

Voorzitter: Kamminga

Luchtvaart

Aan de orde is het **tweeminutendebat Luchtvaart (CD d.d. 24/10)**.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het tweeminutendebat Luchtvaart naar aanleiding van een commissiedebat dat is gehouden op 24 oktober jongstleden. Ik heet uiteraard de leden van harte welkom. Ook de minister en de mensen die dit vanaf de tribune of elders volgen heet ik van harte welkom. We hebben een lange sprekerslijst. De heer Baudet heeft zich ook nog ingeschreven, dus we zijn in totaal met negen. De heer De Hoop heeft gevraagd om wat tijd om een punt van orde te maken. Ik geef hem daarvoor het woord.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Om dit debat goed te kunnen voeren, is het wel fijn dat je de juiste informatie hebt. De minister schreef aan de Kamer dat de geluidsreductie naar 15% zou gaan in plaats van naar 17%, omdat de Europese Commissie tegen hem gezegd zou hebben dat de juridische risico's te groot zijn om het op 17% te houden. In de Volkskrant stond afgelopen week dat het toch anders bleek te zijn ...

De voorzitter:

Uw punt van orde is?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Mijn punt van orde zou zijn: kan de minister voor het debat hier helderheid over geven, zodat we het debat goed kunnen voeren?

De voorzitter:

Ik kijk heel even naar de minister, waarbij ik wel wil opmerken dat het een tweeminutendebat is naar aanleiding van een commissiedebat. Het gaat dus over de stukken die dáár op de rol staan. Ik snap dat het misschien frustrerend is. Het is natuurlijk vaker zo dat er in de tussentijd iets komt. Maar goed, als de minister de informatie kan leveren ... Ik kijk heel even, want het is kort dag.

Minister Madlener:

Laat ik allereerst zeggen dat ik het informatieverzoek begrijp. Ik heb inderdaad een duidelijke brief naar de Kamer gestuurd en in de Volkskrant lezen we iets anders. Ik begrijp de behoefte aan informatie. Het is alleen zo dat ik die informatie — het is ambtelijke correspondentie tussen de Commissie en mijn ambtenaren — niet zomaar openbaar kan maken. Ik wil wel toezeggen dat ik in overleg met de Europese Commissie vraag om openbaarmaking, dan wel, als daar grote bezwaren tegen zouden bestaan, dat ik het wellicht ter inzage leg voor Kamerleden. Maar ik vind het

inderdaad wel belangrijk dat we hier duidelijkheid en openheid over hebben.

De voorzitter:

De heer De Hoop, tot slot.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat is fijn. Wat mij betreft zou die informatie zo open mogelijk bij ons terecht moeten komen. Dus als de minister daar de mogelijkheid voor ziet, dan wil ik het liefst dat die informatie niet alleen ter inzage voor Kamerleden is, maar ik zie dat de minister bereid is om zo veel mogelijk met ons te delen. Dus dat wordt gewaardeerd.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan voeg ik daar als voorzitter aan toe: ik heb me laten vertellen dat er op 4 februari ook weer een debat over dit onderwerp ingepland staat. Dus het liefst wordt het zo snel mogelijk gedeeld, maar ik zou zeggen uiterlijk 4 februari, zodat dat debat wel ... Nee, eigenlijk een week daarvoor. Dat is eind januari, want dan kan het betrokken worden bij dat debat. Dit was een punt van orde. Ik zie het lid Kostić staan. U heeft een nieuw punt van orde?

Kamerlid Kostić (PvdD):

Nou, ik had een vergelijkbaar punt van orde. Dit hebben we namelijk net ook gevraagd bij de regeling van werkzaamheden. Ik vind het van de minister wel opvallend dat hij zegt dat dit misschien nog vertrouwelijk is en dat hij terug moet naar de Commissie. Maar de Commissie heeft zich hierover al uitgelaten. De minister heeft zich hier al over uitgelaten. Dus wat is er nog vertrouwelijk aan? Dus ik doe gewoon een beroep ...

De voorzitter:

Dit is geen punt van orde.

Kamerlid Kostić (PvdD):

... op artikel 68, zodat we, voordat we hier met het debat beginnen, gewoon het stukje van de minister krijgen waarin hij te horen heeft gekregen dat een verdere krimp niet mag van de Europese Commissie. Dat moet toch ergens klaarliggen?

De voorzitter:

Maar dit is natuurlijk geen punt van orde. Dit is een oproep. De minister heeft net al gezegd dat hij niet in de gelegenheid is om dat te doen. Ik kijk nog één keer of dat zo blijft. Ja.

Minister Madlener:

Het is ambtelijke correspondentie tussen de Commissie en mijn ambtenaren. Het is niet gebruikelijk om dat zomaar openbaar te maken. Dat hoort niet. Maar ik beloof de Kamer dat ik mijn uiterste best zal doen om de Commissie ervan te overtuigen dat ik wel deze passage, de inschatting van de juridische risico's, met de Kamer kan delen.

De voorzitter:

Dank aan de minister dat u van tevoren bereid was om dit even te beantwoorden. Het is namelijk inderdaad een aan-gelegen punt, dat natuurlijk ook wel op hetzelfde onderwerp ziet. Maar we zien de antwoorden dan tegemoet.

Dan roep ik nu de eerste spreker van de zijde van de Kamer op. Daarbij wil ik toch nog even opmerken dat we dat debat nu niet alsnog gaan doen. Het gaat om een tweeminuten-debat ter afronding van een commissiedebat dat u heeft gehad. Daar geef ik u de gelegenheid voor. Meneer Bamenga, namens D66, uiteraard.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Veel ondernemers zijn bezig met prachtige innovaties die bijdragen aan een groene toekomst. Elektrisch vliegen is zo'n innovatie en wij mogen de boot absoluut niet missen. Mijn collega van de VVD zal dus, mede namens D66, een motie indienen om ervoor te zorgen dat Nederland klaar is voor de luchtvaart van de toekomst.

Voorzitter. Ik heb nog enkele vragen over de huidige lucht-vaart. De minister zet een streep door de oude krimpplannen, terwijl de overheid het belang van omwonenden stel-selmatig ondergeschikt maakt aan die van de luchthaven en de luchtvaart. De minister beweert vervolgens dat hij de oude krimpplannen schrapt omdat de Europese Commissie hem gewaarschuwd had voor juridische problemen, maar nu blijkt uit de Volkskrant dat de Europese Commissie de minister niet heeft gewaarschuwd. Als die juridische zorgen er niet zijn, mag ik er dan van uitgaan dat de minister de oude krimpplannen zal doorzetten?

Tot slot zou ik graag een aantal kanjers willen bedanken die mij het afgelopen jaar hebben ondersteund, omdat dit wellicht het laatste plenaire debat van het jaar is. Dat zijn: Kay Rutten, Maaïke Duenk, Bouke van Hilten en Yared Stifanos.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Bamenga, voor uw inbreng namens D66. Hoewel ik het uiteraard waardeer dat u al die bedankjes uitspreekt, zou ik toch willen voorstellen dat we dat niet allemaal doen, want de minuten hoeven niet op die manier op. Maar goed dat u aandacht vraagt voor uw ondersteu-ning.

Dan de heer Grinwis namens de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank. Van mijn kant geen moties, maar wel een paar vragen. In oktober heeft de minister met mijn collega Don Ceder gesproken over de luchtvaart in Nederland. U kent de ChristenUnie, voorzitter, als een partij die de lucht-vaart in balans wil brengen met de grenzen van onze leef-omgeving en van onze rechtsstaat. De minister heeft de ChristenUnie ervoor horen pleiten om de rechtszekerheid van burgers serieus te nemen door niet alleen werk te maken van vlootvernieuwing en verduurzaming, maar ook van de onvermijdelijke krimp van de luchtvaart. Via nacht-sluitingen en het weren van privéjets liggen daar kansen die weinig pijn doen. Helaas geeft de minister aan op al

deze punten niet te willen handelen. Dat is toch wel teleur-stellend, zeker omdat de eigen doelstelling om te komen tot 20% geluidsreductie uit zicht dreigt te raken. Hoe wil de minister die geluidsreductie van 20% alsnog gaan halen?

Op het gebied van verduurzaming van brandstof houdt de minister de luchtvaart de hand boven het hoofd. Daardoor gaat de automobilist nota bene meer betalen, tot €0,09 aan toe. De minister heeft niet de wil om naar de EU te stappen om dit aan te kaarten. Wil hij een effectanalyse laten maken van deze keuze en de dreigende accijnsverhoging, zodat wij weten wat de gevolgen van deze keuze zijn?

