tussen het behoud van de hubfunctie van Schiphol en de aanpak van de milieubelasting en de geluidshinder. Ik zeg opnieuw: de vakantievlucht van de een mag niet de nachtmerrie van de ander worden. De minister zei in een interview dat omwonenden maar moeten

verhuizen als de overlast hun leven te veel gaat beheersen. Het aantal vluchten zou dan niet zozeer meer uitmaken. Vergun me een opmerking vooraf. Het gaat niet aan om tegen mensen die misschien al decennialang naast Schiphol leven te zeggen: verhuis maar. Want geluidshinder is inderdaad deels psychologisch, maar dan gaat het ook over de vraag: heb je er vertrouwen in dat de overheid de hinderproblematiek serieus aanpakt? De koerswijziging van de minister — dat geef ik maar aan — doet hier geen goed aan.

Voorzitter. Ik focus op de Balanced Approachprocedure die het plafond voor Schiphol gaat bepalen. In het vorige debat hebben we aangegeven dat we best wat vraagtekens hadden bij de 17-3-aanpak. Toen zei de minister: misschien wordt het in de praktijk zelfs meer. Nu ligt er een tegengestelde boodschap. Want berekeningen vallen tegen en nu is het in één keer 15-5, want anders dreigt er een nieuwe notificatieprocedure. Daar houdt de minister aan vast in weerwil van een aangenomen motie. Ik draag de luchtvaart een warm hart toe, maar dit roept wel vragen op. Het gaat me niet per se om dat percentage, 17-3 of 15-5, maar wie zegt ons niet dat de minister over een paar weken met 10-10 komt? Dat is bij elkaar ook 20. Het gaat me om stabiliteit wat dat betreft.

Voorzitter. De minister schreef vorige week dat de 17%-route door Brussel waarschijnlijk gezien zou worden als een nieuwe notificatie met bijbehorende vertraging. Hij noemde het eerder nog een ernstig risico. Tegelijkertijd staat in de beslisnota van 19 november dat juist 17% een consistente keuze is. Steeds is aangegeven dat de gemelde bandbreedte van het aantal vluchten onzeker is. Het Actieplan Geluid dat met de commissie is gedeeld, heeft het bijvoorbeeld over 460.000 of 470.000 vluchten. Die beslisnota noemt juist de switch naar 15% een grote kwetsbaarheid in het proces en wijst op risico's als de minister afwijkt van de genotificeerde 17%. Ik heb de indruk dat dit spoort met hoe Brussel erin zit, maar ik kan het nog niet rijmen met wat de minister schreef en zei.

De latere beslisnota's geven de indruk dat het vooral het belang van vliegmaatschappijen is, wat geleid heeft tot de keuze voor 15%. Dat mag natuurlijk, maar zeg het dan gewoon. Want het wringt wel met de uitspraak van de rechter dat de Staat meer moet doen voor minder geluidsoverlast. Daarbij weeg ik mee dat 20% minder berekende geluidsbelasting niet een-op-een merkbaar minder geluidsoverlast betekent. Het gaat niet alleen om het verlagen van geluidsniveaus, maar ook om het creëren van echte rustperiodes. Daarbij weeg ik mee dat maximaal 478.000 vluchten dit jaar, zoals de minister wil, nog steeds meer vluchten betekent ten opzichte van 2024.

Voorzitter. Het is goed dat luchtvaartmaatschappijen meer inzetten op stillere vliegtuigen, maar we willen ook verder kijken. En het is goed dat de minister luchtvaartmaatschappijen niet onnodig wil dwarsbomen. Dat zeg ik er ook bij, want ook de SGP — ik herhaal het nog een keer — wil de hubfunctie van Schiphol absoluut niet ondermijnen. Maar er ligt wel tegelijkertijd een plicht om de geluidshinder merkbaar te verlagen.

Nu ik dit allemaal zo heb gezegd, wil ik graag opheldering. Waarom kiest de minister toch voor 15% reductie in 2025 in plaats van 17%? En waarom is hij er opeens zo stellig van overtuigd dat de 17%-route zoals gevraagd door de Kamer een nieuwe notificatieprocedure oplevert? Is het mogelijk, is mijn vraag dan ook, voor 17% te kiezen maar de historische slots dan niet definitief door te strepen en beschikbaar te houden voor het geval monitoring positievere resultaten laat zien dan verwacht? Ik wil concreet

gewoon een hele heldere uitleg van de minister. Want als ik heel eerlijk ben: ik snap echt niet waarom dit nu deze koers op gaat. Vandaar al deze woorden.

Voorzitter. Ik heb nog twee onderwerpen. De nachtsluiting. Er liggen rapporten met verschillende varianten. De minister wekt de indruk dat hij dat pas in 2027 weer oppakt. Ik kan het volgen dat je zegt: eerst monitoringsresultaten en dan onomkeerbare stappen. Ik ben ook voor: nu even rust en gewoon aan het werk. Maar je moet natuurlijk wel na blijven denken. Mijn vraag is dus: werkt de minister wel verder en denkt hij wel na over of het nu 3% of 5% extra is, maar hoe je die extra geluidsreductie dadelijk wel gaat realiseren? Ik zou daar graag ook antwoord op hebben.

Tot slot, voorzitter.

De **voorzitter**:

Eén zin nog.

De heer **Stoffer** (SGP):

De stikstofuitspraak zorgt voor onzekerheid. Ik wou eigenlijk weten van de minister of hij ons mee gaat nemen na de positieve geluiden die we horen over de zogenaamde additionaliteitstoets voor Schiphol — nu worden het moeilijke woorden — en tegelijkertijd of het ook perspectief biedt als dat klopt voor andere projecten?

Een lange zin, voorzitter, maar dat was het. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Stoffer, voor uw inbreng namens de SGP. Er zijn nog twee interrupties, allereerst van meneer Grinwis en dan meneer De Groot. Meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Mijn vraag aan de heer Stoffer is naar aanleiding van wat hij zei over nachtsluiting. Hij stelde wat vragen. Volgens mij is het standpunt van de SGP dat ze voor nachtsluiting is, maar welke variant heeft de voorkeur van de heer Stoffer? Is dat de variant van Schiphol om tussen twaalf en zes geen opstijgers te hebben? Mag ik misschien gelijk in deze vraag smokkelen de vraag naar de vierde aanvliegroute? Wat is het standpunt van de SGP daarover? Dat moeten we niet doen, toch?

De **voorzitter**:

Er is altijd een Grinwisje hè? Dat noemen wij "grinwissen": twee interrupties in één vatten. Daar is meneer Grinwis een meester in. Meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik denk dat het beter zo gezegd kan worden dat wij niet per definitie tegen nachtsluiting zijn. Dat is denk ik een belangrijk standpunt. Ik heb in mijn bijdrage juist het volgende helder willen maken. Ik wil graag uitleg van de minister waarom hij denkt dat hij de stappen moet nemen zoals hij ze nu neemt. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we een periode van rust creëren, dat je kijkt of je het ook echt haalt, maar ik zou wel graag willen dat er parallel nagedacht wordt over de stappen die je daarna neemt. Daar kun je een scenario voor uitwerken. Zo zou ik het graag willen zien. En ja, stel nu eens. Ik hoor de minister elke keer optimistische dingen zeggen, en wie durft de minister te weerspreken met alle kennis die daarachter zit? Dan ben ik toch een beetje Thomas. Ik wil het eerst zien en dan geloven; dat zit hier ook wel een beetje in. Maar als de minister

denkt dat hij veel meer kan halen, dan denk ik: waarom zitten we nou over die 15% en 17% hier te dimdammen met elkaar? Had dan gewoon die 17% vastgehouden. Dan had hij me niet zo chagrijnig gehad als ik nu geworden ben. Ik ben niet per definitie tegen nachtsluiting. Ik zeg: nu eerst goede uitleg, dan rust en goed je werk doen en daarnaast wat mij betreft gewoon verstandig nadenken over de vervolgstappen die nodig zijn, die 3% of 5% of misschien wel minder. Als het allemaal goed uitpakt, dan is het wellicht minder om tot die 20% te komen. Maar hoe geef je dat dan vorm? Nou, dat is mijn insteek op dit moment.

De voorzitter:

Uw laatste interruptie, meneer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, voorzitter, mijn laatste interruptie. Over die nachtsluitingen vind ik het antwoord toch wat modelmatig. Volgens mij moet je namelijk niet focussen op die 3% en 5% en zo, maar op wat mensen ervan merken. Ze hebben echt hinder van die nachtvluchten. Maar vooruit. Mijn vraag gaat over die vierde aanvliegroute. Wat is het standpunt van de SGP daarover? Want daar heeft de heer Stoffer nog niks over gezegd, terwijl dat wel een heel aangelegen punt is. Is hij het met mij eens dat we zo'n vierde aanvliegroute maar niet moeten doen, en zeker niet over Gelderland, de Utrechtse Heuvelrug et cetera?

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb de heer Grinwis in zijn bijdrage zojuist de vierde aanvliegroute en Lelystad horen noemen. Daarover moeten we met mekaar eerst een goed debat voeren. Ik sta er niet bij te springen; laat ik dat alvast zeggen. Maar ik wil dingen ook niet gelijk afkaarten. Kijk, ik kan nu heel hard dingen roepen. Da's makkelijk, zeker als je het ook niet totaal onderzocht hebt enzovoorts; dat is altijd gevaarlijk. Dus met enige voorzichtigheid zeg ik: de SGP staat er niet bij te springen, maar we moeten dat wel goed uitdiscussiëren met mekaar. Dus ik ga dat nu niet keihard afkappen. Ik denk telkens: dat doen we in de volgende stap weer. Maar u begrijpt dat ik nu niet een enorm voorstel doe en zeg: doet u dat allemaal maar even. Over Lelystad zijn we steeds negatiever aan het worden. En wat die vierde aanvliegroute betreft: als die er niet hoeft te komen en niet nodig is, dan liever niet, maar je moet het niet uitsluiten. Ik heb in mijn bijdrage nadrukkelijk aangegeven dat het telkens balanceren is om een evenwicht tussen economie — daar speelt de hubfunctie van Schiphol enorm in mee — en de leefbaarheid van ons land te vinden. Als het te veel de ene kant op schuift, dan gaat het niet goed. De afgelopen jaren zijn we iets te veel op die economische positie gaan zitten, maar als het te veel de andere kant op schuift — ik hoorde de heer De Groot bijvoorbeeld ook over het noorden van Europa — dan moeten we uitkijken dat we dadelijk geen land worden dat niet meer meedoet omdat we net de verkeerde keuzes hebben gemaakt.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Stoffer (SGP):

Dit is dus wel zoeken naar een voorzichtig evenwicht.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. De heer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik sloeg eigenlijk aan op het woord "rust", dat de heer Stoffer in zijn betoog had zitten. Ik denk dat de VVD net als de SGP wil dat we die geluidsreductie gewoon halen en dat we rechtszekerheid bieden aan de omgeving, het liefst zo snel mogelijk. Tegelijkertijd heeft de heer Stoffer nog wel heel veel vragen over wat nou precies het verschil is tussen 15% en 17%. Ik heb eigenlijk een vraag aan de heer Stoffer over zijn eigen beoordelingsvermogen, naar aanleiding van bijvoorbeeld de technische briefing en alle informatie die wij hebben gekregen. Is de heer Stoffer het met de VVD eens dat die 15% best wel conservatief ingeschat is? Vindt hij ook dat er best wel ruimte lijkt te zijn en dat het percentage weleens sneller hoger zou kunnen uitvallen? Hoe kijkt de heer Stoffer daarnaar?

De heer **Stoffer** (SGP):

Als je niet te deskundig bent, moet je altijd uitkijken dat je er niet te veel over zegt. Maar ik heb alles gelezen. Mijn achtergrond is overigens modellering. Ik ben ooit afgestudeerd in de verkeersmodellering. Dan kijk je er natuurlijk vanuit een bepaalde optiek naar. Het zou dus kunnen dat het te conservatief is ingeschat. Daar zitten ook mijn vragen rond die 15% en 17%. Dan denk ik: minister, waarom nu zo moeilijk? De vorige keer hebben we hier een heel moeizaam debat gehad rond 17-3%. Een paar weken later kwam die 15-5%. Ik had ook toen de indruk dat de minister vond dat die 17% al conservatief werd ingeschat. Maar goed, ik hoor de minister daar graag over. Ik kan hier dus wel grote uitspraken over gaan doen, maar ik neig er ook wel naar dat het lijkt dat het allemaal wat conservatief is ingeschat. Ik heb ook gesprekken daarover gevoerd met deze en gene in de afgelopen weken. Maar ik hoor daar graag de minister over, want die heeft een batterij ambtenaren en een hoop deskundigheid in huis. Dus graag een antwoord op deze vraag, die u heeft neergelegd. Die vraag ondersteun ik wel, maar ik ga daar niet het antwoord op geven, wat de minister volgens mij moet gaan doen.

De **voorzitter**:

Het lid Kostić, Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Sommige mensen horen op piekmomenten elke minuut vliegtuiglawaai boven hun hoofd. De vorige keer had ik het over Sietske, die kalmeringsmiddelen moet slikken om de dag door te komen. Het lawaai en de vervuiling door de luchtvaart maken omwonenden en werknemers ziek. En wat zegt de minister tegen deze mensen? Dat ze maar moeten verhuizen. Ik vraag de minister om op z'n minst zijn excuses aan te bieden aan omwonenden voor deze uitspraken. Want de rechter was duidelijk: burgers verdienen een stevige stem in beleid. De minister doet nu het tegenovergestelde. Hij is vanaf dag één vooral bezig met overleggen met de luchtvaartbazen. Hij zegt het zelf. Zijn missie voor de komende jaren is "actief werken aan het verhaal dat de luchtvaart ons welvaart en vrijheid oplevert".

Voorzitter. De minister heeft zichzelf gedegradeerd tot een wandelende reclame voor de luchtvaartlobby, betaald met ons belastinggeld. Ik vraag de minister: spreekt hij in deze missie namens het hele kabinet of alleen namens zichzelf? Dit jaar zitten er grote besluiten in de pijplijn, waarmee we de luchtvaart gezond kunnen maken. Dan gaat het niet alleen over de "wij" van de luchtvaart, maar ook over de bescherming van onze gezonde lucht, wonen, water en natuur. Het toestaan van 478.000 vliegbewegingen per jaar is in dat kader niet onderbouwd. Dat is puur onderbuikbeleid. Er is een fatsoenlijke brede kosten-batenanalyse nodig. Is de minister bereid te laten onderzoeken bij hoeveel vliegbewegingen de brede afweging van de maatschappelijke kosten en baten het

gunstigst uitvalt, waarbij ook de gezondheidseffecten, de effecten op het milieu, het feit dat we een woning-, een klimaat- en een natuurgroei hebben en het feit dat de ruimte steeds schaarser wordt, worden meegerekend en doorberekend?

Dan de vierde aanvliegeroute en de luchtruimherziening. De Partij voor de Dieren heeft vorig jaar al een motie ingediend over die vierde aanvliegeroute. Die vierde aanvliegeroute is een heilloze weg. Daar is helemaal geen ruimte voor en die lost niets op. Het is alleen maar een oefje om de luchtvaart te laten groeien. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de burgers ten minste direct inspraak hebben in de besluitvorming?

De minister trekt het aantal vluchten los van het aantal aanvliegeroutes en de luchtruimherziening. Kan de minister toezeggen om een integrale beoordeling te laten maken van de effecten op het aantal vliegbewegingen en de gevolgen voor mens, dier natuur, klimaat en milieu en om tot die tijd geen definitief besluit te nemen over de herziening van het luchtruim?

Dat de luchtvaart zoveel van onze lucht claimt, heeft ook grote gevolgen voor de dieren. KLM gebruikt trots een vogel als symbool, maar voor de enorme ruimte voor de luchtvaart worden elk jaar tienduizenden vogels gruwelijk vergast. Hoe gaat de minister dat meer voorkomen?

Voorzitter. Dan de basis van ons bestaan, de natuur. De luchtvaartsector wordt tot nu toe grotendeels uitgezonderd van de maatregelen die nodig zijn om de natuur te beschermen. De ministeriële commissie Economie en Natuurherstel zoekt een uitweg uit de natuurgroei. Van de boeren wordt heel veel gevraagd. Is de staatssecretaris het met ons eens dat er ook veel meer moet worden gevraagd van de luchtvaart? Wat gaat u extra ondernemen om de natuur te beschermen tegen de uitstoot van de luchtvaart? En kunt u toezeggen dat de bescherming van de natuur en het flink terugbrengen van de stikstofuitstoot van de luchtvaartsector expliciet onderdelen worden van de plannen van de commissie Economie en Natuurherstel?

Voorzitter, tot slot. We zien bredere zorgen over de gezondheid van burgers en werknemers. Is de minister bereid het RIVM te vragen om onderzoek te laten doen naar de kans op kanker door vliegtuiguitstoot, met extra aandacht voor de platformmedewerkers? De gemeentelijke gezondheidsdiensten, toch wel de experts op het gebied van publieke gezondheid, zijn heel duidelijk in de richting van de minister: het huidige beleid van de minister is slecht voor de gezondheid van omwonenden. Er moet echt meer gebeuren. Het aantal nachtvluchten moet veel verder naar beneden. Kan de minister daarop reageren? Erkent de minister dat een reductie naar 27.000 nachtvluchten een papieren werkelijkheid is, omdat hiermee in de realiteit niet minder wordt gevlogen dan nu?

Voorzitter, daar laat ik het voor nu bij.

De voorzitter:

Zo, dat ben ik niet van u gewend. U laat zelfs een minuut liggen. Daar zijn we blij mee. Dank u wel voor uw inbreng namens de Partij voor de Dieren, lid Kostić. Dan gaan we ten slotte in de eerste termijn van de Kamer luisteren naar het lid Boutkan. Hij spreekt namens de Partij voor de Vrijheid.

De heer Boutkan (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De afgelopen weken is de commissie diverse keren bijgepraat over de luchtvaart; mijn collega's hadden het daar ook al over. Dat ging onder andere over de gebruikte modellen, de parameters voor het berekenen van het aantal vluchten en de geluidsreductie van Schiphol. Voor de PVV werd de vraag niet beantwoord waar de uitgangspunten vandaan kwamen en door wie die zijn opgesteld. Dat geldt ook voor de vraag waarom we van een absolute geluidsdoelstelling naar een relatieve doelstelling zijn gegaan. De minister stuurt nu immers aan op 40% minder geluidshinder in 2030. Klopt dit, minister, en is dit geen nieuwe kop op bestaand beleid?

Voorzitter. Het aantal incidenten met ordeverstoringe passagiers aan boord neemt in een alarmerend tempo toe. Het is onbegrijpelijk dat het ministerie van IenW concludeert dat het delen van zwarte lijsten tussen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen niet het juiste middel is om het aantal ordeverstoringe passagiers terug te dringen. De PVV ziet dit anders. Het delen van zwarte lijsten is een krachtig signaal. Het maakt duidelijk dat dergelijk gedrag niet wordt getolereerd. Deelt de minister onze mening en moet de minister niet werken aan maatregelen op het vliegveld, zodat passagiers geweerd kunnen worden alvorens zij het toestel betreden?

Voorzitter. De PVV heeft al eerder het gebruik van secundaire banen ten opzichte van primaire banen aan de kaak gesteld. De minister zou hierover in gesprek gaan met de Luchtverkeersleiding Nederland. Ondertussen blijft het gebruik van de secundaire banen ten opzichte van de primaire banen toenemen. Dat geldt dus ook voor de overlast. Daarom heb ik de volgende vraag aan de minister. Wat is nu de stand van zaken, en kan de minister toelichten dat door een nieuwe startprocedure het aantal klachten is toegenomen? We blijven hier aandacht voor vragen, om te zorgen dat deze toezegging in de praktijk ook echt gaat leiden tot operationele maatregelen ter vermindering van het gebruik van en de overlast van de secundaire banen, en niet blijft hangen in een procedurele terugkoppeling van het ministerie over de theorie en de praktijk rondom preferentieel baangebruik.

Voorzitter. Deze zomer verwachten wij namelijk nog meer problemen, overlast en hinder. Er zal groot onderhoud plaatsvinden aan een van de belangrijke banen van Schiphol, de Buitenveldertbaan. Tegelijkertijd kan, omdat Rutte zo nodig secretaris-generaal van de NAVO moest worden, een volledige baan worden afgesloten in verband met de aanstaande NAVO-top. De PVV vraagt zich af of de minister hierop voorbereid is en of hier een actieplan op volgt.

Voorzitter. Dan de Maatschappelijke Raad Schiphol. Daarover is er een schriftelijke vragenronde geweest, maar de signalen over de ongelijke behandeling van omwonenden van Schiphol baart de PVV zorgen. Het kan namelijk niet zo zijn dat je als omwonende die werkt bij een luchthavengerelateerd bedrijf, niet mag deelnemen aan de Maatschappelijke Raad Schiphol, terwijl omwonenden die vrijwillig actief zijn in luchtvaartgerelateerde gremia wél toegelaten worden. Het is alsof werknemers van de luchthaven die met veel plezier in de omgeving wonen en werken, niet welkom zijn. Het lijkt de klimaattafel wel. Daarom heb ik de volgende vraag aan de minister. Hoe kijkt hij hiertegen aan en welke maatregelen gaat hij nemen om deze onrechtvaardigheid ongedaan te maken?

Voorzitter. De minister verwijst in zijn brief van 12 december 2024 naar de stand van zaken duurzaam taxiën. De PVV maakt zich zorgen over de traagheid van het proces en de gezondheid van het personeel op het platform, ondanks de bemoeienis van de

Nederlandse Arbeidsinspectie. Daarom heb ik de volgende vraag aan de minister. Waarom komt er geen apart plan van aanpak over de voortgang, en welke alternatieve mogelijkheden ziet de minister om duurzaam taxiën te realiseren, mede in het belang van de gezondheid van de platformmedewerkers?

Tot slot, voorzitter, vliegveld Lelystad. Wat de PVV betreft, moet dat vliegveld open, hoe eerder hoe beter en desnoods inclusief Defensie. De voorganger van de huidige minister vertelde op vragen van de PVV over de natuurvergunning voor vliegveld Lelystad dat de aanvraag in behandeling was. Minister, we zijn nu maanden verder, dus de vraag blijft staan: wat is nu de stand van zaken?

Voorzitter, u kunt op de knop drukken. Ik ben klaar.

De voorzitter:

Dank u wel. Ook een minuut eerder. Dat scheelt. We gaan even een iets andere procedure volgen. We zouden nu drie kwartier gaan schorsen, meteen ook voor de dinerpauze, maar ik ga toch eerst even de staatssecretaris zijn beantwoording laten doen. Dan kan hij daarna weg. Hij heeft namelijk heel veel andere verplichtingen. Meneer de staatssecretaris, bent u er klaar voor? Dan is het woord aan u.

Staatssecretaris Rummenie:

Ik ben er klaar voor, voorzitter. Ik heb om te beginnen een vraag van de heer De Hoop, over door Schiphol aangekochte stikstofrechten. Wat doet Schiphol straks met de gekochte stikstofrechten uit de veehouderij? Zoals u weet, meneer De Hoop, is extern salderen nog steeds mogelijk, mits aan het additionaliteitsvereiste wordt voldaan. Al voor de Rendacuitspraak is voor het extern salderen een additionaliteitstoets uitgevoerd. Het is nu aan de rechter om daarover te oordelen. Er is bij Schiphol extern gesaldeerd met natuurvergunningen, dus de Rendacuitspraak heeft geen invloed.

