

31936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1170

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 1 juli 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 10 april 2024 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2023 inzake stand van zaken Hoofdlijnenbesluit Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 488);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juli 2023 inzake aanpassing gebruik regeringsvliegtuig (Kamerstuk 36200-XII, nr. 117);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 oktober 2023 inzake duurzaam taxiën (Kamerstuk 31936, nr. 1114);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 oktober 2023 inzake onderzoeksrapport Luchtvaart en zeevaart in de nieuwe jaarverplichting energie vervoer (Kamerstuk 32813, nr. 1305);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2023 inzake voortgang CO₂-plafond per luchthaven (Kamerstuk 31936, nr. 1132);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 december 2023 inzake verzamelbrief luchtvaart: studie "De prijs van een vliegreis", registratie zakelijk vliegen en TaxiBots (Kamerstuk 31936, nr. 1134);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2023 inzake niet-CO₂-klimaat effecten van de luchtvaart includeren in beleidsstudies (Kamerstuk 31936, nr. 1139);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 december 2023 inzake draagvlakonderzoek luchtvaart 2023 (Kamerstuk 31936, nr. 1133);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2023 inzake vier studies luchtvaart (Kamerstuk 31936, nr. 1140);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2023 inzake zesde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 489);

- de brief van de minister voor Natuur en Stikstof d.d. 14 december 2023 inzake ontwerpbesluit Maastricht Aachen Airport (Kamerstuk 31936, nr. 1141);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2023 inzake stand van zaken regionale luchthavens en luchtruim (Kamerstuk 31936, nr. 1135);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2023 inzake effecten van luchtvaart op lokale luchtkwaliteit (Kamerstuk 31936, nr. 1137);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 februari 2024 inzake reactie op visie "Toekomstbestendige luchtvaart voor Nederland" van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) (Kamerstuk 31936, nr. 1143);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 februari 2024 inzake benoeming voorzitter Maatschappelijke Raad Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 492);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 maart 2024 inzake rapport maatschappelijke kosten-batenanalyse Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 493);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 februari 2024 inzake handavingsrapportages Schiphol, Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport voor gebruiksjaar 2023 (Kamerstuk 31936, nr. 1145);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 maart 2024 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van Bewonersvereniging Vliegghinder Nieuwkoop met betrekking tot baanonderhoud Schiphol 2024 (Kamerstuk 29665, nr. 494);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 maart 2024 inzake toezegging gecertificeerde mbo-luchtvaarttechniekopleidingen (Kamerstuk 31936, nr. 1149);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 maart 2024 inzake vonnis rechtbank Den Haag in bodemprocedure stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat (Kamerstuk 29665, nr. 495);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 maart 2024 inzake zevende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 496);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 maart 2024 inzake gezamenlijke aanbieding (onderzoeks)rapporten ten behoeve van duurzame luchtvaart (Kamerstuk 31936, nr. 1150);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 april 2024 inzake stand van zaken uitvoering vonnis RBV-zaak (Kamerstuk 29665, nr. 498);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 april 2024 inzake nazending onderliggende beslisnota's inzake Luchthavenindelingbesluit (LIB) (Kamerstuk 29665-496) (Kamerstuk 29665, nr. 497);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 april 2024 inzake reactie op verzoek commissie over het rapport Network Quality and Environment Framework (Kamerstuk 31936, nr. 1153).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Boutkan

Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Bamenga, Boutkan, Olger van Dijk, Eerdmans, Peter de Groot, De Hoop, Kostić, Stoffer en Vedder,

en de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.00 uur.

De **voorzitter**:

Goedemiddag, dames en heren. Welkom bij het commissiedebat Luchtvaart (inclusief Verduurzaming luchtvaart). Ik heet u allen hartelijk welkom: het publiek op de tribune, zij die thuis voor de buis zitten mee te kijken en zij die door de grote opkomst deze bijeenkomst in een andere zaal volgen. Uiteraard heet ik ook de Kamerleden van harte welkom. Ik zal ze gelijk aan u voorstellen. Links van mij zitten de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid, de heer Olger van Dijk -- we hebben meerdere leden met de naam Van Dijk; daarom noem ik de voornaam erbij -- van NSC, Nieuw Sociaal Contract, het lid Kostić van de Partij voor de Dieren, de heer Eerdmans van JA21, de heer Bamenga van D66, de heer De Groot van de VVD en mevrouw Vedder van het CDA. Welkom. Rechts van mij zitten de minister en de ambtelijke ondersteuning. Van harte welkom. En, uiteraard, niet te vergeten: de overige ondersteuning die het mogelijk maakt dat wij vandaag deze zaal kunnen bezetten.

Het debat staat gepland van 13.00 uur tot 18.00 uur. U heeft allen zes minuten spreektijd in de eerste termijn. Mijn voorstel is dan ook om, gezien deze ruime spreektijd, het aantal interrupties in de eerste termijn te beperken tot twee, zodat wij hopelijk later, als het antwoord van de minister is geweest, meer tijd hebben. Ik verwacht namelijk nog een aantal fracties. Ik zie meneer De Groot al gelijk steigeren bij mijn voorstel, zoals natuurlijk te verwachten was. Meneer De Groot.

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

O, u had het al verwacht, voorzitter? Nou, hartstikke mooi. Ik vind twee wel heel erg beknopt, want vaak is het een interruptie en een vervolgininterruptie, en dan ben je klaar. Kunnen we er twee keer twee van maken, of is dat een hele grote uitbreiding? Het is gelijk een verdubbeling van de inzet, hè, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, dat is een hele verdubbeling. Daardoor komen we misschien wel in tijdnood. Laat ik het dan gewoon middelen: in eerste instantie zet ik het op drie. Dat heet "polderen", meneer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

En de onderhandelingen zijn gestart, zo zie ik maar. Nee, prima. Dat is in ieder geval wat ruimer dan twee. Twee is heel beperkt. Dank dus, voorzitter, voor nu.

De voorzitter:

Dan is dat bij dezen zo vastgelegd: zes minuten spreektijd en drie interrupties. Bij de beantwoording van de minister kijk ik dan wel in hoeverre hij die heeft ingedeeld in blokjes en dergelijke en welke onderwerpen in welk blokje zitten, zodat we daar geen misverstanden over krijgen. Ik zie geen andere op- of aanmerkingen.

Zullen we dan maar gelijk van start gaat met de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid? Gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Decennialang kregen we te horen dat Schiphol de grote motor van onze economie is. Het kon niet op. De plofkip met de zogenaamde gouden eieren. En dat heeft consequenties gehad. Of het nu gaat over arbeidsvoorwaarden, geluid, stikstof, fijnstof of CO₂: de maatschappelijke grenzen zijn jarenlang overschreden. Dat vind ik niet alleen, dat vindt GroenLinks-Partij van de Arbeid niet alleen; dat vindt de rechter ook. Op 20 maart deed hij de uitspraak dat omwonenden niet genoeg beschermd zijn tegen geluidsoverlast van Schiphol. De vraag of Schiphol moet krimpen is daarmee beslecht door de rechter. Alles wat we in de afgelopen vijftien jaar deden, was feitelijk illegaal. De gedoogconstructie, het anticiperend handhaven en rechteloze omwonenden: dat had nooit gemogen. En daar komen de ontbrekende stikstofvergunning en de nieuwe klimaateisen nog bij. De rechter was heel duidelijk in zijn onderbouwing. Er is getoetst aan de

geldende verdragen en wetten. De rechtbank gaat daarmee níet op de stoel van de politiek zitten. Collega's die dat wel denken, daag ik uit om het oordeel nog eens goed te bestuderen.

Voorzitter. De politiek heeft gefaald in het voldoende beschermen van de rechten van burgers. Jarenlang. Alweer. Dat moet echt anders. Voor GroenLinks-Partij van de Arbeid moet dat langs drie lijnen: allereerst krimp, terug naar het LVB van 2008, een nachtsluiting, minder hub en meer oog voor maatschappelijke belangen. Erkent de minister dat de overheid jarenlang heeft gefaald in het adequaat beschermen van omwonenden van Schiphol en dat we dit voortaan beter moeten doen? En daarbij praktisch: als we het LVB van 2008 omrekenen naar de moderne vlootsamenstelling van nu, op hoeveel vliegbewegingen komen we dan uit? Hoeveel nachtvluchten passen daar nog in? Hoe zit het met nieuwe woningen en met de gehinderden buiten de geluidscontouren? Hoe verhoudt deze uitspraak op basis van het EVRM zich tot eerdere uitspraken van een andere rechtbank en de adviezen over de te volgen Balanced Approach?

Nederland vaart wel bij iets minder luchtvaart, op het gebied van geluid, veiligheid, luchtvervuiling, klimaat en economie. We hebben decennialang gedaan alsof meer luchtvaart altijd beter zou zijn, zonder daarbij te kijken naar wat Nederland echt nodig heeft, wat daarvan de maatschappelijke prijs is en wie daarvoor opdraait. Het omslagpunt is gepasseerd. Als de politiek niet ingrijpt, dan moet de rechter dat doen. Minder en slimmere luchtvaart is beter voor de economie.

Wat we vrij snel kunnen doen, is een overgaan tot een nachtsluiting. Mijn fractie wil Schiphol echt complimenteren voor de bewegingen die het op dit punt maakt, maar de luchtvaartmaatschappijen weigeren eigenlijk hun been bij te trekken. Hoe kijkt de minister daarnaar? Dient bijvoorbeeld KLM op dit moment nog wel het maatschappelijk belang, vraag ik de minister. En ziet hij ook steeds meer verschil tussen de positie van Schiphol en KLM? Hoe verklaart de minister dat?

Voorzitter. Dan de hub. Alle recente onderzoeken benadrukken heel sterk dat bij de oude criteria om de maatschappelijke waarde van luchtvaart in te schatten niet goed wordt gekeken naar de kosten versus baten. Een voorbeeld. 20% van de verre vluchten is goed voor 80% van de klimaatschade. Passagiers van directe zaken- en vakantievluchten in Europa betalen zo'n 60% tot 80% van de kosten die zij veroorzaken. Bij vluchten op verre bestemmingen is dat slechts 10%. De resterende 90% wordt dus door anderen betaald. Bij 70% tot 80% van die verre vluchten, met dus de grootste klimaatschade en een kleine eigen bijdrage, gaat het om overstappen. Bij sommige vluchten is dat zelfs 90%. Klopt het, vraag ik de minister, dat de routes met de veelal geringste maatschappelijke waarde voor de Nederlandse reiziger de grootste klimaatschade en de meeste geluidsoverlast veroorzaken, maar relatief gezien het minst bijdragen? Mijn verzoek aan de minister is om het beleidskader netwerkqualiteit te updaten

en te kijken naar wat echt belangrijk is voor reizigers én voor Nederland, om de alternatieven zoals trein, auto of gewoon een internationale Zoomcall ook een keer mee te wegen en om een keer serieus alle maatschappelijke kosten mee te wegen voor elke passagier. Ik zou echt graag een serieuze overhaul willen zien van dit systeem waarbij we de aanbevelingen van bijvoorbeeld professor Peeters, die recent in de Kamer een technische briefing gaf, goed verwerken. Op dat punt zou ik graag een toezegging van de minister hebben.

Dan kom ik bij de sturingsmiddelen. Het liefst gooien wij de hele slotverordening overhoop en gaan we alle oude rechten afbouwen en routes wegen voor wat ze nu waard zijn, voor wat ze écht waard zijn. Vergt dat tijd? Ja, tuurlijk. Maar dan moeten we ook kijken naar bijvoorbeeld sturen via belastingen: alle kosten in de ticketprijs. Dan betalen overstappers en internationale businessclasses fors meer, maar dan kan de gewone Nederlander gewoon op vakantie. De vervuiler meer laten betalen. De afstand tussen de doelen op het gebied van geluid en klimaat en de snelheid van de technische verbeteringen wordt zo traag kleiner dat we gewoon alle middelen moeten inzetten. We moeten dus overal de beste beschikbare technieken dwingend voorschrijven. Ik noem: onderzoek naar alternatieve aandrijvingen voor brandstof, belastingen op afstand, emissie, CO₂-plafond, de nachtsluiting van Schiphol én gewoon een krimp. Anders dan wat de grote luchtvaartbaas onlangs bepleitte, moeten we juist wél maatregelen stapelen. Dat is wat we doen. We stellen normen met elkaar. Want ze werken allemaal op een ander punt.

Ten slotte heb ik nog drie kleine punten, voorzitter. Ik begrijp dat er wat betreft de bagagebedrijven uitzonderingen zullen worden gemaakt voor vracht en voor eigen afhandelaren. Ik zie niet in waarom. Alle werknemers verdienen dezelfde bescherming. Uitzonderingen ondermijnen die. Kan de minister toezeggen dat er voor vrachthandelaren en eigen afhandelaren gewoon dezelfde kwaliteitseisen komen?

Dan een vraag over de overlast. De overschrijding bij het handhavingspunt 25 bij Uithoorn zit op bijna 19%. Wat kan daar extra aan gedaan worden?

Ten slotte een vraag over het cabinepersoneel. Zij hebben ontzettend veel last van overlastgevende reizigers. Kunnen we niet toch kijken naar een zwarte lijst en het wat meer uitwisselen van die gegevens, opdat de overlast beter teruggedrongen kan worden? Wat kan er nog extra gebeuren? Kunnen die gegevens in de EU meer met elkaar worden gedeeld om de overlastgevende reizigers stevig aan te pakken?

Dank.