Ten slotte. Vorige week kwam het bericht naar buiten dat Lelystad Airport in beeld is als Defensieluchthaven. Een mooie alternatieve invulling, als u het mij vraagt. Ik wil de minister vragen of hij het belang van Defensie als randvoor-waarde voor vrede en veiligheid boven het belang van een vakantievliegveld heeft staan. Zal hij de staatssecretaris van Defensie dus ook niet dwarszitten op dit gebied, maar handelen conform de door de Kamer aangenomen motie om Lelystad Airport niet te openen voor burgerluchtvaart? Wil hij de risico's van een gemengde luchthaven met burger- en defensieluchtvaart in kaart brengen en daarbij ook het OVV-rapport over de veiligheid op Schiphol meenemen? Dat is ten slotte mijn vraag. De oproep bij die vraag is, denk ik, helder.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Grinwis namens de ChristenUnie. Dan is het woord nu aan het lid Kostić namens de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voorzitter. Ik vind het heel jammer dat deze minister er niet staat voor burgers. Hij geeft alle ruimte aan de luchtvaart en de gesprekken worden ook vooral met die sector gevoerd. De plannen die de minister heeft voorliggen, worden niet onderbouwd door de juiste cijfers. De Tweede Kamer heeft geen inzicht in de modellen. Ik wil van de minister dus heel graag inzicht in de cijfers waarmee is gerekend en inzicht in de rekenmodellen, zodat we er alle-maal onafhankelijk naar kunnen kijken.

Voorzitter. Dan nog drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er voor het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) door het kabinet is toegezegd om een bezwaar-en beroepsmogelijkheid in te stellen, zodat burgers goede toegang hebben tot de rechter;

overwegende dat naast het LVB de luchtruimherziening veel gevolgen heeft voor alles wat zich daaronder afspeelt, waaronder eventuele woningbouw;

overwegende dat het regelen van een bezwaar- en beroepsmogelijkheid bijdraagt aan rechtsherstel voor burgers, in lijn met uitspraken van de rechter;

verzoekt de regering om een bezwaar en beroepsmogelijkheid voor de luchtruimherziening zo spoedig mogelijk in te stellen, en de Kamer te informeren over de aanpak hiervan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kostić en De Hoop.

Zij krijgt nr. 1184 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er sinds 1999 geen nationaal gezondheidsonderzoek is geweest naar de gevolgen van de luchtvaart op de gezondheid;

constaterende dat volgens een recent advies van de Belgische Hoge Gezondheidsraad minstens 160.000 inwoners een verhoogd risico lopen op negatieve gezondheidseffecten, zoals een verstoorde slaap, een verminderde longfunctie en verandering in hartritme;

verzoekt de regering om in 2025 naar Belgisch voorbeeld een gezondheidsonderzoek naar de gevolgen van de luchtvaart voor de gezondheid op te starten en de resultaten uiterlijk medio 2026 te presenteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 1185 (31936).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ten slotte.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet beroep bij de bestuursrechter op het komende Luchthavenverkeersbesluit (LVB) mogelijk wil maken maar dit voorwaardelijk stelt aan de snelheid en tijdigheid van de hiervoor noodzakelijke wetswijziging;

constaterende dat beroep op een LVB nu niet mogelijk is en de wetswijziging hiervoor dus noodzakelijk is;

constaterende dat beroepsmogelijkheid op het LVB van groot belang is voor het rechtsherstel van omwonenden;

verzoekt de regering om te borgen dat de inspraak er komt voordat het LVB wordt vastgesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 1186 (31936).

Dank u wel, lid Kostić, voor uw inbreng namens de Partij voor de Dieren. Dan is de volgende spreker van de zijde van de Kamer de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank u wel, voorzitter. De minister is voortvarend aan de slag met het luchtvaartbeleid, maar wat Nieuw Sociaal Contract betreft moet de balans toch echt anders, met meer oog voor omwonenden. Daarom heb ik twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de aangenomen motie-Olger van Dijk/Grinwis (31936, nr. 1158) de regering verzoekt om een externe commissie in te stellen bestaande uit experts en omwonenden die de nut en noodzaak van een vierde aanvliegeroute zal beoordelen;

constaterende dat de Kamer eind 2024 op de hoogte wordt gesteld van de voorgestelde samenstelling van de externe commissie die adviseert over de luchtruimherziening;

overwegende dat de regering aanstuurt op een externe commissie luchtruimherziening bestaande uit experts;

verzoekt de regering om ook representanten van omwonenden te benoemen in de externe commissie voor de luchtruimherziening,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk, Kostić, Vedder en Grinwis.

Zij krijgt nr. 1187 (31936).

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dan de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het regeerprogramma het doel is opgenomen de geluidsbelasting van omwonenden van Schiphol met 20% terug te dringen;

constaterende dat de minister herhaaldelijk heeft aangegeven dat de uitkomst van de definitieve berekeningen de uitkomst is en dat die ook buiten de bandbreedte kan liggen;

overwegende dat de regering het geluidsdoel in de eerste fase wil bijstellen naar 15%;

verzoekt de regering in de Balanced Approachprocedure vast te houden aan het geluidsdoel van ten minste 17%,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk, Postma en Stoffer.

Zij krijgt nr. 1188 (31936).

De heer Olger van Dijk (NSC):

Tot slot heb ik nog een vraag. In de Kamer hebben we het afgelopen jaar veel gesproken over maatregelen die echt tot reductie van overlast moeten leiden. Mijn fractie is ervan overtuigd dat dit kan door maatregelen te nemen in de nacht: minder nachtluchten en misschien een vorm van nachtsluiting. Nu wachten wij al heel lang op de zogenaamde impactanalyse. Die zou van de zomer komen, na de zomer komen, voor de kerst, en nu lezen we "na de kerst". Dat kan zo niet. Ons verzoek aan de minister is om de impactanalyse zo spoedig mogelijk te zien, uiterlijk in januari. Ik krijg graag een toezegging van de minister op dit punt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. U had het al gezien: voor u vertrekt heeft het lid Kostić van de Partij voor de Dieren een interruptie voor u.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik waardeer mijn collega Olger van Dijk heel erg, maar dit begrijp ik echt niet. Het doel van 20% is eigenlijk al zwak als het gaat om de bescherming van omwonenden, maar prima; dat staat in het regeerprogramma. Dat heeft NSC er heel goed in gekregen. En nu komt NSC met een motie om dat af te zwakken. Waarom, zeker gezien het feit dat NSC heel goed weet dat deze minister er alles aan doet om de luchtvaart zo veel mogelijk ruimte te geven en zo min mogelijk rekening te houden met burgers, zegt NSC niet: "Jongens, we hebben gewoon 20% afgesproken in het regeerakkoord, en niet 15%, 16% of 17%. Ga niet sjoemelen,

maar maak een plan om die 20% te halen. Doe niet iets in fases om dan misschien later in 2027 die 20% te halen, maar maak gewoon nu een plan om het te halen en ga dan tussentijds monitoren en evalueren of we op de goede weg zijn"? Zou NSC dat niet beter kunnen doen?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor deze gelegenheid om de positie van NSC duidelijk te maken. Dat hebben we in het commissiedebat van eind oktober ook gedaan. Wij willen deze minister houden aan die doelstelling van 20% geluidsreductie in deze kabinetsperiode. Daarom hebben we deze minister gevraagd om tijdig te beginnen met de evaluatie van die eerste fase. Dat was dus in eerste instantie 17% en wordt nu naar beneden bijgesteld, naar 15%. Ons verzoek is en blijft, en daar gaan we deze minister ook aan houden, om die 20% in deze kabinetsperiode in te vullen.