Dan had ik een vraag van de heer Grinwis over Lelystad. Hoe zit het met de natuurvergunning voor Lelystad? Meneer Grinwis, er loopt een aanvraag voor de natuurvergunning voor deze luchthaven. De luchthaven heeft eind 2024 een additionaliteitsonderbouwing voor extern salderen aangeleverd. De behandeling van de aanvraag duurt lang door de complexiteit. Ik hecht zeer aan het nemen van een zorgvuldig besluit. Daarvoor is tijd nodig. Er wordt in de besluitvorming gestreefd naar de eerste helft van 2025.

Dan had ik een vraag van de heer Stoffer. Ik hoor positieve geluiden over de zogenaamde additionaliteitstoets voor Schiphol, zegt hij. Biedt die perspectief, ook voor andere projecten, en hoe gaat de minister ons daarin meenemen? Meneer Stoffer, de vraag of aan additionaliteit kan worden voldaan is mede afhankelijk van de gebiedsspecifieke omstandigheden. Daarbij is het van belang wat er in de desbetreffende Natura 2000-beheersplannen en natuurdoelanalyses staat. Er zijn voor de natuurvergunning Schiphol additionaliteitstoetsen aangeleverd bij de rechtbank. Het is uiteindelijk aan de rechter om zich over deze toetsen een oordeel te vormen. Dat geldt trouwens ook voor andere projecten in een vergunningsprocedure. Jurisprudentie zal hier verder richting aan gaan geven.

Ik had misschien ook nog een beetje een vraag van lid Kostić. Er waren nog meer vragen over stikstof en u verwees zelf al naar de ministeriële commissie Economie en Natuurherstel. U weet dat wij een plenair debat daarover hebben op 20 februari. Rond

14 februari gaat er een brief naar de Kamer. Ik denk dat u begrijpt dat ik niet op de conclusies vooruit ga lopen.

De voorzitter:

Ik moet wel zo eerlijk zijn dat jullie in de eerste termijn van de minister en de staatssecretaris vier interrupties hebben gehad, en dat ik die nu wel ga aftrekken. Het kan niet zo zijn dat ik nu extra vragen ga geven.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Kunnen we vijf interrupties doen? Dit is echt heel weinig. Dit is een supercomplex onderwerp.

De voorzitter:

We zien wel hoe we uitkomen. In principe vier. Eentje gaat er nu vanaf. Als u niet uitkomt of als u er slapeloze nachten van krijgt, dan bezien we dat dan nog.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Met permissie, voorzitter, ik herhaal gewoon mijn vraag. Van de boeren wordt veel verwacht als het gaat om iets doen voor de natuur, dus een brede aanpak. Bent u het met ons eens dat er ook veel meer moet worden gevraagd van de luchtvaart? Wat gaat u extra ondernemen om de natuur te beschermen tegen de uitstoot van de luchtvaart? Dat staat even los van wat er nog moet gebeuren. Ik vraag dit gewoon aan de staatssecretaris, vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de natuur. Welke rol ziet hij voor de luchtvaart? Wat vindt hij dat deze moet bijdragen?

Staatssecretaris **Rummenie:**

Ik vrees dat het antwoord het lid Kostić niet gaat bevredigen. Zoals u weet zitten er heel veel ministers in die commissie. De bedoeling is uiteraard dat als wij Nederland van het slot halen, alle sectoren hun aandeel leveren. Ik ga hier niet zitten specificeren wie meer of wie minder. Dat vind ik niet gepast.

De voorzitter:

U heeft ook nog een tweede termijn, lid Kostić. Meneer Grinwis?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Misschien kan de staatssecretaris er nu alvast op ingaan, en anders in de brief die volgt in aanloop naar het nog te voeren stikstofdebat. In Kameruitspraken en ook in het hoofdlijnenakkoord is afgesproken om over te stappen van op depositie gericht beleid naar emissiereductiebeleid. Met name voor de luchtvaart is dat een significante stap, omdat deze bij de modelmatige berekening van de depositie nu maar voor 0,1% meedoet. Als je de 3.000 voet-grens loslaat, is dat voor 1,1%. Maar als je kijkt naar de emissies van stikstofoxide van de luchtvaart, zit je in 2023 op 13,6%. Dat is veel en veel forser dan waar deze nu voor wordt aangeslagen. Op welke manier wordt deze emissie van de luchtvaart dan onderdeel van de afwegingen die het kabinet gaat maken? Gaan ze dan ook een dapperder beentje bijzetten in de emissiereductie-opgave dan ze tot nu toe doen? Verder dan elektrisch taxiën zijn we niet gekomen.

Staatssecretaris **Rummenie:**

Uiteraard gaan we in de commissie zowel de ammoniakemissies als de stikstofoxide-emissies meenemen. Maar nogmaals, ik ga nu niet zeggen dat het die en die implicaties heeft. Dat kan ik niet. Daarvoor moet de commissie eerst nog een aantal keren

bijeenkomen. Maar het is duidelijk welke richting we uitgaan, en dat geeft u zelf ook aan: naar emissies.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording. Dank u wel, meneer de staatssecretaris, dat u hier aanwezig wilde zijn met uw team. We gaan schorsen tot 18.50 uur. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 18.05 uur tot 18.54 uur geschorst.

De voorzitter:

Welkom terug, allemaal. We gaan luisteren naar de beantwoording van de minister in eerste termijn. Voor degenen die het niet hebben gevolgd: de staatssecretaris heeft al geantwoord en is naar andere verplichtingen toe. Ik wil de minister vragen om, indien hij met blokjes werkt, die even te noemen, want ik sta altijd interrupties toe aan het einde van zo'n blokje. Dat laat het debat wat ordelijker verlopen. Kunt u die blokjes even aangeven, meneer de minister?

Minister Madlener:

Er zijn veel vragen gesteld en ik heb dus ook een heel pakket aan antwoorden. Ik begin met alle vragen rond Schiphol. Dat heb ik dan weer in drie blokjes verdeeld. Ik begin met de motie over 17%, en waarom niet. Dan kom ik op de uitgangspunten autonoom additioneel. Dat is een beetje technisch. Dan als laatste: nacht en vracht, Schiphol en de 5%. Het tweede blokje is Lelystad. Het derde blokje is luchtruimherziening. Het vierde blokje is veiligheid, en dan is er nog een blokje overig.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik u graag het woord.

Minister Madlener:

Ik begin met Schiphol en de vraag: waarom niet meer doen? Schiphol is onze mainport en heeft enorm veel belang voor Nederland, voor de omgeving, voor de werkgelegenheid. We willen met z'n allen meer vliegen. De Nederlandse bevolking groeit. We willen ook niet dat iedereen naar het buitenland moet, dus er staat veel op het spel. We hebben ook nog een nationale luchtvaartmaatschappij, de KLM, die een enorm belang heeft op Schiphol. In mijn ogen kun je dus niet zomaar enorm gaan krimpen op Schiphol. Ik denk dat we voorzichtig moeten zijn met de mooie luchthaven die we hebben. Er wordt enorm veel geïnvesteerd door Schiphol, in een nieuwe pier en in allerlei verbeteringen. Ik wil hier benadrukken dat voorzichtigheid met onze welvaart geboden is. Schiphol hoort daar zeker bij.

Desalniettemin gaan we heel veel doen. 20% geluidsreductie is letterlijk: 20% minder ernstig geluidgehinderden rond Schiphol. Dat is het doel, dat al door het vorige kabinet gesteld is. Het nieuwe kabinet, mijn kabinet, heeft zich daaraan gecommitteerd. Dat betekent heel veel. 20% minder ernstig gehinderden is een enorme opgave. Ik ben er eigenlijk ook heel trots op dat we dat gaan doen. Dus die 20% staat.

Waarom heb ik er dan voor gekozen om dat in twee stappen te doen, namelijk eerst 15% in november van dit jaar en daarna nog 5%? Als je nu te veel in één keer doet, zal de krimp veel harder uitpakken. En krimp betekent ook retaliatie. Het betekent voor luchtvaartmaatschappijen een enorme aanslag op hun bedrijfsvoering. Te grote krimp betekent dat de maatschappijen in de problemen komen en dat we met z'n allen minder

kunnen vliegen. Het betekent ook heel veel retaliatie. Als Nederland zomaar krimpt, zullen andere landen strafmaatregelen voor Nederland invoeren. Als ik nu naar Trump kijk, dan moet ik er niet aan denken dat we een enorm zware krimp hadden moeten doorvoeren. Dat is echt een heel slecht idee. 15% krimp, en niet 17%, heeft ook te maken met Europees beleid. Krimp is volgens Europese wetgeving het laatste wat je kan doen. Dus je moet eerst kijken naar andere maatregelen voordat je mag krimpen. Daarom zijn we nooit uitgegaan van krimp als doel. Nee, krimp was een middel om een geluidsdoel te bereiken. We keken dus niet hoeveel vluchten we wilden en hoeveel dat qua geluid ging brengen. Nee, het gaat om hoeveel geluid we willen reduceren en hoeveel we dan moeten krimpen om dat te halen. Zo zijn we uitgekomen op 15% krimp, in plaats van op 17% krimp. Daarna gaan we dus nog 5% invullen. Dat gaat heel snel, want in november van dit jaar halen we al 15% minder ernstig geluidgehinderden.

Als we nu alsnog voor 17% kiezen, kunnen we de huidige Balanced Approachprocedure, die we verplicht zijn te doen ... We kunnen niet zomaar krimpen. Dat kan pas na een Balanced Approachprocedure. In augustus heeft het nieuwe kabinet die procedure gestart. Als we dat nu zouden veranderen, is de procedure zeer waarschijnlijk niet geldig. Ik ben daarover geïnformeerd door ambtenaren van de Europese Commissie. De Kamer heeft mij natuurlijk gevraagd: waarom is dat allemaal? Moet dat allemaal? Ik heb dat helaas niet openbaar kunnen maken, maar ik heb het wel vertrouwelijk ter inzage gelegd. Ik weet niet of ernaar gekeken is, maar het ligt ter inzage voor de Kamer. Het is niet iets wat ik zomaar verzin. Dat is een reëel juridisch risico. Ik denk dat we dat niet moeten lopen. Een jaar tijdverlies, want je verliest een jaar, lijkt me voor bewoners maar ook voor de luchtvaartmaatschappijen echt onacceptabel.

Het gaat om het halen van 20%, dus we gaan nog een additionele 5% doen. We gaan dus snel daarna over tot een tweede pakket maatregelen om die 20% te halen. Daar kom ik zo nog verder op terug. We gaan nu 15% doen en de 5% komt erna. Dat was een vraag van het lid Stoffer.

Mevrouw Postma van NSC vroeg naar de aangenomen motie van NSC over 17%. Waarom houd ik er zo aan vast? Ja, dat heb ik net ook gezegd: wanneer we de notificatie van de Balanced Approach aanpassen, leidt dat tot vertraging van een jaar. Dat geldt ook als je naar nog 3.000 minder vliegbewegingen gaat, zoals voorgesteld, dus naar 475.000 in plaats van 478.000. Ook dan zul je opnieuw een jaar verliezen. Ook dan is de procedure zo. Het is een aanpassing die niet toegestaan is. Dat zou dus tot een vertraging van een jaar kunnen leiden. Gelet op de geluidsverordening, de voorgeschreven termijn en de processtappen zou het dan niet langer meer mogelijk zijn om per november 2025 het maatregelenpakket in werking te laten treden. Dat lijkt me dus echt een stap achteruit.

Kan er een toezegging worden gedaan om te komen tot een concreet actieplan om de 20% te halen? Dat is een heel concrete vraag van het lid Postma van NSC. Het geluidsdoel van die -20% staat onverkort overeind en maakt ook deel uit van het regeerprogramma. Dat hebben we zo met elkaar afgesproken. Op zich is dat natuurlijk al een bepaalde garantie. De eerste fase van 15% gaan we dus per 1 november '25 invullen. Dat betekent dat je daarna nog 5% moet doen. Gedurende het eerste jaar na de invoering van de maatregelen gaan we actief monitoren of de gestelde doelen worden gehaald. De luchtvaartmaatschappijen zijn daar heel positief over. Die denken dat ze misschien wel meer gaan halen. Ik heb gekozen voor een wat voorzichtigere verwachting. Maar in november 2026, dus een jaar na de invoering, zal duidelijk zijn

waar we staan. Dan zullen we dus ook het nieuwe maatregelenpakket moeten invullen. Daar kan nog politieke besluitvorming over plaatsvinden. Zo nodig zul je opnieuw moeten krimpen. Als je het helemaal niet haalt — het kan natuurlijk ook tegenvallen — zul je opnieuw moeten krimpen. Dan moet je opnieuw een Balanced Approachprocedure starten. Maar goed, alle opties liggen open. Je kunt natuurlijk opnieuw kijken naar allerlei maatregelen om die 5% in te vullen. We kijken natuurlijk hoe het met de vlootvernieuwing van KLM gaat en hoe de tariefdifferentiatie gaat uitpakken. Maar je kunt natuurlijk nog allerlei maatregelen bedenken. Ik ben wel bereid, zeg ik op de vraag van NSC, om dit proces van invulling wat te preciseren en om de Kamer daarover voor de zomer te informeren. Dat gaat dus over het pakket waar u aan kunt denken.

Dan de impactanalyse nachtsluiting: blijven we nadenken over de openstaande 3% of 5% reductie? In dit geval is het 5%. Dit is een vraag van de heer Stoffer. Het kabinet wil deze kabinetsperiode een besluit nemen over de maatregelen waarin het resterende percentage wordt ingevuld. Gedurende het eerste jaar wordt dat dus gemonitord. Vanaf november 2026 zal de politieke besluitvorming plaatsvinden over concrete maatregelen waarmee we dat resterende percentage halen. De nachtsluiting is daar gewoon een onderdeel van. Je kunt in de nacht reduceren, maar goed, dat gaan we allemaal afwegen als we weten waar we staan.

Dan privéjets op Schiphol. Mevrouw Postma van NSC zegt: dat aantal is bijna verdubbeld. Het is niet helemaal verdubbeld. In 2017 waren er 17.000 privéjets, en zonder maatschappelijk verkeer waren dat er 11.000, lees ik. In 2022 waren het er 24.661, het maximale aantal; dat aantal is inmiddels weer gedaald naar 21.192. Maar goed, de aantallen daargelaten, ik begrijp natuurlijk dat hierdoor ook geluidsbelasting plaatsvindt. Die piek had te maken met de zomerdrukke op Schiphol en de coronarestricties. Ook vallen zakelijke vluchten, privévluchten, lesvluchten en maatschappelijke vluchten zoals die van politiehelikopters onder die aantallen.

Gaan we dan ook kijken of we die categorie vluchten in de Balanced Approach kunnen meenemen? Als we de 5% gaan invullen, kán dit ook worden meegenomen in het maatregelenpakket. We kunnen het niet verbieden. We kunnen niet zeggen: er vindt geen general aviation meer plaats op Schiphol. We gaan inventariseren welke maatregelen we nog kunnen nemen. Dat zou dus ook het beperken van het aantal privévliegtoelagen kunnen zijn. Daar gaan we het nog over hebben met elkaar.

Kan ik toezeggen de privéjets mee te nemen in het actiepuntenplan van Schiphol voor een afstandsafhankelijke vliegbelasting, en dan graag met een supertarief? We onderzoeken verschillende varianten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting. In dat onderzoek wordt niet gekeken naar een aparte categorie voor privéjets, want dat zou de belastingheffing te complex maken voor de uitvoering. We informeren de Kamer over de differentiatie van de vliegbelasting in het Belastingplan 2026, in september.

Dat dus over de 17%, de 15% en ...

De voorzitter:

Meneer de minister, ik ga nu toch wel interrupties toestaan, omdat er te veel pakketjes over Schiphol zijn. Allereerst zag ik De Hoop en dan Postma, vooralsnog, en dan het lid Kostić en De Groot.

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

Ik mis in het antwoord van de minister niet zozeer de juridische risico's bij de Europese Commissie, als wel de juridische risico's bij de RBV-zaak. Daarin heeft de rechter gezegd: jarenlang zijn de rechten van omwonenden minder zwaar meegewogen dan de rechten van de luchtvaartsector. En wat hebben we afgelopen jaar gezien? De 20% is afgezwakt, met het oog op de consequenties voor de luchtvaartsector, dus het gebeurt opnieuw. In het antwoord van de minister mis ik in hoeverre hij de juridische risico's meeneemt als op deze manier onvoldoende invulling wordt gegeven aan de RBV-zaak. Daarover zou ik wat meer van hem willen horen, want dat risico ziet hij hier toch ook?

Minister Madlener:

Het interessante van die rechtspraak is dat je tegenovergestelde uitspraken kunt hebben. De Nederlandse rechter heeft gezegd dat de rechtspositie hersteld moet worden, maar zegt niet op welke wijze dat gedaan moet worden. Het gaat dus om herstel van de rechtspositie. Dat betekent dat je ergens aan kunt kloppen en kunt zeggen: er wordt nu te veel gevlogen; er worden limieten overschreden. Dat is precies wat we gaan doen. De rechter heeft zich er niet over uitgelaten of het nou 20% of 15% moet zijn. Wij hebben dat ingevuld met 20%; dat is een heel forse reductie.

De Europese rechter heeft aangegeven: je kunt pas krimpen als je een Balanced Approachprocedure doorloopt. Wij mogen Schiphol dus niet zomaar laten krimpen. Daar hebben we ook mee te maken. U ziet dat de Nederlandse rechter zegt dat de rechtspositie moet worden hersteld en dat de Europese rechter zegt dat je alleen kunt krimpen na een Balanced Approachprocedure. Dat is precies wat we doen. Ik denk dus dat dat niet met elkaar conflicteert. Sterker nog, we kunnen niet krimpen zonder Balanced Approachprocedure.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat klopt, maar deze minister heeft de eerdere Balanced Approachprocedure van de heer Harbers afgezwakt. De minister sluit dus zelf ook aan bij diezelfde Balanced Approachprocedure. Ik vind de lenigheid daarin toch wel wat ingewikkeld. Maar wat ik ook belangrijk vind, is dat we ons moeten houden aan het oordeel van de rechter. Het kan wat mij betreft niet zo zijn — die vraag zou ik aan de minister willen stellen — dat je dan bijvoorbeeld de mogelijkheden oprekt in het LVB, wat de minister wil versnellen. We moeten dus niet de huidige gedoogsituatie, die eigenlijk niet zou moeten, opeens tot norm maken om dan daarmee te voldoen aan wat de rechter wil. Ik zou van de minister de toezegging willen hebben dat hij niet binnen dat versnelde LVB opeens normen gaat rekken om dan maar die gedoogsituatie legaal te maken, waardoor de positie van de omwonenden eerder wordt verzwakt dan versterkt. Daar zit echt de zorg van mijn fractie.

Minister Madlener:

We gaan dan ook geen gedoogsituatie rekken. We gaan juist zorgen dat die 15% geborgd wordt. Dat hebben we nu afgesproken: 15% minder geluidsgehinderden. Daar is dat maatregelenpakket voor bedacht. Dat gaan we dus borgen en daarom doen we dat. Het is niet zo dat we een gedoogsituatie laten bestaan, juist niet. We gaan borgen dat die 15% kan worden gehandhaafd. Dat is de bedoeling.

Mevrouw Postma (NSC):

Ik zit nog even te zoeken naar een antwoord op waarom er niet met 3.000 vluchten verminderd wordt, om helemaal aan de onderkant van de bandbreedte te zitten. Voor zover ik het begrijp kan je een Balanced Approach indienen en kan je ook krimp doen, nadat je andere maatregelen hebt genomen. Die zijn de afgelopen decennia genomen.

Er is bijvoorbeeld aan de isolatie van woningen gewerkt. Er zijn zelfs maatregelen in de openbare ruimte genomen om te zorgen dat de geluidsgolven anders weerkaatsen. Nederland heeft echt geïnvesteerd in maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren, maar dat is niet voldoende. Dat betekent dat het gerechtvaardigd is dat je een Balanced Approach inlevert, waarbij je dus ook kan aangeven dat je desnoods wil krimpen. Nou heeft de minister de onderkant van die bandbreedte al ingeleverd in de zomer, maar daar zit hij nu niet op. Ik heb nog geen antwoord gekregen waarom er niet is gekozen voor echt die onderkant van de bandbreedte, maar wel daarboven.

Minister Madlener:

Dat komt omdat we krimp niet als doel zien, maar als middel. Ik geloof dat mevrouw Postma net zei dat je dan op ongeveer — wat was het? — 15,4% uitkomt. Zo hebben we niet gerekend. We hebben gewoon gezegd: we gaan voor 15% en dan 5%. Dan reken je daarnaartoe. Het is niet zo dat we zeggen: we gaan ... Het werkt dus niet andersom. Maar goed, het is een keuze. Achteraf gezien hadden we natuurlijk ook 15,4% en 4,6% kunnen kiezen, maar ja, zo werkt het niet. We gaan gewoon voor 15% en 20%, en dan zit je ongeveer op dat aantal. Dat is de keuze die ik gemaakt heb en ik denk dat dat een goede keuze is. Maar ja, om in de bandbreedte te blijven, hadden we inderdaad ook op 15,4% kunnen gaan zitten.

Mevrouw Postma (NSC):

Mijn fractie had het zeer gewaardeerd, als we op die 15,4% zouden gaan zitten. Ik hoor de minister ook aangeven dat hij eigenlijk bang is voor retaliatie met de historische slots, zoals dat zo mooi heet. Ik begrijp dat een slot historisch wordt als je het een jaar hebt. Eerst dacht ik: historisch, dat zal dan wel tien, twintig jaar zijn, want retaliatie klinkt heel spannend en heel zwaar. Maar ja, het gaat eigenlijk maar om een recht dat je in een jaar "verdient". Als je 'm zo bekijkt, en we moeten nu van 15% naar 5%, dan kan je aan je water voelen dat om die balans te halen er wellicht toch gekeken moet worden naar een reductie. Ik durf het woord "krimp" bijna niet te noemen, want dan gaan we hier in een spagaat. Zou de minister het geen fantastisch idee vinden om een beperking te zetten op de slots die we nu gaan uitgeven? Als je dat maatregelenpakket maakt, hoeft je eigenlijk al niet te krimpen en heb je geen retaliatie. Je hebt minder slots uitgegeven, dus die historische rechten op historische slots zijn er niet.

Minister Madlener:

Ik kom hier nog op bij een volgend mapje. Het is geen slecht idee — laat ik dat alvast verklappen — dus we gaan ernaar kijken.

De voorzitter:

Allereerst De Groot, dan Kostić, dan Grinwis en dan meneer Boutkan. Meneer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik wacht heel even, omdat ik denk dat mijn vraag bij het blokje uitgangspunten zit. Ik dacht dat we het hele stukje Schiphol al hadden gehad.

De voorzitter:

Dat is goed. Dan gaan we naar het lid Kostić.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Er komt inderdaad een onderzoek naar gedifferentieerde luchtvaartbelasting, waarbij ook transferpassagiers worden meegenomen. Dat is fijn, maar we begrepen dat de

minister het onderzoeksbureau een onnodige bandbreedte heeft opgelegd van maximaal €5. Die bandbreedte helpt natuurlijk niet om te kijken wat echt effectief is. Is de minister bereid om de bandbreedte los te laten en het onderzoeksbureau de vrijheid te geven om op basis van maatschappelijke criteria zoals duurzaamheid en gezondheid een voorstel te doen: wat werkt nou echt? En is hij bereid om sowieso het voorstel eerst aan de Kamer voor te leggen voordat het naar het onderzoeksbureau wordt gestuurd? Ik begreep wel dat het in ieder geval bij de Duurzame Luchtvaarttafel heeft gelegen. Ik denk dat het goed is dat de Kamer daar goed bij wordt betrokken.