De **voorzitter**:

Ik dank u ook, de heer De Hoop. Dat waren ruim zes minuutjes. Ik zie dat de heer Eerdmans en vervolgens de heer De Groot een interruptie willen plegen. Ik heet de heer Stoffer van de SGP van harte welkom.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Uit het verhaal van de heer De Hoop begrijp ik dat hij een groot voorstander is van nachtsluiting bij Schiphol. Gisteren hebben wij, denk ik, een vrij duidelijk statement gekregen van de hele luchtvaartsector. Zij wijzen op de problemen die wij krijgen door een nachtsluiting. Dat staat nog los van het gegeven dat mensen die bij terugkeren een vertraging tot in de nacht hebben opgelopen, vanuit België met een bus naar huis zullen moeten. Een nachtsluiting raakt nogal wat mensen, want aan de randen van de dag en nacht zal er meer overlast zijn. Ik vraag hem even op die punten te reageren. Verder wijs ik op het probleem van de werkgelegenheid. Transavia zal hier ernstige hinder door krijgen, met gevolgen voor de desbetreffende werkgelegenheid in Nederland. Het is dus nogal schadelijk voor Nederland als je de nachtsluiting doorzet op de manier waarop die nu wordt voorgesteld.

De **voorzitter**:

Wilt u die vraag gelijk beantwoorden?

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

Jazeker. Een heldere vraag van de heer Eerdmans. Ik merk dat JA21 en GroenLinks-Partij van de Arbeid een ander startpunt hebben voor dit gesprek. Voor mij moet het startpunt zijn: hoe kunnen we de lasten voor de omwonenden doen afnemen? Daar heeft de rechter ook een uitspraak over gedaan. Dan zijn er normen die we met elkaar moeten stellen. Een korte mogelijkheid om dat snel te doen, is een nachtsluiting. Schiphol zelf geeft ook aan dat men dat graag wil om de overlast voor omwonenden te verkleinen. De heer Eerdmans schetste een aantal problemen. Een daarvan is wat meer druk aan de randen. Dat is een situatie die zich kan voordoen. Ik vind het heel belangrijk dat Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen gaan kijken hoe je binnen die grenzen met elkaar kunt gaan kijken naar het zo veel mogelijk verlagen van de last. Die puzzel moet gelegd worden. Ik zeg ook niet dat dat niet ingewikkeld is.

Ik snap dat de heer Eerdmans het punt van de werkgelegenheid noemde. Als je een nachtsluiting hebt, heeft dat consequenties voor de werkgelegenheid. Daar kijken we niet voor weg. Het is ontzettend vervelend voor mensen die werken bij de luchtvaartmaatschappijen, maar ik vind echt dat we nu de lasten voor omwonenden moeten terugdringen. Dat vind ik niet alleen, dat

vindt de rechter ook. Een nachtsluiting is een eerste stap die de politiek zou moeten zetten, met helaas de consequenties van dien.

De voorzitter:

Een korte, bondige vervolgvraag, meneer Eerdmans.

De heer Eerdmans (JA21):

Ik zal het in mijn bijdrage wat uitgebreider doen, maar het commitment van de sector is ook om minder geluid te gaan produceren. Zij zeggen niet: laten we doordenderen met al die vliegtuigen. Zij werken aan stillere vliegtuigen. Daar wordt enorm veel energie en geld in gestoken. Mijn vraag is alleen: wat levert het nou op voor mensen die nu niet meer kunnen vliegen vanaf Schiphol en met de auto gaan jakkeren naar België of Duitsland, waar zij dan het vliegtuig pakken? Het is straks hier gewoon niet meer mogelijk of het wordt onbetaalbaar. Met de PvdA zullen de ticketprijzen waarschijnlijk nog verder de plan uit vliegen. Dat lijkt mij zeer onverstandig en ook ridicuul. Is de heer De Hoop het daarmee eens?

De voorzitter:

Ook voor de heer De Hoop: kort en bondig graag.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Vind ik mijn eigen plannen ridicuul? Nee. U schetst de inzet van de luchtvaartmaatschappijen. Indirect noemt u daarbij het tienpuntenplan. Als ik dat door mijn oogbellen bekijk, moeten acht van die tien punten gewoon. Ik vind het dus niet echt een tienpuntenplan. De luchtvaartmaatschappijen zeggen ermee dat ze zich committeren aan wat eigenlijk al moet. Ik ben daar dus niet zo heel erg van onder de indruk. De ILT zegt: schoner en stiller. Wij zien dat dat voor omwonenden heel weinig impact heeft. Er wordt eigenlijk meer overlast ervaren terwijl er stiller gevlogen wordt. Die ervaring is dus heel anders. Wordt luchtvaart duurder? Ja, we maken het met elkaar al duurder. Ik ben niet voor een platte heffing, zoals we het nu doen. Ik zou daarin veel meer willen differentiëren. Als je ziet dat 20% van de vluchten 80% van de uitstoot veroorzaken, dan denk ik dat we die verre vluchten veel duurder moeten maken, zodat het voor de gewone Nederlander nog wel mogelijk is om op vakantie te gaan. Heel veel mensen hebben al moeite om de boodschappen te betalen, dus die kunnen niet eens denken aan die vliegvakantie.

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

Mijn vraag ligt in het verlengde van die van collega Eerdmans. De VVD is ook op zoek naar een goede balans tussen de omgeving en Schiphol. Ik heb met alle luchtvaartpartijen gesproken. Wat u eigenlijk aangeeft is: we moeten krimpen en er moet een nachtsluiting komen. U brengt een stapeling in het beleid die er in uw ogen toe moet leiden dat we beter voor die omgeving zorgen. Maar ik vraag mij af wat u nu eigenlijk écht zegt. Door die stapeling heeft u heel wat uit te leggen aan al die mensen die graag toch nog net even met dat vliegtuig op vakantie willen naar Kos of Kreta of welke andere bestemming dan ook. Met krimp én een nachtsluiting draait u die goedkopere ticketprijzen, bijvoorbeeld voor Transavia, de nek om. Wat zegt u tegen al die mensen, misschien wel ook uw kiezers, over hun vakantieplannen? Is het voor hen nog te betalen? Wat mag het wat u betreft kosten?

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

Ik moet eigenlijk zeggen dat ik dit wel een beetje frappant vind. Ik ben niet de enige die dit zegt. Schiphol vindt ook dat men moet krimpen en een nachtsluiting moet hebben. Uw eigen minister vindt dat ook. Laten we niet doen alsof alleen GroenLinks-Partij van de Arbeid dit vindt. Ik denk dat we moeten krimpen. Dan krijg je minder vluchten en moet je binnen het aantal vluchten dat wel kan worden gedaan, een verdeling aanbrenge. Ik zie luchtvaart echt als een verdelingsvraagstuk. Wat zijn dan de keuzes die je maakt? De heer De Groot zegt dat mensen nog wel op vakantie moeten kunnen. Dat vind ik ook. Dus ik zou zeggen: laten we de hubfunctie een keer aan diggelen slaan met elkaar. Laten we eens kijken wat dat oplevert. Als we zien dat de meest vervuilende vluchten veel meer maatschappelijke kosten hebben dan baten, zoals is te lezen in het rapport van Natuur & Milieu, dan moeten we met elkaar zeggen: minder lange afstand. Daarmee bedienen we de vakantiereiziger veel beter. En ik hoop dat de VVD aan mijn zijde staat als ik zeg dat we misschien wat minder van die businessvluchten, die langeafstandvluchten, moeten doen. Dan kan de gewone man, binnen de vluchten die we houden, nog gewoon op vakantie.

De **voorzitter**:

Dat levert nog een vervolgvraag op.

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

Nou, dit is geen vervolgvraag, want ik heb gewoon geen antwoord gekregen op mijn vraag. Mijn vraag ging hierover. Als u met uw nachtsluiting het businessmodel van Transavia kapotslaat, wat zegt u dan tegen al die mensen -- u kent ze ook wel -- die 's ochtends vroeg of 's avonds laat naar de

luchthaven gaan of van de luchthaven komen omdat ze terugkomen van vakantie? Want die ticketprijs staat onder druk doordat u het businessmodel van bijvoorbeeld Transavia gewoon keihard kapotslaat. Alleen als er drie slagen gemaakt worden, kunnen die prijzen overeind blijven. Wat gaat u tegen alle mensen zeggen die graag op die manier op vakantie gaan?

De voorzitter:

Kort en bondig graag.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ja, wat ga ik tegen al die mensen zeggen? Ik ga tegen al die mensen zeggen dat Schiphol al vijftien jaar meer vliegt dan mag en dat Schiphol, net als elke Nederlander, gewoon aan de regels moet voldoen. Elke boer moet zich houden aan de stikstofregels. Iedereen moet soms 100 kilometer per uur rijden. Iedereen houdt zich aan de regels die wij met elkaar afgesproken hebben. Schiphol heeft dat vijftien jaar lang niet goed genoeg gedaan. Als de politiek geen grens trekt, dan doet de rechter dat. Als de heer De Groot dat niet inziet, dan vrees ik dat de rechter bij een volgende coalitie op een gegeven moment weer moet ingrijpen. Ik zou tegen de VVD willen zeggen: heb de moed om nu zelf politieke keuzes te maken en te sturen op wat wel kan binnen de normen die we met elkaar afspreken.

De voorzitter:

Voor de wat later binnengekomen deelnemers: de spreektijd is zes minuten en we hebben drie interrupties in de eerste termijn. Interruptie van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Een vlammend betoog van de heer De Hoop. Zo kennen we hem ook. Net, in de laatste beantwoording, zat nog één ding waarvan ik dacht: het is goed om dat even samen op tafel te leggen. De heer De Hoop gaf aan dat vakantievluchten misschien prioriteit zouden kunnen hebben ten opzichte van de hubfunctie van Schiphol. Nou is Schiphol met zijn hubfunctie wel essentieel voor onze economie, onze werkgelegenheid, het verdienvermogen van Nederland. Stel dat we die straks niet meer zouden hebben, dan hebben heel veel mensen toch überhaupt geen geld meer om hun vakantie te betalen? Hoe kijkt de heer De Hoop daartegenaan? Schiphol heeft toch ook een essentiële functie in het verdienvermogen van Nederland?

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

Ik betwijfel dat, want in die hubfunctie zitten heel veel van die langeafstandsvluchten. Als je ziet dat ongeveer 70% tot 80% overstapper is, dan levert dat de lokale economie betrekkelijk weinig op. Die mensen stappen in één keer door naar een volgend vliegtuig. Die doen dus ook niet heel veel boodschappen op Schiphol, terwijl de vakantiereiziger -- die korte afstand, zeg maar -- de facto meer oplevert. Dat zie je ook heel mooi in het rapport van Natuur & Milieu, die heel goed schetst dat de maatschappelijke kosten van die langeafstandsvluchten en de schade die ze berokkenen, groter zijn dan de baten. Ik kijk dus echt anders naar die hubfunctie dan de heer Stoffer. Tegelijkertijd zegt hij dat er mensen werken bij zowel Schiphol als Transavia en KLM. Ik zou heel graag hebben dat zo veel mogelijk mensen binnen die normen aan het werk kunnen voor zo'n goed mogelijk salaris. Daarom was ik ook een van de mensen die met de drukte op Schiphol de heer Benschop naar de Kamer riep om ervoor te zorgen dat mensen daar goede arbeidsvoorwaarden hebben.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop, zou u zich willen beperken tot de beantwoording van de vraag? Anders gaan we absoluut de tijd niet halen.

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

U heeft helemaal gelijk, voorzitter, maar er zitten in de vragen vaak meerdere vragen verpakt. Dat snap ik ook, want het is een beladen onderwerp. Ik denk dat binnen de normen die wij stellen, nog heel veel mensen met een fantastische baan hun boterham kunnen verdienen, maar we moeten ons gewoon houden aan de normen. Dat moet Schiphol nu ook een keer doen.

De **voorzitter**:

Dank u voor de beantwoording. Dan ga ik door naar de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank u, voorzitter. De Staat handelt onrechtmatig door niet de vereiste afweging te maken tussen de belangen van hen die gebaat zijn bij het luchtverkeer van en naar Schiphol en de belangen van hen die daarvan ernstige hinder en slaapverstoring ondervinden. Deze stevige uitspraak deed de rechtbank Den Haag onlangs. Collega De Hoop refereerde er al aan. Nieuw

Sociaal Contract heeft de rechtsstaat hoog in het vaandel, zoals bekend. Vandaag mag ik als NSC-volksvertegenwoordiger voor het eerst uitgebreid over de luchtvaart spreken. Ik kan en wil niet heen om deze juridische werkelijkheid, die voor tienduizenden omwonenden van Schiphol ook een dagelijkse harde realiteit is. De afgelopen weken heb ik gesproken met heel veel organisaties en deskundigen. Laat ik ook duidelijk maken dat mijn fractie niet tegen luchtvaart is. We zien hoe belangrijk die is voor onze economie en werkgelegenheid, en dat die familie en mensen wereldwijd dichterbij elkaar brengt. Maar we willen onze ogen niet sluiten voor de negatieve effecten van de luchtvaart op het klimaat en het milieu, maar vooral ook voor de geluidsoverlast voor omwonenden in een dichtbevolkt land als Nederland.

Voorzitter. Afgelopen vrijdag sprak ik met een aantal van die omwonenden. Zij vertelden hoe geluidshinder hun dagelijkse leven beïnvloedt en dat ze slecht kunnen slapen. Een blinde man vertelde me over de impact van vlieggeluid op hem als voetganger, afhankelijk als hij is van het gehoor. Hij vertelde me hoe het is om, elke keer als er een vliegtuig overkomt, even te moeten stoppen. De vraag is of deze hinder voor omwonenden in balans is met het belang voor onze economie. De Haagse rechter stelt klip-en-klaar van niet en beveelt de Staat om geldende wetgeving binnen twaalf maanden te handhaven.