De voorzitter:

Tot slot op dit punt. Wel kort graag.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Maar dat is juist het ding. Eerste fase, 17%: er is geen enkel uitzicht op die 20%. Die staat wel in het regeerakkoord. Ik vraag dus of NSC bereid is om de minister te vragen om meteen een plan te maken voor die 20%. Dan is het inderdaad prima om tussentijds te evalueren, maar het moet wel naar die 20% gaan, zodat er een waarborg is dat die 20% wordt gehaald. Zo niet, welke waarborg heeft NSC dan dat die 20% ergens in 2027 alsnog wordt gehaald? Gaat NSC dat al die burgers nu garanderen?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Het is belangrijk dat er tijdig wordt geëvalueerd. Daar heb ik de minister ook op bevraagd in het debat. Hij heeft toen ook toegezegd om niet te wachten tot het hele jaar is afgelopen, tot eind 2026, maar om al eerder te starten met de evaluatie, zodat als dat nodig is een nieuwe Balanced Approach kan worden gestart en die maatregelen inderdaad nog kunnen worden ingevuld voor het eind van deze kabinetsperiode. Mijn vraag aan de minister zou inderdaad zijn of hij nogmaals kan bevestigen dat hij tijdig gaat starten met de evaluatie van die eerste stap, die eerste fase.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik begrijp heel goed wat collega Kostić zegt, maar ik denk dat ik ook zie wat collega Van Dijk probeert te doen. Volgens mij zei hij in de motie dat er ten minste 17% aan reductie zou moeten komen. Begrijp ik dan goed dat de heer Olger van Dijk daarmee het doel van 20% niet aan de kant wil zitten, dat het doel echt blijft staan en dat het doel van ten minste 17% echt helder staat? Blijft dat doel dus overeind?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dat klopt. Het gaat nu om de eerste fase, waarover deze minister ons als Kamer in september heeft laten weten te kiezen voor die 17% eind 2025. Dat is nota bene per notificatie naar Brussel gegaan. Zijn ambtenaren hebben in november gezegd: blijf alsjeblieft bij die 17%. Er is een alternatief. Deze minister kiest ervoor om te sturen op het aantal vluchten, een bandbreedte van 475.000 tot 485.000,

in plaats van op het reductiedoel van 17% en uiteindelijk 20%. Met deze motie houden we de minister juist aan die eerste stap, die ook eerder met de Kamer is gecommuniceerd: kies nu voor 17%. Om het af te ronden, ik ben overigens vergeten te noemen dat ik die motie mede indien met mevrouw Postma en de heer Stoffer.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Tot slot heb ik toch nog één vraag aan de heer Olger van Dijk van NSC. Ik hoorde hem aan het einde van zijn betoog namelijk weer beginnen over de nachtsluiting. De heer Olger van Dijk heeft een toezegging gekregen voor een impactassessment daarvan voor het kerstreces. Dat hebben we nog steeds niet ontvangen van de minister. Mij bekruipt wel het gevoel dat er telkens iets toegezegd wordt aan NSC, maar dat de doelen niet gehaald worden. Mijn vraag aan de heer Olger van Dijk is in hoeverre hij persisteert wat betreft die nachtsluiting. De minister voldoet namelijk nog steeds niet aan de vragen die hij hem stelt.

De heer Olger van Dijk (NSC):

We moeten dat hele debat niet overdoen. NSC staat voor een vorm van nachtsluiting. Dat betekent minder nachtvluchten dan de 27.000 waar nu op wordt gekoerst. We hebben nog een motie, die is aangehouden tot die impactanalyse er is. Die willen we eerst zien. Dan gaan we bekijken hoe we die motie alsnog in stemming willen brengen. Daarom vraag ik ook aan de minister om zo snel mogelijk die impactanalyse naar deze Kamer te sturen, uiterlijk in januari.

De heer Bamenga (D66):

Ik heb een hele korte vraag, hoor. Wanneer zou NSC de tussenevaluatie willen zien? Ik begrijp dat 2027 niet kan, maar wanneer wel?

De heer Olger van Dijk (NSC):

In de Kamerbrief die we gekregen hebben, staat dat het pakket wordt geëvalueerd in het jaar 2026. Wij hebben de minister in het commissiedebat verzocht om tijdig te starten met de evaluatie. Ik hoor graag van de minister of hij dat kan bevestigen. Het gaat er dus om dat hij niet dat hele jaar afwacht, maar inderdaad misschien halverwege het jaar 2026 met een eerste tussenevaluatie komt, zodat er ook zicht op is of we die 17% gaan halen, of we al richting de 20% gaan of dat we er juist ver onder blijven. Dan weet je ook tijdig of je moet bijsturen. Dat is dus mijn verzoek.

De voorzitter:

Dank u wel. Ook complimenten aan de heer Bamenga voor zijn korte vraag. Heel goed. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is de heer Peter de Groot namens de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Voorzitter. Zoals collega Bamenga al aankondigde, heb ik een motie over elektrisch vliegen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op veel middelgrote en kleine regionale vliegvelden gewerkt en geëxperimenteerd wordt met elektrisch vliegen;

overwegende dat elektrisch vliegen een enorme kans biedt om schoon vervoer door de lucht als nieuwe modaliteit voor binnenlandse en kortere buitenlandse afstanden in te zetten;

overwegende dat de ontwikkeling van elektrisch vliegen voor innovaties, toeleverantie en ontwikkeling mooie economische kansen biedt;

overwegende dat de eerste grotere elektrische vliegtuigen rond 2035 operationeel zullen zijn en dit eisen stelt aan de infrastructuur op vliegvelden;

overwegende dat het voor de Nederlandse economie en de ambities rondom duurzaamheid van belang is dat Nederland voorloper is inzake elektrisch vliegen;

verzoekt de regering te starten om de nieuwe modaliteit elektrisch vliegen een goede plaats te geven in ons luchtruim en toekomstige infrastructuurbeslissingen;

verzoekt de regering met faciliterend beleid te komen, nationaal en internationaal, dat belemmeringen wegneemt en elektrisch kunnen vliegen mogelijk maakt samen met luchthavens, de Nederlandse maakindustrie en sector- en kennisinstellingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Peter de Groot en Bamenga.

Zij krijgt nr. 1189 (31936).

De heer Peter de Groot (VVD):

Voorzitter. Dan heb ik nog één vraag. Afgelopen zaterdag heeft Extinction Rebellion een actie georganiseerd achter de paspoortcontrole van Schiphol en daarbij een bruine vloeistof verspreid in de centrale hal van de luchthaven. Die actie keurt de VVD stevig af. Ik wil graag van de minister weten hoe hij hier eigenlijk tegen aankijkt. Wat klopt het er van het bericht dat het kinderlijk eenvoudig is om door de poortjes van Schiphol te gaan omdat de validatiesoftware niet genoeg is en niet voldoet aan de EU-veiligheidsregels? Wat doet deze actie voor het veiligheidsbeeld van Schiphol, vraag ik aan de minister. Ik zou daar eigenlijk een uitgebreide brief van de minister over willen ontvangen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord nu aan de heer De Hoop namens GroenLinks-PvdA.

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

Dank u wel, voorzitter. Nog maar even en dan is het een jaar geleden dat de rechter omwonenden in het gelijk stelde wat betreft dat hun rechten jarenlang zijn geschonden door de luchtvaart. Toch zien we nog steeds dat minister Madlener er alles aan lijkt te doen om de voorgenomen krimp terug te draaien. Dat baart mij grote zorgen. Mijn fractie vindt namelijk echt dat we moeten kiezen voor een luchtvaart die past bij Nederland, die past bij de omgeving, die past bij de natuur- en milieuregels en die past bij wat we aankunnen in zo'n omgeving. Ik vind echt dat de minister nu een keer serieuze stappen moet zetten om dat te doen. Tegelijkertijd zien we weer dat de reductie nog verder omlaag wordt geschroefd. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de rechter heeft bevolen de rechtspositie van omwonenden van Schiphol te herstellen en de geluidshinder waaraan zij worden blootgesteld te verminderen;

overwegende dat met de nu voorgenomen maatregelen het doel van 20% geluidsreductie niet wordt gehaald;

verzoekt de regering om met aanvullende maatregelen, zoals minder vluchten en minder nachtvluchten, alsnog 20% hinderreductie in 2025 te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop en Kostić.

Zij krijgt nr. 1190 (31936).

Dank u wel, meneer De Hoop, voor uw inbreng namens GroenLinks-PvdA. Dan is het woord nu aan de heer Pierik namens BBB.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ik heb een paar vragen en dit keer geen motie. Op 30 januari van dit jaar is een motie aangenomen waarin de regering is verzocht om met een voorstel te komen om Lelystad Airport definitief niet te openen voor de commerciële burgerluchtvaart. In het tweede verzoek van deze motie wordt de regering opgeroepen om in overleg met lokale autoriteiten en inwoners een alternatief te presenteren voor een maatschappelijke investering in de regio. Deze motie is aangenomen. Voor de BBB is het glashelder: zolang de PAS-melders niet gelegaliseerd zijn en de vliegroutes qua hoogte, ligging en impact niet kunnen rekenen op voldoende steun in de regio, zullen we nooit instemmen met het openen van Lelystad voor commerciële luchtvaart.