Minister **Madlener**:

Dat is eigenlijk een nieuwe vraag. Deze vraag is net nog niet gesteld. We laten een aantal scenario's onderzoeken, waaronder de €2,50 en €5. Het is wel iets om mee uit te kijken. Veel partijen, wij ook, vinden de hubfunctie van Schiphol heel belangrijk. KLM kan alleen maar goed blijven bestaan als die hubfunctie intact blijft. Er staat dus veel op het spel. Als Nederland die hubfunctie zou verliezen — ik weet dat uw partij dat niet erg zou vinden — dan krijg je veel meer krimp. Als je transferpassagiers een belasting gaat opleggen en als die iets te hoog wordt, dan gaan ze natuurlijk uitwijken naar andere luchthavens. Dat raakt de hubfunctie van Schiphol. We moeten hier dus toch mee uitkijken. We hebben juist voor deze bedragen gekozen, waarvan wij denken dat dit de hubfunctie van Schiphol niet zal aantasten.

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee. We zitten hier niet op een tupperware-avond. We gaan niet door een minister heen praten. U bent dadelijk aan de beurt. Was u klaar met uw beantwoording?

Minister **Madlener**:

Ik wou naar het volgende blokje.

De **voorzitter**:

Nee, er zijn nog een paar interrupties, meneer de minister. Lid Kostić, wilde u nog iets vragen of niet via de microfoon?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Nee, want ik heb maar drie interrupties.

De **voorzitter**:

U hebt er hierna nog twee. Maar dat wil niet zeggen dat u hier buiten de microfoon om mag gaan gillen. Dank u wel. Bedankt voor uw begrip. Meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De minister zei zojuist dat krimp voor hem geen doel is, maar een middel. Dat komt me bekend voor. Bij LVVN zeggen ze dat ook weleens over de veestapel: het is een middel, geen doel. Maar daarachter komt dan heel snel het risico kijken van geitenpaadjes. Het ging vandaag in het nieuws al vaak over geiten en de risico's die dat met zich meebrengt, maar dat geldt ook voor geitenpaadjes. Dat brengt heel veel risico's met zich mee. Kan de minister mij nou ervan verzekeren dat zijn uitvoering van de rechterlijke uitspraak voldoende zal blijken te zijn voor de rechter en voor de bescherming van onze burgers?

Minister **Madlener**:

Dat is wel de inschatting van het ministerie. Daar is goed over nagedacht. Wij denken

dat dit een goede invulling geeft aan de uitspraak van de Nederlandse rechter en tegelijkertijd past bij de uitspraak van de Europese rechter dat we de Balanced Approachprocedure moeten doorlopen. Wij denken dus van wel, ja.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik begreep het net niet helemaal, maar komt de minister zo nog terug op de beantwoording van de vragen over de slots? Ik zie geknik.

Minister **Madlener**:

Ja.

De **voorzitter**:

Dit was puur het blokje Schiphol, met als onderdeel de motie voor de 17%. Als het goed is, gaan we nu naar de uitgangspunten. Maar meneer Stoffer heeft hier nog een vraag over.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik probeer het toch even goed te begrijpen. De vorige keer zaten we bij elkaar in de commissie en toen hadden we het over 17-3%. Nu hebben we het over 15-5%. Ik heb in mijn bijdrage al helder gemaakt dat het mij niet per se om dat percentage gaat, maar dat we dit jaar stabiliteit en rust met elkaar moeten creëren. Op zich zegt de minister: krimp is niet het doel, maar een middel. Maar welk risico hadden we gelopen als in die Balanced Approachprocedure die 17% was blijven staan? Was het risico dan geweest dat je te veel gaat krimpen in een te korte periode? Waarin ligt dat risico ten aanzien van Europa?

Minister **Madlener**:

Het kabinet was net aangetreden. In augustus zijn we toen de Balanced Approachprocedure gestart, met een bandbreedte: we zouden niet verder krimpen dan tussen de 475.000 en 485.000 vluchten. Het doel was toen nog om te proberen om die 17% in te vullen. Maar toen we dat uitrekenden, kwamen we onder die bandbreedte uit. Dat was in die zin een tegenvaller. Dat zou grote juridische risico's met zich hebben meegebracht voor de procedure, waar we toen wel al mee waren gestart. We moesten dus binnen die bandbreedte blijven. Toen zijn we uitgeweken naar een tweede scenario, namelijk: in eerste aanleg hanteren we geen 17%, maar 15%, omdat we dan binnen die bandbreedte uit denken te komen. Toen zijn we daarmee gaan rekenen, en bleek dat dit inderdaad uitkwam op 478.000 vluchten. Dat valt dus binnen de bandbreedte. Daarmee konden we de procedure vervolmaken waar we in augustus mee waren gestart. Daarom kunnen we er nu voor zorgen dat we in november 15% minder ernstig geluidgehinderden rond Schiphol hebben. Het is dus niet de 17% waar ik op had gehoopt, maar het is nog steeds een fenomenale prestatie. Die 5% gaan we daarna invullen.

Er zijn hele optimistische geluiden, ook vanuit de sector, zoals: die maatregelen gaan veel effectiever uitpakken; misschien gaan we nu al op 17% uitkomen. Dat gaan we zien. Het mooie van een tweetrapsraket is dat je na de eerste trap goed kunt kijken hoe iets heeft uitgepakt. We kunnen alle nieuwe maatregelen meenemen in het tweede pakket van die 5%, dus ook die van de KLM rond de vlootvernieuwing. In die zin is dit volgens mij heel verstandig om te doen, zodat de sector zich aan kan passen en zodat we ervoor kunnen zorgen dat de Balanced Approachprocedure die we gestart zijn, niet in gevaar komt.

De heer **Stoffer** (SGP):

Helder, voorzitter. Het is goed om dat met elkaar ook zo helder uit te spreken en helder te hebben. Het is ook goed om dat in de openbaarheid te doen. We hebben daar onderling best wel wat over gekissebist. Stel nu eens dat we in november die 20% hebben gehaald. Ik denk overigens niet dat dat gebeurt; volgens mij denkt de minister dat ook niet. Maar is het dan klaar, of gaat er dan nog een pakket komen?

Minister **Madlener**:

Als we die 20% halen, is het klaar. Dat is het doel van het kabinet: 20% minder ernstig geluidgehinderden rond Schiphol. Dan zit je ongeveer op 90.000 huishoudens. Dat is het doel. Als we dat halen, dan hebben we het ook gehaald. Dan hoeven we niet verder te krimpen. Dat zou in mijn ogen heel goed nieuws zijn. Maar dat gaan we niet halen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit is mijn derde interruptie, voorzitter; dan heb ik er straks nog één. Stel nu eens dat de reductie onder die 15% zit? Denk aan 14% of 13%. Wat dan?

Minister **Madlener**:

Het antwoord laat zich raden: dan zullen we daarna meer moeten doen. 20% is namelijk het doel. Het doel is niet 21%, niet 19%, maar 20% minder ernstig geluidgehinderden rond Schiphol. Dát gaan we dus halen. Daar heeft het kabinet zich aan gecommitteerd. Dat hebben we opgeschreven. Dat spreken we met elkaar af, en dat gaan we dus halen.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording. Voor degenen die het niet meer konden volgen: het blokje Schiphol was weer ingedeeld in drie blokjes. We gaan nu naar blokje twee, uitgangspunten.

Minister **Madlener**:

Ik begin bij de heer Pierik van de BBB. Hij vroeg of ik uitleg kan geven over de manier waarop de communicatie tussen KLM, Schiphol en het ministerie verloopt, en hoe ik die communicatie beoordeel. Mijn ambtenaren en ik hebben vaak en intensief contact met alle bij Schiphol betrokken partijen. Dat gaat dus om alle luchtvaartmaatschappijen, maar ook om BARIN, de overkoepelende organisatie. Dat gaat over uiteenlopende onderwerpen. Dat is natuurlijk noodzakelijk om tot goede besluiten te kunnen komen. Bij besluiten over Schiphol spelen er zo veel belangen dat we het niet allemaal met elkaar eens kunnen worden, maar dat betekent niet dat een besluit niet klopt of dat er fouten zijn gemaakt. Het belangrijkste voor alle partijen is nu dat de rechtspositie van omwonenden wordt hersteld, dat er een stabiele basis is voor de operatie op Schiphol en dat er rust komt op dit front, zodat we weer vooruit kunnen kijken. Ik denk dat dat in het belang van de bewoners is, die snel resultaat willen. Maar het is ook in het belang van de luchtvaartmaatschappijen en van al die mensen die werken op Schiphol. Ik ben dus zelf heel blij dat we met dit pakket de toekomst in kunnen gaan en dat we duidelijkheid hebben: we gaan nog 5% invullen en die 20% staat voor de bewoners. Dat was ook de afspraak. Ik hoop dus op een positief advies van de Europese Commissie. Hoewel dit pakket een krimp inhoudt — het gaat gelukkig wel om een kleine krimp — denk ik dat het toch op steun van de sector kan rekenen. Ze vinden het natuurlijk niet leuk om te krimpen, en ook de retaliatie is een zorg. Maar ik ben toch heel blij dat we dit pad hebben kunnen kiezen.

Dan vroeg het lid De Groot van de VVD waarom de Balanced Approachberekeningen zo conservatief zijn. Ik deel niet per se de mening dat die conservatief zijn. De sector vindt die conservatief: die verwacht veel meer van de maatregelen. Maar de omwonenden zijn sceptisch. Die denken: dat gaat allemaal niet werken; het wordt veel minder. Daarom hebben we een onafhankelijke partij gekozen om ons daarover te adviseren. Dat advies heb ik opgevolgd. De discussie over de vraag of die berekeningen te conservatief of juist te positief zijn, zal blijven bestaan. Maar het volgende is wel het mooie: omdat we het in twee stappen doen, kunnen we dit altijd zien. En komen we dan lager uit, dan gaan we meer doen. Maar als de berekening inderdaad te conservatief blijkt, dan vierden de luchtvaartmaatschappijen een feestje en hoeven ze daarna minder te doen. Uiteindelijk is die 20% het doel. De twee stappen zorgen ervoor dat we straks kunnen beoordelen of de berekeningen nou te conservatief of juist te positief waren. Ik heb gekozen voor een onafhankelijke toetsing; die lijn heb ik gekozen.

De voorzitter:

We wachten even met interrupties tot het blokje voorbij is.

Minister Madlener:

Dan de leden Pierik en De Groot: uit gesprekken blijkt dat er uiteenlopende aannames over de effectiviteit van tariefdifferentiatie zijn. Ze vroegen wat mijn reflectie hierop is en welke stappen ik nog zou kunnen zetten om de aannames beter te laten aansluiten op de werkelijkheid. Er is intensief met Schiphol gesproken over het effect van de maatregel van tariefdifferentiatie. Dat was aanleiding om twee reviews van de uitgangspunten te laten uitvoeren door twee externe experts. De aangeleverde informatie van Schiphol is waardevol, maar mist ook cruciale onderbouwing. Daardoor blijven bepaalde onzekerheden een grote rol spelen. Het gaat immers om een gedragsverandering die afhankelijk is van vele factoren en die zich dus ook moeilijk laat voorspellen. We gaan de tarieven dus verhandelen. De herrievliegtuigen worden ook duurder. Nu is de vraag: wat doet dat? Gaan andere airlines dan hun stillere vliegtuigen naar Schiphol sturen? Dat is natuurlijk het doel. Dat hangt bijvoorbeeld ook af van wat buitenlandse luchthavens gaan doen. Wat er gaat gebeuren, laat zich dus niet helemaal voorspellen.

De reviews hebben aangegeven dat de inschatting van Schiphol aan de optimistische kant is, terwijl de inschatting van IenW — dat zijn wij — wellicht wat aan de conservatieve kant is. Die reviews zijn ook openbaar gemaakt. Mede om die reden is er vanuit het zorgvuldigheidsbeginsel voor gekozen om uit te blijven gaan van de uitgangspunten van mijn ministerie. De keuze om uit te gaan van 15% biedt ruimte en tijd om het effect van de maatregelen, zoals de tariefdifferentiatie, nauwkeurig te monitoren. Ik ben natuurlijk ook erg benieuwd hoe dat uitpakt. Maar dat gaan we zien. Ik hoop dan dat we aan de conservatieve kant zaten, want dan zal het meevallen.

Dan vroeg de heer Pierik van de BBB: kan de minister uitleggen waarom de aannames gebaseerd zijn op de conservatieve schatting van de technologische ontwikkelingen in de luchtvaart? Hij geeft aan dat er een mogelijkheid is dat de daadwerkelijke autonome reductie hoger zou kunnen zijn. Hij vroeg ook hoe dat effect de maatregelen zou kunnen beïnvloeden. "Autonome ontwikkeling" is een beetje een lastig begrip. Dat is een trend uit het verleden rond de verstillings van de vloot. Het is een soort gemiddelde van hoeveel stiller die vloot ieder jaar wordt. Vrijwel iedere luchtvaartmaatschappij investeert in zijn vloot; de een doet dat om de zo veel jaar, de ander om de zo veel. Een vloot wordt dus vernieuwd. Door uit te gaan van een langjarige historische trend van 30 jaar,

komen we op een soort gemiddelde uit. Daar is het beleid op gebaseerd. Het meetellen van die autonome ontwikkeling in die 15% leidt uiteindelijk gewoon tot minder hinderreductie en een lagere doelstelling. Tegelijkertijd geldt dat de autonome ontwikkeling in de baseline zit. Dat zorgt gewoon voor een beperking van het geluid.

KLM krijgt dit jaar en de komende jaren meer vliegtuigen binnen dan de historische trend is geweest. Die tellen wel extra mee en komen dus bovenop de autonome verstilling van de vloot. Oftewel, er is additionele en autonome vlootvernieuwing en dat telt allemaal mee bij de beperking van het geluid; de autonome ontwikkeling in de baseline en de additionele ontwikkeling in het pakket. Maar goed, dat leidt altijd tot heel veel discussie, want wat is autonoom? Dit is een historische, autonome verstilling, maar uiteindelijk is het allemaal te danken aan de investeringen van de luchtvaartmaatschappijen in die nieuwe vloot, want vliegtuigen kunnen eigenlijk heel lang meegaan, en dan bereik je dus niks.

Waarom is de inschatting tussen autonoom versus additioneel zo conservatief, vraagt de heer De Groot. De KLM rekent een extra jaar vlootvernieuwing mee en gaat uit van gegevens uit oudere onderzoeken. Er zijn een aantal belangrijke verschillen tussen de gegevens die de KLM heeft gepresenteerd en die waarmee wij hebben gerekend. De KLM rekent vlootvernieuwing na november 2025 mee als onderdeel van het pakket. Die aanpak strookt niet met het geluidsdoel, want de -15% moet per november 2025 worden gerealiseerd. Vliegtuigen die in 2026 worden geleverd, dus nadat de eerste 5% is ingegaan, tellen daarvoor dus niet mee, maar die kunnen wel meetellen bij de tweede 5% die we nog moeten halen. Dus het is niet zo dat vliegtuigen die later dan november worden geleverd, niet meetellen, en dat is maar goed ook.

Het lid Pierik vroeg wat de feitelijke geluidsreductie is, als we de autonome en de additionele vlootvernieuwing bij elkaar optellen. 15% is dus niet een doel op zich, maar de reductie van het aantal ernstig gehinderden rondom Schiphol. Beide ontwikkelingen, dus zowel autonome als additionele vlootontwikkeling, zorgen uiteindelijk voor deze reductie; autonome ontwikkeling in de baseline en additionele ontwikkeling in het pakket.

Hoe zorgen we er dan voor dat er een realistische inschatting wordt gemaakt, vraagt de heer Pierik van de BBB. De suggestie wordt gewekt dat er nu geen sprake zou zijn van een realistische inschatting, maar dat is onjuist. Daarmee ontken ik overigens niet dat KLM andere wensen heeft, maar deze wensen stroken niet met het door het kabinet gestelde geluidsdoel. Er is gerekend met de daadwerkelijke vlootvernieuwing van KLM tot en met november 2025. Deze is een belangrijk onderdeel van het maatregelenpakket. Bovendien zijn alle resultaten uitvoerig gecheckt en getoetst door veel verschillende partijen.

Het lid Pierik vraagt of ik het met hem eens ben dat het niet meerekenen van 46 stillere toestellen geen realistisch beeld zou geven van de feitelijke geluidsreductie. In de gegevens die de KLM heeft gepresenteerd, zitten een aantal belangrijke verschillen ten opzichte van hetgeen waarmee wij hebben gerekend. KLM rekent vlootvernieuwing na 2025 mee als onderdeel van het pakket. Die aanpak strookt niet met het vastgestelde geluidsdoel van -15%, dat per november 2025 gerealiseerd moet zijn. Daarnaast gaat de KLM uit van een bepaalde verdeling van autonome versus additionele vlootvernieuwing in de berekeningen van lenW. Zo zou er sprake zijn van een grote hoeveelheid autonome vlootvernieuwing tegenover een beperkte hoeveelheid additionele vlootvernieuwing. Dat beeld herken ik niet. Vlootvernieuwing maakt juist een

belangrijk deel uit van het maatregelenpakket dat nu voorligt in Brussel. Het is de maatregel in het pakket die het grootste effect heeft op het geluidsdoel. Het gedeelte autonome vlootvernieuwing maakt onderdeel uit van de totale geluidsreductie in de baseline en is dus ook belangrijk om het doel te halen.

De heer Grinwis van de ChristenUnie zei dat we vorig jaar op Schiphol een kleine 474.000 vluchten hadden. Hij vroeg of ik nog eens helder kan uitleggen waarom we met meer vluchten minder overlast krijgen. Er geldt een reductie van 15% in dit jaar en 20% later, vanaf de maximale situatie op Schiphol die gedoogd is. Dat is dus een reductie van 15% en later 20% bij een situatie van 500.000 vliegtuigbewegingen. De uitkomst van 478.000 vliegtuigbewegingen op het etmaal en 27.000 bewegingen in de nacht sluit vrij goed aan op het aantal bewegingen dat in 2024 gevlogen is. Maar dat betekent niet dat het pakket geen betekenis heeft. Het betekent dat er een kleine krimp is van wat er nu gevlogen kan worden.

Bovendien bestaat het pakket uit meer maatregelen dan alleen de reductie van het aantal vliegtuigbewegingen. Het weren van lawaaiige toestellen gaat echt betekenis hebben. Ook de nieuwe tarieven van Schiphol gaan zorgen dat er stillere toestellen naar Schiphol komen.

Dan een vraag van het lid De Groot: is er geen sprake van een onderschatting? Waarom wordt het primaire en secundaire baangebruik onderschat? De KLM heeft aangegeven dat er een fout zit in de manier waarop de bureaus de effecten van een beperkte krimp hebben gemoduleerd. Dit heeft betrekking op hoe de krimp is berekend door To70, gecheckt door het NLR. Dit zijn twee onafhankelijke bureaus. Wat betekent dat voor het baangebruik over de dag? To70, gecheckt door NLR, heeft dit op een specifieke manier gedaan, volgens het principe van lineair afschalen. Dit is een doordachte keuze in de modulering en geen fout. NLR heeft een second opinion uitgevoerd op de resultaten van de berekening en geen aanleiding gezien om over deze modelkeuze opmerkingen te maken. Daarom volgen wij de expertise van de onafhankelijke bureaus To70 en NLR voor de modulering. Je kunt er natuurlijk altijd over van mening verschillen, maar the proof of the pudding is in the eating. We gaan kijken of die 15% het haalt en daarna gaan we een aanvullend pakket afspreken. Dus uiteindelijk komen we altijd op 20% uit. Dat is het goede nieuws.

Dan een vraag van De Hoop: kijk ik naar een scenario voor rond de 400.000 vluchten waarin milieuwinst en schaarstewinsten voldoende worden meegenomen? In de MER, de milieueffectrapportage voor het alternatieve onderzoek, wordt een bandbreedte aangehouden van 460.000 tot 500.000 vliegtuigbewegingen. De onderkant van de bandbreedte is bepaald op basis van het pakket uit de aanvullende raadpleging in het voorjaar van vorig jaar, in het kader van de Balanced Approachprocedure toen. Een verdergaande capaciteitsreductie is niet mogelijk zonder opnieuw een Balanced Approachprocedure te doorlopen. Het ligt niet voor de hand dat we dit scenario onderzoeken, omdat we dit niet kunnen invullen. Overigens, 400.000 vluchten betekent natuurlijk een enorme aantasting van Schiphol. Er zal een enorme retaliatie zijn. De gevolgen zullen enorm zijn. Ik zou dat niet voor mijn rekening willen nemen. Maar goed, daar kun je over van mening verschillen.

Het lid Postma vraagt: wat gaat de minister doen als de KLM met een brief komt die aangeeft dat ze door omstandigheden de vlootvernieuwing niet hebben gehaald? Komt er dan een sanctie? KLM heeft in september '24 schriftelijk bevestigd dat ze haar

bijdrage aan het geluidsdoel wil leveren en daarover afspraken wil vastleggen in een convenant. Daarbij heeft KLM ook toegezegd dat zij bereid is om voor het KLM-deel aanvullende maatregelen te treffen, als onverhoopt blijkt dat het geluidsdoel in de praktijk niet wordt gehaald omdat haar maatregelen onvoldoende reductie opleveren. Als de vlootvernieuwing vertraging oploopt, zal de KLM op een andere wijze alsnog haar reductie moeten inboeken. Dat kan bijvoorbeeld door stillere toestellen in de nacht in te zetten. Als de beloofde reductie dan alsnog uitblijft, moet dat gevolgen hebben in de vorm van sancties.

Dat is ook de vraag van de heer De Hoop: wat als het allemaal niet gehaald wordt? Het is geen vrijblijvend maatregelenpakket. Daarom komen er bindende afspraken met de sector. Daar hebben we uitgebreid met elkaar over gesproken. De sector begrijpt dat we de doelstelling moeten halen en gaan halen. We hebben wel nog wat tijd. We gaan het dus in twee stappen doen. Dat is ook een stuk zorgvuldigheid. Maar de sector weet heel goed waar hij aan toe is.

Kan de minister bevestigen dat er al historische rechten ontstaan? Deze vraag is eigenlijk net al beantwoord. Als er nu slots af gaan, is het dan handig om die niet gelijk terug te geven, omdat dat scheelt in retaliatie? In Europese en internationale slotregelgeving is vastgelegd dat een luchtvaartmaatschappij een historisch recht opbouwt voor hetzelfde seizoen erna, als een slot reeds 80% van de tijd is gebruikt in dat seizoen. Het is heel ingewikkeld, maar je kunt in ieder geval niet zomaar slots afpakken. Maar als je niet vliegt, raak je ze kwijt. Dat gebeurt ieder jaar. Ieder jaar worden een aantal vluchten afgepakt, omdat ze niet gevlogen zijn.