Deze minister is demissionair maar het kan niet wachten. Hij geeft in zijn brief van gisteravond aan dat de huidige driesporenaanpak de goede richting is en schetst daarnaast vooral de dilemma's. Maar is zijn insteek nu handhaving van het Luchthavenverkeerbesluit uit 2008 of juist actualisatie daarvan? En hoe worden gehinderden buiten de huidige geluidscontouren meegenomen? Hoewel de rechter geen concrete vermindering van vliegbewegingen beveelt, is de grote vraag hoe de minister hier zonder krimp snel resultaten kan boeken. Graag een reactie.

Voorzitter. Voor mijn fractie is helder dat er ruimte blijft voor de luchtvaart en een sterk Schiphol in Nederland, maar ook dat die ruimte moet worden begrensd. Daarbij moeten we kritisch kijken naar het beleid van de afgelopen jaren. Ook de Haagse rechtbank zegt dat de hubfunctie en de groei van Schiphol te dominant zijn geweest. De fundamentele vraag is wat Nederland heeft aan overstappers op Schiphol. Wat levert het ons op om een rechtstreekse verbinding te hebben naar Lima in Peru of Quito in Ecuador? Het rapport van Natuur & Milieu stelt dat een derde van de vluchten geen meerwaarde heeft. De minister komt in zijn reactie tot een wat ander beeld, maar wil wel kijken hoe het bestaande beleidskader netwerkkwaliteit kan worden verbeterd. Is hij bereid daarbij ook publieke belangen, zoals leefbaarheid, mee te nemen -- collega De Hoop vroeg daar ook al naar -- en daarbij ook nog eens kritisch te kijken naar hoeveel vluchten er echt nodig zijn voor het behoud van de netwerkkwaliteit? Vanuit de begrenzing die NSC wil, steunen wij het ingezette beleid van deze minister om het aantal vluchten te beperken tot ruim 450.000. Een uitspraak van een andere rechter maakt duidelijk dat dit zorgvuldig, in samenspraak met de sector moet

gebeuren via de al ingezette Balanced Approach bij de Europese Commissie. Kan de minister aangeven hoe het daarmee staat?

Voorzitter. Om snel hinder te beperken, ziet mijn fractie een aantal mogelijkheden. Een vorm van nachtsluiting, zoals Schiphol zelf heeft bepleit, is daar een voorbeeld van. Kan de minister aangeven hoe dit nu wordt meegenomen in de Balanced Approach? Een ander element om hinder te beperken is het afvlakken van piekgeluid. De inzet op nieuwe vliegtuigen kan daarbij goed helpen. Nog altijd wordt er gevlogen met grote, verouderde vracht-Jumbo's 747 met een piekgeluid tot 95 decibel, ook in de nacht en late avond. Is de minister bereid met de sector te spreken over het eerder dan 2027 uit de vloot nemen van deze lawaaigiganten? Of kan hij in ieder geval verzekeren dat er niet meer mee wordt gevlogen in de avond en nacht?

Voorzitter. De vierde aanvliegroute van Schiphol en de luchtruimherziening zijn controversieel verklaard. Er is veel onrust, van de Utrechtse Heuvelrug tot inmiddels ver in de Achterhoek. Laat alvast duidelijk zijn dat mijn fractie niet overtuigd is van nut en noodzaak van de vierde aanvliegroute. Meer overlast voor een kleinere groep is niet per se rechtvaardiger, zeker niet als er een nieuwe groep omwonenden bij komt die niet eerder met die overlast te maken heeft gehad. Toch alvast een vraag aan deze demissionaire minister. Kan hij verzekeren dat er, gezien de controversiële status, geen stappen worden gezet, zoals het simuleren van en proefdraaien met deze vierde aanvliegroute?

Voorzitter. De natuurvergunning die is afgegeven voor Schiphol, lijkt te rammelen aan alle kanten. Documenten die door RTL met beroep op de Woo zijn gepubliceerd, spreken van grote risico's, onder andere ten aanzien van historisch bestaande rechten voor het aantal vliegbewegingen. En mogelijk moet meer stikstof worden gecompenseerd. Kan de minister hierop reageren?

Voorzitter. Het is belangrijk dat luchtvaart ook een eerlijke prijs heeft. Veel moet internationaal worden geregeld. Denk aan de accijns op kerosine. Wat Nederland zelf kan doen, is de bestaande vliegtaks afstandafhankelijk maken, zodat verre vluchten die aantoonbaar vervuilender zijn, meer worden belast. Ons omringende landen hebben dat al. Is de minister bereid om een aantal mogelijke scenario's voor zo'n afstandafhankelijke taks in kaart te brengen?

Voorzitter, ik rond af. Goed dat de luchtvaartsector inzet op schonere en stillere vliegtuigen, maar dit is onvoldoende. Meer actie is nodig voor een betere balans tussen de economische belangen van de luchtvaart en die van omwonenden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u voor uw bijdrage. Ik zie dat u een interruptie heeft van de heer Bamenga van D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Allereerst wil ik de collega van NSC complimenteren met zijn bijdrage. Ik heb heel veel goede dingen gehoord van hem. Ik hoor ook dat een vorm van nachtsluiting door NSC overwogen wordt. Mijn vraag is dan ook in hoeverre alle omwonenden erop kunnen rekenen dat NSC zich daarvoor hard gaat maken tijdens de formatie en dat het niet ondergesneeuwd raakt of ingeleverd wordt.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik zit hier natuurlijk als Kamerlid van NSC en wij geloven dat we dit gesprek ook in de Kamer moeten voeren. Zo zal ik ook antwoorden. Wij denken dat de balans moet worden hersteld en dat kan voor de omwonenden op een aantal manieren. Dat kan door naar de frequentie te kijken en daar loopt ook een Balanced Approach op. Je kunt naar piekgeluiden kijken en daar heb ik iets over gezegd. Maar ik geloof ook dat het goed is om naar stilteperiodes te kijken. Dat kan echt tot hindervermindering leiden. Het ligt heel erg voor de hand om dat in de nacht te doen, waarin er al minder wordt gevlogen. Verder moet we met elkaar op zoek gaan naar een stilteperiode in de nacht, die we ook met de sector goed kunnen afspreken en die het ook voor een andere rechter haalt, om het zo maar te zeggen. Daar zal ik mij zeker voor inzetten en ik denk dat ik daarbij de heer Bamenga en wellicht vele anderen in de Kamer aan mijn zijde zal vinden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Een vervolgvraag voor de heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Olger van Dijk, onze collega, geeft aan dat het gesprek hier in de Kamer moet plaatsvinden. We hebben eerder al een motie ingediend over nachtsluiting. Kan ik nu dus rekenen op NSC op het moment dat wij weer met zo'n motie komen? Kan de NSC die dan steunen?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik wil helder maken dat het in overleg met de sector moet gaan. We moeten de belangen goed wegen. De minister gaat de vragen hierover wellicht nog

beantwoorden, maar nu wordt er in de Balanced Approach gekeken naar de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur. Dat is een hele lange periode en ik denk dat je moet kijken naar een wat kleinere periode, laat ik dat ook alvast maar zeggen. Als we de oproep van de Kamer zo formuleren dat we met elkaar op zoek moeten gaan naar een stilteperiode van een aantal aangesloten uren in de nacht, dan kan dat zeker op de steun van NSC rekenen.

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

Ik heb eigenlijk ook een vervolgvraag over de nachtsluiting. De Nederlandse situatie is als volgt: op het moment dat we overgaan tot een nachtsluiting, dan is het nachtruim in die periode in Nederland gewoon dicht. Dat is eigenlijk best wel uniek, want elders in Europa is dat niet het geval. Als er beperkingen voor vliegen in de nacht gelden, is er vaak een ander vliegveld dat wel vliegtuigen ontvangt. Realiseert de heer Olger van Dijk van de NSC-fractie zich dat? Realiseert hij zich dus dat we daarmee eigenlijk zouden zeggen "alle vluchten die in de nacht moeten worden afgehandeld, wentelen wij af op onze burens"? Dat heeft grote gevolgen voor het vracht- en vakantieverkeer. Is de heer Olger van Dijk zich daarvan bewust?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Jazeker. Die afweging van belangen is ook precies waar we het met elkaar over moeten hebben. Het gaat dan om economische belangen en meer strategische argumenten, maar ook om de overlast voor omwonenden. We weten allemaal dat een nachtsluiting op zichzelf niet uniek is. Zo is Heathrow een bekend voorbeeld daarvan. Verder weten we ook dat er in een noodsituatie altijd geland kan worden. Het is uitgebreid door Schiphol bekeken en het is helder dat een nachtsluiting op Schiphol vorm te geven is met inachtneming van alle belangen van de sector. Wij denken dat het een goede manier is om er zo naar te kijken. Ik formuleerde het net al zo, maar wij denken dus dat het een goede manier is om er zo naar te kijken. Laat ik het helder maken: deze maatregel, zo'n stilteperiode, is echt een maatregel die de overlast navenant terugbrengt. Dat was ook de oproep van de rechter en die oproep betreft iedereen die hier in de Kamer zit.

De **voorzitter**:

U heeft al drie interrupties gehad.

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

Ik dacht dat de tweede op de heer De Hoop een punt van orde was, omdat hij mijn vraag niet beantwoordde.

De **voorzitter**:

Het is het proberen waard, maar ik wil het toch echt, zoals afgesproken, op drie houden. Ik ga door naar het lid Kostić van de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb vijf punten, als ik daaraan toekom.

Mijn eerste punt is de uitspraak van de rechter. De Staat heeft bijna anderhalf decennium lang de eigen regels niet gehandhaafd ten koste van de omwonenden van Schiphol. Hun belang is stelselmatig ondergeschikt gemaakt aan dat van de luchtvaart. Dat zijn de keiharde woorden van de rechter in Den Haag, die oordeelde dat de Staat onrechtmatig handelde door niet eens de eigen regels te handhaven. Mijn vraag aan de minister is of hij zich daar niet voor schaamt. Waarom is er weer ingrijpen door burgers en rechters nodig om ervoor te zorgen dat de regering zich op z'n minst aan de eigen wet- en regelgeving houdt?

Volgens de rechter heeft de Staat de groei van Schiphol steeds vooropgesteld en als eerste gewaarborgd. Is de minister bereid hiervoor excuses aan te bieden? Kan de minister zonder er omheen te draaien toezeggen dat hij voortaan de gezondheid van burgers centraal zal stellen bij het luchtvaartbeleid?

Het kabinet durft op te schrijven dat ze het vonnis ziet als ondersteuning van het bestaande beleid. Dat klinkt in onze oren niet als zelfreflectie. De minister is gewoon keihard op de vingers getikt. De rechter heeft ook gezegd dat de Balanced Approach niet nodig is om maatregelen te nemen. Kan de minister daarop reflecteren? En is de minister bereid om met spoed, het liefst binnen een jaar, te gaan handhaven op basis van de geldende wet- en regelgeving en om dus niet te wachten op de actualisatie van het LVB? Erkent de minister dat hij op basis van het vonnis al terug kan naar 400.000 vluchten en ondertussen het proces voor betere regels op kan starten? Niet doorschuiven, maar doorpakken! Is hij ook bereid de Kamer en Schiphol zo spoedig mogelijk te laten weten wat dit betekent voor de eerstvolgende capaciteitsdeclaratie?

Mijn tweede punt betreft de gezondheid. Voor elk groot bedrijf geldt een minimalisatieplicht voor zeer zorgwekkende stoffen, juist omdat die stoffen zo gevaarlijk zijn. Maar de luchtvaart lijkt een onbeperkte hoeveelheid te mogen uitstoten. Is de minister bereid om de uitzonderingspositie van de luchtvaart te beëindigen en met een voorstel te komen voor wettelijke maatregelen, met daarin een ZZS-minimalisatieverplichting en absolute grenswaarden? Kan de minister in kaart brengen of en hoe de nieuwe Omgevingswet en recente nationale en internationale jurisprudentie gebruikt

kunnen worden om alle passende en preventieve maatregelen te nemen om de uitstoot van schadelijke stoffen door Schiphol te minimaliseren?

Drie. De afspraken van Parijs. Experts zijn het er met elkaar over eens dat Schiphol zal moeten krimpen om de afspraken van Parijs en andere wet- en regelgeving te halen. Deze week zagen we dat het Europees Hof voor de Rechten van de Mens het onvoldoende optreden tegen de klimaatcrisis ziet als een schending van de rechten van de mens. Kan de minister aangeven welke mogelijke gevolgen deze uitspraak kan hebben voor het luchtvaartbeleid van Schiphol? Kan hierop desnoods voor het zomerreces per brief terug worden gekomen?

Vier. De luchtruimherziening. Daarop is kritiek vanuit de samenleving en de andere overheden. Meer dan twee derde van de gemeenten in Utrecht en Gelderland wil geen nieuwe aanvliegeroute naar Schiphol over hun gebied. Is de minister bereid naar deze gemeenten te luisteren en alles op alles te zetten om de plannen voor een nieuwe aanvliegeroute te stoppen?

Vijf. De ganzen. Naast mensen zijn ook andere dieren slachtoffer van de groeiverslaving van Schiphol. Jaarlijks worden er tienduizenden ganzenfamilies vergast onder het mom van vliegveiligheid. Ganzen zijn watervogels en kunnen dus hun adem lang inhouden. Dit betekent dat vergassing van een gans leidt tot het voeren van een doodstrijd die tot twee minuten kan duren. Dit wordt gecombineerd met complete paniek, waarbij de ganzen elkaar in de gaskar vertrappen.

Er is een motie aangenomen van de Partij voor de Dieren om het land rondom Schiphol minder aantrekkelijk te maken voor de ganzen. Er wordt nu bijvoorbeeld olifantengras verbouwd rondom de aanvliegeroutes van Schiphol. Hierdoor neemt het aantal ganzen rondom Schiphol af. Maar het wordt nu op wel heel kleine schaal gedaan. Is de minister bereid om te verkennen of meer kan worden ingezet op vergelijkbare ingrepen in het landschap rondom Schiphol?