Vandaar een paar vragen. Kan de minister nagaan hoe de andere regionale luchthavens, Rotterdam, Maastricht, Eelde,

Eindhoven, het beste hun rol kunnen oppakken om toe te werken naar een krachtig luchthavensysteem? Ik was toevallig gisteren nog bij Eelde Airport. Op het gebied van fysieke ruimte en stikstofruimte liggen hier nog interessante mogelijkheden. Graag wil ik de minister vragen hierop een korte reflectie te geven.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Pierik, voor uw bijdrage namens de BBB. Het woord is nu aan de heer Boutkan namens de PVV.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ja, luchthaven Lelystad. We hadden al een vermoeden, maar nu doet de staatssecretaris van Defensie uitspraken in de media. Ik citeer: "Defensie zou het vliegveld hoe dan ook delen met de civiele luchtvaart. Lelystad wordt niet enkel en alleen een militaire vliegbasis. Dat is niet het plan." Hoe verhouden de uitspraken van de staatssecretaris van Defensie zich tot het besluit van de minister om komend jaar een besluit te nemen over het civiel openen van luchthaven Lelystad?

Luchthaven Schiphol. De PVV heeft regelmatig het gebruik van de secundaire banen ten opzichte van de primaire banen aangekaart. Het gebruik van de secundaire banen brengt onnodig geluidsoverlast met zich mee. Het heet niet voor niets "secundaire en primaire banen". Nogmaals het verzoek aan de minister om het gebruik van de secundaire banen op te pakken en hierover in gesprek te gaan met Luchtverkeersleiding Nederland. Kan de minister toezeggen dat hij dit probleem bespreekt en dit gesprek ook terugkoppelt naar de Kamer?

Voorzitter. De minister heeft besloten om geen nationale zwarte lijst op te stellen voor ordeverstoringe passagiers. Welk signaal geven we af aan duizenden werknemers en medepassagiers als wij dit probleem niet serieus aanpakken?

Voorzitter. Dan een luchthaven die niet vaak wordt genoemd: Den Helder. Er is veel gesproken over Schiphol en regionaal, maar nooit over Den Helder. Toch is deze luchthaven van cruciaal belang voor Nederland en een onmisbaar onderdeel van onze nationale infrastructuur. Sluiting van luchthaven Den Helder betekent het directe verlies van 32 bedrijven en 500 banen, in een regio die het al zwaar genoeg heeft, niet alleen economisch maar ook sociaal. Het is geen geheim dat de veiligheid van het Noordzeegebied onder druk staat. Door het sluiten van Den Helder krijgen we een ongecontroleerde toename vanuit het buitenland in ons luchtruim boven de Noordzee. Dit gezegd hebbende, zou ik de minister willen oproepen om een besluit van algemeen belang te nemen voor luchthaven Den Helder.

Ik dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boutkan, voor uw inbreng namens de PVV. Ik nodig nu de heer Baudet uit voor zijn inbreng namens Forum voor Democratie.

De heer **Baudet** (FVD):

Voorzitter. Nu de PVV zo goed als volledig lijkt te zijn ingekapseld, moeten wij maar het gezond verstand van deze Kamer zijn. Daarom de volgende moties om de luchtvaart te beschermen in dit land.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol met ruim 20.000 te verminderen in 2025;

overwegende dat Schiphol van vitaal belang is voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid, meer dan 114.000 banen direct of indirect afhankelijk zijn van de activiteiten op Schiphol en het beperken van het aantal vluchten leidt tot hogere ticketprijzen, een verslechterde bereikbaarheid en een afname van de internationale concurrentiepositie van Nederland;

verzoekt de regering het voorgenomen besluit tot beperking van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol te schrappen en ervoor te zorgen dat Schiphol zijn capaciteit volledig behoudt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Baudet.

Zij krijgt nr. 1991 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet sinds 1 januari 2021 een vliegbelasting heft van gemiddeld €7,845 per persoon per vlucht;

constaterende dat het kabinet die belasting sindsdien structureel heeft verhoogd en per 1 januari 2025 €29,40 per persoon per vlucht zal heffen;

overwegende dat de Nederlandse vliegbelasting bijna twee keer zo hoog is als in Duitsland, drie keer zo hoog is als in België en zes keer zo hoog is als in Frankrijk;

overwegende dat dit verschil onze concurrentiepositie ten opzichte van onze buurlanden ernstig benadeelt;

verzoekt de regering de hoogte van de vliegbelasting terug te draaien naar het niveau van 2021,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Baudet.

Zij krijgt nr. 1192 (31936).

Dank u wel voor uw inbreng.

De heer Baudet (FVD):

Graag gedaan.

De voorzitter:

Dan zijn we hierbij aan het einde gekomen van de termijn van de zijde van de Kamer. Er zijn best wat vragen gesteld en er is een negental moties ingediend, dus ik schors tot 17.35 uur.

De vergadering wordt van 17.21 uur tot 17.35 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het tweeminutendebat Luchtvaart, naar aanleiding van een commissiedebat gehouden op 24 oktober jongstleden. We hebben net de termijn van de zijde van de Kamer gehad. Daarin zijn enkele vragen gesteld en negen moties ingediend. Ik geef de minister het woord om de vragen te beantwoorden en de moties te appreciëren.

Minister Madlener:

Zal ik beginnen met de moties, voorzitter? Is dat goed?

De voorzitter:

Prima.

Minister Madlener:

Dan begin ik bij de motie op stuk nr. 1184 van het lid Kostić. Daarin wordt de regering verzocht om een procedure voor bezwaar en beroep in te stellen voor de luchtruimherziening. Op korte termijn zal het eerste conceptontwerp gepubliceerd worden. Daar zal ik conform de motie Van Dijk een externe commissie voor instellen. Mijn voorganger heeft toegezegd een voorhangprocedure toe te passen over de definitieve besluitvorming. Die is in 2026 voorzien. Voor zover er effecten zijn op de geluidscontouren die leiden tot een aanpassing van het luchtruimbesluit, ligt er een wetsvoorstel bij uw Kamer om bezwaar en beroep mogelijk te maken. Daarom zijn er voldoende waarborgen, maar de wet om bezwaar en beroep mogelijk te maken moet nog wel door uw Kamer worden behandeld.

De voorzitter:

En welk oordeel krijgt de motie daarmee?

Minister Madlener:

Die moet ik ontraden.

De voorzitter:

Dan noteren we ontraden bij de motie op stuk nr. 1184. De motie op stuk nr. 1185.

Minister Madlener:

Dat is ook een motie van het lid Kostić, waarin de regering wordt verzocht om in 2025 een onderzoek naar de gezondheid op te starten. Ik moet deze motie ontraden als het lid Kostić duidt op een breed nieuw onderzoek, want er lopen al allerlei onderzoeken. Voor geluid loopt er op dit moment een onderzoek van de GGD naar de gezondheid rondom alle luchthavens. Medio volgend jaar komt er data beschikbaar van de GGD voor het RIVM. Eind 2025 of begin 2026 volgt de rapportage van het RIVM. Voor de emissies van uitstoot van schadelijke stoffen is al een onderzoek geweest. Dat heb ik al naar de Kamer gestuurd. Daar loopt nu een second opinion voor. Daarom moet ik deze motie ook ontraden.

De voorzitter:

Dan noteren we bij de motie op stuk nr. 1185 ontraden. De motie op stuk nr. 1186.

Minister Madlener:

De motie op stuk nr. 1186 is ook van het lid Kostić en verzoekt de regering om ervoor te zorgen dat beroep mogelijk is voor de komende luchthavenbesluiten. Het wetsvoorstel dat beroep tegen het luchthavenbesluit mogelijk maakt, ligt bij uw Kamer. Het is ook mijn inzet om beroep open te stellen bij het luchthavenbesluit, maar daarvoor ben ik natuurlijk afhankelijk van de behandeling van deze wet. Om dat te garanderen verzoek ik uw Kamer om dat wetsvoorstel zo spoedig mogelijk te behandelen. In dat geval zou ik het oordeel Kamer kunnen geven. Als de wet niet tijdig wordt behandeld door uw Kamer, moet ik de motie ontraden. Als ik de motie zo mag lezen dat de wet er eerder is dan het luchthavenverkeerbesluit, kan ik 'm oordeel Kamer geven. Zo niet, dan moet ik 'm ontraden.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Deze motie vraagt de minister om hierin mee te denken. Natuurlijk gaat de Kamer haar best doen, maar de minister gaat over het besluit. Als dat te vroeg komt, wordt de rechtszekerheid voor burgers niet geborgd en dat gaat in tegen een uitspraak van de rechter. Ik vraag dus juist aan de minister dat dat goed samengaat, zodat burgers straks een mogelijkheid tot beroep hebben. Kan de minister dat toezeggen en dat dus ook meenemen in de appreciatie van deze motie?