De onafhankelijke slotcoördinator gaat over de verdeling van de slots, inclusief de opbouw van de historische rechten. Ik heb daar geen invloed op, zeg ik daarbij. ACNL alloceert slots op basis van de door Schiphol vastgestelde capaciteitsdeclaratie. ACNL overlegt nu met de luchtvaartmaatschappijen over de mogelijkheden om de impact op de historische slots te mitigeren, en onderzoekt dit. Dat is ingewikkelde taal voor: we kijken zeker naar die route, want het zou natuurlijk helpen als er nu minder slots worden gegeven. Dan hebben we dus minder retaliatie. We hebben 5.000 minder vluchten dan het historische aantal vluchten. Daar zal die retaliatie op plaatsvinden. Mochten er 2.000 slots worden ingenomen, dan zou het natuurlijk heel erg helpen als we die eigenlijk in een soort ijskast kunnen zetten en ze tijdelijk niet uitgeven. Dat scheelt in retaliatie. Dat gaan we dus proberen. Het is een goed idee.

Dan het lid Boutkan: NLR is alleen gevraagd om controleberekeningen te doen maar niet om uitgangspunten te checken. Waarom niet? NLR is gevraagd om de berekeningen te valideren. De uitgangspunten zijn door een combinatie van partijen vastgesteld, zowel vanuit de sector als vanuit To70 en lenW. Voor elke maatregel uit het pakket dat nu voorligt, geldt dat de uitgangspunten verschillend tot stand zijn gekomen. Dat is ook logisch, aangezien verschillende partijen voor de verschillende maatregelen verantwoordelijk zijn.

Voor tariefdifferentiatie zijn de uitgangspunten door lenW bepaald, op basis van de gegevens van Schiphol en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Deze uitgangspunten zijn getoetst door twee experts. Voor het weren van lawaaiige toestellen zijn de uitgangspunten bepaald door lenW, op basis van wat juridisch kan, in overleg met de Europese Commissie. To70 heeft de modelmatige uitgangspunten gekozen voor het daadwerkelijk berekenen van de effecten. Het zijn ingewikkelde berekeningen. Het

zijn aannames. Dat wil ik er nog wel even bij zeggen. We hebben echt ons best gedaan om zo objectief mogelijk, in overleg met de sector en met andere partijen, tot een reële inschatting te komen. Maar je kunt op iedere maatregel afdingen of zeggen dat het te conservatief is of dat het net weer anders is. Het is geen exacte wetenschap. Het is veel lastiger dan het lijkt. Daarom ben ik ook wel blij met die tweetrapsraket, dat we eerst 15% doen, kunnen zien wat er nog nodig is, en dan die 5% kunnen invullen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de minister. Dat was blokje 1b, hè? Meneer De Groot, daarna meneer Pierik en meneer De Hoop; voorsnog.

De heer Peter de Groot (VVD):

Heel eerlijk, ik heb bijna het gevoel dat we in dezelfde technische briefing zitten, als ik kijk naar de hoeveelheid antwoorden over de techniek. Mijn opmerkingen over de conservatieve parameters gingen natuurlijk over al die maatregelen, over tariefdifferentiatie en over de vraag hoeveel nieuwe vliegtuigen je meeneemt. Wat de differentiatie betreft, ik ben blij dat de minister zelf aangeeft dat hij dit door een onafhankelijk bureau heeft laten onderzoeken, dat het misschien wat uitgebreid was en dat lenW daar wat conservatiever in zit. Dat bevestigt eigenlijk wel het beeld over die differentiatie.

Maar daar gaat mijn vraag niet over. Ik doe een Grinwisje; hebben jullie dat in de gaten? Een goede introductie geven en dan de vraag stellen. Mijn vraag gaat over het meten. De minister geeft aan dat hij in 2026 gaat meten, waarna hij in november 2026 eventueel nieuwe maatregelen gaat nemen. Maar in dat hele jaar 2026 komen er nog allemaal stillere vliegtuigen binnen. Hoe gaat de minister daar dan mee om?

Minister Madlener:

Alles wat na november 2025 binnenkomt, zal voor het tweede pakket van 5% kunnen meetellen. Ik overleg even ...

De voorzitter:

Als iemand alvast een gevulde koek wil halen, dan kan dat.

Minister Madlener:

Wat er na november 2025 binnenkomt, telt dus mee daarna, en niet in het eerste pakket.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dan heb ik nog een vraag over het eerste pakket, want daarin worden 26 vliegtuigen van KLM meegenomen als autonome groei en 15 vliegtuigen als additionele groei. Het gaat om 26 nieuwe vliegtuigen in één jaar. Dat zijn er heel veel. Wat de baseline betreft, u gaf net aan dat dit onderdeel uitmaakt van die 15% verstillings. Heb ik dat verkeerd begrepen? Door de technische briefing dacht ik dat dit allemaal niet wordt meegenomen, terwijl het toch heel veel verstillings is. Uiteindelijk wordt dat niet meegenomen.

Minister Madlener:

De aantallen die u noemt, kloppen niet. Ik denk dat we in de tweede termijn even moeten kijken wat de aantallen wel zijn. Het idee "autonome ontwikkeling" is inderdaad lastig. Dat is wel waar. Dat vind ik zelf ook. Dat betreft dus die historische daling van het gemiddelde geluid van een vliegtuig. Dat leidt tot discussie. Dat begrijp ik. Ik vind dat ook niet heel erg gelukkig gekozen zo. Voor de bewoners maakt dat het ook best lastig

om te voorzien hoeveel geluid we nu gaan reduceren. Dat komt namelijk boven op dat pakket. Eigenlijk doen we dus meer, als je de autonome ontwikkeling meeneemt. Maar goed, het is een keuze geweest van het vorige kabinet om het zo te doen. Die methodiek hebben we dus moeten handhaven.

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

Ik hoor daar in de tweede termijn dan graag het antwoord op. Volgens mij is de inzet aankomend jaar namelijk veel groter dan wat normaal is, als dat aantal van 26 klopt. Daar hoor ik dan nog over. Mijn vraag over het vastzetten van de reductie met 20% van ernstige geluidshinder vanaf 1 november 2024 is nog niet beantwoord. Dat is een hele belangrijke vraag. Als u, zeg ik via de voorzitter tegen de minister, in 2026 gaat evalueren, dan zou het heel fijn zijn als dat vanaf een vast getal vanaf 1 november 2024 gebeurt en dat niet een rolling target of zo is.

Minister **Madlener**:

Ik wil kijken wat we kunnen doen om het een duidelijker systeem te maken, zodat we bijvoorbeeld vanaf november 2025, als dit pakket zijn ingang heeft gehad, kunnen kijken wat we dan kunnen doen met alle vlootvernieuwing die daarna plaatsvindt. Maar we zullen moeten kijken naar het Actieplan Geluid, waarin dit is vastgelegd.

De **voorzitter**:

Meneer De Groot, u mag het nog even verduidelijken. Ik tel dat niet als een interruptie.

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

Ik heb nu twee keer gevraagd of de minister gaat vasthouden aan de peildatum van 1 november 2024 om die 15% te meten. Anders hebben we namelijk echt een model gebouwd op de toekomst, wat natuurlijk niet past.

Minister **Madlener**:

Op deze vraag moet ik in de tweede termijn even terugkomen.

De **voorzitter**:

In de tweede termijn. En ook op die aantallen komt de minister in de tweede termijn terug. Dat houden we goed in de gaten.

De heer **Pierik** (BBB):

Toch nog even voortbordurend op de vraag van de heer De Groot. Ik snap het namelijk ook niet helemaal meer. Bij de technische briefing hadden we het inderdaad over de autonome vlootvernieuwing en de additionele vlootvernieuwing. Toen kreeg ik eigenlijk de indruk dat vooral de additionele vlootvernieuwing een rol speelt bij het geluidsreductiedoel van 15%. De minister geeft aan dat ook die autonome vlootvernieuwing meegeteld wordt, dat die in de baseline zit en dat de totale geluidsreductie uiteindelijk wel groter is dan wat we alleen bij de additionele vlootvernieuwing tegenkomen. Dan wil ik eigenlijk wel graag weten waar dat dan ongeveer op uitkomt. Ik beluisterde ook dat die autonome vlootvernieuwing gebaseerd wordt op een trend van de laatste 30 jaar. Volgens mij maakt het nogal een verschil of je de vliegtuigen pakt die de laatste 5 jaar een rol hebben gespeeld in die vlootvernieuwing of de vliegtuigen die 30 jaar geleden al gekocht zijn. Is het dan realistisch om een gemiddelde over 30 jaar te pakken?

Minister **Madlener**:

Dat begrip "autonome vernieuwing" is ook heel discutabel. Je zou kunnen zeggen dat het gaat over een gemiddelde van de geluidswinst over 30 jaar die automatisch wordt geboekt door een vlootvernieuwing. Dat is een lastig begrip. Dat vormt inderdaad de baseline. Die 15% of 20% waar het uiteindelijk op neerkomt, komt boven op die baseline. Die 15% komt in ieder geval boven op die baseline. Eigenlijk doe je dus meer dan 15%. Nou ja, dat is goed nieuws voor de bewoners, maar het is wel heel lastig uit te leggen. Ik ben dus niet helemaal gelukkig met deze systematiek. Het maakt het extra ingewikkeld. In mijn ogen zou het beter zijn om een referentiejaar te kiezen en te zeggen: dit is het geluid in dat jaar; daarna gaan we dit doel bereiken. Dat maakt het veel duidelijker. Maar daar is in het verleden niet voor gekozen, dus we zaten hier een beetje aan vast. Dat is de reden.

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

Dan toch even een ander geluid over die vlootvernieuwing. Ik moet eerlijk zeggen dat mijn wenkbrauwen wel een beetje gingen fronsen, ook bij de technische briefing en het geluid van KLM. Volgens mij wachten we namelijk al heel lang op die geluidsreductie en de vlootvernieuwing. Volgens mij was het in 2020 ook een onderdeel van het kader van de staatssteun om bijvoorbeeld de nachtvluchten tot een maximum van 25.000 per jaar te krijgen. Ik denk niet dat KLM zich daaraan heeft gehouden en ook niet aan een jaarlijkse reductie van 2%. We zien nog steeds een stijging van de geluidsbelasting. We hebben daar nog op geen enkele manier een dalende trend in gezien. Het is toch volstrekt logisch dat die vlootvernieuwing dan niet nog verder wordt meegenomen? Het is namelijk een al gaand proces. Ik zou daar van de minister toch wel wat meer stelligheid in willen horen. Ik heb namelijk het gevoel dat KLM weer meer ruimte zoekt om zo meteen meer te doen met stillere vliegtuigen. Ik zou het zeer onverstandig vinden als we KLM die ruimte daarin verder bieden.

Minister **Madlener**:

Ik hoor natuurlijk ook van de bewoners heel sceptische geluiden over de vlootvernieuwing: komt die er wel? Dat heb ik dus ook wel meegenomen. Ik heb ook gesprekken gevoerd met Airbus. Die Airbus neo-toestellen zijn namelijk die stillere toestellen. Die zijn zeer populair. Die worden wereldwijd enorm veel besteld — en Airbus moet die natuurlijk kunnen leveren. Tijdens die gesprekken met Airbus heb ik ook gevraagd hoe het met die leveringen staat; is dat nou een reëel verhaal van KLM? Volgens de mensen van Airbus die ik gesproken heb, is het wel een reëel verhaal. KLM heeft die toestellen echt op tijd besteld. KLM vloog ook eerst met Boeing, en nu stappen ze over op Airbus. Daar is Airbus ook blij mee, dus KLM zit wel heel goed in de planning van die leveringen. Maar ja, het moet nog uitkomen. Dat is waar. Dus er zijn zeker onzekerheden, maar toch heb ik de sterke overtuiging dat die vlootvernieuwing eraan komt. En dat is inderdaad een substantieel onderdeel van het maatregelenpakket. Wat de tweede 5%, dus dat tweede pakket, betreft: daar zal ook nog veel vlootvernieuwing kunnen plaatsvinden, want daar hebben ze gewoon nog een jaar of drie de tijd voor.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop, uw laatste interruptie. U heeft wel nog een tweede termijn.

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

Voorzitter, dat is prima. Mijn gevoel is dat het een beetje toeval is geweest dat de KLM precies op dit moment zo veel vliegtuigen vervangt. Dat dat nu in hun voordeel werkt, daar heb ik een beetje moeite mee. Nu telt die additionele, bovengemiddelde snelle vlootvernieuwing wel mee in de Balanced Approach. In hoeverre is dat redelijk als je niet

zeker weet of die reductie voor omwonenden naar beneden gaat? Ik heb daar echt moeite mee. Ik zou er van de minister, misschien naar aanleiding van de vragen van de heer De Groot, in tweede termijn graag ook wat meer reflectie op willen krijgen hoe je daarin het evenwicht houdt. Ik merk in de discussie namelijk dat het nu weer de kant van KLM op beweegt, dus in het voordeel van KLM ten opzichte van omwonenden uitpakt. Ik zou daar zeer terughoudend in zijn, als ik de minister was.

Minister Madlener:

Je kunt dat zien als een voordeel voor KLM, omdat ze er op tijd heel veel van besteld hebben. Ik zie het als winst voor de bewoners. Want die stillere vliegtuigen gaan echt veel doen. Ik denk dat we er gewoon blij mee moeten zijn dat KLM op tijd besteld heeft, want er zijn enorm veel van die toestellen besteld. Kijk, het gaat mij erom dat er rond Schiphol minder geluidsoverlast is. Of dat nou komt door stillere toestellen of door minder in de nacht te vliegen: dat pakket maken we met elkaar. Ik zou gewoon blij zijn dat KLM op tijd besteld heeft en ook dat KLM de financiële mogelijkheden heeft om die enorme investering te doen. Laten we dat ook niet vergeten. De luchtvaart, waar KLM deel van uitmaakt, is een hele competitieve business. KLM wordt aan alle kanten beconcurrerd, ook door maatschappijen uit het Midden-Oosten, die misschien heel goedkope kerosine hebben, goedkoper kunnen vliegen en misschien wel staatssteun krijgen — ik weet het allemaal niet. Maar je ziet dat die concurrentiestrijd heel hevig is. Ik ben dus niet somber over KLM of ze misschien geluk hebben met die toestellen. Ik ben blij dat ze besteld zijn, ben blij als ze op tijd geleverd worden, en ik zou mijn zegeningen tellen op dat punt. Ik vind het een enorme prestatie dat KLM in een financiële situatie verkeert waarin ze, ondanks de moeilijke markt, die enorme investering kan doen. Dus ik ben er blij mee.

De heer Boutkan (PVV):

In de eerste termijn had ik gevraagd waar de uitgangspunten vandaan komen en door wie ze zijn gemaakt. Zojuist antwoordde de minister: dat is een combinatie van partijen; die zijn verschillend tot stand gekomen. Wat de reactie van die partijen betreft, wie dat dan ook mogen zijn — tijdens de presentatie is onder andere dit verhaal naar is gekomen; ik heb ook de inbreng van mijn collega De Groot daarover gehoord — kan je je afvragen in hoeverre die partijen die inbreng dan wel hebben gehad. De conclusie die de PVV trekt, is dat dus eigenlijk niemand de uitgangspunten heeft gecontroleerd. Want het onderzoek is uitgevoerd door To70 en de uitkomsten van die uitgangspunten zijn gecontroleerd door NLR. Zo is het volgens mij gegaan. Maar als het nu zo glibberig is wat die uitgangspunten betreft, waarom hanteren we dan niet de daadwerkelijke minder hinder en schrappen we niet dat onderscheid tussen autonoom en additioneel? Wat is de reactie van de minister daarop?

Minister Madlener:

Uw wens is natuurlijk duidelijk. Hoe duidelijker, hoe beter; dat is wat we willen. Die additionele versus die baseline is ook ingewikkeld. Dat ben ik met u eens. Maar ja, het zijn de uitgangspunten die we met elkaar gekozen hebben. We hebben een pakket gemaakt. We hebben een onafhankelijk bureau, To70, dat laten doorrekenen. Ik denk dat dit een verstandige keuze is, maar iedere partij denkt hier anders over. Schiphol heeft weer net een iets andere inschatting van de effectiviteit van de tariefdifferentiatie. Zo bekijkt ieder het ook een beetje in z'n eigen straatje natuurlijk. Dus ik denk dat we nu een pakket hebben dat misschien een beetje aan de conservatieve kant is. Dat moeten we afwachten. Het is onafhankelijk beoordeeld. Hoewel niemand het honderd procent eens is met die uitgangspunten, denk ik dat de meeste partijen nu toch zeggen: hier

kunnen we wel mee leven; we kunnen dit begrijpen. Wat er eventueel anders blijkt te zijn nadat we die 15% hebben uitgevoerd, kunnen we in de volgende 5% meenemen. Dus je kunt hier eindeloos over blijven twisten. Welke uitgangspunten neem je wel mee? Welk pakket maak je? Ik ben blij dat er nu een pakket ligt waarbij we 15% gaan reduceren in november van dit jaar — dat is al heel snel — waarna we die 5% nog kunnen invullen. Ik denk dus dat we hierin echt een goede keuze hebben gemaakt. Ik denk en hoop dat de sector zich hier uiteindelijk ook bij neer zal leggen en zal zeggen: nou ja, dit is toch goed.

De voorzitter:

Meneer Boutkan, alles oké?

De heer Boutkan (PVV):

Nou, dat is wel heel groot gevraagd. Ik bewaar het nog even voor de tweede termijn, voorzitter. Ik kijk uit naar het antwoord op de vraag over de relatieve doelstellingen, want daar zit ik ook nog op te wachten.

De voorzitter:

Dan gaan we naar het blokje 1c en dat gaat over nacht en vracht, als ik goed geïnformeerd ben. Alstublieft, meneer de minister.

Minister Madlener:

Dan begin ik bij het lid Grinwis. Hindervermindering is het beste te boeken in de nacht, vindt hij. Dit is al tot twee keer toe beloofd aan omwonenden, onder andere in het coronasteunpakket. Daarin was 25.000 vluchten een harde voorwaarde, zegt hij. In het coronasteunpakket is de afspraak gemaakt om het aantal nachtvluchten stapsgewijs terug te brengen van 32.000 naar 29.000, dan weer naar 27.000 en daarna naar 25.000, afhankelijk van de voorwaarden van de opening en ontwikkeling van Lelystad Airport, verdere ontwikkeling van Schiphol en de substitutie van vliegverkeer door treinen. KLM zou een evenredige bijdrage leveren. In het maatregelenpakket voor de Balanced Approach wordt nu een stap gezet van 32.000 nachtvluchten naar 27.000 nachtvluchten. Daarnaast wordt een aantal specifieke maatregelen in de nacht genomen om hinder te verminderen, zoals stillere toestellen in de nacht en een verbod op luidruchtige categorieën toestellen. Met deze maatregelen wordt het geluidsdoel in de Balanced Approach voor de nachtperiode ruimschoots gehaald, ruimschoots. Verdere maatregelen in de nacht zullen worden betrokken bij het resterende deel van 5%.

Dan een vraag van het lid Kostić: 27.000 nachtvluchten is een papieren werkelijkheid, want er wordt niet minder gevlogen dan nu; nachtvluchten moeten verder naar beneden. Kan ik hierop reageren, is de vraag. Het Balanced Approachpakket bevat drie maatregelen die specifiek gericht zijn op de nacht. Dat is naast de 27.000 bewegingen in nacht, ook het verbieden van lawaaiige toestellen in de nacht. Daarmee wordt de geluidsdoelstelling in de nacht dus ruimschoots gehaald. De resultaten van de impactanalyse nachtsluiting worden betrokken bij de invulling van de resterende 5%, die we daarna gaan invullen.

Pierik vroeg hoe ik aankijk tegen de bevindingen in de impactanalyse over de nachtsluiting van Schiphol.

De voorzitter:

We wachten even tot het einde van het blokje. U komt zo aan de beurt, lid Kostić. Dat

beloof ik.

Minister Madlener:

Uit de impactanalyse blijkt dat alle onderzochte vormen en soorten van nachtsluiting impact op luchtvaartpartijen zullen hebben, voornamelijk op luchtvaartmaatschappijen die op dit moment in de nacht actief zijn natuurlijk. Afhankelijk van de variant is de impact zeer fors bij een volledige nachtsluiting of beperkt bij een variant met vijf uur nachtsluiting. Het tweede onderzoek over de impact op de omgeving laat zien dat een nachtsluiting zorgt voor een aaneengesloten periode van rust. Dat leidt tot een verdere afname van het aantal vluchten in de nacht. Dat heeft een positief effect op het berekende aantal ernstig slaapverstoorden. Verdere aandachtspunten zijn mogelijke verplaatsingseffecten naar de randen van de nacht en dat er bij een nachtsluiting geen luchthaven in Nederland operationeel is. Het huidige pakket bevat drie maatregelen die specifiek gericht zijn op de nachtperiode, zoals ik net ook al heb gezegd. We gaan ook de nacht weer betrekken bij de invulling van de resterende 5% en bekijken welke rol dat hier kan spelen.

Dan de vraag van de heer De Hoop waarom de impactanalyse nachtsluiting niet in combinatie is met capaciteitsbeperking, sturing op het routenetwerk en beprijzing, inclusief baten voor verbetering van de leefomgeving. De impactanalyse is een veelomvattend onderzoek. Daarin zijn veel verschillende aspecten onderzocht die een goed beeld geven van de impact van verschillende varianten van de nachtsluiting, zowel op de sector als op de omgeving. Ook de baten voor verbetering van de leefomgeving en het effect op het netwerk zijn onderzocht en beschreven in dat onderzoek. Deze impactanalyse van nachtsluiting is geen onderdeel van het maatregelenpakket per november van dit jaar.

In de impactanalyse zijn in combinatie met de varianten van nachtsluiting geen verdere exploitatiebeperkingen meegenomen. Wel wordt uit de resultaten duidelijk wat eventuele aandachtspunten zijn die met extra exploitatiebeperkingen kunnen worden ondervangen en wat hierbij op hoofdlijnen de impact zou zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor de impact op de randen van de nacht. De resultaten van de impactanalyse worden dus betrokken bij die 5% die we nog moeten invullen.

De heer Grinwis vroeg of ik bereid ben om de Schipholvariant uit te werken en klaar te hebben om in te zetten om de aanvullende 5% geluidsreductie te verwezenlijken. Met dit onderzoek liggen de gegevens van de Schipholvariant in principe klaar, met bijbehorende effecten, zowel op luchtvaartmaatschappijen als op de omgeving. In deze variant is uitgegaan van het mogelijk herplannen van de vluchten uit de nachtsluiting naar de dagperiode, dus na 7 uur in de ochtend en tot 11 uur 's avonds. Dan zie je dat er extra druk ontstaat op bepaalde tijdstippen. Het voorkomen hiervan zou vragen om een uitwerking van de randvoorwaarden en extra exploitatiebeperkingen in de randen van de nacht.

Ik betrek de resultaten van de impactanalyse bij de invulling van het resterende percentage. Bij die afweging zal het kabinet ook de eventuele extra hinder in de randen van de nacht betrekken. Dat is inderdaad een belangrijk aspect. Je kunt wel een nachtsluiting afspreken, maar als er wat meer in de randen van de nacht gevlogen wordt wanneer je net wil gaan slapen, is dat niet altijd een goed idee. Ook daar zijn zorgen over, en dat is natuurlijk te begrijpen. Dit type exploitatiebeperkingen zal opnieuw een Balanced Approach-procedure vereisen. Maar goed, we gaan er nog over spreken hoe

we die tweede 5% invullen.