Voorzitter, afsluitend. Het dossier luchtvaart zit helaas vol met voorbeelden van een ongezonde politieke bestuurscultuur, waarin grote vervuilers worden vertroeteld door de overheid, maar waarin burgers in de steek worden gelaten en voor de schade mogen opdraaien. Deze week liet het onderzoek Hun winst, ons verlies zien hoe vervuilende bedrijven, waaronder KLM, bijna al hun nettowinst van meer dan 300 miljard euro uitkeren aan grootaandeelhouders in plaats van die te steken in de noodzakelijke verduurzaming of in betere arbeidsvoorwaarden voor werknemers. Ondertussen hebben die bedrijven in één jaar 761 miljard euro aan klimaatschade veroorzaakt. Ik vraag de minister: vindt u dit normaal en rechtvaardig?

Voorzitter. De luchtvaart in Nederland moet zich houden aan de grenzen van gezondheid, milieu en klimaat. Dat betekent dat er een flinke krimp en een einde aan de hubfunctie moeten komen. Wat ons betreft komt er vanaf

vandaag een einde aan de decennialange cultuur van het vertroetelen van grote vervuilers als Schiphol en wordt het belang van natuur en een gezond leven voor mens en dier leidend in het beleid.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u ook. Dan ga ik naar de heer Eerdmans van JA21.

De heer Eerdmans (JA21):

Voorzitter, dank u zeer. De luchtvaart is een essentiële bouwsteen voor de welvaart in Nederland en staat bij JA21 daarom hoog in het vaandel. Wij willen een competitieve luchtvaartsector, aangedreven door innovatie, behoud van werkgelegenheid, betaalbare vluchten voor iedereen en eerlijke concurrentie. We zien echter ook een steeds grotere roep in Europa om degrowth: minder vliegen, krimp, minder consumeren en minder reizen. Alles moet minder. En dat zorgt voor alarmerende geluiden uit de luchtvaartindustrie, een industrie die juist in Nederland op zo'n hoog niveau staat. Daarom is ons land gebaat bij een minister die openstaat voor de constructieve plannen die door de sector worden gelanceerd.

Schoner, stiller en zuiniger heet het plan van de KLM Groep, KLM, Transavia en Martinair. Zij omarmen daarin -- ik zei het net al -- het voornemen om stiller te gaan vliegen, overdag en 's nachts. Zij willen dat niet doen door drastisch vluchten te schrappen, maar door te investeren in stillere vliegtuigen, die vooral 's nachts moeten gaan vliegen. Dat is een investering van zo'n 7 miljard euro.

Voorzitter. De nachtsluiting, zoals die nu wordt geopperd en voorgesteld, zal het effect hebben dat Transavia ... Overigens mijn complimenten voor de grote opkomst vanuit Transavia op de publieke tribune. Ook complimenten voor hoe stil u bent op de tribune. Ik zou bijna zeggen: u bent net zo stil als de vliegtuigen wellicht worden. Daar kunnen andere gasten die dit huis bezoeken, nog een voorbeeld aan nemen, denk ik. Maar goed, die nachtsluiting zal voor Transavia betekenen dat er niet meer drie keer per dag op Griekenland zal worden gevlogen, maar nog maar twee keer. Dan gaan die vluchten zich dus verplaatsen naar de randen van de dag en komt er nog meer herrie voor omwonenden. Ook krijgen we dan banenverlies en nog duurdere tickets. Maar dat lijkt voor sommigen juist eerder een doel dan een nadeel te zijn. Maar, mind you, ook medicijnen en voedsel komen dan nog later op de bestemming aan. Die zullen vervolgens met vieze diesels over de autobaan worden vervoerd. De vakantiegangers rijden dan natuurlijk naar Düsseldorf of Brussel en nemen daar het vliegtuig. Dat betekent nog meer CO₂-uitstoot en vervuiling, en minder banen hier. Waarom heeft de minister

het sectorplan Schoner, stiller, zuiniger, van juni 2023, en de studie om geluid in de nacht te reduceren, niet meegenomen? Waarom focust minister Harbers enkel op nachtsluiting?

Dan ga ik naar Lelystad. De opening van vliegveld Lelystad is voor ons de ideale oplossing voor het spreiden van vluchten in het drukbevolkte Nederland. Ik reed daar vrijdag maar weer eens langs. Je ziet daar gewoon een spookvliegveld liggen dat ready for take-off is. Alles is er en alles staat klaar, maar het is nog steeds niet in gebruik. Vorige week heeft de provincie Flevoland een brief gestuurd met daarin een warm pleidooi voor de opening van Lelystad Airport. De beoogde verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad geeft een economische impuls van bijna 2.500 directe banen en 4.000 indirecte banen. 58% van de Flevolandse is ook vóór. Dat is ook een interessant gegeven. Wie graag vanuit Lelystad wil vliegen, zegt: ja, dat doe ik graag, ook vanuit Flevoland. Ik hoop echt dat ook BBB en NSC zich de komende tijd, tijdens de formatiegesprekken, nader gaan verdiepen in het realiseren van vakantievluchten vanuit Lelystad Airport.

Voorzitter. Dan kom ik op het vonnis van de rechtbank in Den Haag van 20 maart: "De overheid moet wet- en regelgeving voor de geluidsoverlast van Schiphol zo snel mogelijk aanpassen." Dat heeft de rechtbank bepaald in een bodemprocedure die was aangespannen door de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder. Eén. Gaat de minister in beroep tegen deze uitspraak? Ten tweede lees ik het vonnis zo dat het kabinet de tijd krijgt om een nieuw luchthavenverkeerbesluit te maken, inclusief bijgewerkte vlootgegevens. Klopt dit? Waarom doet de minister dit dan niet?

Voorzitter. Vliegen gaat duurder worden. Waarschijnlijk wordt een gemiddeld ticket in de komende jaren zo'n €100 duurder, met name vanwege Europese regels, de e-fuels en, zoals wij weten, de bijmengverplichting enzovoorts. Maar laten we niet vergeten dat ook de Nederlandse vliegbelasting in 2023 weer is verhoogd van 200 miljoen euro naar 600 miljoen euro jaarlijks voor de sector. Kortom, daar komt de prijs bij. Wij moeten niet vergeten dat we dit soort ellende kunnen voorkomen als de sector meer wordt betrokken, niet alleen voor de reiziger, maar voor alle mensen in Nederland. Ik denk dat we ervoor moeten oppassen dat vliegen iets wordt wat louter nog is weggelegd voor de elite in Nederland, en niet meer voor Henk en Ingrid.

Voorzitter, daar laat ik het voor nu bij.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Eerdmans. U heeft een interruptie van het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik werd getriggerd door het laatste punt, namelijk dat de luchtvaartsector meer moet worden betrokken. Heeft de heer Eerdmans het vonnis van de rechter niet gelezen, waarin juist staat dat deze overheid structureel, decennialang, enkel en alleen rekening heeft gehouden met de economische belangen van de luchtvaartsector en juist niet met al die andere belangen? Ik wil de heer Eerdmans er namelijk aan herinneren dat er ook burgers zijn die niet in de luchtvaartsector werken of in de top daarvan. Dat zijn burgers die een gezonde leefomgeving en een gezonde toekomst willen hebben. Hoe reflecteert de heer Eerdmans daar dus op?

De heer **Eerdmans** (JA21):

Mevrouw Kostić doet altijd een beetje alsof dit een soort Jan des Bouvriesamenleving is, een zwart-witte dus. Daar geloof ik gewoon helemaal niet in. Ik denk namelijk dat de luchtvaart juist ontzettend meedenkt. Ik denk ook dat we er niet komen op deze manier, als we in die tegenstelling blijven denken. Dus ja, er is een duidelijke uitspraak van de rechtbank. Ik denk dat dat vonnis door het kabinet goed bestudeerd gaat worden. Ik denk dat je daar ook tegen in beroep zou kunnen gaan. Want juist door die sector te omarmen, kan je voorkomen dat het nog verder uit elkaar gaat lopen. Ik denk dat het juist ontzettend helpt dat de sector met stillere vliegtuigen wil komen en meer rekening wil houden wat betreft wanneer je gaat vliegen en met welk vliegtuig. Nogmaals: het is een Balanced Approach tussen, natuurlijk, de economische belangen -- maar die vergeet mevrouw Kostić gemakshalve in haar hele bijdrage -- en zeker ook de belangen van omwonenden. Maar daar is al veel aan gedaan en veel in bereikt. Ik denk dat dat ook zo blijft. Maar de vliegtuigindustrie is wel bepalend voor Nederland. Daarin werken zo veel mensen die veel bijdragen ...

De **voorzitter**:

Kunt u tot een afronding komen?

De heer **Eerdmans** (JA21):

... aan ons vestigingsklimaat. Ik zou dus zeggen: gooi dat niet weg. Maar als het aan de dierenpartij ligt, dan letten we alleen op de ganzen en vergeten we de mensen die graag willen vliegen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Dijk heeft ook nog een interruptie voor u.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Die ligt wel een beetje in het verlengde hiervan. Ik hoor: er is al veel gedaan voor omwonenden. Ik zou dan toch een meer principiële vraag willen stellen. Want de luchtvaartsector is belangrijk voor Nederland. Dat ga ik niet ontkennen. Ik heb zelf ook net aangegeven dat die belangrijk is voor economie en welvaart. Maar het belang van omwonenden is óók belangrijk. Ik proef uit de bijdrage van de heer Eerdmans het sentiment dat er al heel veel gedaan is. Maar ik zou toch de principiële vraag willen stellen of de heer Eerdmans dan vindt dat die balans tussen het wegen van het belang van de economie en het belang van de omwonenden, zoals die er nu is, helemaal oké is.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Nou, "oké" ... Ik zou niet snel zeggen: het is oké. Maar ik denk wel dat men op de goede weg is. Het is nu in ieder geval een stuk verbeterd ten opzichte van vroeger. Maar ik denk dat je een sector niet de nek om moet draaien door zo'n nachtsluiting in te voeren. Daardoor ga je namelijk regelen dat heel veel mensen hun baan verliezen of niet meer kunnen vliegen. In plaats daarvan moet je meedenken, door te werken aan stillere vliegtuigen. Ik geloof juist dat dát vanuit de KLM-groep heel goed wordt geprobeerd. Wat dat betreft wordt er dus al rekening gehouden met de omwonenden. Het is niet zo dat dat niet wordt erkend. Maar ja, er zijn wel twee kanten. Ik denk dat je met zo'n simpel besluit als een nachtsluiting heel veel schade aanricht aan de grote banenmachine die Schiphol is. Daar heeft iedereen ook heel veel voordeel van, hè? Dat geldt niet alleen voor de mensen die vliegen. Het is een economische motor. Dat moeten we ons ook terdege realiseren.

De **voorzitter**:

Het helpt. Klaar. Heeft het lid Kostić een vervolgintrruptie?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Nou ja, eerder een persoonlijk feit. Wat de heer Eerdmans net zei, voelde toch een beetje als een persoonlijke aanval. Hij had het over "de dierenpartij" en "de dieren". Ik moet zeggen dat ik het jammer vind dat de heer Eerdmans dit zo zwart-wit schetst en dat hij het eigenlijk alleen maar opneemt voor de economische belangen van een specifieke sector. Hij kijkt niet naar wat er steeds wordt weggelaten; dat zijn de belangen van de rest van Nederland. Als de heer Eerdmans het dan toch helemaal plat wil slaan, dan zeg ik tegen hem dat ik liever een spreekbuis voor de ganzen ben dan voor de CEO's van de luchtvaartsector.

De **voorzitter**:

Ik hoor geen vraag, meneer Eerdmans. Als het lid Kostić het erbij had gelaten dat ze zich aangesproken voelde, was het geen interruptie geweest, maar ze probeert er dan toch een interruptie van te maken.

Ik wil dus graag doorgaan met de heer Bamenga van D66, voor zijn inbreng.

De heer **Bamenga** (D66):

Voorzitter. Ik zie mezelf nog als klein kind in een vliegtuig zitten. Ik zei op een gegeven moment tegen mijn moeder: kijk, Europa! Mijn eerste ervaring met de luchtvaart bracht me naar Nederland, voor een nieuwe start, vluchtend voor oorlog en geweld. Vliegen biedt hoop. Vliegen biedt kansen. De luchtvaart maakt het mogelijk dat mensen overal in de wereld kunnen ontmoeten, wonen, werken en studeren. Vliegen verbindt. Maar vliegen gaat nu gepaard met vervuiling en overlast. Dat moeten we oplossen. Dat kúnnen we oplossen.

Voorzitter. Over de overlast die vliegen met zich meebrengt, is de rechter heel duidelijk geweest: omwonenden zijn niet genoeg beschermd tegen geluidsoverlast van Schiphol, terwijl deze mensen al jaren beterschap wordt beloofd. Deze minister heeft nu een jaar om die beterschap ook echt te realiseren. In het vonnis wordt onder andere geconcludeerd dat er geen Balanced Approach hoeft te worden doorlopen om recht te doen aan het Luchthavenverkeerbesluit van 2008.

Voorzitter. We lijken in een juridisch moeras te zitten. Als je een week later de krant openslaat, staat daar juist dat Nederland niet zomaar, en zonder toestemming van Brussel, het anticiperend handhaven mag beëindigen. Eerder is het spoor vanuit het hoofdlijnenbesluit ook al stopgezet door de minister, vanwege druk vanuit de Verenigde Staten en de Europese Commissie. Het beëindigen van het anticiperend handhaven zonder het volgen van de Balanced Approachprocedure zou een schending van de EU-regels en van de EU-US Air Transport Agreement uit 2007 zijn, zo gaven zij aan. Ik vraag de minister dus hoe dit zit. Hoe verhouden al deze zienswijzen zich tot elkaar, en specifiek tot de uitspraak dat de minister binnen een jaar recht moet doen aan de omwonenden? Klopt het dat de Balanced Approach, die in 2016 is gaan gelden, de al bestaande wet- en regelgeving erkent? Zo ja, hoe verhoudt dit zich tot het bestaande LVB 2008? Kan de minister naar aanleiding van zijn brief verduidelijken hoe een actualisatie van het LVB 2008 eruit zou zien? Hoe geeft hij daarbij omwonenden het vertrouwen en de garantie dat zij er bij een eventuele wijziging op vooruitgaan? Ik kan me namelijk voorstellen dat een herzieningsproces onrust kan meebrengen.