Minister Madlener:

Dat lijkt me heel onverstandig, want het Luchthavenverkeerbesluit is juist nodig om de rechten van de burgers te herstellen. Het zou natuurlijk heel raar zijn als ik dat zou vertragen omdat een wet in de Kamer niet op tijd behandeld wordt. Dat vind ik dus niet acceptabel. Ik wil er echt mijn best voor doen dat die wet op tijd behandeld wordt. Als dat zo is, kan ik de motie oordeel Kamer geven en komt die beroepsmogelijkheid er. Maar als dat niet zo is, kan ik het Luchthavenverkeerbesluit niet ophouden. We verliezen dan namelijk hele kostbare tijd, juist om de mensen in de omgeving van Schiphol te beschermen.

De voorzitter:

Ik heb net gehoord dat dit wetsvoorstel morgen op de agenda staat van de procedurevergadering van uw commissie. Uw Kamer kan dan dus zelf een beslissing nemen over de inplanning daarvan. Lid Kostić, ik wend me heel even tot u, want we zijn afhankelijk van uw oordeel. Hoe schat u het in? Gaat u voor "oordeel Kamer", met de uitleg van de minister, of voor "ontraden"?

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dat burgers gewoon toegang hebben tot de rechter is me echt alles waard. Als de minister daar alles aan wil doen, dan gaat deze Kamer daar alles aan doen. Ik vind het dus prima om 'm oordeel Kamer te geven.

De voorzitter:

Dan krijgt de motie oordeel Kamer, met de lezing die de minister daarbij gaf.

Minister Madlener:

Juist. Dus geen vertraging van het Luchthavenverkeerbesluit omdat de wet niet tijdig behandeld zou worden. We hopen dat de wet er wel tijdig ligt.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1187.

Minister Madlener:

De motie op stuk nr. 1187 van het lid Van Dijk, over de luchtruimherziening, verzoekt de regering ook representanten van omwonenden te benoemen in de externe commissie van de luchtruimherziening. Die wil ik oordeel Kamer geven. Uw Kamer heeft de motie over de externe commissie aangenomen. Die motie voer ik ook uit. Volgend jaar verwacht ik uw Kamer te informeren over de plannen van de herindelings. Op dit moment leggen we hier de laatste hand aan. Ik zal u hierbij ook informeren over de samenstelling van die externe commissie. Bij het samenstellen van de externe commissie heb ik expliciet aandacht voor de vertegenwoordiging van de omwonenden. Die zijn overigens ook niet allemaal tegen, zeg ik daarbij, want er zijn natuurlijk vele soorten omwonenden. Ik geef de motie daarmee dus oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1187: oordeel Kamer. De motie op stuk nr. 1188.

Minister Madlener:

De motie op stuk nr. 1188 is ook een motie van de heer Van Dijk, medeondertekend door mevrouw Postma en de heer Stoffer, over de Balanced Approach. We hebben een Balanced Approachprocedure gestart, met 15% geluidsreductie nu en de uitdrukkelijke bedoeling om 20% te halen gedurende deze kabinetsperiode. Die 15% is niet voor niks gekozen, maar omdat een aantal maatregelen die de luchtvaartmaatschappijen nemen, later uitpakken dan eind 2025. Dat zijn hele kostbare maatregelen in vlootvernieuwing. Daar wordt veel van verwacht. Het kabinet doet de Balanced Approachprocedure in twee fasen, dus eerst 15%

om daar later nog 5% aan toe te voegen. Dat ging ook over de mate van krimp die daarvoor noodzakelijk is. We zijn nu binnen de bandbreedte uitgekomen. Dat is belangrijk — dat heb ik al eerder gezegd — om de huidige Balanced Approachprocedure succesvol te kunnen afronden zonder het risico dat die ongeldig is. Vandaar dat we nu voor 15% kiezen, met later 5% erbij. Als we dat niet doen en nu zeggen dat we toch 17% willen, dan zal de luchthaven meer moeten krimpen en komen we buiten de bandbreedte die het kabinet eerder heeft besloten.

Ik vind dat om twee redenen niet acceptabel. Ten eerste vind ik dat er verwachtingen zijn gewekt over de noodzakelijke maatregelen, ook richting de sector. Ik vind het dus niet acceptabel om nu te zeggen dat we dat toch anders gaan doen en we ineens buiten die bandbreedte terechtkomen. Er zijn dus ook ernstigere juridische risico's aan verbonden. Daar hebben we het al eerder over gehad. Daarmee zou de huidige Balanced Approachprocedure ongeldig worden. Als je die 17% nu alsnog zou willen invoeren, moet je een nieuwe Balanced Approachprocedure starten. Dan haal je het sowieso niet en zijn we ook een jaar verder. Ik vind dat ook zeer onverstandig. Ik denk dat de bewoners er meer aan hebben om 15% eind 2025 te halen dan 17% een jaar later, met alle risico's van dien.

De voorzitter:
Dus die wordt ontraden?

Minister Madlener:
Ja, ik ontraad de motie op stuk nr. 1188.

De heer Olger van Dijk (NSC):
Ik hecht er toch aan om hierop te reageren, omdat dit kabinet er juist voor gekozen heeft om niet te sturen op een bandbreedte of een absoluut aantal vluchten, maar op een reductie van overlast. Dat is waar mensen wat aan hebben. Dat is waar omwonenden wat aan hebben. We moeten ervoor zorgen dat die balans wordt verbeterd. Ik zie nu dat die bandbreedte heilig wordt verklaard. Dat is niet wat in het hoofdlijnenakkoord gezegd wordt. Dat is niet wat in het regeerprogramma staat. Beter gezegd: de Balanced Approach was al gestart. Die liep al in september. Daar zat die 17% gewoon in. Die is ook naar Brussel gegaan. Ik vraag de minister dus het volgende. Wat hij doet, is juist ingrijpen op dat proces. Zijn eigen ambtenaren geven als optie 1 aan: "Kies voor die 17%. Dat betekent dat u op 466.000 vluchten uitkomt. Dat is dan misschien maar zo." Mijn vraag aan de minister is: erkent hij dat dit het alternatief is voor 466.000? Zou hij dit kunnen bevestigen?

Minister Madlener:
Nou, ik ontken ook niet dat als je 17% wil halen, je verder zal moeten dalen. Dan kom je dus onder de bandbreedte uit. Om twee redenen vind ik dat niet verstandig. Ten eerste vind ik het naar de sector niet verstandig. Die moeten namelijk in té grote stappen die geluidsreductie uitvoeren. Dat schaadt de sector onnodig. Want die 20% staat. Die willen we halen in twee stappen. De tweede reden is dat we een jaar tijd verliezen. De huidige Balanced Approach is namelijk niet geldig als je die 17% daar nu in zet. Dan heb je dus een jaar vertraging. Ik denk niet dat de omwonenden daar iets aan hebben.

De voorzitter:
Dus u blijft bij uw appreciatie?

Minister Madlener:
Zeker.

De voorzitter:
Tot slot, meneer Van Dijk, kort.

De heer Olger van Dijk (NSC):
Ja, nog één keer. Ik hecht namelijk toch aan een correcte weergave van de zaken. We hebben in september gewoon een Balanced Approach gehad met 17%. Deze minister heeft dat begin deze maand gewijzigd. Dat is gewoon wat genotificeerd is aan Brussel. De vertraging komt dus niet door die 15%, maar juist door die bijstelling. Ik wil dus wel graag een correcte weergave van de zaken. Graag dus een bevestiging van de minister dat hij inderdaad in september aan Brussel heeft genotificeerd dat hij de geluidsreductie van 17% aangepast heeft naar 15%.

De voorzitter:
Kunt u dat bevestigen, minister?