BBB merkte op dat nachtsluiting grote gevolgen heeft voor het vrachtverkeer en vroeg hoe we denken dat vrachtmaatschappijen kunnen blijven opereren als ze geen plek hebben om te landen en te vertrekken. Wat zijn de economische effecten? Het aantal vrachtluchten in de nacht is maar een fractie van het aantal passagiersvluchten. Wel is het zo dat veel vrachtmaatschappijen een groot gedeelte van hun operatie juist in de nacht uitvoeren. In het onderzoek wordt aangegeven dat een nachtsluiting, in welke vorm dan ook, een negatief effect kan hebben op de leidende positie van Schiphol op het gebied van vracht, als gevolg van de beperkte flexibiliteit. Ook laat onderzoek zien dat er voor luchtvaartmaatschappijen die beschikken over nachtslots op Schiphol, weinig alternatieven bestaan voor het verplaatsen van die nachtluchten. Vracht is dus een aandachtspunt. We gaan deze resultaten betrekken bij de resterende 5% invulling van het geluidsdoel. Bij die nadere uitwerking zullen we eventueel op dit aspect keuzes moeten maken.

De laatste vraag in dit blokje, van de heer De Groot van de VVD, gaat over de status van mogelijke secundaire slotallocatie van vrachtluchten. De luchtvrachtsector en Schiphol hebben de slotcoördinator gevraagd om vrachtoperaties hoger te scoren tijdens de slotverdeling. Dat verzoek wordt momenteel met sectorpartijen besproken. De slotcoördinator wil dat er draagvlak is voor dit voorstel, ook bij niet-vrachtpartijen. Ik ben het eens met dat verzoek en mijn ambtenaren sluiten bij deze gesprekken aan.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de minister. Het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

De minister noemde twee vragen die ik had gesteld, en één vraag is niet beantwoord. Ik vroeg om een expliciete reactie op wat de gemeentelijke gezondheidsdiensten stellen, namelijk dat de maatregelen inzake de nachtluchten niet genoeg zijn en dat deze nog verder omlaag moeten. Zij spreken eigenlijk de minister tegen. Ik wil daar graag een reactie op. Hopelijk gaat dat niet van mijn interrupties af, want dit is een vraag ...

De voorzitter:

Dit komt bij het blokje overig.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

O, dat komt nog.

De voorzitter:

We schrappen deze interruptie voor u, dus geen zorgen. Dat was uw laatste. Nee, u hebt er nog twee. Geen zorgen, lid Kostić. Meneer De Groot, dit is wel uw laatste.

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

Ik denk dat die secundaire allocatie van de slots voor de vracht heel belangrijk is. Het is een klein aantal vluchten met een grote toegevoegde waarde voor Schiphol. Het gaat niet alleen om de losse vrachtluchten, maar ook om de vracht die wordt meegenomen in de bulk van passagiersvliegtuigen. Maar voor de nacht is dit heel belangrijk, zeker omdat daar gekrompen gaat worden. Je zal maar net twee vrachtluchten hebben en er eentje moeten inleveren. Dat is desastreus voor je operatie. Het is dus zeer belangrijk dat we dat goed gaan regelen. Mijn vraag aan de minister is wanneer we daarop

antwoord kunnen verwachten. Is dat ruimschoots voordat de slotcoördinator het nieuwe seizoen gaat plannen, zodat de vrachtluchten die in de randen van de dag en de nacht gepland worden in ieder geval zekerheid hebben voor hun operatie?

Minister **Madlener**:

De eerste vermindering van nachtluchten gaat in de capaciteitsdeclaratie. Daarna gaan we binnen die 5% kijken hoe we de rest invullen. Daar ligt alles nog open en we gaan de Kamer dus nog betrekken bij de invulling daarvan.

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

...

De **voorzitter**:

Stelt u de vraag even opnieuw, meneer De Groot.

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

De minister gaf zonet het antwoord: mijn ambtenaren sluiten daarbij aan, we kijken ernaar en er wordt met de sector gesproken. Maar ik had eigenlijk een hele simpele vraag. Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten daarvan?

Minister **Madlener**:

De vraag wordt hier niet helemaal begrepen.

De **voorzitter**:

Meneer De Groot, dat ligt dan toch echt aan u, na drie keer.

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

Zeker, maar dat geeft mij mooi de ruimte om de vraag nog een keer te stellen. Ik had gevraagd hoe het staat met de gesprekken die gaande zijn. Dat zijn niet alleen gesprekken met de vrachtsector, zoals de minister aangaf. Het gaat er ook om dat het geaccepteerd moet worden om die vrijgevalen slots dan in de secundaire pool toe te wijzen aan vrachtluchten. Dat moet ook gedragen worden door de niet-vrachtluchten, dus de niet-sector. U gaf aan dat daarover wordt gesproken en dat uw ambtenaren daarbij aansluiten. Ik was gewoon benieuwd wanneer dat proces is afgerond. Wanneer is die helderheid er?

De **voorzitter**:

Excellentie, dat was wel duidelijk, inderdaad.

Minister **Madlener**:

Dit is een proces waar wij niet actief bij betrokken zijn. Het is de slotcoördinator die de vrachtluchten, de slots, toewijst. Wij luisteren wel mee, dus ... Alle partijen zitten daarbij, hoor ik nu naast mij ...

De **voorzitter**:

U mag er in de tweede termijn op terugkomen, want de heer De Groot wil daarop ook graag een toezegging hebben, met een deadline. Want daar gaat het ook om.

Minister **Madlener**:

Ik zal het in de tweede termijn doen. Er luisteren nu veel ambtenaren mee, dus er is vast iemand die de vraag precies begrijpt.

De voorzitter:

Er zijn inmiddels drie vragen van De Groot die nog openstaan voor de tweede termijn. Zijn er nog vragen over nachtvluchten en vrachtvluchten? Lid Kostić?

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik vroeg me het volgende af. De minister hangt "minder hinder" helemaal op aan stille vliegtuigen. Maar omwonenden, zo zeggen ook gezondheidsexperts, kunnen geen rust krijgen door een deken van geluid van een continue stroom van vliegtuigen over hun hoofd. Zij hebben er weinig aan als de vliegtuigen iets stiller zijn. Gemiddeld net wat minder geluid maakt niet dat je niet wakker wordt in de nacht. Dat is het verschil tussen stillere vliegtuigen en het feit dat er gewoon heel veel vliegtuigen over hun hoofd vliegen. Bovendien krijgen ze alsnog last van ultrafijnstof et cetera. Hoe kijkt de minister er dus tegen aan dat stillere vliegtuigen niet per se leiden tot minder hinder en misschien zelfs kunnen leiden tot meer vervuiling?

Minister Madlener:

Dit is een heel veel gestelde vraag. Ik hoor dit ook veel vanuit de omwonenden. Geluid is heel persoonlijk. De vergelijking wordt wel gemaakt met de situatie waarin je tien stofzuigers hebt en er eentje uitzet. Heb je dan minder last? Ik hoor nu iemand hard zijn neus snuiten. Daar kun je ook last van ondervinden! Het is gewoon een hele lastige discussie, want het is heel subjectief hoe je geluid ervaart. Daarom kiezen we hier voor zo objectief mogelijke berekeningen, die gewoon uitgaan van een bepaalde geluidsbelasting. Daar kwam ook mijn opmerking uit voort, namelijk: als het je leven gaat beheersen, moet je misschien toch overwegen of het wel gezond voor je is. Schiphol blijft een heel grote luchthaven. We hebben het hier over iets krimp en over minder geluid, gelukkig, maar het blijft een grote luchthaven. Over tien jaar is die luchthaven nog steeds groot en gaan er nog steeds veel vliegtuigen over je huis, als je daar woont. Dat is gewoon een feit. Dat willen we ook zo houden, want we willen wel kunnen vliegen. Schiphol is gewoon een grote luchthaven en dat blijft zo.

Toch denk ik dat het een heel belangrijke stap is. Het gaat om 15% minder ernstig gehinderden. Die zitten dus in die straal van 48 Lden. Hoe kleiner je die straal maakt, hoe makkelijker je minder geluid hebt als je bijvoorbeeld de ramen dichtdoet. Het blijven veel vliegtuigen. Dat is gewoon zo. Maar het helpt toch. Hoe verder je van de luchthaven af zit, hoe minder geluid je ervaart. Dat kan voor sommige mensen toch het verschil zijn tussen "ik woon hier nog prettig" en "ik verdraag het niet meer". In die zin is dit winst. De redenatie andersom is: als het niet uitmaakt, hoeven we dit ook allemaal niet te doen. Als het niets uitmaakt, kunnen we net zo goed meer gaan vliegen, want het maakt toch niets uit. Daarom is het toch een heel goede stap om het aantal geluidgehinderden te reduceren, ook al is het heel subjectief en zullen er mensen zijn, zeker in de omgeving, die zeggen: het maakt voor mij niet uit als ik ietsje minder vliegtuigen per jaar over mijn hoofd heb. Het blijven er nog steeds veel; dat is zo. Maar ik ben wel blij dat het aantal ernstig geluidgehinderden minder wordt. Je kunt een lager geluidsniveau ook wat makkelijker isoleren of je kunt je ervan afsluiten. Het maakt dus wel degelijk uit. En beter hebben we niet. Anders is het volledig subjectief en hebben we niets om de luchtvaartmaatschappijen aan te houden. De objectieve geluidmeting biedt ook een juridische basis om maatregelen af te dwingen, en ik denk dat we dat nodig hebben.

Mevrouw Postma (NSC):

Ik denk dat er niets zo belangrijk is als een goede nachtrust, maar ik hoor de minister dat

eigenlijk ook al beamen. Ik heb naar de rapporten gekeken. Ik moet allereerst zeggen dat ik ontzettend blij ben dat die herriekisten verdwijnen uit de nacht, dat die straks verboden worden. Ik ben ook blij dat vliegtuigen die toch luidruchtiger zijn een duurder tarief krijgen. Er moet veel meer geld voor worden neergelegd. Ik hoorde een getal van 16.000, vergeleken met 900 overdag. Volgens mij is dat een mooie knop waar we misschien aan kunnen draaien. Dat is mijn eerste vraag aan de minister: blijft die knop beschikbaar om aan te draaien voor de volgende 5%?

Dan het tweede waar ik mee zit. Ik zag in die onderzoeken — daar zit even mijn uitdaging — dat het verkeer, als je een klein deel van de nacht sluit, waarschijnlijk naar de randen gaat. Wat ik ook zie, is dat cargo over het algemeen vaak met wat oudere en vaak luidruchtigere toestellen vliegt. Cargo vliegt natuurlijk vaak 's nachts. Is het mogelijk om dan aan de knop te draaien van tariefdifferentiatie, om te kijken of je daarmee wat kan doen? Ik ben ook heel benieuwd of het K.U.G. nog wat beter kan onderzoeken wat het effect is voor de omwonenden als het naar de randen wordt verplaatst. Want we moeten wel iets gaan doen waar de omwonenden blij mee zijn. Als je ze opscheept met iets wat niet werkt, dan doen we het niet goed.

Minister Madlener:

Slapen is natuurlijk uiterst belangrijk; het is essentieel voor ieders gezondheid. Dus ja, daar doen we het ook voor. Desalniettemin woon je bij een heel drukke luchthaven. Die wordt wel iets minder druk. Het wordt ietsje stiller, maar het blijft een grote luchthaven. Die vluchten in de nacht, die vracht, zijn belangrijk, ook voor de economie. De heer De Groot zei het ook al. We moeten daar ook wel voorzichtig mee omgaan. Maar die knop is beschikbaar. Het is echter wel zo dat die tarieven niet door mij worden vastgesteld, maar door Schiphol. Maar bij dit pakket aan maatregelen heb ik gemerkt dat ik heel goede afspraken kan maken met Schiphol over de differentiatie, waarbij we beogen dat de herrietoestellen uit de nacht geweerd worden. Ik weet hoe sceptisch de bewoners kunnen reageren, soms terecht, en bijvoorbeeld zeggen: of er nu tien of elf toestellen komen, dat maakt mij niet zoveel uit. Maar ik kan me ook nog herinneren dat de oude Toepolevs vlogen. Dan stond heel Rotterdam te trillen. Ik kan u verzekeren dat er dan heel veel mensen wakker werden. We bespreken hier natuurlijk relatieve verschillen, maar die kunnen toch heel belangrijk zijn en kunnen net het verschil maken tussen 's nachts wel of niet kunnen slapen. Daar doen we het voor. Dus ja, de knop is beschikbaar in samenspraak met Schiphol, dat daar echt verantwoordelijk voor is.

De heer Boutkan (PVV):

Was de minister klaar met dit blokje?

De voorzitter:

Ja, we gaan nu naar Lelystad.

De heer Boutkan (PVV):

Ik heb in de eerste termijn ook gevraagd waarom we van een absolute geluidsdoelstelling naar een relatieve doelstelling zijn gegaan. Het antwoord daarop heb ik nog niet gehoord.

Minister Madlener:

Die vraag zou ik graag in de tweede termijn willen beantwoorden.

De voorzitter:

Dan doen we het net als bij de leden De Groot, Kostić en anderen: we tellen dit niet als een interruptie, omdat die vraag later nog terugkomt. We gaan nu naar Lelystad toe, het tweede blokje.

Minister Madlener:

Lelystad. Dan begin ik bij de vraag van het lid De Hoop of ik een nieuwe MKBA voor Lelystad Airport kan laten opstellen. In eerder uitgevoerde MKBA's is breed gekeken naar directe effecten van Lelystad Airport, zoals investeringen en bedrijfseconomische effecten. De MKBA's laten zien dat Lelystad Airport in positieve zin bijdraagt aan de brede welvaart van Nederland. Een gedegen milieueffectrapport wordt op dit moment door de luchthaven geactualiseerd. Bij de besluitvorming moeten we bezien of alle huidige informatie volledig is. Een update van de businesscase heb ik u net gestuurd.

Dan Grinwis: welk afwegingskader gebruiken we nu om te bepalen of Lelystad Airport open kan? We kijken zowel naar milieueffecten als naar economische effecten. De luchthaven moet beschikken over een natuurvergunning. De milieueffecten moeten in beeld zijn. Ook de actualisatie van de milieueffectrapportage helpt daar natuurlijk bij. Economische aspecten spelen mee, zoals werkgelegenheid en ook de gedane investering. Die is natuurlijk ook duidelijk: die luchthaven ligt daar al. Ook de relatie met de krimp op Schiphol speelt een rol. Al deze aspecten zullen we wegen. Daarover voer ik graag het debat met de Kamer.

Grinwis en De Hoop vroegen of Lelystad zich niet rijk rekent met exorbitante havengelden. Stelt Lelystad de businesscase dus niet te positief voor? Hoe zit het met de kosten voor de luchtverkeersleiding? De luchthaven heeft zowel voor de verwachte opbrengen als voor de verwachte kosten aangegeven gebruik te hebben gemaakt van realisatiecijfers van andere regionale luchthavens binnen de Schiphol Group. Vergelijking: Rotterdam Airport. Voor een luchtvaartmaatschappij is het aantrekkelijk om gebruik te maken van Lelystad Airport, bijvoorbeeld dankzij de korte doorlooptijden. Dat luchtvaartmaatschappijen geen interesse zouden hebben in Lelystad Airport, is niet het beeld dat ik heb. Denk daarbij ook aan de relatie met de krimp op Schiphol. Wanneer besloten wordt om Lelystad te openen voor commercieel groot handelsverkeer, worden de kosten voor de luchtverkeersdienstverlening verrekend in de tarieven voor luchtvaartmaatschappijen. Rotterdam Airport is hiermee het best te vergelijken.

Dan als laatste in dit blokje Grinwis: is er een beeld van de veiligheidsrisico's van duaal gebruik, dus voor militaire luchtvaart én burgerluchtvaart? Veiligheid is in de luchtvaart natuurlijk altijd prioriteit één. Er vindt al duaal gebruik plaats, bijvoorbeeld op Eindhoven. Daar zijn strenge regels en afspraken. Samenwerking tussen de militaire en civiele luchtverkeersleiding is natuurlijk belangrijk. Daarom zitten deze verkeersleiders nu al bij elkaar in de zaal. Gewijzigd of aanvullend gebruik door civiele of militaire gebruikers op een luchthaven en van het luchtruim wordt op voorhand scherp getoetst op veiligheid. Het ongeluk in de Verenigde Staten heeft natuurlijk ook laten zien hoe belangrijk dit is.

Wat het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie betreft: voor de zomer van 2025 wordt een besluit genomen over de voorlopige voorkeurslocaties. Eind dit jaar volgt de definitieve besluitvorming. Ik kan hier niet op vooruitlopen wat Lelystad Airport betreft.

De voorzitter:

Dat was het blokje Lelystad, door de minister "het blokje Grinwis" genoemd. Hij heeft al een eigen werkwoord en hij krijgt hier ook nog eigen blokjes. Zijn er nog vragen over het

blokje Lelystad? Niet? Dan gaan we met gezwinde spoed door naar blokje drie, luchtruimherziening. Alstublieft, meneer de minister.

Minister **Madlener**:

De luchtruimherziening, en ook de vierde aanvliegeroute, is hier al vaak genoemd. Het lid De Hoop, PvdA: "Een krimpend Schiphol heeft toch geen vierde naderingsroute nodig? Hoe zit het met de overlast, ook in verband met stikstof en veiligheid?" De luchtruimherziening gaat niet over hoeveel er wordt gevlogen, maar over hoe en waar er wordt gevlogen. De staatssecretaris van Defensie en ik verwachten de Kamer dit kwartaal te informeren over plannen voor de nieuwe indeling van het luchtruim. Voor deze plannen wordt een effectanalyse uitgevoerd en die zal ik samen met de plannen publiceren. Daarna ga ik hierover graag met u in gesprek. Dat zal dus heel snel komen.

Dan vroeg de heer Grinwis: biedt de door de Kamer gevraagde effectanalyse inzicht in hinder op de Veluwe en in de Gelderse Vallei? Binnenkort zal ik op hoofdlijnen de nieuwe indeling presenteren. Daarbij laat ik een onafhankelijke effectanalyse uitvoeren, waarbij we verder kijken dan de huidige geluidscontouren voor Schiphol. We beperken ons dus niet tot de directe omgeving van Schiphol.

Ben ik bereid om het schetsontwerp en het voorlopig ontwerp voor consultatie open te stellen, vraagt Grinwis. Binnenkort presenteer ik dus de plannen voor de nieuwe indeling van het luchtruim. Ik vind het belangrijk om met de omgeving in gesprek te gaan. Op de vraag hoe ik de omgeving consulteer, zal ik bij de publicatie van een nieuwe indeling uitgebreid ingaan. U zou kunnen denken aan een externe commissie om nut en noodzaak van de nieuwe indeling te beoordelen. Ik zal de commissie ook vragen om daarbij de omgeving te betrekken in een klankbordgroep. Met de provincies organiseer ik een bestuurlijk overleg. Zij worden ook in staat gesteld om een gebiedsadvies uit te brengen. Er zullen diverse informatiebijeenkomsten door het land worden georganiseerd. Daar waar lokale effecten optreden, gaan we gericht met de omgeving in gesprek. De exacte participatieaanpak zal ik meesturen met de plannen voor de herindeling en dan kunt u daar nog iets van vinden.

Dan vroeg het lid Kostić: hoe gaat de minister ervoor zorgen dat burgers direct inspraak hebben in de besluitvorming voor de vierde aanvliegeroute? Ik heb zojuist gezegd hoe ik de participatie bij de luchtruimherziening wil vormgeven. De publicatie zal hier uitgebreid op ingaan. Dan kunt u ook uw mening geven over hoe we de mensen meenemen in dit verhaal.

Dan het lid Postma: kan de minister bevestigen dat de externe commissie bij de luchtruimherziening expliciet ook nut en noodzaak van de vierde aanvliegeroute in kaart brengt? De staatssecretaris van Defensie en ik verwachten de Kamer dit kwartaal te informeren over plannen voor de nieuwe indeling en de invulling van de externe commissie. De externe commissie zal kijken naar nut en noodzaak van de herindeling, inclusief al het naderende verkeer. Dat zal ook terugkomen in het eindrapport.

Kostić vroeg of ik toe kan zeggen een integrale beoordeling te maken van de effecten van het aantal vliegbewegingen en de gevolgen voor mens, dier, klimaat en milieu, en geen definitief besluit te nemen tot die tijd. De indeling van het luchtruim gaat over hoe en waar er gevlogen wordt, maar niet over hoeveel er gevlogen wordt. Daarnaast is de uitbreiding van het noordelijk oefengebied essentieel voor de gevechtsgereedheid van de luchtmacht. In de toekomst biedt de nieuwe indeling van het luchtruim de basis om

de geluidshinder rondom luchthavens te verminderen. De herziening van het luchtruim kan in mijn ogen daarom niet veel langer wachten.

Dan de laatste vraag van dit blokje. De heer Grinwis vroeg wanneer ik de plannen wil voorhangen. Ik kom dit kwartaal al met het schetsontwerp van de nieuwe indeling. Dat wordt heel spannend. Deze plannen worden gedurende 2025 verder uitgewerkt. De externe commissie zal zich over nut en noodzaak uitspreken. Begin 2026 zal ik dan het voorlopige ontwerp aan de Kamer sturen voor een voorhangprocedure. In deze plannen worden ook de bevindingen van de externe commissie meegenomen.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording, meneer de minister.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Even kijken, ik had nog één verdere vraag over de commissie nut en noodzaak. Ik was even benieuwd hoe de samenstelling daar inmiddels van is. Onze fractie hecht er ook wel aan dat bewoners echt mee kunnen doen. Dat zijn inmiddels ook een soort experts geworden. Ik denk dat het goed is om bewoners erin te betrekken. Ik ben ook benieuwd of er al gekeken is naar de samenstelling, naar de voorzitter misschien. Dus misschien kan de minister daar nog wat aan toevoegen.

Minister Madlener:

Op dit moment zijn we de laatste hand aan het leggen aan de samenstelling van de commissie. Ik kan daar nu nog geen uitsluitsel over geven, maar dat komt heel snel uw kant op. Er komen ook klankbordgroepen voor bewoners om invloed te hebben op de plannen en om daar ook inspraak in te hebben. Ik hoor dat er gewerkt wordt aan plannen om bewoners experts te kunnen laten aandragen, maar dat zal uiteraard wel om een beperkt aantal gaan. U zult binnenkort horen of dat kan, maar daar wordt in ieder geval wel over nagedacht.

De voorzitter:

Meneer de minister, u noemt de woorden "binnenkort" en "snel". Maar wat snel is voor een schildpad, is niet snel voor een haas. Ik zou toch graag iets meer willen weten.

Minister Madlener:

We komen dit kwartaal met een voorstel naar de Kamer. Dat vind ik snel.

De voorzitter:

Bedankt voor de toezegging. Mevrouw Postma, uw interrupties zijn op. Zijn er nog verdere interrupties op dit punt? De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik dank de minister voor zijn toezegging over de consultatie van bewoners. Hij heeft een heel aantal mogelijkheden geschetst, maar het is voor mij niet helemaal helder of ook de meest gebruikelijke mogelijkheid gaat plaatsvinden, namelijk dat iedereen kan reageren op een besluit dat ter consultatie wordt voorgelegd. Of zit daar altijd een drempel tussen, in de vorm van een commissie of bijeenkomsten? Die zijn er op zich natuurlijk voor bedoeld om mensen er goed bij te betrekken en om zaken goed uit te leggen, maar dat is wel iets anders dan een heel toegankelijke knop waarop je kunt drukken om een reactie te versturen.

Minister **Madlener**:

We komen heel snel met een voorstel, met een aanpak voor hoe we de bewoners erbij kunnen betrekken. Ik vraag nog even om wat geduld, maar dit komt uw kant op. Dan zal blijken of het is wat u en de bewoners ervan verwachten. Ik vraag dus nog even om geduld, maar het komt heel snel uw kant op.