Voorzitter. De grootste overlast komt van nachtvluchten. Elke nacht zitten omwonenden rechttop in bed, met enorme gevolgen voor henzelf en hun gezondheid, maar ook voor de maatschappij. Kinderen die vermoeid naar school gaan, zich moeizaam kunnen concentreren en daardoor niet optimaal kunnen presteren. Ouders die door spanning, stress, gezondheidsklachten hun productiviteit op hun werk verliezen. De rekening is niet alleen voor de betreffende mensen, maar voor de hele maatschappij.

Het vliegen tijdens nachturen is niet langer houdbaar. Al jarenlang wordt er beterschap beloofd en keer op keer wordt dit niet nagekomen. Ik noem het nog maar eens: 2008 aan de Alderstafel, 2012 als alternatief voor glijvluchten, 2019 de Luchtvaartnota, 2020 in het steunpakket van KLM. De omgeving schreeuwt erom, al jaren, maar komt niet boven het vliegtuiggeluid uit. Ook Schiphol, het bedrijf dat deze nachtvluchten moet accommoderen, wil van de nachtvluchten af.

Ik wil van deze minister weten: waar wacht u op? Is de impactanalyse die wordt opgesteld nog wel actueel, nu de gedane MKBA ook resultaten van nachtsluiting schetst? Bent u het eens met D66 dat u na jaren beloftes nu echt een handreiking moet doen naar deze omwonenden door op de kortst mogelijke termijn een nachtsluiting te realiseren?

Voorzitter. Om de luchtvaart een stuk schoner en stiller te krijgen, kijken we als D66 ook naar innovatie. Eerder riep de minister al op om de handschoen op te pakken en alles op alles te zetten om op de kortst mogelijke termijn de eerste elektrische lijnvlucht te realiseren, de zogenaamde moonshotmissie. Als het aan D66 ligt, moet dit een echt goed alternatief zijn voor de korteafstandsvluchten. Innovatieve bedrijven schetsen dat ze in 2030 mikken op een 40-zitter of in 2031 zelfs op een 88-zitter. Vooral dat laatste aantal kan een fossiele cityhopper echt gaan vervangen.

Voordat we zover zijn, moet er niet alleen door deze slimme koppen aan de techniek gesleuteld worden, maar moeten we ook de randvoorwaarden verbeteren: veiligheidsprocedures, wet- en regelgeving, laadinfrastructuur, noem het maar op. Laten we zorgen dat we dit nu al starten, zodat niet dadelijk de elektrische vliegtuigen de lucht in kunnen met een 88-zitter, maar dat niet mogen. Kan de minister toezeggen om een verkenning op te stellen wat er nodig is in 2030 om korte elektrische lijnvluchten in te zetten, bijvoorbeeld naar Londen, als de techniek zover is?

Voorzitter. Laten we niet afwachten, maar keuzes maken voor de duurzame en stille luchtvaart van de toekomst.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. Dan gaan we naar de heer De Groot van de VVD.

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

Dank u wel, voorzitter. De luchtvaart, vliegen, speelt een grote rol in het leven van veel mensen, of dat nou is omdat je op vakantie wil, naar verre familie, omdat je voor je werk moet vliegen, omdat je steward, stewardess of piloot bent -- je kan ook een andere baan hebben in de luchtvaart, op of rond het vliegveld -- of omdat je simpelweg als bewoner naast het vliegveld woont. Luchtvaart speelt een grote rol en zal dat in de toekomst ook blijven doen. De VVD staat voor een bereikbaar Nederland en een bereikbare wereld. Daar hebben we Schiphol en een hub voor nodig. Mensen willen namelijk blijven vliegen en vooral betaalbaar kunnen blijven vliegen. De VVD wil de mensen die vrijheid geven, en tegelijkertijd moet dit ook in balans zijn met de omgeving, het milieu en met omwonenden.

Over die balans heeft de VVD de eerste vraag in dit debat. Gisteren heeft de minister een brief naar de Kamer gestuurd over de RBV-uitspraak, net al gememoreerd. Eigenlijk is het een beschouwende brief. Daarom heb ik een hele concrete vraag aan de minister. De uitspraak valt terug op de enige wettelijke grondslag die er is: het LVB uit 2008. Waarom kiest de minister niet om het gewoon, plat gezegd, te actualiseren? Dat is wellicht de snelste en minst onzekere route. Pak gewoon 2008, actualiseer woningbouw, actualiseer genomen omgevingsmaatregelen, actualiseer de vlootvernieuwing. Wellicht kunt u de ervaringen van preferent baangebruik nog meenemen. Daar komt dan een geluidsniveau uit en wellicht gekoppeld daaraan ook een aantal vluchten. Ik probeer het altijd zo begrijpelijk en praktisch mogelijk te houden. Ik zie dat er in 2008, toen deze wet ging gelden, 440.000 vluchten waren. Dat aantal was er vorig jaar ook. Gisteren kwam de ILT ermee dat het geluidsniveau van 2018 tot en met 2022 alleen al 6% gedaald is. Dus je zou zeggen dat als je terugkijkt naar 2008, de teruggang in het geluid in de praktijk nog veel groter moet zijn. Dat kan niet anders. Graag een reactie daarop van de minister.

Voorzitter. Dan een punt over de samenwerking. Het is hard nodig om achter een stillere en schonere luchtvaart te blijven staan, beter te zorgen voor omwonenden en achter de toekomst van Schiphol te staan. Daar zijn namelijk ook veel banen mee gemoeid. Wat mij opvalt is dat partijen lijnrecht tegenover elkaar staan: omwonenden, het ministerie van IenW, Schiphol en de luchtvaartsector. Ik heb altijd geleerd dat vooruitgang alleen samen tot stand komt. Waarom is er sinds 2018 zo weinig overlegd? Waarom is de beslissing van het kabinet in 2022 over de krimp als een donderslag bij heldere hemel gekomen? Is de minister bereid om het initiatief te nemen om partijen weer bij elkaar te brengen, misschien wel aan een gezamenlijke tafel die de stiller, schoner en betaalbaar vliegentafel heet?

Het is belangrijk dat ook de omgeving goed vertegenwoordigd is aan die tafel. We kennen natuurlijk de MRS, maar de discussie moet breder. Het moet gaan om daadwerkelijk geluid én hinderbeleving, want die is enorm

toegenomen. De ILT zegt dat er meer geluidsmeldingen zijn, terwijl de vloot stiller geworden is. De VVD wil gewoon weten wat daaraan ten grondslag ligt. Hoe kan het zijn dat de verdraagzaamheid voor de luchtvaart afneemt? Wat de VVD betreft gaat het om geluidsniveau én hinderbeleving. We moeten dat op een acceptabel niveau krijgen voor alle partijen. De omgeving moet daarin ook realistisch zijn. Ik heb het al eens eerder gezegd in een debat: wonen rondom een vliegveld kan niet geluidloos. Maar ongebreideld dag en nacht vliegen met herriekisten, dat kan ook niet.

Voorzitter. Het verduurzamen van luchtvaart voor schone groei is van groot belang voor de Nederlandse luchtvaartsector. Het gaat niet alleen over het sectorplan van de sectorpartijen, maar om de gehele luchtvaartindustrie in Nederland. Die moet aandacht blijven krijgen. Ook nieuwe partijen en innovaties zijn daarom belangrijk. Hoe kijkt de minister aan tegen het idee om voor deze sector een overkoepelend sectorplan te hebben met doelen voor de toekomst, waar meerdere ministeries vanuit hun verantwoordelijkheid aan bijdragen?

Voorzitter. Dan de discussie over vliegen met één piloot. Wat de VVD betreft onwenselijk, want het blijft namelijk gewoon mensenwerk. Het menselijk oog en inschattingsvermogen is nodig om systemen te controleren en indien nodig in te grijpen. Daarnaast lijkt het me ook gewoon gezelliger, maar dat terzijde. Gaat de minister zich Europees inzetten om de gedachte van één piloot in de cockpit van tafel te krijgen? Dat is de vraag.

Dan ter afsluiting. Zodra vliegtuigen stiller en schoner worden in de toekomst, kan de Nederlandse luchtvaart op Schiphol en misschien op andere plekken in Nederland groeien. We hebben dus een sterke sector nodig om deze positie te behouden in de wereld. De luchtvaart is voor Nederland economisch belangrijk. Alle banen zijn belangrijk, maar ook is het van belang dat Schiphol in balans wordt gebracht met de omgeving, zodat mensen minder overlast ervaren en mensen uit Nederland andere delen van de wereld kunnen blijven bereiken. Ik zeg: op naar die balans. En daar zal de VVD voor vechten.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u voor uw bijdrage. Dan ga ik naar de heer Eerdmans voor een interruptie.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Dank voor uw bijdrage. Het stemt mij wel wat vrolijker dan berichten van de laatste tijd. Maar is de VVD nu ook tegen de nachtsluiting? Ik hoor u een

pleidooi houden voor stillere vliegtuigen en over het feit dat geluid en een vliegveld altijd wel bij elkaar horen. Hoe staat het daarmee?

De **voorzitter**:

Daar kan een heel kort antwoord op volgen.

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

Dan had ik geen politicus moeten worden, want die houden graag van praten. De VVD onderzoekt graag wat de effecten van de nachtsluiting zijn. Ik was net al behoorlijk kritisch over wat de effecten daarvan kunnen zijn, bijvoorbeeld voor Transavia. Ik ben ook bij Schiphol geweest om te horen wat de effecten zijn, bijvoorbeeld voor de vrachten voor Schiphol. De brede oplossing daarvoor is er gewoon nog niet. Het is de VVD te doen om het geluid. Het is geen principiële discussie over een nachtsluiting; het gaat erom dat het geluid afneemt. Je zou misschien veel beter kunnen kijken naar piekgeluid, wat de heer Olger van Dijk van NSC voorstelt. Een goed idee.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U bent ook door uw interrupties heen, meneer Eerdmans. Ik heb hier naast mij een zeer strenge doch rechtvaardige griffier zitten. Die houdt het allemaal scherp voor mij bij. De heer Van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik hoor in het verhaal van de VVD inderdaad een aantal punten waar NSC ook op aansluit, zoals het piekgeluid waarmee net werd geëindigd. Dat is dus mooi. Tegelijkertijd wringt er voor mijn gevoel wel wat. U wijst op de cijfers van de ILT van gisteren: 6% reductie sinds 2018. Maar de hinderbeleving is ook belangrijk, en die is enorm toegenomen, enorm, met een factor 3 of 4. En ja, 6% reductie. Als iets heel lawaaiërig is en je 6% eraf haalt, dan blijft het heel lawaaiërig. Dat geeft heel veel overlast. De vraag is: hoor ik de VVD nou heel mooi eindigen met die balans, iets waar wij het mee eens zijn? Daar moeten we naar op zoek. Ik heb eigenlijk dezelfde vraag die ik net aan de heer Eerdmans stelde: bent u het ermee eens dat die balans ook wat meer naar de omwonenden mag, omdat het wat uit balans is? Bent u het dan ook met me eens dat we dat niet alleen redden met een paar procent extra reductie met stillere en schonere vliegtuigen? Er moet toch wel meer gebeuren dan dat?

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

Ik was best wel blij met het eerste stuk van de vraag, maar in het laatste stuk zit, denk ik, de crux. Moet er meer gebeuren? De VVD is heel erg zoek naar de balans. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat we de kracht van de luchtvaart in Nederland, waaronder Schiphol, het belang ervan voor de economie en banen behouden? Maar we moeten de kracht van de sector ook inzetten -- daarom vraag ik de minister ook naar die tafel -- om te zorgen dat het stiller en schoner wordt. In het debat over de luchtvaart in januari heb ik daar ook een motie over ingediend. Die is helaas niet door de Kamer aangenomen. Die motie was om de actuele vlootvernieuwingen, maar ook de vlootvernieuwingen van de afgelopen jaren en de vlootvernieuwing die er nog aankomt, te wegen. Want als je die weegt, dan weten we hier in de Kamer -- zoals u weet ben ik een politicus die graag op de feiten zit -- ook wat de daadwerkelijke geluidsreductie is. Daar mogen de omwonenden van Schiphol dan op leunen. Dan blijft over het debat wat we doen met beleving doen. Dat is een heel belangrijk item. Dus ik ben op zoek naar welke daadwerkelijke geluidsreductie we mogen verwachten als we de sectorplannen realiseren.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dit is ook alweer mijn derde interruptie. Dit is wel, denk ik, wat in dit hele debat boven de markt hangt, ook gezien de rechterlijke uitspraak. Het is echt een klassiek dilemma, dat mensen ook anders kunnen wegen. Hoe kijken we nou naar de huidige situatie en het beleid van de afgelopen jaren sinds 2008? Zijn de belangen van de omwonenden wel of niet voldoende in balans met die van de economie? Mijn fractie is, volgens mij met de rechter, van oordeel dat dat niet zo is en dat we aan herstel moeten werken. We moeten wat meer naar de belangen van omwonenden kijken. Mijn vraag aan de VVD is: ben u het ermee eens dat de belangen van de economie zwaarder hebben gewogen dan die van de omwonenden en dat we daar echt een herstelslag moeten maken?