Minister Madlener:
Nou, er is een pro-formaverzoek gedaan om binnen die tijd te blijven. Daarin hebben wij een bandbreedte aangegeven waarbij de krimp op Schiphol beperkt zal blijven tot tussen de 475.000 en 485.000 vluchten. Dat is het besluit dat we naar Brussel hebben gestuurd. Als we nu gaan tornen aan die bandbreedte en zeggen dat we alsnog daaronder willen uitkomen, zullen we zeer waarschijnlijk een nieuwe Balanced Approachprocedure moeten starten. Ik vind dat gewoon zonde van de tijd. Ik vind het ook onnodige schade toebrengen aan de sector. Krimp doet heel erg veel pijn en is vermoedelijk ook niet nodig om uiteindelijk die 20% te halen. Vlootvernieuwing gaat namelijk iets langer duren, maar gaat natuurlijk heel veel bereiken en ...

De voorzitter:
U heeft uw punt gemaakt.

Minister Madlener:
... doet dat op een manier die niet schadelijk is voor de sector. De Balanced Approachprocedure is ook bedoeld om naar de belangen van de sector te kijken.

De voorzitter:
Het lid Kostić. Ik ga ervan uit dat u op uw eigen motie reageert, want we gaan deze hele discussie niet opnieuw doen. U kunt dinsdag stemmen of na het reces ... Wanneer? U kunt donderdag nog stemmen over de moties, dus we gaan niet het inhoudelijk debat overnieuw doen. Dus als u een verduidelijkingsvraag heeft, geef ik u daartoe de gelegenheid.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik stelde aan het begin van mijn bijdrage een relevante vraag die aansluit op deze discussie. Deze minister beroept zich steeds op de bandbreedte die hij zelf met de sector heeft verzonnen en die hij nog steeds niet onderbouwd heeft. Ik heb de minister een paar keer het volgende gevraagd. Dat deed ik al bij commissievergadering en dus net ook al. Ik wil graag het rekenmodel inzien. Ik wil graag de cijfers die zijn ingevoerd in dat rekenmodel inzien om te bekijken hoe tot de cijfers is gekomen. De minister heeft dat eigenlijk al toegezegd in de commissie. Er is een brief gekomen, maar die levert dat nog steeds niet. Ik wil die transparantie zien. Ik wil die transparantie gewoon voor de stemming over deze motie zien. Dat is mijn eerste vraag.

Ik heb een tweede vraag. In het regeerakkoord staat die 20%. Kan deze minister garanderen dat binnen deze kabinetsperiode die 20% geluidsreductie, overlastreductie, zal worden behaald en, zo ja, hoe?

Minister Madlener:

Ik heb al toegezegd dat er inzage moet komen in de manier waarop dat berekend is. Dat zeg ik hier nogmaals toe. Als dat in uw kerstvakantie moet gebeuren, mag dat ook wat mij betreft. Het zijn wel zeer ingewikkelde berekeningen en het is ook aan de bureaus om daarbij van dienst te zijn. Ik zal dit verzoek nogmaals doen en dan verneem ik graag op welke manier u inzicht in de cijfers wilt krijgen. Dat zeg ik opnieuw toe en dan dus op hele korte termijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Het zou inderdaad mooi zijn als dat voor de stemmingen kan gebeuren.

Minister Madlener:

Ja, ik ga daar mijn best voor doen. Maar de gehele berekening — het is een rekenmodel — is een zeer ingewikkeld softwarematig model, zeg ik daarbij. Het is niet zomaar even een berekening die je op papier ziet. Maar ik ben altijd bereid om inzicht te geven. Ik vind het ook de taak van de bureaus die hiervoor de rekensommen maken om niet alleen omwonenden, maar ook Kamerleden mee te nemen in hoe dat nou werkt. Ik heb dat al eerder toegezegd en dat doe ik bij dezen nogmaals. Ik hoor graag wat daarvoor nodig is, ook voor het lid Kostić.

De voorzitter:

We waren bij de appreciatie. De vragen komen zo nog, dus ik wil toch even door met de appreciatie, ook gelet op de tijd. Het is geen open debat. Ik weet dat u nog een tweede vraag gesteld heeft, maar de minister komt ook nog met een beantwoording, dus misschien zit de vraag daarbij. Ik vraag hem die vraag dan mee te nemen.

Minister Madlener:

Nou, ik kan er nu al op ingaan. De 20% in deze kabinetsperiode is wat we hebben afgesproken met dit kabinet. Dat is een heel hoog doel. Dat halen we op verschillende manieren. Dat doen we ten eerste door middel van stillere vliegtuigen. Ten tweede doen we dat door herrievliegtuigen veel zwaarder te belasten. "Tariefdifferentiatie" heet dat. Die moeten meer gaan betalen. We hopen dat herrievliegtuigen daardoor uitwijken naar andere luchthavens. Dat lijkt ook

te gebeuren. Verder hebben we natuurlijk de krimp in de nacht, van 32.000 naar 27.000. Daarvoor wordt een enorme inspanning geleverd. KLM heeft beloofd herrietoestellen uit de nacht te halen. Zo is er dus een heel pakket aan maatregelen mogelijk. Als dat uiteindelijk allemaal niet werkt, is uiteindelijk krimp, zowel in de nacht als overdag, the last resort. Dus met de invulling van de laatste 5% zou het zo kunnen zijn dat er nog een stukje krimp noodzakelijk is. Dat zal moeten blijken uit de effectiviteit van de maatregelen die we nu afspreken. Die 15% moeten we nu eerst halen. Misschien halen we meer; misschien halen we minder. Dat moet uit de praktijk blijken. Dan weten we daarna wat er nog te doen valt. Maar dit is dus de weg om daarnaartoe te gaan. Schiphol en KLM hebben overigens zeer hoge verwachtingen van hun tariefdifferentiatie en van de vlootvernieuwing.

De voorzitter:

Dank u wel.

Minister Madlener:

Ik hoop dat dat ook zo uitpakt. Dan hoeven we wellicht ook niet of minder te krimpen.

De voorzitter:

Oké. Omdat u nu de vraag beantwoordt, ga ik het lid Kostić wel de gelegenheid tot interruptie geven. Maar ook aan de minister is het verzoek om wel wat korter van stof te zijn. Ik zeg ook tegen de Kamerleden: we gaan niet weer een heel debat voeren. Dit is namelijk weer een heel debat over die percentages en die bandbreedtes, terwijl we eigenlijk de appreciatie van moties aan het doen zijn.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Het probleem is dat we ondertussen nieuwe informatie hebben gekregen. Het is dus niet heel gek dat we hier nu op doorvragen. Ik wil heel graag het volgende weten. De minister zegt: we willen die 20% halen; we gaan die 20% halen. Ik wil die garantie horen en ik wil weten wanneer hij weet of er meer moet gebeuren. In welke maand en in welk jaar gaat hij beslissen of er nog meer nodig is en wanneer gaat hij dat inzetten? Wordt dat vlak voor de verkiezingen, wanneer NSC en iedereen die iets meer wil doen geen poot meer heeft om op te staan?

De voorzitter:

Uw vraag is helder.

Minister Madlener:

Garanties geven vind ik moeilijk, want het is niet aan mij om garanties te geven. Het is een inspanningsverplichting die dit kabinet levert. Wij hebben ons gecommitteerd aan die 20%. Die staat. U mag ons daar ook op afrekenen, zeg ik tegen het lid Kostić, want dat is een belofte die wij doen. Wij gaan die 20% halen in deze kabinetsperiode. Wanneer gaan wij dat bekijken? In de loop van 2026 zien wij waar dit pakket aan maatregelen landt en wat we dan bereikt hebben. In de loop van dat jaar gaan we ook bekijken wat er nog moet gebeuren. Het lid Van Dijk heeft hier ook heel duidelijk vragen over gesteld. In de loop van 2026 gaan we kijken waar we staan. Dat wordt een tussenevaluatie. Daarna

gaan we bekijken wat er nog noodzakelijk is om die 20% te bereiken.

De voorzitter:

Meneer Van Dijk, ik heb u al meerdere gelegenheden gegeven. Ik kijk even naar de heer De Groot, want hij is weer keurig gaan zitten. Als hij wil, ga ik hem daartoe de gelegenheid geven. Meneer Van Dijk, echt kort, want u heeft al twee vragen gehad.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik had een vraag gesteld over die tussenevaluatie. Ik hecht eraan om dat scherp te krijgen. Het pakket gaat in november 2025 in. In de Kamerbrief lezen we dat er in het hele gebruiksjaar 2026 wordt geëvalueerd. In het debat, waarvan dit tweeminutendebat een afronding is, heb ik gevraagd om een toezegging om eerder te evalueren dan gedurende het hele jaar. Ik vraag de minister om die toezegging te herhalen. Ik lees gewoon even het verslag voor: "Ik zeg graag toe dat we vroeger dan in 2026 gaan kijken waar we staan". Ik krijg daar graag nog een bevestiging van. Dat staat in het verslag van het commissiedebat.