De **voorzitter**:

De vraag is opnieuw: wat is "snel"? Wanneer kunnen we dat verwachten?

Minister **Madlener**:

Dit kwartaal.

De **voorzitter**:

Ook in dit kwartaal. Prima. Ik wil dat even getrechterd hebben. Ik wil het allemaal zeker weten. Dank u wel.

Dan gaan we naar hoofdstukje vier, over de veiligheid.

Minister **Madlener**:

Veiligheid in de luchtvaart is natuurlijk een uiterst belangrijk onderwerp, zeker naar aanleiding van het ongeval in de Verenigde Staten. Houden we het onderzoek in de Verenigde Staten naar het ongeval tussen een toestel uit de burgerluchtvaart en een militair toestel in de gaten? Gaan we daar lessen uit trekken? We hebben allemaal kunnen zien wat er gebeurd is. Ook mijn gedachten gaan natuurlijk uit naar de betrokken families en nabestaanden. Het is een afschuwelijk ongeval geweest. Natuurlijk denkt iedereen dan gelijk: zou zo iets ook in Nederland kunnen voorkomen? Zoals bij elk ongeval in de luchtvaart is het van belang dat er een goed onderzoek wordt gedaan naar de oorzaak. Dat is internationaal verplicht. Uit dat onderzoek worden uiteraard lessen getrokken om te voorkomen dat dit nog een keer kan gebeuren. Dus ja, we houden dat onderzoek natuurlijk in de gaten. Als daaruit naar voren komt dat er maatregelen noodzakelijk zijn, dan zullen die wereldwijd, en dus ook in Nederland, worden genomen om de luchtvaart veiliger te maken.

De heer Grinwis stelde hier ook een vraag over: kunnen we erop ingaan hoe vaak het in Nederland net niet misgaat? Ik heb dit nagevraagd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het Analysebureau luchtvaartvoorvallen van de ILT houdt in Nederland een overzicht bij van alle meldingen van luchtvaartvoorvallen. De resultaten van die analyses helpen de luchtvaartsector om zo nodig maatregelen te nemen om de vliegveiligheid te verbeteren. De ILT heeft gekeken naar het aantal meldingen van zogeheten near air collisions in de commerciële luchtvaart in de afgelopen drie jaar. Daar zijn gelukkig geen meldingen van. Dat geeft weer wat vertrouwen.

Mevrouw Postma vroeg hoe we de problemen oplossen die in het artikel worden genoemd. Dat gaat over 1ATM en betreft de integratie van de luchtverkeersleiding. Veiligheid is en blijft prioriteit nummer één in de luchtvaart, en daarom is gekozen voor een zeer zorgvuldig integratieproces. Civiele luchtveiligheid in Nederland staat onder streng en onafhankelijk toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Militair verkeer staat onder toezicht van de militaire luchtvaartinspectie. Er is mij geen signaal bekend van de inspectie waaruit blijkt dat de civiele en militaire luchtvaartdienstverlening in Nederland niet meer veilig zou zijn. Voor de zekerheid heb ik vandaag nog even gebeld met LVNL om te vragen hoe het ervoor staat en ik heb daar een goed gesprek

mee gehad. Ik heb mij laten overtuigen dat die veiligheid absoluut gegarandeerd is, dat het maximale is gedaan en dat wij ons echt geen zorgen hoeven te maken dat hierdoor onveilige situaties kunnen ontstaan. Ik vond dat heel bemoedigend klinken. Iedereen denkt natuurlijk aan dat ongeval waarbij het ging om defensie- en burgerluchtvaart.

Dan nog iets over veiligheid; dat gaat over ganzen. Dat is een vraag aan de staatssecretaris, maar die heeft hij niet beantwoord. Ik zal dat proberen te doen voor hem. Het ganzenplan is van de faunabeheereenheid van de provincie Noord-Holland. Wat mij betreft moeten alle relevante partijen inbreng kunnen leveren. Dat doen we ook bij het convenant dat over het voorkomen van vogelaanvaringen gaat. In het nieuwe convenant wordt aan alle sporen invulling gegeven en dan heb je een totaalpakket. Het convenant wordt in maart ondertekend, verwacht ik. Het is een nieuw convenant.

Het lid Kostić van de Partij voor de Dieren sprak over enorme ruimte voor luchtvaart, terwijl er veel vogels uiteindelijk omkomen of worden vergast. Er wordt op dit moment dus gewerkt aan een nieuw convenant voor het reduceren van vogelaanvaringen rond Schiphol. Er komt een totaalpakket aan maatregelen om het risico voor de vliegveiligheid terug te dringen. Vergassen is daarbij een laatste redmiddel. Het convenant wordt dus begin maart ondertekend. Dan zullen we vast een kritische blik van de Partij voor de Dieren hierop krijgen.

Welke maatregelen kan ik nemen om te voorkomen dat ordeverstorende passagiers aan boord komen, vraagt de heer Boutkan van de PVV. Ik heb de Kamer erover geïnformeerd dat we samen met de sector, de KMar, de vakbonden en het OM onderzoek doen naar de aard en omvang van ordeverstorend gedrag. We kijken hierbij naar het hele proces van vlucht- en passagiersafhandeling en ook naar het verblijf op de luchthaven. We kijken aan welke knoppen we kunnen draaien om dit onacceptabele gedrag gezamenlijk een halt toe te roepen. Ik zal de Kamer in het tweede kwartaal informeren over de uitkomsten van dat onderzoek en de maatregelen, maar weet dat we hier bovenop zitten.

De heer Boutkan vraagt ook waarom we geen zwarte lijsten doen. Hij zegt: dat is toch een krachtig middel? Ja, ik ben het daarmee eens. Het is onacceptabel om een vliegtuig met 200 mensen aan boord in gevaar te brengen door asociaal gedrag. Dit soort ordeverstorend gedrag lijkt ook toe te nemen. Ik heb met de piloten gesproken. De piloot is in eerste instantie verantwoordelijk voor wat aan boord gebeurt, maar het is voor iedereen een enorme zorg. Het is echter op dit moment niet mogelijk in verband met privacybezwaren en Europese regelgeving om zwarte lijsten uit te wisselen tussen de maatschappijen. Ik ben het ermee eens dat er een sterk signaal van zou uitgaan als dat wel zou kunnen. Ik wil dan ook proberen om in Brussel te kijken of we alsnog maatregelen kunnen nemen om tot uitwisseling van die gegevens te komen. Dan weet je: als ik het bij maatschappij X doe, dan kan ik ook niet meer terecht bij maatschappij Y. Ik ga dat proberen. Tevens zal ik met het Openbaar Ministerie onderzoeken of het mogelijk is om hogere boetes op te leggen.

Ik heb ook gehoord van de piloten dat het zou helpen als je makkelijker aangifte kan doen. Bij ordeverstoring moet de piloot bij aankomst aangifte doen. Dat kan erg lang duren, vooral in het buitenland. Ze hebben mij gevraagd om dit te vergemakkelijken, dus dat heb ik ook aan hen toegezegd, want het is een heel gedoe om aangifte te doen van een ordeverstorende passagier. Het is zaak dat we ons gedragen in het vliegtuig. Dat lijkt me heel logisch.

De voorzitter:

Dat was het blokje veiligheid.

De heer Pierik (BBB):

Ik heb toch even een korte vraag over het convenant waar de minister het over had. Ik begrijp dat het in maart getekend wordt, maar ik hoor vanuit de sector zorgen dat er zo weinig partijen betrokken zijn bij het praten over wat er nou in zo'n convenant moet komen te staan: de wildbeheereenheden, KLM, de Vogelwacht, Schiphol, de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers. Kan de minister aangeven welke partijen betrokken zijn bij het maken van dit convenant?

Minister Madlener:

Mijn slimme ambtenaar hiernaast heeft mij al gewezen op het feit dat LTO daar in ieder geval bij betrokken is en dat dat wellicht de verklaring voor uw vraag is. Als dat antwoord u geruststelt, dan hoop ik het hierbij te kunnen laten.

De heer Pierik (BBB):

Daar ga ik niet helemaal mee akkoord. Ik vind het wel heel fijn om te horen dat LTO betrokken is bij dit convenant, maar als het gaat om veiligheid dan zijn er natuurlijk ook andere bedrijven en andere organisaties die daarbij betrokken móeten worden, lijkt mij. Dus daar zou ik toch nog wel graag meer antwoord op willen.

Minister Madlener:

Ik zal u daar in tweede termijn het antwoord op geven.

De voorzitter:

De tweede termijn. Meneer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Over veiligheid gesproken. Ik hoorde de minister zeggen dat hij de ILT heeft geraadpleegd over incidenten, de bijna-botsingen en dergelijke. Voordat de minister misschien wordt beschuldigd van verkeerde informatie ... Ik zou de minister toch het advies willen meegeven om ook de rapporten van de Onderzoeksraad te bestuderen, want daar staan soortgelijke voorvallen in vermeld, zeg ik maar heel voorzichtig. Hoe kijkt de minister daartegen aan?

Minister Madlener:

Nou, we moeten het niet mooier maken dan het is. Ik was blij met het antwoord dat voor mij uitgezocht was. Maar als u zegt dat dat niet juist zou zijn, dan zal ik aan mijn ambtenaren vragen om dat nog even na te zoeken. Dan zal ik daar in tweede termijn op terugkomen.

De heer Boutkan (PVV):

Ik kan die informatie zo geven voordat de tweede termijn begint. Dat vergemakkelijkt het zoeken.

De voorzitter:

Daar komen we dadelijk op terug. Dan gaan we nu naar het blokje overig. Daarna beginnen we aan de tweede termijn van de Kamer. Bereid u zich maar voor op anderhalve minuut, kort, krachtig, puntig.

Minister Madlener:

Er is nog een flink lijstje overige vragen, te beginnen bij Kamerlid Kostić, Partij voor de Dieren. Ben ik bereid uit te zoeken bij welk aantal vliegbewegingen de MKBA het meest gunstig uitvalt? Dat ging over Schiphol. In het regeerprogramma staat dat de inzet voor de luchtvaart gericht is op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden en de regelgeving, met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol. Om dit te bereiken zet het kabinet de lopende Europese Balanced Approachprocedure in om het geluidsdoel te behalen. De resultaten worden vervolgens in het LVB vastgelegd. In het milieueffectrapport worden de milieueffecten van het voorgenomen besluit nader onderzocht. De MER en het LVB worden bij uw Kamer voorgehangen. Dan zouden we hier met elkaar over kunnen spreken.

De heer Boutkan stelt dat de MRS geen goede afspiegeling is van de samenleving; er zitten wel mensen in die daar wonen, maar geen mensen die op Schiphol werkzaam zijn. De MRS is opgericht om bewoners en maatschappelijke organisaties een stem te geven in de besluitvorming rondom Schiphol. De leden van de MRS zijn verkozen door de omwonenden en vertegenwoordigen ook bewonersorganisaties in de omgeving van Schiphol. In de statuten is bewust opgenomen dat vertegenwoordigers van de direct betrokken bedrijven niet plaats kunnen nemen om de onafhankelijke positie van de MRS te waarborgen. Via overleggen met sectorpartijen en vakbonden worden ook de perspectieven van mensen die werkzaam zijn op en rond Schiphol betrokken. Doordat alle stakeholders een stem kunnen hebben, kan ik een goede afweging maken tussen de verschillende belangen. Dat is het antwoord. Via overleggen met sectorpartijen en vakbonden zouden de perspectieven van mensen die werkzaam zijn op en rond Schiphol worden betrokken. Dat is zoals het nu is.

Dan nog een vraag van de heer Boutkan. Normaal gesproken vindt baanonderhoud in de winter plaats, maar nu in de zomer. Kan Schiphol dat wel aan, ook gezien de NAVO-top? Het onderhoud vindt plaats aan de Buitenveldertbaan. Die wordt beperkt gebruikt, namelijk vrijwel alleen bij harde westenwind. Daar is in de zomer minder sprake van. Daarom is het logisch om het onderhoud in de zomer te doen. Schiphol heeft de werkzaamheden rondom de NAVO-top goed afgestemd met LVNL en de sectorpartijen. Tijdens de NAVO-top is de capaciteit door Schiphol en LVNL beperkt om een stabiele operatie te waarborgen. Dat zorgt voor een beperking van de overlast.

Dan nogmaals Boutkan: is de minister in overleg met betrokken instanties over het baanonderhoud en kan hij terugkoppelen hoe de overlast beperkt zal worden? Bij onderhoud aan een baan moeten vluchten anders worden afgehandeld. Dat betekent natuurlijk dat er verplaatsing van hinder optreedt. Naar aanleiding van eerder onderhoud heb ik bij Schiphol en LVNL neergelegd om voortaan hinderbeperkende maatregelen te treffen bij onderhoud. Via een internetconsultatie hebben stakeholders kunnen reageren. Op korte termijn zal ik een besluit nemen over de gevraagde vrijstellingen en vervangende grenswaarden en de vraag of de voorgestelde maatregelen afdoende zijn. Ik zal de Kamer informeren over de uitkomst van deze besluitvorming.

Dan De Hoop. Bij Uithoorn is er extra herrie door extra werkzaamheden, zegt hij. Dat refereert aan het baanonderhoud dat in 2025 gepland is. Onderhoud betekent ander baangebruik. Daardoor zal inderdaad verplaatsing van hinder optreden. Het onderhoud in 2025 zal in Amsterdam en ten zuidoosten van Schiphol extra hinder opleveren. Schiphol vraagt vrijstellingen en ontheffingen aan om het veranderde baangebruik

mogelijk te maken. Naar aanleiding van eerder onderhoud is bij Schiphol en LVNL neergelegd om voortaan hinderbeperkende maatregelen te nemen bij onderhoud. Op korte termijn zal ik een besluit nemen over de gevraagde vrijstellingen en vervangende grenswaarden en de vraag of de voorgestelde maatregelen afdoende zijn.

Dan nogmaals Boutkan. Wil ik checken of er zo min mogelijk op de secundaire banen gevlogen wordt? Ik zal hierover in overleg gaan met LVNL. Zoals eerder toegezegd vind ik het ook belangrijk dat de secundaire banen zo min mogelijk worden ingezet. Uiteindelijk leidt een te grote inzet van die secundaire banen tot meer geluidsoverlast. Ik ga in overleg. Dat is een toezegging.

De ILT houdt zich aan de aanwijzing tot anticiperend handhaven. Dat zeg ik in antwoord op de vraag van de heer De Hoop of de ILT nog handhaaft. Overschrijdingen van geluidsnormen op handhavingspunten worden alleen gehandhaafd als ze niet veroorzaakt zijn door het volgen van het NNHS. Zolang de luchtvaartsector zich aan de NNHS-regels houdt, blijft anticiperend handhaven van toepassing en kan de ILT niet optreden. Zo niet, dan vindt handhaving plaats. Het streven is om zo snel mogelijk een LVB vast te stellen, zodat het anticiperend handhaven kan worden beëindigd. Nou, dat is zeer goed nieuws.

Dan Grinwis. Van het nieuwe normenkader voor fijnstof, stikstof en zeer zorgwekkende stoffen is niks meer vernomen, zegt hij. Hoe zit dat? Zoals ik de Kamer eerder heb laten weten, verkennen we maatregelen om de impact van de luchtvaart op lokale luchtkwaliteit te verminderen. Ik verwacht de Kamer hier eind maart al over te kunnen informeren. Daarbij wordt gekeken of deze maatregelen meegenomen kunnen worden in de luchthavenbesluiten van de regionale luchthavens en Schiphol.

Ben ik bereid om het RIVM onderzoek te laten doen naar risico's op kanker en andere ziektes? Dat vraagt het lid Kostić. Er lopen al verschillende trajecten, dus er wordt nu geen nieuw onderzoek gestart. De staatssecretaris van SZW heeft op 28 januari nog een brief aan de Kamer gestuurd waarin wordt uitgelegd dat het kabinet geen toegevoegde waarde ziet in een gezondheidkundig onderzoek naar de blootstelling van werknemers. Zelf heb ik een aantal onderzoeken laten doen naar de gevolgen van luchtvaart voor de lokale luchtkwaliteit. Een onafhankelijke expertgroep is momenteel bezig om te kijken of hiermee voldoende duidelijk is wat de gevolgen voor de gezondheid zijn. Vandaaruit bekijken we wat er verder nog nodig is.

Dan DENK. Die woordvoerder is hier niet meer aanwezig, maar er kijkt vast iemand mee. Hoe kijken we naar de hoge Nederlandse kosten voor luchtvaart en de uitwijk naar het buitenland? Wat zijn maatregelen om Nederland betaalbaar te houden? Onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid uit 2024 geeft aan dat bij circa 13% van de vliegreizen door inwoners van Nederland de vertrekluchthaven niet in Nederland ligt. Volgens het vorige onderzoek, uit 2018, was dat 12%. Het is dus ietsje gestegen. Het is een hele kleine stijging, dus het is redelijk constant. Het zijn voornamelijk inwoners die dicht bij de grens wonen die vaker reizen vanuit België of Duitsland. Het staat hun natuurlijk vrij om daarvoor te kiezen. Het zijn ook vaak pakketreizen. Overigens zijn er ook heel veel mensen uit België die kiezen voor Schiphol, omdat Schiphol fantastische verbindingen met bijvoorbeeld Noord-Amerika heeft. Je kunt natuurlijk een stukje verder rijden en als je in Zuid-Nederland woont, kun je natuurlijk kiezen.

Bij de aanstaande afstandsafhankelijke vliegbelasting zal ik ervoor proberen te zorgen

dat de gewone Nederlander zo min mogelijk wordt geraakt. Ook wordt de concurrentiepositie meegenomen. We hebben natuurlijk wel een beperkte keuze, maar het is niet de bedoeling dat we nu massaal naar het buitenland gaan om het vliegtuig te pakken. Dat moeten we ook weer niet hebben. Gelukkig is er een stukje concurrentie en soms zijn er hele aantrekkelijke pakketreizen, die bijvoorbeeld vanaf een buitenlandse luchthaven vertrekken. Uit eigen ervaring weet ik dat het soms loont om te kijken naar periodes waarin het in een land geen vakantie is, want dan kom je tot wat minder hoge tarieven voor je vakantie. Kleine tip: kijk altijd even wat verder als je een vakantie boekt.

DENK vroeg ook: heeft de minister contact met zijn evenknie uit Suriname over de hoge kosten voor vluchten naar Suriname? Luchtvaartmaatschappijen mogen hun tarieven voor de route vaststellen op grond van commerciële afwegingen. Ik kan alleen ingrijpen als er sprake zou zijn van onredelijk hoge ticketprijzen. Ik heb daarover geen contact met Suriname, want daar zijn geen concrete indicaties voor. Het is mij bekend dat het duur is om naar Suriname of de Nederlandse Antillen te vliegen, zeker in de vakantietijd, maar ja, zo werkt de markt nou eenmaal. Dat zijn behoorlijke verschillen.

Boutkan vroeg: waarom komt er geen apart plan van aanpak voor de voortgang van duurzaam taxiën? Afgelopen december heeft Schiphol een plan van aanpak opgeleverd voor de implementatie van duurzaam taxiën. Het ministerie blijft met Schiphol in gesprek om te zorgen dat dat plan goed wordt uitgevoerd.

Grinwis vroeg: wanneer komt de wetgeving voor het CO₂-plafond? In het commissiedebat Luchtvaart van afgelopen najaar heb ik toegezegd de Tweede Kamer voor de zomer te informeren over de eventuele vervolgstappen voor het CO₂-plafond. Dat zal ik dus doen. Even wachten tot de zomer dus, meneer Grinwis.

Als laatste heb ik hier een vraag van NSC: "Vandaag is de update van Destination 2050 gepubliceerd. De hele sector schaaft zich achter het ICAO-doel van netto nul in 20250. Kunt u daar een reactie op geven?" Ja. Het rapport is vandaag verschenen. We zullen het nog verder bestuderen. Het Nederlandse luchtvaartbeleid is in lijn met het mondiale en Europese doel van netto nul CO₂-emissie in 2050. Het lijkt mij een zeer ambitieus doel, maar ja, het is gelukkig ook nog lang geen 2050, dus wie weet worden er nog fantastische uitvindingen gedaan, zodat we netto nul kunnen vliegen. Dat lijkt me fantastisch. Ik hoop dat het ook betaalbaar zal zijn. Ik ben heel hoopvol. We zullen in ons leven vast nog heel veel mooie dingen gaan meemaken als het gaat om nieuwe technieken, dus ik kijk heel positief naar de toekomst wat dat betreft.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording van de vragen in eerste termijn, meneer de minister.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik had een vraag gesteld over duurzaam taxiën, waarbij ik ook een tweede vraag heb gesteld: welke alternatieven ziet de minister om duurzaam taxiën te realiseren, mede in het belang van de gezondheid van de platformmedewerkers? Daar heb ik geen antwoord op gekregen.

Minister Madlener:

We hebben geen aanvullende maatregelen voor duurzaam taxiën, maar duurzaam taxiën als zodanig wordt door Schiphol geïmplementeerd. Ik hoop dat dat u in die zin geruststelt. Het is inderdaad zeer belangrijk voor de gezondheid van medewerkers.

De voorzitter:

Meneer Boutkan, tot slot.

De heer Boutkan (PVV):

Tot slot. Nee, dat stelt me niet gerust. Er zijn namelijk signalen dat Schiphol door de netcongestie een stapje terug doet met betrekking tot het verduurzamen van de taxiverplaatsingen. Het zou natuurlijk geweldig zijn als wij een voorbeeld nemen aan het buitenland, waar de vliegtuigen worden versleept naar het vertrekpunt zodat die platformmedewerkers gespaard worden bij hun dagelijkse werkzaamheden. Dat is aangekaart, maar op de een of andere manier wordt het excuus gevonden: ja, we hebben netcongestie. De vraag is dus: wat is nu de stand van zaken en komt er al schot in?

Minister Madlener:

Ik heb Schiphol bezocht en heb inderdaad ook gesproken over netcongestie. De wil is er zeker en de mogelijkheden zijn er ook. Netcongestie speelt nog een rol. Ik heb nu even geen zicht op hoe die netcongestie er in de toekomst precies uit gaat zien. Ik begrijp de ambitie, ook van Schiphol. Ik zal kijken of we hier in de tweede termijn nog informatie over kunnen geven. Het is natuurlijk de bedoeling dat er zo veel mogelijk elektrisch wordt getaxied. Dat netcongestie daar een rol in speelt, is mij bekend.

De voorzitter:

Dank u wel. Zijn er nog vragen tot zover? Dan gaan we naar de ... Nee, meneer Boutkan, u heeft ook geen interrupties meer. En dan hebben we die ene niet geteld, over die onbeantwoorde vraag, wat ik ook bij andere leden niet heb gedaan. Lid Kostić, u had ook geen ...

Kamerlid Kostić (PvdD):

Jawel, eentje.

De heer Boutkan (PVV):

Nee.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Jawel.

De heer Boutkan (PVV):

Nee.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Jawel, ik heb 'm bewaard.

De heer Boutkan (PVV):

Als ik 'm niet heb, heb jij 'm ook niet meer.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Zegt de grootste partij, oké. Ik heb twee gemiste vragen. Ik zal ze kort herhalen. Ik vraag de minister om op z'n minst zijn excuses aan te bieden voor de uitspraak dat mensen die last hebben van de luchtvaart, mensen die decennia wonen in een bepaald gebied, die de luchtvaart hebben zien groeien, maar moeten verhuizen. Dat was een vraag. Graag

een reactie daarop, en ook een reactie op de volgende vraag. Als de minister zegt "mijn missie is om de komende jaren actief te werken aan het verhaal dat de luchtvaart ons welvaart en vrijheid oplevert" — dat is volgens de minister zijn missie — spreekt hij dan namens zichzelf of ook namens andere kabinetsleden, dus namens het kabinet? Dat waren de twee vragen die ik heb gesteld.