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

Ik heb het net al gezegd in mijn bijdrage. In de voetbalkantine of op verjaardagen probeer ik heel praktisch uit te leggen waarover wij hier met elkaar aan het debatteren zijn. In 2008 hadden wij 440.000 vluchten. Dat was met toestellen die meer geluid maakten dan de toestellen van vandaag. Dat wil ik in dit debat ook maar even gezegd hebben. Vorig jaar zijn er ook 440.000 vluchten geweest, net zoals in 2008. Dat was alleen wel met schonere en stillere vliegtuigen.

Als tweede geef ik antwoord op uw vraag. Ik vind dat de inzet erop gericht moet zijn om er gezamenlijk voor te zorgen dat de geluidsoverlast voor de omgeving minder wordt. Dat is de inzet van de VVD. Daar komt die balans

achter weg. Maar als de sector zo hard wordt aangepakt dat investeringen in schonere en stillere vliegtuigen niet meer renderen, dan zijn we helemaal van het pad waar de VVD voor staat af.

De **voorzitter**:

U krijgt nog een interruptie, maar dit keer van de heer De Hoop.

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

Dank aan de heer De Groot voor de bijdrage van de VVD. Het is fijn om te horen dat de VVD zich eigenlijk, zonder het expliciet te noemen, committeert aan de uitspraak van de rechter en kijkt wat die in de praktijk voor de luchtvaart in Nederland betekent. De heer De Groot zegt dat we zijns inziens misschien uitkomen op rond de 440.000 vluchten, misschien iets meer of minder. Je zult dan misschien moeten kiezen welke vluchten in het belang van Nederland zijn. Je ziet dat bijvoorbeeld 20% van de vluchten 80% van de klimaatschade aanricht. Is de VVD bereid om te kijken of we dan toch wat minder langeafstandsvluchten zouden moeten hebben? Is de VVD bereid om toch iets kritischer naar de hubfunctie van Schiphol te kijken?

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

Zoals ik in mijn bijdrage al heb aangegeven, is de VVD niet kritisch op de hub. De hub is namelijk heel erg belangrijk voor de economie en de banen die er in Nederland mee gemoeid zijn. Zoals de heer De Hoop ook weet -- ik heb een foto gezien dat de heer De Hoop bij KLM was -- werkt de hub als volgt: op het moment dat je er een aantal spaken uittrekt, gaat het hubmodel eraan. Volgens mij is het belangrijk dat wij er hierop sturen en ons er in dit debat voor inzetten dat de overlast voor de omgeving afneemt, juist door de inzet van stillere vliegtuigen, ook voor vluchten over langere afstand. Dat zou ik heel graag gezamenlijk willen doen. Dat is volgens mij de gezamenlijke inzet die wij hebben. De VVD is geen voorstander van bepaalde vluchten eruit trekken. We moeten dat hier niet op tafel leggen en besluiten. Daar wil ik nog één ding aan toevoegen, gelet op waar de discussie hier sterk over gaat. De heer De Hoop zei al dat hij blij was dat ik me aan bepaalde vliegbewegingen conformeer. Ik committeer me niet aan krimp of groei. Ik committeer me aan geluidniveaus. Dat is de kern van de bijdrage die ik hier lever.

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

Even heel precies: ik zei niet dat de heer De Groot zich committeerde aan een aantal. Hij noemde zelf een aantal. Ik zei dat de heer Groot zich committeerde aan de uitspraak van de rechter. Dat wil ik even rechtgezet

hebben. De heer De Groot zegt zelf niet te willen kiezen welke vluchten we wel of niet willen en dat liever aan de luchtvaartsector en de markt te laten, zodat de hubfunctie in stand blijft. Is de heer De Groot dan wel bereid om te kijken naar sturingsmogelijkheden qua prijs? Eigenlijk hebben we nu toch vooral een vrij platte vliegtaks. We zijn het politiek over een aantal dingen niet eens, maar je kunt volgens mij wel heel feitelijk zeggen dat de langste vluchten voor de meeste uitstoot zorgen. Zou je daar dan niet wat meer in moeten differentiëren qua prijs? Dan betaal je bij een langere vlucht een hogere vliegtaks dan bij een kortere vlucht. Is de VVD bereid om eventueel wel naar dat soort sturingselementen te kijken?

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

Ik kan het niet precies overzien, maar ik zou zeggen dat dat in Europees verband sowieso nodig is. Het tweede dat ik daarover wil zeggen, is het volgende. Als je wil sturen, moet je afspraken maken. Stel dat je niet op klimaatschade maar op geluid wil sturen. Dan zul je ook moeten kijken hoe je dat doet. Je kan bijvoorbeeld zeggen: aan de randen van de dag zijn alleen de stillere vliegtuigen welkom. Je zult daar dan ook wat mee moeten doen. Die dingen moeten we natuurlijk wel met elkaar wisselen als we toe willen naar een lager geluidsniveau en minder hinderbeleving, om het even daarover te hebben. Je zult daar dan met elkaar naar moeten kijken. Maar in de ronde die ik in de sector heb gedaan, heb ik niemand gehoord die daar niet naar zou willen kijken.

De **voorzitter**:

Ik zag dat het lid Kostić een interruptie had.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik weet eigenlijk niet goed waar ik moet beginnen, maar ik doe het toch maar even. Ik ben benieuwd naar het volgende. We weten, want dat is een unanieme conclusie, dat we de doelen voor gezondheid, milieu en klimaat niet gaan halen met alleen maar technologische oplossingen. Daarvoor zijn inderdaad maatregelen nodig in de beprijzing, in gedragsverandering en in het milieubeleid. Ik wil heel graag van de VVD horen wat ze concreet aan die kant zou willen doen. Noem eens drie voorbeelden.

De **voorzitter**:

Dat gaat u lukken, meneer De Groot.

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

Het is gewoon belangrijk dat we ... Ik was bijvoorbeeld op Groningen Airport Eelde. Daar wordt gewoon al elektrisch gevlogen. Dat zijn heel mooie innovaties. De sector geeft in het sectorplan zelf ook aan hoe men stiller en zuiniger gaat vliegen door het bijmengen van biobrandstoffen. Dat is, denk ik, een hele goeie stap. Het lid Kostić kan me hier om een lijstje vragen, maar ik ben in gesprek met de sector om te kijken wat men zelf van plan is om te doen en hoe men een bijdrage wil leveren. Mijn oproep aan de minister is om de partijen met elkaar aan tafel te zetten om ervoor te zorgen dat er weer echt gezamenlijkheid gaat ontstaan. Ik kan u garanderen dat met elkaar aan tafel zitten niet kan zonder dat dat iemand pijn doet als je er gezamenlijk wil uit komen, maar er is daar wel vooruitgang nodig. En ik ga hier niet een lijstje opnoemen omdat het lid Kostić dat wil.

De **voorzitter**:

Ook het lid Kostić had in de gaten dat het haar derde interruptie was. Bewaart u uw punt voor uw inbreng in de vervolgronde, lid Kostić, want we zijn nu al meer dan een uur verder.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik zal het kort houden.

De **voorzitter**:

Nee. Dat ga ik niet toestaan.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Hij beantwoordt mijn vraag niet. Hij zegt juist iets wat ik niet wilde weten.

De **voorzitter**:

Dat u niet tevreden bent met het antwoord dat u krijgt ...

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik concludeer alleen maar dat de VVD geen oplossingen heeft.

De **voorzitter**:

Nee, mevrouw Kostić! "Het lid Kostić", moet ik zeggen. Helaas voor u is "streng doch rechtvaardig" het credo van deze voorzitter. Ik ga dus naar mevrouw Vedder van het CDA. O, sorry; de heer Bamenga had ook nog een interruptie. U bent populair, meneer De Groot.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik had inderdaad een vraag aan de VVD. Ik hoor dat de VVD in ieder geval nog het een en ander nader wil onderzoeken. Maar we horen eigenlijk al een decennialang over de overlast die omwonenden ervaren. We horen dat er daadwerkelijk iets moet gebeuren en dat hun van alles wordt beloofd. Er is ook een uitspraak van de rechter waarin dat wordt gezegd. Ik sprak vandaag buiten met een van de omwonenden. Die gaf aan hoe belangrijk het is om die erkenning te krijgen, niet alleen van de rechter maar ook vanuit de politiek. De VVD is een grote partij, die meedoet aan de formatie. Wat heeft de VVD nog meer nodig om te erkennen dat deze omwonenden daadwerkelijk te maken hebben met overlast, om daadwerkelijk in actie te komen en om bijvoorbeeld de motie te steunen die wij eerder hebben ingediend om een nachtsluiting op zo kort mogelijke termijn mogelijk te maken?

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

Ik denk dat ik in mijn eigen bijdrage en ook in mijn interrupties richting de heer Bamenga van D66 voldoende heb aangegeven dat het voor de VVD een heel belangrijke uitspraak is en dat we goed voor de omgeving moeten zorgen. U vraagt wat de VVD nodig heeft. Nou, dat u mijn motie steunt over het waarderen van een schonere en stillere vloot, in de aanpak die we hier hebben. Want als die meer en meer ingezet wordt, gaan inwoners de komende jaren resultaat zien. Ik wil op een later moment nog wel met u discussiëren over hinderbeleving.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik snel door naar mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank, voorzitter. U krijgt er twee voor de prijs van één, want ik voer mede het woord namens meneer Grinwis van de ChristenUnie.

De **voorzitter**:

U kunt deze voorzitter niet blijer maken, binnen die zes minuten.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Jaja, ik houd me aan de zes minuten.

Voorzitter. Als Tweede Kamer hebben we een lijst van controversiële onderwerpen opgesteld. Die was niet zo lang. De krimp van de luchtvaart, die wat ons betreft nodig is, was daar heel bewust geen onderdeel van en is dus niet controversieel verklaard. Daar zit een reden achter, namelijk dat het eerlijker verdelen van de lusten en lasten van vliegen en het recht doen aan het herstellen van de balans, waar collega Van Dijk ook al aan refereerde, heel erg belangrijk en urgent zijn. Wat ons betreft is het tijd voor minder CO₂-uitstoot, minder geluidsoverlast en een eerlijke bijdrage van de luchtvaart aan het oplossen van het stikstofprobleem. De tijd van vrijheid, blijheid voor onbeperkte groei van de luchtvaart is dan ook voorbij.

Het kabinet erkent dat ook, tenminste, in woorden. Helaas lijken de daden de afgelopen tijd een beetje de andere kant op te gaan. De krimp van Schiphol is voorlopig uitgesteld en we hebben nog geen enkel plan en nog geen enkele maatregel gezien voor hoe we die nieuwe balans tussen lusten en lasten gaan bereiken. Het lijkt wel of de minister de krimp van de luchtvaart zelf controversieel heeft verklaard.

Voorzitter. In de recente rapporten, onder andere in de MKBA over Schiphol, zien we dat krimp juist ook voor meer welvaart kan zorgen, en dat het verdienvermogen en de werkgelegenheid van Schiphol en de luchtvaart juist samen kunnen gaan met economische groei. Ik zou de minister dan ook willen oproepen om zo snel mogelijk met concrete plannen te komen over de krimp van de luchtvaart, dus met stappenplannen en oplossingsrichtingen waarmee onze formerende collega's straks bij het begin van hun kabinet gelijk aan de slag kunnen.

Voorzitter. Graag hoor ik ook hoe de minister weegt dat de ILT heeft geconstateerd dat ondanks stillere vliegtuigen juist meer geluidsoverlast wordt ervaren. Dat lijkt me extra urgentie te geven aan het vinden van die belangrijke balans. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Het CDA en de ChristenUnie zijn voorstander van de nachtsluiting en het plan dat Schiphol hiervoor heeft gemaakt. Wij zijn er ook voorstander van om te kijken naar uitbreiding daarvan aan de randen van de dag. Er ligt ook een aangenomen motie van collega Krul. Hoe staat het met de voortgang van deze motie, vraag ik de minister. Deze vraagt om een substantiële, zo veel mogelijk, krimp aan de randen van de dag. Zou de minister daar ook gelijk actielijnen aan toe willen voegen voor hoe we in Europa zo snel mogelijk een Europese transfertaks gaan invoeren? Er wordt nu geen belasting betaald, en dat is niet eerlijk. In feite geven we een overstapsubsidie aan buitenlandse passagiers, die hun voeten twintig

minuten op Nederlandse grond zetten, maar wel lasten meebrengen voor ons land, zoals geluidsoverlast, CO₂-vervuiling en stikstofuitstoot. We zijn een doorreisparadijs geworden. Een Nederlands middenklassengezin dat een vakantievlucht boekt, betaalt vliegbelasting, maar deze buitenlandse toeristen kost het geen cent. Maar ze vervuilen wel, zorgen voor geluidsoverlast en gebruiken stikstofruimte, terwijl we er daar in Nederland toch al niet veel van hadden rondslingeren. Graag hoor ik van de minister hoe het kabinet de MKBA over Schiphol, waar dus uit blijkt dat zo'n transfertaks juist voor meer economische welvaart kan zorgen, gaat gebruiken bij het realiseren van een Europese transfertaks.

Voorzitter. Er is veel te doen over de vierde aanvliegeroute. De minister heeft eerder toegezegd dat dit, voordat er een definitief besluit wordt genomen, nog in deze commissie wordt behandeld, zodat we hier als commissie ook op kunnen sturen. Graag hoor ik alvast meer over de voortgang op het gebied van de twee harde voorwaarden voor die vierde aanvliegeroute, namelijk de hogere nadering en de vertrapping.