Minister Madlener:

"Vroeger in 2026", niet "vroeger dan 2026". Zo heb ik het bedoeld. Ik wil natuurlijk zo vroeg mogelijk evalueren, als dat zinvol is. Maar die maatregel heeft natuurlijk wel tijd nodig om tot uitvoer te komen. Ik zeg toe dat ik zo spoedig mogelijk, wanneer het zin heeft, in het jaar 2026 een tussenbalans zal geven van waar we dan staan. Ik ben daar trouwens zelf ook heel benieuwd naar ...

De voorzitter:

Dank u wel.

Minister Madlener:

... want het is natuurlijk heel spannend. We weten niet zeker hoe dit uit gaat pakken.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Peter de Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Voorzitter, heel kort. Ik zal morgen samen met Nieuw Sociaal Contract bij de procedurevergadering van lenW een verzoek doen om een technische briefing te krijgen over het model, want de minister geeft terecht aan dat het heel complex is. De VVD snapt ook niet helemaal hoe alles tot stand komt. Ik wil de minister vragen of hij dat wil faciliteren en ik nodig de collega's uit om dat te steunen, zodat we inzicht kunnen krijgen in hoe dit tot stand gekomen is.

Minister Madlener:

Ik vind dit een hele zinvolle suggestie. Ik heb mezelf ook verdiept in die berekeningen en die zijn zeer ondoorgronde-lijk, kan ik u vertellen. Ik kan niet even op een A4'tje of in een brief vertellen hoe dat gaat. Ik wil graag meewerken aan een technische presentatie over hoe het gegaan is. Ik hoop dat het voor het lid Kostić voldoende is als we dat op

korte termijn kunnen plannen. Ik verleen graag mijn medewerking daaraan, maar dan zal ik niet nog voor de kerst met brieven naar de Kamer komen. Dan doen we het gewoon in een technische briefing. Nee?

De voorzitter:

Ik zie dat daar ...

Minister Madlener:

Ik zie dat het antwoord nee is.

De voorzitter:

Ik zie al aan de lichaamshouding van het lid Kostić dat het en-en wordt. Volgens mij kunnen we dat nu vaststellen. Dan hoeft u niet meer te interrumperen.

Minister Madlener:

Ik doe mijn best in een brief en daarna gaan we het er uitgebreider over hebben.

De voorzitter:

Ja, we gaan nu door.

Minister Madlener:

De motie op stuk nr. 1188 over die 17% wil ik ontraden, zeg ik even voor alle duidelijkheid.

De voorzitter:

Dan de motie op stuk nr. 1189.

Minister Madlener:

Die verzoekt de regering te starten om de nieuwe modaliteit elektrisch vliegen een goede plaats te geven. Dat is een motie van de VVD en van de heer Bamenga van D66. Elektrisch vliegen is natuurlijk een enorm mooi iets. Ik hoop dat dat zo spoedig mogelijk tot wasdom komt, maar in de aanloop daarnaartoe moeten we er natuurlijk mee oefenen, testen et cetera. Ik zie dat ook als een zeer wenselijke toekomst voor ons allemaal, dus ik werk daar heel graag aan mee. Er is al beleid om elektrisch vliegen mogelijk te maken via de Innovatiestrategie Luchtvaart. Er zijn ook kansen voor Nederlandse bedrijven om de luchtvaart te helpen om schoner en stiller te vliegen. Als de Kamer deze motie aanneemt, dan zal ik de Kamer in de eerste helft van 2025 informeren over de manier waarop we dit faciliterend beleid kunnen vormgeven.

De voorzitter:

Dan noteren we "oordeel Kamer".

Minister Madlener:

Oordeel Kamer.

De voorzitter:

Dan de motie op stuk nr. 1190.

Minister Madlener:

Dan de motie op stuk nr. 1190 van De Hoop van PvdA-GroenLinks. Kunnen we 20% invullen in plaats van 15%? Ik heb dat eigenlijk net al uitgelegd. Dat zou zeer onverstandig zijn. Dat zal de sector echt onnodig veel schaden, terwijl die 20% op iets langere termijn, namelijk deze kabinetsperiode, op een manier kan waarop we toch die 20% geluidsreductie halen en er zo min mogelijk schade is voor onze prachtige luchthaven.

De voorzitter:

Dan noteren we "ontraden" onder verwijzing naar de zojuist gewisselde argumenten.

Minister Madlener:

Ja. Dus ik ontraad de motie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1191.

Minister Madlener:

De motie op stuk nr. 1191 is van het lid Baudet en vraagt om het voorgenomen besluit tot beperking van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol te schrappen en ervoor te zorgen dat Schiphol zijn capaciteit volledig kan behouden. Dat lijkt me ook weer onverstandig. Er is een rechtszaak geweest. Die heeft Schiphol, of wij allemaal eigenlijk, verloren. Wij zijn gewoon gehouden aan onze eigen wetten en moeten de hele luchtvaart rond Schiphol beter regelen. Daar hoort ook rechtsbescherming bij. Dat is precies wat dit kabinet wil doen. Die 20% geluidsreductie nog in deze kabinetsperiode is een heel mooi doel om op langere termijn onze mooie luchthaven een goede toekomst te geven. Dus: ontraden.

De voorzitter:

Dan noteren we "ontraden" bij de motie op stuk nr. 1191. Dan de motie op stuk nr. 1192.

Minister Madlener:

De motie op stuk nr. 1192 gaat over het verlagen van de vliegbelasting naar het niveau van 2021. Dit is een afspraak uit het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma. Daar houden we ons natuurlijk aan. Bovendien zit er ook geen dekking bij deze motie.

De voorzitter:

Dan noteren we bij de motie op stuk nr. 1192 "ontraden".

Minister Madlener:

Ja, ontraden.

De voorzitter:

Dan heeft u in uw appreciatie al wat vragen meegenomen. Ik zou u daarom willen verzoeken om u vooral te focussen op de openstaande zaken.

Minister Madlener:

Ja. Dan begin ik met een vraag van het lid Bamenga. Als de juridische zorgen er niet zijn, mogen we er dan van uitgaan ... Ja, ik heb het daar eigenlijk al over gehad. We gaan deze Balanced Approach voortzetten met 15% en daarna nog 5%. Ik wil dat niet op een andere manier doen. Daar zie ik geen mogelijkheden toe.

Hoe gaan we die 20% uiteindelijk halen? Dat heb ik ook al gezegd. Deze vraag is van het lid Grinwis.

Dan heb ik een vraag over een effectanalyse van de keuzes en de dreigende accijnsverhoging. We gaan een onderzoek laten uitvoeren naar de effecten op de prijzen. Ik hoop dat dit voldoende is, in dit geval voor de heer Grinwis.

Dan nog een vraag van de heer Grinwis: willen we in het belang van Defensie als randvoorwaarde boven ... Ja, dat gaat over Lelystad Airport, waar Defensie ook haar oog op heeft laten vallen. Net als voor de burgerluchtvaart wil ik niet vooruitlopen op besluitvorming. Er zijn wensen, ook vanuit Lelystad. In 2025 zal het kabinet een besluit nemen over die luchthaven, of dat nou militair is of voor de burgerluchtvaart of beide.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De minister wil er niet op vooruitlopen, maar er ligt natuurlijk wel een duidelijke Kameruitspraak. De minister begon met te zeggen "of burgerluchtvaart of militair" en hij eindigde met beide. Maar ik neem aan dat de nadruk ligt op of-of en niet op beide.

Minister Madlener:

Nou, ik wil daar ook niet op vooruitlopen, eerlijk gezegd. We zien luchthaven Eindhoven. Daar kan het heel goed beide. Ik denk dat er behoefte is aan beide in dit land. We gaan zien wat we hier kunnen doen op deze luchthaven.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

Minister Madlener:

De vraag van het lid Kostić over inzicht in gebruikte cijfers en modellen heb ik al beantwoord.

Dan de impactanalyse nachtsluiting. Die komt zo spoedig mogelijk na het kerstreces. De impactanalyse van de nachtsluiting loopt nog en wordt iets later opgeleverd dan ingeschat omdat tot nu toe prioriteit gegeven is aan de extra geluidsberekeningen voor de Balanced Approachprocedure. Dat is eigenlijk onze eigen schuld. Dus het wordt iets later. Het onderzoek is in de afrondende fase. Het volgt zo spoedig mogelijk na het kerstreces. Maar januari? Ik lees hier helaas dat februari de verwachte geboortedatum is.