Minister Madlener:

Ik spreek namens het kabinet. Wij vinden als kabinet dat de luchtvaart heel belangrijk is, ook voor de toekomst, voor de welvaart in Nederland. Het is niet zomaar omdat ik dat zelf vind, maar ik vind dat zelf natuurlijk ook. Ik denk dat het een feit is dat de luchtvaart heel belangrijk is voor een land als Nederland. Wij hebben hele goede verbindingen met de wereld. Ik zou dat niet willen missen of stuk willen maken.

Dan de andere vraag, over excuses aanbieden. Nee, ik word hier ook een beetje verkeerd geciteerd en dat vind ik toch jammer. Ik begrijp dat wel, want het is natuurlijk allemaal heel ... Het klinkt allemaal heel ... Ja, je kunt het heel erg ... Nee, je kunt het heel naar maken, maar ik bedoel dat helemaal niet zo. Ik heb helemaal niet gezegd dat mensen dan maar moeten verhuizen. Ik heb, met mijn ervaring als makelaar, meegemaakt dat mensen soms jarenlang heel veel levensgeluk en plezier verwoest hebben zien worden door een ruzie met een buurman, door overlast van een trein, door overlast van een luchthaven. Dat doet mij pijn. Ik denk dan: is zo'n strijd het wel waard? Ik zal nooit zeggen dat mensen dan maar moeten verhuizen. De omwonenden van iedere luchthaven hebben natuurlijk alle recht om te klagen. Ze hebben recht op een overheid die ze beschermt. Ze hebben recht op rechtsbescherming. Daar sta ik honderd procent achter. Maar ik heb wel soms het gevoel — dat zeg ik uit liefde voor mensen — dat als je leven dusdanig beheerst wordt dat je gezondheid daaronder gaat lijden, je toch zou kunnen overwegen of verhuizen voor jou niet een betere keuze is dan die strijd. Want, en dat zeg ik ook eerlijk naar de bewoners, Schiphol is nu een hele grote luchthaven en ik weet zeker dat over tien jaar Schiphol nog steeds een hele grote luchthaven is. Als jij daar echt niet meer tegen kan en je gezondheid daaronder lijdt, dan weet ik niet of het een geschikte plek is. Overigens is Schiphol een hele geliefde woonplaats voor heel veel mensen. De woningprijzen rond Schiphol zijn heel hoog. Ik kom daar regelmatig. Er zijn heel veel mensen die heel graag rond Schiphol wonen. Je kunt daar goed werken. Ja, de ene ergert zich hieraan en de andere daaraan. Je hebt mensen die houden van de stad. Het is een oprecht advies. Dat is helemaal niet bedoeld om mensen af te schepen of om te zeggen ... Mensen moeten helemaal niks. Het is een zorg die ik heb. Ik vind dat gewoon een eerlijk advies van een ex-makelaar die dit weleens heeft meegemaakt.

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb er ook wat opmerkingen over gemaakt, en ik sluit me wel een beetje aan bij mevrouw Kostić. Stel dat mensen het advies dat de minister geeft, opvolgen en op de Veluwe gaan wonen. Afgelopen vrijdag heb ik nog met Red de Veluwe gesproken. Kunnen ze er dan van uitgaan dat er niet allerlei laagvliegeroutes over de Veluwe komen vanuit Lelystad? Hebben ze dan een beetje zekerheid?

Minister Madlener:

Weet u, ik ben ooit makelaar geworden omdat ik het volgende heel belangrijk vind: als je fijn woont, is je leven voor de helft al goed. Als je niet fijn woont, is dat echt elke dag een ergernis. Fijn wonen, of het nu op de Veluwe is, rond Schiphol, of waar dan ook: ik gun iedereen een heel fijne woonomgeving. Dat kan heel erg verschillen. De een ergert zich

helemaal niet aan vliegtuiggeluid. De ander vindt de Veluwe veel te stil en te saai. Zo hebben we allemaal onze eigen voorkeuren. Ik denk dat het voor ieder mens goed is om te kijken of hij in een gezonde situatie zit. Ik bedoel dat echt goed. Dat meen ik uit mijn hart. Ik wil helemaal niet tegen iemand zeggen: je moet maar verhuizen. Dat zal ik nooit zeggen. Maar denk erover na. En ja, over de Veluwe kan ik hetzelfde zeggen als over Schiphol. Schiphol is over tien jaar nog steeds een drukke luchthaven. De Veluwe is ongetwijfeld over tien jaar nog steeds een heel stil gebied. Ook daar zal je heus weleens ergens een vliegtuig over zien komen of horen komen. Dat hoor je overal in Nederland. Het blijft natuurlijk een vol land. Als je op de Veluwe wilt wonen, ben ik ervan overtuigd dat je daar over tien jaar nog steeds rustig woont. Ik geloof niet dat we dat gebied helemaal gaan volbouwen met luchthavens, industrieterreinen of wat dan ook. In die zin kun je gelukkig nog steeds zelf kiezen waar je wilt wonen.

De voorzitter:

Meneer Stoffer, u hebt geen interrupties meer.

De heer Stoffer (SGP):

Dit was bijna een antwoord op mijn vraag.

De voorzitter:

U hebt wel een tweede termijn, maar u hebt geen interrupties meer; excuses. Ik kan het ook niet maken naar de andere Kamerleden die ik ook de mond heb moeten snoeren. Sommige leden hebben vragen gesteld waar de minister op terug zou komen. Die vraag heb ik bij drie of vier leden niet geteld. Maar voor de rest ben ik er heel goed mee omgegaan.

De heer Stoffer (SGP):

Ik pas me aan aan de orde van de voorzitter. Altijd.

De voorzitter:

Dank u wel. U krijgt dadelijk een tweede termijn. We gaan vlug beginnen met meneer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter, ik vraag een tweeminutendebat aan.

De minister heeft geschetst dat er een versneld LVB komt. Ik hoor graag wanneer dat bij de Kamer wordt voorgehangen. De minister heeft ook gezegd: we gaan bij dat LVB de normen niet oprekken. Dat heb ik ook geïnterpreteerd als een toezegging daarbij.

Volgens mij is aan de Kamer en aan de Maatschappelijke Raad Schiphol toegezegd dat er een CO₂-plafond zou komen. Net had de minister het over een "eventueel" CO₂-plafond. Ik hoor graag wat het nu precies is.

Voorzitter. Dan de vlootvernieuwing. Volgens mij wordt die echt te makkelijk meegeteld. Ik vond de vergelijking van Khadija Arib heel terecht: als je twee stofzuigers hebt en er één uitzet, betekent het niet dat je geen herrie meer hebt. Mensen moeten er nu echt op vooruitgaan. Ik vind echt dat KLM daarin de verkeerde toon heeft. Maatschappijen worden hopelijk niet weer onterecht beloond voor zogenaamde reductie van geluidshinder. Ik hoop dat de minister het met me eens is dat omwonenden er echt op vooruit moeten gaan.

Voorzitter. De toezegging aan de heer Grinwis en mij dat de bewoners bij de vierde route inspraak hebben, wordt gewaardeerd. Ik hoor graag van de minister nog een reactie op het ESB-rapport, waarin geschetst wordt dat een aantal van 345.000 vluchten overeen zou komen met het vestigingsklimaat. Dat mag ook voor het tweeminutendebat.

Voorzitter. Voor mijn fractie blijft overeind staan dat er opvolging moet worden gegeven aan de uitspraak van 20 maart 2024. Wij hebben daar echt serieuze vraagtekens bij, omdat het pakket dat Harbers heeft geschetst tot nu toe telkens is afgezwakt, van 20% naar 17%, en nu naar 15%. Ik maak me er echt zorgen over of dat houdbaar is.

En de laatste vraag, over het mkb Lelystad. Volgens mij deugt het op deze manier echt niet. Ik zou graag van de minister horen of hij bereid is om daar een onafhankelijk MKBA op toe te laten zien. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop namens GroenLinks-PvdA. Meneer De Groot, VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank, voorzitter. Ik ga hier niet herhalen wat ik vandaag al gezegd heb, namelijk dat we op een kantelpunt staan met de luchtvaart in Nederland. We moeten 20% geluidsreductie halen voor de omwonenden. De rechtszekerheid moet hersteld worden. Tegelijkertijd is Schiphol heel erg belangrijk voor Nederland.

In de tweede termijn wil ik me toespitsen op de vragen die ik graag in de tweede termijn nog beantwoord wil hebben, over het maatregelenpakket van 15%. Als ik de minister goed begrijp, is dat pakket tot stand gekomen voor de periode van 1 november 2024 tot en met 1 november 2025. Dat is mijn eerste vraag. Moet die 15% in die periode gehaald worden? Betekent dat ook dat die 15% gemeten wordt ten opzichte van 1 november 2024, en straks ook de 20% die gehaald moet worden? Want dat is wel zo eerlijk. Als je verstilt, wil je die 20% meten aan één punt. Een tweede punt is wat er gebeurt met de verstillingswinst tussen 1 november 2025 en 1 november 2026. Ook daar komen er nieuwere toestellen en is er verstillingswinst. Dat zijn mijn vragen daarover.

Mijn laatste vraag gaat over het aanvullende criterium voor het toewijzen van secundaire slots aan de vracht. Er was wat verwarring over welke vraag ik nou precies stelde, dus ik wil de vraag graag nog een keer stellen. Er wordt overleg gepleegd tussen het ministerie en de slotcoördinator over de vraag of dat kan. Mijn vraag is wanneer er witte rook komt of dat wel of niet kan. De vraag was niet wanneer de slotcoördinator dat in de praktijk gaat doen, maar wanneer er antwoord komt of die systeemwijziging kan.

Dat zijn de vragen die overgebleven zijn.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Groot namens de VVD. Het lid Postma.

Mevrouw Postma (NSC):

Dank, voorzitter, voor het debat. Dank voor de antwoorden. Ik vind het nog steeds jammer dat we niet naar die 17% gaan maar naar die 15%. Ik ben wel blij dat de minister heeft aangegeven voor de zomer met een tijdpad te komen en alvast aan de slag te gaan met het uitwerken van een volgend maatregelenpakket. Ik heb een aantal dingen

gehoord die de minister daarin zal meenemen, zoals de privévliegthuigen en wellicht de extra tariefdifferentiatie. We hebben het ook gehad over de slots en eventuele nachtsluiting. Ik hoorde een toezegging over de slots, waarbij we gaan kijken hoeveel slots we dit jaar gaan uitgeven. Mijn vraag is of de minister deze nog ietsje scherper kan neerzetten en of hij in gesprek kan gaan met de slotcoördinator van ACNL. Kan hij over dat gesprek en de afspraken die hij daar maakt, een brief sturen naar de Kamer, zodat we dat kunnen zien?

We hebben het ook even gehad over de commissie nut en noodzaak. Onze oproep is toch echt om de bewoners daar actief bij te betrekken. Daarover ligt ook een Kamermotie, ingediend door NSC onder andere, maar door velen gesteund. De minister zegt zeer binnenkort, en dat werd ook gedefinieerd, te komen met de opzet daarvan. Ik wil nogmaals even die motie onder de aandacht brengen.

Dan mijn laatste vraag. Ik hoorde de minister bij de beantwoording van onze vragen toch nog wel iets interessants zeggen. Hij zei dat hij ook eventueel onderaan de bandbreedte had kunnen gaan zitten. Met die 15,4% in het huidige pakket komt hij eigenlijk tegemoet aan de vraag van de Kamer om toch die 17% te halen. Ik zou de minister willen vragen of hij als hij binnen zijn bandbreedte blijft, kan kiezen voor 475.000.

De voorzitter:

Kunt u afronden? U bent ruim over uw tijd heen.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Dit is mijn laatste zin.

De voorzitter:

Ja, maar u moet het dan sneller oplezen.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Kan hij toezeggen dat hij alsnog kiest voor 475.000 vluchten en dat hij dit vastlegt in het Luchthavenverkeersbesluit?

Dit was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Postma. Meneer De Hoop, ik kan helaas geen interrupties meer toestaan, excuses, want we komen krap in de tijd, of het moet heel kort en krachtig zijn. Dan moet u het vlug doen.

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

Voorzitter, ik doe het echt vlug, maar ik constateer wel dat NSC zich er nu bij neerlegt dat de motie-Olger van Dijk over 17% niet wordt uitgevoerd en dat het nu 15% wordt. Ik vind dat ingewikkeld en ik vind dat ook niet uit te leggen aan de omwonenden, dus ik zou daar toch graag een reactie op hebben.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Zoals ik zei: ik ben hier echt ongelukkig mee. Ik heb wel een aantal toezeggingen gekregen. Vandaar ook mijn vraag of er gekozen kan worden om die onderste bandbreedte waar we het over hadden, vast te leggen in het Luchthavenverkeersbesluit.

De voorzitter:

Daar begint de ellende al, want nu wil meneer De Groot ook. Als jullie allemaal gaan interrumperen, blijven we niet binnen de tijd. Meneer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Een hele simpele vraag: Aanpassing van de Balanced Approach-procedure betekent vertraging voor het maatregelenpakket. Is dat wat NSC nu voorstelt of heb ik dat niet goed begrepen? Je kunt niet zomaar wat doen in het LVB, zonder dat genotificeerd te hebben.

Mevrouw Postma (NSC):

In de notificatie naar Brussel is volgens mij die ondergrens van 475.000 gecommuniceerd. Vandaar dat ik ook vraag om die op te nemen in het Luchthavenverkeersbesluit.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Ik ben blij dat de minister in dit debat zo vaak de woorden "rust, reductie en rechtspositie" heeft gebruikt. Rust in dit dossier hebben we inderdaad nodig en die reductiedoelstelling is cruciaal. 20%, geeft de minister aan. Tegelijkertijd zegt hij ook dat we 19% of 21% niet moeten doen. Ik denk dat het toch wel handig is om een bepaalde marge aan te brengen, opdat je niet met twee vliegtuigen te veel net onder die 20% duikt. Het is misschien wel goed om even te kijken of hij daarin niet iets meer speelruimte kan oppakken, zodat hij toch een wat ruimere marge pakt. Waar ik nog wel graag aandacht voor zou willen hebben in de tweede termijn zijn de nachtvluchten en vooral de vrachtvluchten. Wanneer wordt er nu resultaat geboekt op de secundaire slotallocatiecriteria? Ik denk dat dat nog een hele belangrijke vraag is, want dat is nog onduidelijk gebleven.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Meneer Grinwis, ChristenUnie en vandaag ook namens het CDA.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Jazeker, voorzitter. Dank voor die herinnering. Dank aan de minister. We zijn het niet altijd eens, maar ik dank hem wel voor de antwoorden. Ik dank hem ook voor de toezeggingen. Ik weet dat ik de minister enige trots op het eigen land niet kan ontzeggen, maar dan is het ook wel leuk als hij in de voorbeelden van vakanties gewoon voorbeelden van vakanties in eigen land noemt. Dat scheelt namelijk een hoop luchtvaartbewegingen en dat leidt dus tot meer rust. Dat is een suggestie.

Ik heb gevraagd of het nieuwe LVB, het nieuwe besluit, voldoet aan de eis van de rechter. De minister gaf als antwoord: "Mijn ministerie meent van wel." Kunnen we daar iets meer hardheid bij krijgen? We kunnen natuurlijk kijken hoe het ongeluk zich al dan niet gaat voltrekken en of het weer gaat stranden bij de rechter, maar is de minister bereid om dit misschien nader te onderbouwen in een brief in de zin van "wij menen daarom, daarom en daarom van wel" of "hier zit een risico"? Misschien kan de minister dat toezeggen.

Het woordje "eventueel" bij het CO₂-plafond viel ook mij op. Ik interpreteer het antwoord van de minister zo dat hij voor de zomer met een voorstel komt voor een CO₂-plafond en

dat het woordje "eventueel" per ongeluk is uitgesproken. Klopt dat?

Dan het ESB-artikel waarin staat dat het vestigingsklimaat veel minder vliegbewegingen vereist dan het ministerie stelt. Ik ben inderdaad benieuwd naar een reactie. Die mag ook schriftelijk komen.

De voorzitter:

Prima, dank u wel.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

En ten aanzien van Lelystad een oproep aan de minister: ik weet dat de minister het kabinet in het voorjaar een besluit gaat voorleggen, maar alstublieft, zet de klokken gelijk. We moeten allemaal wat inschikken, ook met het oog op stikstof. Mijn standpunt is helder: open het niet en wees voorzichtig. We moeten de stikstofopgave fair invullen. Daar hoort ook een gesloten Lelystad bij.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Grinwis, ChristenUnie. Meneer Stoffer, SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. In de eerste plaats dank aan de minister voor alle antwoorden die hij heeft gegeven. Wat de 15% en 17% betreft heeft hij mij in ieder geval helder uitgelegd waar het zit. Of ik daar heel gelukkig mee ben, is nummer twee, maar wat mij betreft is het helder. Ik zou zeggen: ga zo door, want als je dat nu stopzet, heb ik de indruk dat het voor omwonenden nog verder naar achteren gaat. Ik zou zeggen: alle hens aan dek en alles op alles om dat te laten gebeuren. Dat zeg ik over de minister heen naar degenen die het moeten doen: dit moet echt, want anders hebben we echt een zwaar probleem, niet langzamerhand maar echt.

Ten tweede wil ik me graag aansluiten bij de heer De Hoop, die iets vroeg over de MKBA rond Lelystad. Ook ik zou die vraag graag bij de minister neerleggen: hebben we dit nu echt goed op orde? In aanvulling op wat de heer Grinwis aangaf: ik denk inderdaad dat het van belang is dat we dit niet te lang laten sudderen. Lelystad loopt al sinds ik in de Kamer zit; dat is nu zo'n zeven jaar. Het gaat maar door en het geeft onduidelijkheid voor de mensen om Lelystad heen, ook voor de mensen op de Veluwe die telkens die dreiging hebben: wanneer komt er straks wel of niet iets over me heen? Ik lig af en toe op de trampoline in Elspeet en dan kijk ik naar de lucht. Dan denk ik: o ja, daar helemaal boven gaat er één. Daar heb je geen last van, maar als het straks lager komt ... Dat risico is er. Laten we dus snel duidelijkheid rond Lelystad scheppen met goede informatie en een goed debat daarover, het liefst voor de zomer. Dat zou ik erg op prijs stellen. Ik hoor graag van de minister of dat ook gewoon kan qua informatiestroom en dergelijke.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer, SGP. Het lid Kostić, Partij voor de Dieren.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Voorzitter. De minister doet de hele tijd alsof er een krimp gaat plaatsvinden, maar in werkelijkheid is dat gewoon een papieren werkelijkheid. Dat is jammer.

Ik heb ondanks herhaaldelijke verzoeken nog geen enkel onderzoek gezien waaruit blijkt

dat de door de minister gekozen route de beste route is voor de Nederlandse maatschappij. Ik krijg de informatie niet. Alles wat de minister daarover zegt, is puur onderbuikgevoel; ik kan niets anders constateren.

In de review van de periodieke rapportage wordt een breed MKBA-onderzoek aangeraden met verschillende scenario's voor verschillende aantallen vluchten. Ik heb daar net ook om gevraagd. Ik vraag de minister of hij daar alsnog toe bereid is. Anders moeten we het toch op een andere manier gaan regelen, want de Kamer is na al die fouten in dit dossier, na al die jaren, de Nederlanders echt wel iets meer verschuldigd dan dit. Dit moeten we echt goed afwegen. Dat betekent ook dat alle informatie op tafel moet komen. Dan kunnen we samen kijken.

Voorzitter. De minister onderbouwt niet op basis van feiten waarom hij een onderzoeksbureau dat onderzoek moet doen naar tariefdifferentiatie en belasting van transferpassagiers, bij voorbaat een bandbreedte van €5 opdraagt. Dat is weer een soort onderbuikgevoel. Maar uit eerder onderzoek van CE Delft blijkt dat een hoger tarief een beperkte invloed heeft op het aantal passagiers — het gaat om ongeveer 3% minder passagiers, dus de hubfunctie blijft in stand — maar wel veel opbrengt voor de maatschappij. Bent u bereid om deze bandbreedte te heroverwegen op basis van bestaande analyses van CE Delft? Bent u bereid om in ieder geval de conclusies uit het onderzoek van CE Delft mee te nemen in het nieuwe onderzoek?

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Mag ik nog één laatste zin zeggen?

De **voorzitter**:

Ja, één zin.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Eén zin, oke. Ik wil benadrukken dat onze kritiek niet gaat over al die hardwerkende mensen in de luchtvaartsector. Zij doen gewoon hun best. Onze kritiek gaat gewoon over slecht beleid. Een ander beleid, met een gezondere en kleinere luchtvaart, biedt veel meer kansen voor wonen, economie, natuur en gezondheid.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel, lid Kostić van de Partij voor de Dieren. Meneer Boutkan van de PVV, heeft u behoefte aan een tweede termijn?

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Over Lelystad het volgende. Vandaag was de commissaris van de Koning in Flevoland op Radio 1. Die zei, typerend: "Vijftien jaar geleden zijn wij begonnen op verzoek van het Rijk, en het Rijk laat ons nu gewoon in de steek." Dat wil ik maar even gezegd hebben. Voor de liefhebbers: Radio 1 kan je terugluisteren.

Dan over MRS. Er wordt nu wel degelijk onderscheid gemaakt tussen de omwonenden. Even plat gezegd: als klager kan je wel een plek krijgen, maar als je daar woont en

werkt, word je geweigerd. Dat is toch de wereld op z'n kop?

Voorzitter. Dan de overlastgevende passagiers. Wij zijn blij met de toezeggingen, maar wij delen nu toch ook bijvoorbeeld lijsten in de financiële sector en bij tankstations, met kentekens? Misschien kan het uitgevoerde onderzoek naar de Kamer komen.

Voorzitter. Tot slot over primair en secundair. Ik had de vorige keer al van de minister de toezegging gekregen dat hij in gesprek gaat met LVNL. Het is goed dat hij dat blijft doen. Veiligheid is een groot goed, maar kan het organisatorisch dan wel of slimmer worden uitgevoerd? Dat is de vraag gezien het gesprek dat komen gaat.

Voorzitter. Dan over de slots. Wij hebben indertijd vragen gesteld over Qatar Airways. De minister gaat vragen beantwoorden van mevrouw Postma, over de slots. Ik zou dan toch nog eens heel goed naar de antwoorden kijken, want daarbij was niks mogelijk.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boutkan. Meneer de minister, kunnen we in één keer doorgaan?

Minister Madlener:

Van mij mag het.

De voorzitter:

Ik sta enkel interrupties toe die echt verduidelikend zijn. We kunnen geen lange interrupties toestaan. Sorry, maar dan moet u voortaan maar langer de tijd reserveren; daar gaat u zelf over.

Minister Madlener:

Er zijn zo veel nieuwe vragen gesteld. We gaan het gewoon proberen. Dan kijken we hoever we komen.

De voorzitter:

U dient wel in uw mouw te hoesten.

Minister Madlener:

Ik heb helaas een licht griepje, dus het is voor mij een beetje afzien nu.

De voorzitter:

Maar nu geef ik u geen hand meer als u zo dadelijk weggaat.

Minister Madlener:

Nee, dat zou ik zeker niet doen. Er zijn zo veel zieken. Maar goed, we gaan zo naar huis en lekker het bed in.