Voorzitter. Mijn laatste punt gaat over de bagageafhandelaars. Wij vinden het een goede zaak dat de inzet is om de race naar de bodem voor personeel te stoppen door de concurrentie op arbeidsvoorwaarden zo veel mogelijk te stoppen. Mijn voorganger, Harry van der Molen, heeft daar al eerder met moties aandacht voor gevraagd. Van het CDA had die beperking nog wel verder gemogen, want bij doorgeslagen marktwerking is er altijd iemand de dupe. In dit geval is dat hardwerkend personeel. Dat vinden wij niet rechtvaardig in een fatsoenlijk land. Welke mogelijkheden zijn er om dit in de toekomst alsnog verder te beperken? Wat het CDA betreft is het daarnaast cruciaal dat op alle grondafhandelingsactiviteiten, dus niet alleen voor de bagageafhandelaars, dezelfde eisen van toepassing zijn op het gebied van veiligheid, arbeidsomstandigheden en duurzaamheid. In het huidige limiteringsbesluit worden self-handling en vrachtafhandeling niet meegenomen. Hoe gaat de minister borgen dat dezelfde kwaliteitseisen voor deze aspecten gaan gelden?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u ook, voor uw bijdrage. Ik ga dan naar de heer Stoffer van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. De SGP heeft het niet zo op heiligverklaringen. Dat geldt uiteraard ook als we het hebben over luchtvaart en Schiphol. Daarom kon het CDA niet namens ons spreken; die partij houdt daar deels wel van. Hoe dan ook, wij willen altijd verder kijken. Wat betekenen vliegvakanties voor de

nachtrust van omwonenden van Schiphol? Wat zijn de beperkingen van Schiphol voor noodzakelijke woningbouw in de omgeving? Wordt er ook recht gedaan aan de milieukosten van vliegen? Maar er zit ook een andere kant aan: vliegtuigen verbinden ons kleine land met de rest van de wereld, en als je niet sterk bent, moet je slim zijn. Kortom, de SGP wil werk maken van de verduurzaming van de luchtvaart, de aanpak van geluidshinder en het inprijzen van milieukosten, zonder dat we het belang van de luchtvaart uit het oog verliezen.

Voorzitter. Ik begin met een juridisch vraagstuk. De Europese Commissie heeft natuurlijk het een en ander gezegd over het maken van minder vliegbewegingen. Mijn vraag is of ze daarbij niet met twee maten meet. Als het om vliegen gaat, zegt de Commissie: je mag niet op krimp sturen, maar alleen op een lagere ecologische voetafdruk, want we willen geen vervoersarmoede. Maar als het gaat om de veehouderij, waarover gisteren een fel debat was in de Kamer, zegt de Commissie juist: de veestapel moet omlaag en je mag niet alleen sturen op een lagere ecologische voetafdruk, ongeacht de gevolgen voor voedselarmoede. Dat lijkt toch een beetje op willekeur, zou ik zeggen. Ik hoor daarom heel graag van de minister in hoeverre Brussel juridisch gezien het recht heeft om de Nederlandse inzet op de beperking van vliegverkeer bij te sturen. Hetzelfde geldt voor de landbouw, maar dat vraagstuk hebben we vandaag uiteraard niet bij de kop. Ik zou daar graag een juridisch sluitend antwoord op hebben.

De Nederlandse rechter -- collega's hebben het al gezegd -- is duidelijk: omwonenden van Schiphol zijn onvoldoende beschermd tegen geluidshinder, mede door het anticiperend handhaven. De ILT dringt aan om te stoppen met anticiperend handhaven, zodat de meetpunten weer leidend worden. Mijn vraag is: waarom kiest de minister er niet voor om het anticiperend handhaven op korte termijn stop te zetten, en om daarnaast de Balanced Approachprocedure en de aanpassing van het luchthavenbesluit door te zetten om het geheel goed geregeld te krijgen? In hoeverre bijt dat elkaar?

Voorzitter. De SGP wil dat de geluidshinder rond Schiphol omlaag gaat. Een belangrijke maatregel hiervoor is de aanpak van geluidshinder in de uren dat mensen willen slapen. Maar een totale nachtsluiting is toch een brug te ver, want je wilt geen ongewenste verschuivingen en dergelijke. Ik ben wel voorstander van het zoeken naar mogelijkheden voor bijvoorbeeld gedeeltelijke nachtsluiting. Je zou dan kunnen denken aan bepaalde periodes van het jaar of aan de mogelijkheid alleen stille vliegtuigen toe te staan. Ik hoor heel graag hoe ver de minister wil en kan gaan om de nachtrust van omwonenden te beschermen, zonder vliegmaatschappijen onnodig het werk onmogelijk te maken. Kan hij inzicht geven in de varianten en die in kaart brengen?

Geluidshinder in de praktijk is twee. Vliegtuigmaatschappijen zetten in op stillere toestellen. Dat is heel goed. Maar theorie en praktijk zijn nog weleens anders. Geluidsmetingen op de grond laten vaak minder geluidsreductie zien

dan je op grond van rekenmodellen zou verwachten. Neemt de minister dat mee in zijn afwegingen? Uiteindelijk moet het natuurlijk gaan om de geluidshinderreductie in de praktijk, op de grond. Dat is wel essentieel.

Verder is het belangrijk dat oude, lawaaiige toestellen aan de grond blijven. Kan dat niet afgedwongen worden, of in ieder geval stevig worden gestimuleerd? Wil de minister er bij de wijziging van de Regeling luchtvaartheffingen ten minste voor zorgen dat de echte herrieschoppers zwaarder aangeslagen worden? Dan stimuleer je gelijk ook dat er met minder lawaaiige toestellen gevlogen wordt.

Dan de woningbouwopgave. In de discussie over Schiphol, geluidshinder en de economische relevantie wil ik ook graag het aspect woningbouwopgave betrekken. Welke ruimte kun je creëren voor woningbouw in de Randstad als je stevig inzet op reductie van geluidshinder en minder vliegbewegingen van en naar Schiphol? Dat is een open vraag, om echt een goede belangenafweging te kunnen maken.

De milieukosten komen onvoldoende terug in de prijs van vliegen, zeker voor langeafstandsvluchten. Tegelijkertijd zijn er investeringen nodig in nieuwe, stillere en schonere vliegtuigen. De SGP stelt voor om, als we de vliegtuigbelasting verhogen voor bijvoorbeeld langeafstandsvluchten, de opbrengst te gebruiken en terug te sluisen naar de sector voor de verduurzaming van vliegen. Ik hoor heel graag de reactie van de minister hierop.

Een bedrijf als Fokker Next Gen, maar ook andere bedrijven, zijn bezig met de ontwikkeling van innovatieve, emissieloze vliegtuigen, bijvoorbeeld op waterstof. Daar is experimenteerruimte voor nodig, maar ook medewerking van de overheid wat betreft certificering. Hoe zorgen we ervoor dat Nederland op dit vlak een koppositie pakt en houdt?

Wat zijn de mogelijkheden om qua routes vluchten binnen Europa te verduurzamen? Enerzijds zijn er mogelijkheden voor efficiëntere routes als de indeling van het luchtruim op basis van nationale grenzen herzien zou worden. Anderzijds begrijp ik dat je, als je op bepaalde momenten kritische luchtlagen vermijdt, grote milieuwinst boekt door het beperken van non-CO₂-klimaat effecten, doordat er minder condenssporen komen. Wat gaat de minister doen om ervoor te zorgen dat Europa deze slag gaat maken om door aangepaste routes de klimaatimpact van vliegen in te perken?

De luchtvaartsector in de brede zin van het woord heeft een plan op tafel gelegd voor toekomstbestendige luchtvaart. Een compliment omdat dit plan er ligt, met zo veel partijen. Ik zie daar heel mooie punten in staan. Misschien zou er nog een schepje bovenop kunnen. Hoe wil de minister dat met de sector oppakken, en hoe wil hij de sector ook ondersteunen en aanmoedigen?

Voorzitter, ik zie dat ik bijna door mijn tijd heen ben, dus ik wil nog één punt maken, over vrachtluchten. Onze bedrijven en economie zijn gebaat bij

voldoende ruimte voor vrachtluchten. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de slots voor vrachtluchten behouden blijven?

Daar laat ik het bij. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u ook, meneer Stoffer. U heeft een interruptie van mevrouw Vedder.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Volgens mij heb ik nog geen interruptie gepleegd, voorzitter. Ik ben zo benieuwd naar het laatste punt dat de heer Stoffer nog niet kwijt kon dat ik daar even naar wilde vragen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Nog wel tien!

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Eén!

De heer **Stoffer** (SGP):

Als laatste had ik vliegveld Ede -- herstel: Eelde -- staan, want dat wil graag een nieuw luchthavenbesluit. Ik begrijp dat de minister zegt dat dit in 2024 niet gaat lukken, maar daar herkent Groningen zich niet in. Mijn concrete vraag is daarom: kan dat niet gewoon dit jaar afgerond worden? Ik denk dat dit goed zou zijn voor eenieder, en wellicht ook voor de minister. Dan kan hij het wellicht nog in zijn termijn neerzetten. Ik zou zeggen: misschien zelfs voor de zomer.

Dat was het punt dat ik in ieder geval nog wilde maken.

De **voorzitter**:

Ik dank u voor uw eerlijkheid. Mevrouw Vedder heeft nog twee interrupties, dus als u nog meer punten heeft, verwacht ik nog een interruptie van haar.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Nee. Ik wilde mijn gewaardeerde collega er alleen aan herinneren dat Eelde in mijn prachtige mooie Drenthe ligt, maar Ede niet, dus dat we het wel even bij de feiten moeten houden.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ede ligt in mijn mooie provincie Gelderland. Drenthe vind ik overigens ook een heel mooie provincie. We hebben natuurlijk alleen maar mooie provincies in Nederland.

De **voorzitter**:

Het wordt bijna een VVV-programma zo langzamerhand, met deze reclames. Maar goed, mag ik de heer De Groot verzoeken om het voorzitterschap tijdelijk op zich te nemen?

Voorzitter: Peter de Groot

De **voorzitter**:

Natuurlijk, geen enkel probleem. Ik wil ook nog wel een duit in het zakje doen: ik vind Gelderland ook heel erg mooi. Ik wil graag het woord geven aan de heer Boutkan van de PVV. Gaat u uw gang.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik eerst iedereen danken voor de informatie, zowel voor als tegen, die ik de laatste weken, en tot een kwartier voor aanvang van deze vergadering aan toe, heb ontvangen.

We mogen trots zijn op wat de luchtvaartindustrie in Nederland heeft bereikt. Dat gaat om meer dan alleen vliegtuigen. De regionale luchthavens, wat de PVV betreft inclusief vliegveld Lelystad, en de hub Schiphol zijn belangrijk voor Nederland.

Ik stel gelijk maar een vraag aan de minister over luchthaven Lelystad. Wat is de laatste stand van zaken en houdt de minister vast aan de twee gestelde voorwaarden? En, in vervolg hierop, wat als hieraan is voldaan?

Schiphol geeft direct en indirect werk aan 133.000 mensen. Daarnaast is Schiphol van groot belang voor veel andere ondernemingen in ons land die juist vanwege het geweldige netwerk van de KLM over de hele wereld zaken kunnen doen en ook dat levert geld en banen op. En de luchtvaartindustrie is zich er goed van bewust dat de belangen en rechtszekerheid van

omwonenden meer centraal moeten staan. Daaronder valt ook de overlast van omwonenden op het gebied van milieu, zoals emissies en geluid. Ook de PVV begrijpt heel goed dat het de omwonenden allemaal te langzaam gaat en dat zij direct een oplossing willen. Maar het zoeken naar een evenwichtige belangenafweging tussen de leefbaarheid en economische activiteiten heeft positieve en negatieve kanten. Het vinden van een goede balans is juist onze taak als Tweede Kamer. De PVV is het eens met de inzet van de sector zelf om schoner en stiller te vliegen.

Gelukkig zien we op die gebieden vooruitgang. Nieuwe vliegtuigen zijn schoner en stiller en juist de luchtvaart loopt voorop in het daarin investeren. Tegelijkertijd is onze oproep aan de luchtvrachtsector: zet de vernieuwing van de vloot zo spoedig mogelijk door. Maar om dat te doen -- het gaat hier om zeer grote investeringen -- is het nodig dat de luchtvaartindustrie juridische zekerheid en een structureel perspectief wordt geboden om te kunnen ondernemen, omzet te maken en in stillere en schonere vliegtuigen te investeren. Het domweg beknotten van de luchtvaart door het aantal vluchten te reduceren of extra belasting op te leggen, gaat niemand helpen. Daar worden vliegtuigen niet schoner of stiller van. Er zijn betere manieren om de ecologische voetafdruk van de luchtvaart te verkleinen dan het beperken van het aantal vluchten.

De **voorzitter**:

Meneer Boutkan, mag ik u even onderbreken. Ik kan hiervandaan natuurlijk niet zien hoeveel interrupties iedereen nog heeft, maar ik vertrouw erop dat de heer De Hoop er nog één heeft. Als dat zo is, dan wil ik hem graag het woord geven.

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

Ik hoorde de heer Boutkan zeggen dat de luchtvaartindustrie juridische zekerheid nodig heeft. Dat begrijp ik, want iedereen heeft juridische zekerheid nodig. Het is alleen zo dat de luchtvaart zich al jarenlang niet houdt aan de normen die wij met elkaar hebben opgelegd. De rechter heeft onlangs ook gezegd dat er eigenlijk illegaal te veel gevlogen wordt en dat we terug moeten naar het LVB van 2008. Mijn vraag is eigenlijk vrij simpel. Is de PVV, net als bijna alle andere partijen in de Kamer -- ik hoorde het de VVD ook zeggen -- bereid zich te committeren aan de uitspraak van de rechter dat de rechten van de omwonenden zwaarwegender moeten worden gevonden en dat we terug moeten naar het LVB van 2008, wat het aantal vluchten daarbij dan ook zou zijn?