De voorzitter:

Ik zie grote teleurstelling op ieders gezicht. Heel kort, meneer Van Dijk, want de minister heeft volgens mij best wel goed uitgelegd waarom het vertraagd is. Ik ga niet een hele bakkeleiprocedure starten over of het nou toch de laatste dag van januari is of de eerste dag van februari.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Maar voor de Handelingen: ik begrijp gewoon echt niet dat dit zo lang moet duren. Wat betreft de omstandigheden waardoor het weer langer moet duren: het gaat om het onderzoeken van wat de nachtsluiting doet. Daar hebben die andere dingen gewoon minder mee te maken. Ik wil dan toch echt een harde resultaatsverplichting dat die impactanalyse er in februari gewoon ligt.

Minister Madlener:

Het zijn ook gewoon dezelfde mensen die die onderzoeken doen. Ik begreep ook niet waarom het allemaal zo lang duurt, maar het was zeer complex. Er moesten datamodelen in elkaar worden gezet. Er zijn ook niet heel veel mensen in Nederland die dit soort berekeningen kunnen maken. Dus helaas, ik snap de teleurstelling, maar februari is bij dezen toegezegd.

De voorzitter:

Dan noteren we dat als een harde toezegging.

Minister Madlener:

Ja. Dan Extinction Rebellion-demonstranten. Ik ben bekend met dat voorval van Extinction Rebellion-demonstranten die achter de douane zijn gekomen. De beveiliging van luchthavens valt natuurlijk onder de verantwoordelijkheid van de minister van Justitie en Veiligheid. Iedereen is aan een beveiligingscontrole onderworpen geweest. Dat kan ik wel zeggen. Er zijn ook geen voorwerpen aan de andere zijde, aan de luchtzijde, gekomen die een gevaar voor de vliegveiligheid met zich mee zouden brengen. Maar ik zal samen met de minister van Justitie en Veiligheid de Kamer natuurlijk informeren over wat hier precies gebeurd is en hoe dit heeft kunnen plaatsvinden, want het is natuurlijk zeer zorgelijk als je dit zo in de krant leest. Ik heb die zorgen natuurlijk ook en ik wil daar ook alles van weten. Dat zal ik zo snel mogelijk met de Kamer delen.

De voorzitter:

Dan noteren we die toezegging ook.

Minister Madlener:

Dan: kan de minister nagaan hoe andere luchthavens een rol kunnen krijgen in een krachtig luchthavensysteem? Dat is een vraag van het lid Pierik. Het is natuurlijk aan de luchthavens zelf om de samenwerking te organiseren en toe te werken naar een systeem van luchthavens. Waar lenW het kan ondersteunen, zijn we graag bereid het gesprek aan te gaan, binnen de kaders van de wet- en regelgeving. Op ad-hocbasis vinden er wel overleggen met luchthavens plaats, gezamenlijk of met individuele luchthavens, maar het is uiteindelijk aan de luchthavens zelf.

Dan nog een vraag van het lid Pierik. Als het gaat om fysieke ruimtes en stikstofruimte, dan liggen er bij Groningen Airport Eelde interessante mogelijkheden. Stikstofruimte moet per casus beoordeeld worden. Er is een natuurvergunning. Binnen die ruimte is er de mogelijkheid om te vliegen. Er loopt nu een aparte procedure voor het luchthavenbesluit van Groningen Airport Eelde.

Dan vroeg het lid Boutkan of we in gesprek kunnen gaan met LVNL over het beperken van de secundaire banen en hierover kunnen terugkoppelen naar de Kamer. Er wordt al zo veel mogelijk gevlogen op de primaire banen. Dat is het strikt preferentieel baangebruik: secundair alleen indien noodzakelijk. Bij de invulling van de resterende 5% kijken we ook naar verdere beperking van het secundairebaangebruik. Ik vraag ook steeds aandacht voor de problematiek omtrent de secundaire banen, ook in mijn gesprekken met LVNL. Samen met LVNL willen we natuurlijk graag alle mogelijkheden bekijken, want ik begrijp de wens van de heer Boutkan van de PVV natuurlijk.

De heer Boutkan (PVV):

Dank u wel, minister. Het is niet alleen de wens van de PVV, maar het is de wens van veel omwonenden, die gewoon onder zo'n secundaire baan zitten. Die signalen vanuit de gemeentes en dergelijke dringen waarschijnlijk niet door, ook de signalen vanuit deze Kamer niet. Maar wij hebben ook gesprekken gevoerd. Nogmaals, zorg er echt voor dat het woord "primair" bovenaan komt te staan.

Minister Madlener:

"Primair" staat dus bovenaan. De vraag is hier: wordt er te snel naar secundaire banen gegrepen? Dat is eigenlijk de vraag. Ik heb daar zelf geen twijfel over; ik denk dat dat niet zo is. Maar ik zal nogmaals checken en met LVNL bespreken of dat ook echt niet zo is. Ik kan daarover eventueel een verslagje naar de Kamer sturen.

De voorzitter:

Dank u wel.

Minister Madlener:

Dan nog een vraag van de heer Boutkan over luchthaven Den Helder. Het gaat hier om een militaire luchthaven met civiel medegebruik. Er loopt op dit moment een traject onder leiding van Defensie om samen met de regio te kijken naar een toekomstvaste businesscase. Hier heeft Defensie het voortouw in, dus ik moet u in dit geval helaas toch verwijzen naar de minister van Defensie.

Welk signaal geeft de minister af aan duizenden werknemers als het delen van zwarte lijsten niet mogelijk wordt gemaakt? Elke ordeverstoringe passagier is er natuurlijk een te veel. Het is heel irritant als soms hele vliegtuigen moeten landen vanwege iemand die zich misdraagt. Uit onderzoek blijkt echter dat het delen van zwarte lijsten niet het juiste middel is om dit aantal terug te dringen. Daarom zetten we nu samen met de sector in op andere maatregelen, zoals communicatie en een gezamenlijke campagne in Europees verband. Ook blijven we onderzoek doen naar de aard en omvang van deze problematiek. Ik vind het wel belangrijk dat er voor deze maatregelen alle aandacht is om dit inderdaad terug te dringen. Doordat luchtvaartmaatschappijen ordeverstoringe passagiers op hun zwarte lijsten kunnen weren en het Openbaar Ministerie erbovenop zit, denken wij dat er wel iets aan gedaan kan worden. Met de verschillende communicatiemiddelen wordt ook een sterk signaal afgegeven.

De voorzitter:

U heeft nog een vraag van de heer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Waar het om gaat, minister, is natuurlijk het signaal dat duidelijk wordt afgegeven aan de mensen die daadwerkelijk te maken hebben met deze overlastgevende aso's. Het onderzoek dat is gedaan, kan eigenlijk niet goed zijn zonder een goede voorlichtingscampagne en een inventarisatie. Wij zouden dus graag aan de minister mee willen geven om er toch nog eens over na te denken hoe we dit beter kunnen gaan doen dan wat er tot nu toe gedaan is.

Minister Madlener:

We willen natuurlijk het maximale doen om die heel irritante misdragingen in vliegtuigen te voorkomen. Er moet zeker een duidelijk signaal van uitgaan. Een zwarte lijst blijkt echter niet effectief te zijn. Maar ik wil graag toezeggen dat ik nog eens kijk naar alle maatregelen die we wel genomen hebben en dat ik kijk wat we eventueel nog kunnen doen. Dit is natuurlijk vaker besproken, maar ik zal nogmaals kijken wat we hier nog meer aan kunnen doen.

De voorzitter:

Dan kijk ik nog even naar de minister om te zien hoeveel vragen hij nog heeft.

Minister Madlener:

Nog één. Die is ook van het lid Boutkan. Hoe verhouden uitspraken van de staatssecretaris van Defensie zich tot het civiel openen van Lelystad Airport? Eigenlijk heb ik dat net ook al gezegd. We nemen daar volgend jaar een besluit over.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van dit tweeminutendebat Luchtvaart naar aanleiding van het commissiedebat gehouden op 24 oktober.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik schors voor een enkel moment, want ik mis nog één woordvoerder voor het volgende debat. Maar ik zou iedereen die aan het volgende debat meedoet willen verzoeken om even in de zaal te blijven, want zodra diegene er is, gaan we weer hervatten. Ik schors voor een heel kort moment.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.