Ik ga de vragen gewoon af. Het is een hele stapel. Meneer De Groot vroeg: hoeveel vlootontwikkeling neem je mee in het maatregelenpakket? KLM geeft aan dat we maar 15 van de 61 nieuwe toestellen meenemen in onze berekeningen. Hierin zitten tientallen toestellen die pas na november 2025 geleverd worden. Die kunnen we niet meetellen. In de berekeningen gaan we uit van de daadwerkelijke vlootvernieuwingscijfers van KLM, door KLM zelf aangeleverd. Dit betekent dat gerekend wordt met 36 nieuwe toestellen

tot november 2025: 11 van Transavia en 25 van KLM. Een klein deel hiervan telt mee in de baseline, maar het merendeel zit in het maatregelenpakket.

De heer Boutkan vroeg: waarom zijn we van absolute naar relatieve doelstellingen gegaan? Het doel is een reductie van geluid van 20% over het etmaal en 15% in de nacht. Daar is niets relatiefs aan. Het is een absoluut doel op een absoluut tijdstip. Het is dus een absoluut doel. De eerste fase wordt ingevuld tot min 15% op het etmaal. In de verschillende stukken die ingaan op de Balanced Approach staat exact omschreven hoe en wanneer deze 15% moet worden behaald. Voor de invulling van de resterende 5% geldt dat er eerst gemonitord wordt wat het pakket exact doet. We hebben het er net al over gehad. We zijn dus niet naar een relatieve doelstelling gegaan.

Wanneer kunnen we antwoord verwachten op de uitkomsten van de sector, vraagt De Groot. Hoe staat het met de gesprekken met de vrachtsector? Het moet ook gedragen worden door de niet-sector. Ambtenaren sluiten daarbij aan. Wanneer is dat gesprek? Dat is de vraag van daarnet. Momenteel lopen gesprekken met ACNL en sectorpartijen over het hoger laten scoren van vrachtoperaties in de slotallocatie. De onafhankelijke slotcoördinator is hiervoor verantwoordelijk en bepaalt de uitkomsten en de timing van de uitkomsten. Parallel aan dit traject wordt gesproken met de Europese Commissie die hierin een adviesrol heeft. Ik kan hier dus niets toezeggen over de timing van de uitkomsten van het proces. Ik organiseer in het voorjaar een strategische vrachttafel, waarin ik wil zoeken naar alternatieve middelen om de vrachtsector te behouden.

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

Ik snap het antwoord op zich wel, maar het is natuurlijk een vrij onbevredigend antwoord, als het iets is waar we al jaren naar zoeken en we dan niet weten wanneer het komt. We vragen er als Kamer ook om en het antwoord van de minister is dat hij niet precies weet hoe die timing is, omdat de slotcoördinator het zelf bepaalt. Dat is toch vrij onbevredigend, moet ik zeggen. Want dan weten we niet of het dit jaar nog lukt, volgend jaar of het jaar daarna pas. Geen idee.

Minister **Madlener**:

Ja, zo is het nou eenmaal, zou ik zeggen. Maar in het voorjaar komt er een strategische vrachttafel en daarin kunnen we kijken naar alternatieve middelen om de vrachtsector te behouden. Daar mag u aan meedoen wat mij betreft hoor. Het werkt zoals het werkt; dat is natuurlijk ook zo. Uw zorgen zijn gehoord. We gaan hiermee verder.

Waarop moet 5% behaald worden, vragen De Groot en Boutkan. Geluidsdoel Schiphol: min 20%. Waarop moet 5% behaald worden? Het pakket van 15% wordt berekend en moet behaald worden per november 2025 ten opzichte van de referentiesituatie. Als dit maatregelenpakket geëffectueerd is, gaan we monitoren wat het effect is. Daarmee wordt ook het resterende percentage tot aan 20% bekend. We gaan dan, net als nu, bekijken met welke maatregelen we het resterende percentage kunnen invullen en die maatregelen zetten we af tegen de referentiesituatie. Ook daarbij moeten we weer rekening houden met autonome ontwikkelingen. Het kabinet moet nog besluiten hoe precies. Ik heb al gezegd dat ik dat toch een ongewenste aanpak vind. Het is veel te ingewikkeld. Ik wil naar het volgende streven. Die 15% nu staat nu vast. Dat is de Balanced Approach die we doen. We gaan daarna bekijken hoe we die 5% nog kunnen invullen.

Dan vroeg Kostić: hoe kijkt de minister ertegenaan dat stillere vliegtuigen niet per se

leiden tot minder hinder en misschien wel tot meer vervuiling? Dat heb ik net ook al besproken. Over het algemeen worden vliegtuigen stiller en schoner. Stillere vliegtuigen leiden wel degelijk tot minder hinder. Voor mij is belangrijk: een schonere en stillere luchtvaart. Ik wil de minister zijn van verbetering, maar als je onder Schiphol woont en denkt "ja, het maakt mij niks uit hoeveel het er zijn, want ik heb er toch last van", als je zo naar de lucht kijkt, dan snap ik dat cynisme ook wel. Dat is nou eenmaal zo. Ik denk toch dat het belangrijk is dat we streven naar minder mensen in die geluidscontour van 48 Lden. Dat is echt een flinke contour. Als dat vermindert tot 90.000, dan hebben we gewoon heel veel winst behaald. Dat is wel degelijk een verbetering. Ik vind het cynisme toch jammer, want het zijn hele forse stappen. Het is uniek in de wereld dat we een luchthaven zo stiller maken. Dat gebeurt ook dankzij alle maatregelen van Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. We behouden onze luchthaven en de welvaart ervan. Ik vind het zo cynisch. Ik zou zeggen: wees toch een beetje blij dat we iets bereiken met elkaar; dat we het verbeteren rond Schiphol. Ik vind het toch een cynische houding. Sorry, ik vind het jammer.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Als je je niet baseert op feiten, dan kun je van alles roepen, zeker als je je positioneert als een wandelende reclame voor de luchtvaartsector. Ik vraag om feiten. Deze beantwoording heb ik al gehad. Het hele betoog was dus overbodig en niet nodig. Ik heb twee vragen gesteld in de tweede termijn. Die wil ik graag beantwoord zien. Maar bedankt voor deze pr voor de luchtvaart, alweer.

Minister **Madlener**:

Ik ga zo door en dan zien we of die vragen erbij zitten. De heer De Hoop zei: omwonenden moeten er echt op vooruitgaan. Dat heb ik net ook al gezegd. Ik denk dat omwonenden er fors op vooruitgang: min 20% ernstig geluidgehinderden. Ik vind dat een hele prestatie.

Dan de vraag over wanneer het versnelde LVB komt. Binnen enkele weken komt het naar de Kamer. Dit versneld LVB regelt dat het maximumaantal vliegbewegingen per 1 november naar beneden gaat, als we het advies uit Brussel hebben. De normen worden zeker niet opgerekt in dit versnelde LVB. De rechtszekerheid wordt hersteld met het normale LVB. Daar werken we keihard aan door. Dat komt heel snel, dus ik vind dat allemaal erg goed nieuws.

Dan vroeg de VVD hoe het zit met de referentiesituatie. Dat heb ik net ook al verteld.

Dan vraagt mevrouw Postma om het minimum van 475.000 vluchten vast te leggen in het LVB. Dat kan dus niet. De Balanced Approach-procedure die we hebben ingediend bij de Europese Commissie gaat uit van 478.000 vluchten. Als we dat nu gaan veranderen, dan wordt de hele procedure ongeldig en moeten we een nieuwe procedure starten. Dan zijn we een jaar kwijt. Dat lijkt me het dus absoluut niet waard.

Dan de MKBA van Kostić. In de milieueffectrapportage wordt onderzoek gedaan naar alle effecten, ook naar gezondheidseffecten. Een aparte MKBA heeft dus geen meerwaarde.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Even een verduidelijkende vraag, omdat het belangrijk is om het goed te weten. U zei: we hebben het in de stukken constant gehad over de bandbreedte die op het laagste

niveau 475.000 is. Zo is die ook in dat eerste deel gecommuniceerd naar Brussel, zo van: we zoeken tussen 475.000 en ...

Minister **Madlener**:
485.000.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Die ja, precies. Heel goed. Maar u geeft nu aan: als we die 475.000 neerzetten, dan kan het sowieso niet, want ik heb al stukken ingediend die uitgaan van die 478.000. Heb ik dat juist? Is dan die Balanced Approach veranderd?

Minister **Madlener**:

De Balanced Approach is een procedure die voorschrijft dat je niet stuurt op het aantal vluchten maar op een geluidsdoel. Dat geluidsdoel hebben we nu vastgesteld op 15%. Dat leidt dan tot een aantal vluchten. Dus we sturen op geluidsdoel. Die procedure is in augustus ingezet. We hebben die procedure aangevuld met informatie. Dat hebben we in december gedaan, zeg ik uit mijn hoofd. Dat loopt nu. Dat kunnen we niet meer wijzigen. Dan verliezen we een jaar. Dat is het natuurlijk absoluut niet waard. Ik zou dat ook echt niet willen aanraden. Daarbij levert een extra krimp van 3.000 ook nog eens enorm veel retaliatie extra op. Het levert problemen op voor de luchtvaartsector. Iedereen rekent op 478.000. Ik ben blij dat ook luchtvaartmaatschappijen zich daar toch bij neer kunnen leggen en zeggen: "Oké, het is wat krimp, maar het is beter dan dat het eerst was. Wij kunnen hiermee vooruit." Als we maar blijven wijzigen, dan zie ik dat eerlijk gezegd ook niet als een aanwinst. Dus ik denk dat het echt onverstandig zou zijn.

De **voorzitter**:

De minister gaat verder met de beantwoording.

Minister **Madlener**:

Dat was de vraag over het minimum van de bandbreedte. De heer De Hoop ...

De **voorzitter**:

Lid Kostić, over deze beantwoording?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja, over die MKBA. De minister zegt heel stellig: die is niet nodig, want we hebben de MER. Maar de MER is heel specifiek; dat weten we allemaal. De input van de minister over het aantal vliegbewegingen ligt daarin vast. Er is een kleine bandbreedte, maar het is in lijn met wat de minister al heeft gekozen. Maar een MKBA is er juist voor bedoeld om goed te kunnen onderbouwen wat er nou het meest verstandig is voor de hele Nederlandse samenleving. Dat zit niet in de MER. In de review van de periodieke rapportage richting de Kamer en de minister zit het duidelijke advies om zo'n brede MKBA uit te voeren met verschillende scenario's en verschillende vliegbewegingen.

De **voorzitter**:

We gaan geen colleges geven hier. U moet wel een vraag stellen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Oké. Dan is de vraag: begrijp ik de minister goed dat hij echt weigert dat advies op te volgen? Dan is dit voor de Kamer en de mensen thuis heel duidelijk.

Minister **Madlener**:

Het kabinet wil iets aan de herrie rond Schiphol doen. Het gaat om 20% minder geluid. Dat is een heel hoog doel. We gaan een milieueffectrapportage maken, zodat de milieugevolgen rond de luchthaven in beeld worden gebracht. De MKBA is in dat traject niet nodig. Dat is dus misschien uw behoefte, maar niet die van het kabinet. Het kabinet wil een situatie rond Schiphol die tot verbetering leidt voor de bewoners en die Schiphol toekomstperspectief geeft. Ik denk dat dit een goede afweging is. Dit is de procedure die we hebben ingezet; daar gaan we dus mee door.

Dan vroeg de heer De Hoop naar de opvolging van het RBV-vonnis en de houdbaarheid van het LVB. Het kabinet heeft afgewogen wat een goede balans is tussen het belang van de luchtvaart voor Nederland en de belangen van omwonenden. Daar heeft de rechter ruimte voor gegeven.

De **voorzitter**:

Ik wil de leden toch even iets meegeven wat betreft die tijdnoed iedere keer. Toen ik woordvoerder luchtvaart was, hadden we luchtvaartdebatten van zes uur. Als u er zelf vijfenhalf uur van maakt, veroorzaakt u zelf het probleem dat u in tijdnoed komt. Ik moet alleen de orde bewaken, zodat we om 21.30 uur klaar zijn. Dat ga ik ook doen. De Kamer heeft dus zelf schuld.

Minister **Madlener**:

De rechter heeft ruimte gegeven aan deze balans. Daarbij is er nog sprake van voorhang en van een advies van de Raad van State, om waarborgen te kunnen toetsen.

Dan vroeg mevrouw Postma naar de onafhankelijke slotcoördinator. De onafhankelijke slotcoördinator gaat over de verdeling van slots, inclusief de opbouw van historische rechten. Ik heb daar geen invloed op. ACNL onderzoekt de mogelijkheden om de impact op historische slots te mitigeren.

De heer De Hoop geeft aan dat er een nieuwe MKBA voor Lelystad nodig is. Zoals gezegd: ik ga alles bestuderen. Er ligt op dit moment een MKBA. Als er aanvullend iets nodig is, zal ik dat opvragen. Het is nu te vroeg. Sorry, ik kan de tekst trouwens heel slecht lezen.

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

Ik heb één korte vraag: voldoet de MKBA die er nu ligt aan de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's uit de Luchtvaartnota 2020-2050? Dat was mijn vraag over die MKBA waar de minister het nu over heeft.

Minister **Madlener**:

Dat weten we niet. We zullen u snel per brief hierover informeren. Dat gaan we uitzoeken.

De **voorzitter**:

"Snel" is bij ons binnen twee weken, meneer de minister. Er zijn geen vragen meer, dus gaat u rustig door.

Minister **Madlener**:

Dan vroeg De Hoop om een reactie op het ESB-rapport, waarin rond vestigingsklimaat een aantal van 345.000 vluchten wordt genoemd. Het ministerie heeft al diverse studies

uitgevoerd. Dat vormt de basis voor ons besluit. Natuurlijk kennen we het ESB-rapport. We nemen dat heus wel mee als zinvolle informatie, maar de keuze van het kabinet is helder.

Dan vroegen De Hoop en Grinwis of er een CO₂-plafond komt. Vóór de zomer neem ik een besluit over de vervolgstappen wat betreft een CO₂-plafond. Dat heb ik toegezegd. Dat besluit moet nog genomen worden; daarom zeg ik "eventueel".

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Het misverstand — of misschien is het geen misverstand — gaat over de vraag of er een CO₂-plafond komt. Dan is de vraag ook nog welk plafond er dan komt. Of is het überhaupt nog niet zeker of er wel een CO₂-plafond komt? Dat is even ...

De **voorzitter**:

U zit met dat woordje "eventueel". Meneer de minister, graag meer duidelijkheid.

Minister **Madlener**:

Volgens mijn deskundige ambtenaren is het inderdaad een kwestie van "of". Er is dus nog geen besluit over genomen.

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

De Kamer heeft in het Klimaatplan toch gezegd dat er een CO₂-plafond moet komen? Dan moet die er toch komen?

Minister **Madlener**:

Oké, ik zeg toe dat wij u schriftelijk gaan informeren over het antwoord op deze, toch wel moeilijke, vraag.

De **voorzitter**:

Gebeurt dat ook snel? "Snel" is binnen twee weken.

Minister **Madlener**:

Dat gebeurt ook snel. Dit kunnen we snel uitzoeken, dus dat gaan we doen. Ik beloof dat we snel zullen laten weten of dit per se moet gebeuren.

De heer Boutkan vroeg hoe duurzaam taxiën zich verhoudt tot gezondheid en of dat lukt met netcongestie. Volgens mij heb ik die al beantwoord.

Ik heb nog drie nieuwe vragen gekregen. Een vraag van het lid Kostić over de bandbreedte voor vliegbelasting bij transfers. Het antwoord is: nee, ik wil de lage bandbreedte niet loslaten. De conclusie uit het onderzoek van vorig jaar was dat het niet verstandig is om als enige land ter wereld een hoge transferbelasting in te voeren. Het is nog een onderzoek, maar het lijkt mij niet zinvol om andere scenario's te onderzoeken. Het is al heel precair om dit soort vliegbelastingen in te voeren, dus ik wil daar echt voorzichtig mee zijn. Het is een onderzoek en absoluut nog geen besluit, dat weet u. Ik ben daar heel voorzichtig mee, maar ik heb geen behoefte aan allerlei andere tarieven.

De **voorzitter**:

Het lid Kostić, kort en puntig.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het is een onderzoek, dus het gaat om een verkenning. Het CE Delft-rapport kan aanwijzingen geven. Dan is mijn simpele vraag of de minister de conclusies van het CE Delft-rapport waar ik het over heb, kan meenemen bij dat nieuwe onderzoek. Dat zou een fijne toezegging zijn. Kan hij daarover terugkoppelen aan de Kamer?

Minister **Madlener**:

Op dit moment zeg ik dat niet toe. Ik heb geen behoefte aan nog meer scenario's voor die vliegbelasting voor transfer passengers. Het is heel precair. Het is een onderzoek. Als de Kamer daar anders over denkt, dan zie ik dat wel per motie. Ik heb er in ieder geval geen behoefte aan.

Dan de oproep van de heer Stoffer tot besluitvorming over Lelystad, voor de zomer. Ik wil ook graag duidelijkheid geven, maar ik hecht aan een zorgvuldig proces. Er zijn belangrijke stappen nodig, bijvoorbeeld voor een natuurvergunning voor Lelystad en actualisatie van de MER. Dat was kennelijk een vraag.

De heer **Stoffer** (SGP):

Daar zat bij mij ook een soort tijds-klem aan vast. Kunnen we als Kamer voor de zomer het debat nog voeren?

Minister **Madlener**:

Dat is het streven, maar dat weten we nog niet.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dan weet ik het wel, voorzitter. Ik schat in van niet.

Minister **Madlener**:

Dan weet u meer dan mijn ambtenaren, maar goed. Het streven is ook uitgesproken, dus als u daar weinig vertrouwen in heeft ...

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ben jaren ambtenaar geweest, voorzitter. En dit soort antwoorden ... Ik zou de minister willen oproepen om wel zo snel mogelijk daaraan door te werken, want er is echt behoefte aan duidelijkheid, bij iedereen die met dit dossier te maken heeft, of je er nu voor of tegen bent.

Minister **Madlener**:

Ja, we hebben afgesproken dit jaar duidelijkheid te geven. Vertraging van dit besluit is sowieso niet zinvol. U moet echt niet denken dat het nut heeft om een besluit trager te nemen. De militaire luchtvaart speelt hier ook een rol bij, dus het is toch een complex besluit.

De **voorzitter**:

Uw laatste antwoord.

Minister **Madlener**:

Dan als laatste de zwarte lijsten van unruly passengers. Er gelden internationale eisen, waardoor ik niet zomaar zwarte lijsten kan delen. Ik wil dat idee wel in Brussel bespreken. Het rapport over het onderzoek naar aard en omvang van ordeverstoring gedrag stuur ik in het tweede kwartaal naar de Kamer.

De **voorzitter**:

Die toezegging was al gedaan. Meneer Boutkan, kort en puntig alstublieft.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik had in de tweede termijn ook nog iets gezegd over de MRS en daar heb ik niks meer over gehoord als antwoord. Sorry, sorry, sorry.

De **voorzitter**:

De minister kijkt hier nog naar. Ik ga alvast even de toezeggingen voorlezen, dan verliezen we die tijd niet allemaal. Er zijn een aantal toezeggingen gedaan, per brief, dus niet alle toezeggingen worden genoteerd. Als de minister zegt dat hij met iemand in gesprek gaat, dan gaat hij dat doen, maar dit zijn even de toezeggingen per brief.

- Voor de zomer ontvangt de Kamer een plan van aanpak om de 20% geluidsreductie op Schiphol te halen. Dat was een toezegging aan Postma.
- De tweede toezegging. De Kamer wordt in september 2026 in het Belastingplan geïnformeerd over de differentiatie van de afstandsafhankelijke vliegbelasting. Dat was ook een toezegging aan Postma.
- De derde. In het tweede kwartaal wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar ordeverstoringen passagiers en de maatregelen hiertegen. Dat was een toezegging aan Boutkan.
- De vierde. De minister gaat in gesprek met LVNL over het gebruik van secundaire banen op Schiphol, en zal de Kamer informeren over de uitkomsten hiervan. Dat was ook een toezegging aan Boutkan.

Dan komen de laatste twee toezeggingen.

- De Kamer wordt geïnformeerd over de vraag of de huidige MKBA voldoet aan de MKBA-werkwijzer voor de luchthavens. Dat is een toezegging aan De Hoop.
- De laatste is een toezegging aan De Hoop en Grinwis. De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd over de vraag of er een CO₂-plafond komt per luchthaven.

Het is ook al genoemd dat het lid De Hoop van GroenLinks-PvdA een tweeminutendebat heeft aangevraagd. Dat geleiden we uiteraard door naar de Griffie plenair. Meneer de Hoop, u zult daarbij met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de eerste spreker worden.

Zijn er nog vragen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik mis er nog eentje, voorzitter, inzake de vierde aanvliegroute. De minister heeft toegezegd de Kamer schriftelijk in kennis te stellen van de wijze waarop de consultatie van bewoners wordt vormgegeven.

De **voorzitter**:

Dat wordt opgenomen, meneer Grinwis. Geen zorgen.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik had ook nog een vraag over de partijen die betrokken waren bij het convenant over vogelaanvaringen. Daar heb ik ook geen antwoord op gehad.

De voorzitter:

Die vraag ligt dadelijk bij meneer de minister.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Mijn vraag gaat over hetzelfde als de toevoeging van de heer Grinwis. Er was een toezegging aan ons gedaan over hoe bewoners daarbij betrokken zullen worden en hoe dat wordt vormgegeven.

De voorzitter:

Dat wordt uiteraard allemaal meegenomen. Geen zorgen daarover. Meneer de minister, bent u klaar voor de laatste beantwoording? Dan gaan we er voor vandaag een einde aan maken.

Minister **Madlener:**

Dat klopt, die toezegging heb ik gedaan. We gaan de participatie duidelijk omschrijven in het voorstel. Die toezegging heb ik gedaan.

De heer Pierik vroeg: wie zijn er betrokken bij het convenant over ganzen? Dat zijn alle sectorpartijen. Het gaat dus over Schiphol, de airlines, VNV — dat is de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers — LTO, die ik al had genoemd, natuurorganisaties en overheden. Ik hoop dat we ze zo allemaal gehad hebben.

Dan nog een vraag van het lid Boutkan, over een ongelijke behandeling van inwoners. Vertegenwoordigers van de MRS worden op democratische wijze gekozen door omwonenden. De sectorpartijen zitten niet in de MRS, maar in aparte overleggen. Dat heb ik net al gezegd.

Schriftelijke vragen die zijn gesteld naar aanleiding van het wetsvoorstel, beantwoord ik schriftelijk in het kader van dat wetsvoorstel. Dat wil zeggen: het wetsvoorstel MRS ligt bij de Kamer, dus daar worden de vragen beantwoord.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan wil ik iedereen bedanken, ook de mensen op de publieke tribune. Bedankt voor uw waardigheid en fatsoen, ook vandaag weer. Dank aan de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd via digitale kanalen. Dank aan onze trouwe bodes, de beveiliging en de Dienst Verslag en Redactie. Dank aan de minister en zijn team en aan de staatssecretaris en zijn team, die hier ook bij waren. Ook dank aan de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal en aan onze trouwe griffier. De rook kwam vandaag weer uit zijn pennetje. Maar in ieder geval bedankt. Ik wens u allen een hele behouden thuiskomst. Ik sluit dit debat over luchtvaart.

Sluiting 21.35 uur.