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja, over de uitspraak van de rechter heb ik begrepen dat de advocaat-generaal een voorstel aan de Hoge Raad doet om tot een andere conclusie te komen. Maar goed, dat is nog geen uitspraak. We moeten terug naar de basis, maar gelijktijdig is er nou eenmaal een wet die panklaar lag, niet aangenomen. We zijn nu teruggeworpen in de tijd, naar 2008. Die uitgangspunten gelden en daar zullen we ons aan moeten houden. Dat is ons antwoord.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Hogere kosten en het stoppen met nachtvluchten vanaf Schiphol betekent slechts dat passagiers gaan uitwijken naar bijvoorbeeld Brussel, waar zojuist is besloten om nachtvluchten niet te gaan schrappen. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat onze luchtvaartindustrie de grens over wordt geduwd? Inzake de op tafel liggende voorstellen voor krimp van de luchtvaart is de vraag aan de minister hoe hij aankijkt tegen het recente advies van de advocaat-generaal van 5 april. Is hij het ermee eens om elk besluit inzake het luchtvaartdossier over te laten aan een nieuw kabinet? Wij willen graag van de minister horen waarom de overheid meer dan veertien jaar heeft gewacht om een nieuw luchthavenverkeerbesluit te maken. Waarom heeft de overheid het risico genomen om zo lang de wet niet aan te passen?

Voorzitter. De Luchtverkeersleiding Nederland is druk doende met de herziening van het Nederlandse luchtruim. Binnen Europa wordt gewerkt om te komen tot een geïntegreerd luchtruim voor een efficiënter en duurzamer luchtruim. Minister, wat betekent dit allemaal voor de nabije toekomst van de luchtvaart? Klopt het dat er recent een natuurvergunning is afgegeven voor het huidige aantal vliegbewegingen van 500.000? Klopt het ook dat een nieuw luchthavenverkeerbesluit binnen twaalf maanden zou kunnen worden gerealiseerd, zodat er eindelijk een wettelijk kader is en er daarmee zowel aan de bewoners als aan de sector rechtszekerheid kan worden gegeven? De PVV vraagt zich af of omwonenden nu echt geholpen zijn met de laatste rechterlijke uitspraak. We zijn nu teruggezet in de tijd, namelijk naar 2008, en daarmee terug naar de toenmalige handhavingpunten, de zogenoemde emmertjes.

Voorzitter. Is de minister zich ervan bewust dat een nachtslot op Schiphol een enorme impact zal hebben op de levensvatbaarheid van de luchtvaartmaatschappijen, zoals KLM en in het bijzonder Transavia? Gelet op het businessmodel van Transavia is het niet uit te sluiten dat twee derde van de inkomsten verloren dreigt te gaan en daarmee ook de werkgelegenheid.

Instelling van een verbod op nachtvluchten dreigt het begin te worden van een neerwaartse spiraal, zeg maar het trekken van een kaart uit het kaartspel. Schiphol wordt dan gedegradeerd tot een regionale luchthaven. De luchtvaart is zodanig internationaal dat er direct een domino-effect dreigt op te treden als we in Nederland eenzijdige verplichtingen, restricties of verboden gaan opleggen. Als onze Nederlandse bedrijven minder vluchten kunnen uitvoeren, dan zullen buitenlandse maatschappijen daar gretig op inspelen om hun marktaandeel te vergroten. Mondiaal gezien worden in diverse landen luchthavens bijgebouwd of vergroot.

Voorzitter. Zoals u weet komt de PVV ook op voor de Nederlander die het hele jaar hard werkt om af en toe op vakantie te gaan en daarvoor een vliegtuig kiest, wat de PVV betreft vanuit Nederland. Klopt het dat vliegreizen door nieuwe Europese wetgeving, de extra vliegtaks, duurder worden gemaakt? Kan de minister aangeven hoeveel duurder? Kan de minister een overzicht geven van wat deze extra verwachte vliegtaks kost? Kan de minister aangeven wat er met de opbrengsten van deze extra vliegtaks voor de reizigers gaat gebeuren? Hoeveel van deze vliegtaks gaat er naar de algemene middelen en hoeveel wordt er ingezet in de sector? Ik citeer pagina 10 van het regeerakkoord: "We verhogen de vliegticketbelasting, waarbij de opbrengst deels gebruikt wordt voor de verduurzaming van de luchtvaart en voor vermindering van leefomgevingseffecten." Als handelsnatie is het voor Nederland absolute noodzaak om een goede, efficiënte, maar ook schonere luchtvaart te realiseren. Die kan alleen worden bereikt in goed overleg met de sector en niet door eenzijdig het verdienmodel vanuit het ministerie te beperken. Ik steun dan ook graag het voorstel van de heer De Groot om te komen tot een overlegtafel.

Voorzitter. Ondanks de inzet van stillere vliegtuigen ervaren omwonenden van Schiphol meer geluidsoverlast. De PVV is een partij van meten is weten. Wat zijn nu de daadwerkelijk gemeten decibellen?

Ik rond af. Er komen allerlei suggesties langs, zoals reizen met de trein tot een afstand van 750 kilometer als alternatief. De keuze is dan tussen zeventien uur in een trein of twee uur in een vliegtuig.

Voorzitter. Ik maak een aantal opmerkingen over het rapport van Natuur & Milieu.

De **voorzitter**:

De voorzitter wil wel dat u afrondt, meneer Boutkan. U bent inmiddels op 6 minuten en 20 seconden.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dan bewaar ik dat stukje voor de tweede termijn.

De **voorzitter**:

U heeft nog wel een interruptie van mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Maar die gaat dan net niet over dat milieurapport, sorry. Het kan zijn dat ik het niet goed begrepen heb, maar ik hoorde meneer Boutkan praten over de stikstofvergunning voor 500.000 vluchten en over hoe de weg daarnaartoe eruitziet. Ik meende daarin een ondertoon te bespeuren dat de PVV daar op zich wel voorstander van is. Klopt dat en, zo ja, hoe rijm ik dat dan met de warme woorden die de heer Boutkan aan het begin van zijn betoog sprak over de belangen van omwonenden?

De heer **Boutkan** (PVV):

Als u denkt te hebben gehoord dat wij pleiten voor 500.000 vluchten, dan moet ik u teleurstellen of misschien wel geruststellen. Momenteel zitten wij zo rond de 440.000 vluchten. De praktijk is dat er een natuurvergunning is afgegeven voor dat aantal vluchten. Een van de collega's zei: we zitten momenteel in een moeras. Nou, die kwestie van die 500.000 vluchten is een van de zaken die in dat moeras spelen.

De **voorzitter**:

Ik hoor dat mevrouw Vedder best nog een interruptie zou willen plegen, maar die heeft ze niet meer. Ik zie verder geen interrupties en geef het voorzitterschap terug aan de heer Boutkan.

Voorzitter: Boutkan

De **voorzitter**:

Dank u wel. En gelijk bij dezen de toezegging dat ik in tweede termijn in ieder geval terugkom op het rapport.

Volgens mij zijn alle aanwezige fracties aan het woord geweest. De minister vraagt om twintig minuten schorsing. Ik schors tot 15.50 uur, pardon, 14.50 uur. Sorry, ik gaf u iets te veel ruimte!

De vergadering wordt van 14.30 uur tot 14.54 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik hervat dit commissiedebat. Als eerste zou ik willen voorstellen, om de commissie tegemoet te komen, om drie interrupties toe te staan. Ja, drie. Ik ben gul vandaag. Ik heb begrepen dat de minister in blokjes gaat antwoorden. Hij zal zo dan uitleggen welk blokje welke inhoud heeft. Mijn verzoek aan u is of u de interrupties aan het einde van het blokje zou willen doen. Dat bespoedigt de vergadering en dat voorkomt dat er wordt geantwoord "dat antwoord zit in mijn vervolg". Dus drie interrupties en graag aan het einde van een blokje. Ik zal aan het einde van elk blokje even bij u inventariseren of de door u gestelde vragen zijn beantwoord. Dan hebben we daar geen misverstanden over en dan hoeft er ook geen interruptie te komen. Dan kunt u gewoon aangeven: mijn vraag is niet beantwoord. Zonder opnieuw een heel betoog te houden, zeg ik erbij.

Ik ga graag naar de beantwoording van de minister.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal uiteenzetten hoe ik mijn betoog heb opgebouwd. Het bestaat uit drie blokken. Ik zeg er gelijk bij dat het eerste blok ongeveer 80% is en dat er dan nog twee blokjes zijn van pak 'm beet 10%. Ik ga om te beginnen in op alles wat met Schiphol te maken heeft en de toekomst van Schiphol, dus de rechtszaken, LVB, Balanced Approach, nachtsluiting en een paar aanverwante thema's, zoals netwerkkwaliteit et cetera. Het zit ongeveer in die volgorde in het blok. Dat is een vrij lang deel van mijn beantwoording. Dan heb ik nog een blok met overige vragen over Schiphol die niets te maken hebben met alles wat onder de rechtszaken valt, bijvoorbeeld grondafhandeling, handhavingspunt 25, vracht en dat soort dingen. Luchtruimherziening heb ik daar ook bij betrokken. Tot slot is er nog een blok met echt overige vragen. Dat zijn vragen die betrekking hebben op luchtvaart in zijn algemeenheid. Dat zijn met name veel vragen over verduurzaming, maar bijvoorbeeld ook de vragen over overlastgevende reizigers. Dat is ongeveer de volgorde van mijn betoog.

Ik wil beginnen met alles rond de toekomst van Schiphol, de milieubelasting daarvan, de geluidsbelasting en alles wat in de diverse zaken onder de rechter is. Ik denk dat het goed is om te beginnen met een heel korte uiteenzetting -- daar wordt namelijk aan gerefereerd, er zijn bijvoorbeeld veel vragen over LVB 2008 -- over de afgelopen jaren, een korte terugblik op hoe het zover gekomen is, ook omdat dit het eerste luchtvaartdebat is dat we met de Kamer in nieuwe samenstelling voeren. Hoewel het Schipholbeleid een lange en rijke geschiedenis kent, zal ik daar niet helemaal op ingaan. Ik beperk me tot de achtergrond van de huidige situatie. Die is dat de juridische

onderbouwing voor Schiphol bestaat uit het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, dat voor de laatste keer in 2008 grootschalig gewijzigd is. Daarom wordt vaak -- dat zal ik ook in het vervolg van mijn betoog doen -- gesproken over het LVB 2008. Dat is nog steeds het geldende juridische kader.

Tegelijkertijd was rond 2008 de conclusie van alle belanghebbenden aan de toenmalige Alderstafel dat het systeem van LVB 2008 anders zou moeten. Toen is gekozen om te werken aan een systeem met regels over hoe en in welke volgorde, welke preferentievолgorde, de start- en landingsbanen ingezet mogen worden in combinatie met een maximumaantal vliegtuigbewegingen. Dat is uitgewerkt in het Aldersakkoord van oktober 2008. Dat is eigenlijk de geboorte van wat we nu "het nieuwe normen- en handhavingssysteem" noemen. Dat is vanaf 2010 toegepast en vanaf 2015 via een gedoogconstructie, die we "anticiperend handhaven" hebben genoemd. Alle partijen, inclusief omwonenden, waren het er namelijk in die tijd over eens dat het wenselijk was om juist via dat NNHS te vliegen, omdat het macro gezien tot minder geluidgehinderden leidde, waarbij overigens altijd wel erkend is dat het in sommige hoeken rond Schiphol tot meer overlast zou leiden. Maar omdat er in totaliteit veel mensen op vooruitgingen, is er volgens dat NNHS gevlogen in afwachting van de verankering daarvan in wet- en regelgeving in casu een gewijzigd LVB. Dat LVB heeft in de loop van de jaren langer op zich laten wachten, bijvoorbeeld doordat de uitwerking langer duurde en doordat de MER-procedure de nodige tijd in beslag nam. Uiteindelijk is het ontwerp-LVB bij de Kamer voorgehangen in het voorjaar van 2021. Ondertussen was er weer een nieuw vraagstuk gekomen dat zijn schaduw wierp over de mogelijkheid om dat LVB daadwerkelijk in te voeren, namelijk de PAS-uitspraak en het ontbreken van een natuurvergunning op Schiphol op dat moment. Ik zeg in de richting van de heer Boutkan, die aangaf "het ligt panklaar", dat dat niet zo is. Er is een besluit voorgehangen, waarvan inmiddels de MER-rapportage hiaten vertoont gelet op de samenloop met de natuurvergunning. De heer De Groot vroeg: is dat NNHS ooit wettelijk vastgelegd? Het antwoord is nee. Daar werkte de overheid al heel lang aan.

In de tussentijd zijn er in de laatste jaren ook nieuwe inzichten ontstaan. Een belangrijk signaal was de brief in januari 2019 van de heer Alders, toen als voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol. Hij constateerde dat de effecten van stillere vliegtuigen nauwelijks waarneembaar zijn voor omwonenden, terwijl ze in de berekeningen wel ruimte gaven voor meer vliegtuigbewegingen. Mede op basis van deze signalen is het vorige kabinet in juli 2019 tot de conclusie gekomen dat van groei van Schiphol alleen nog sprake kan zijn als er voor omwonenden aantoonbaar minder hinder plaatsvindt. Hiervoor werd toen aan Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland gevraagd om tot een Minder Hinderprogramma te komen. Eind 2020 werd door het vorige kabinet in de Luchtvaartnota geconcludeerd dat groei van de luchtvaart geen doel op zich is en dat een balans tussen de vier publieke belangen rond de luchtvaart het uitgangspunt is. Dan gaat het om

de vier belangen veiligheid, duurzaamheid, leefomgevingskwaliteit en verbondenheid.

Ongeveer tegelijk met het verschijnen van het coalitieakkoord van het huidige inmiddels demissionaire kabinet eind 2021 kwam er een signaalrapportage van de ILT. De ILT is gehouden om de handhaving te doen rond Schiphol en die constateerde: dat doen we nu al geruime tijd volgens de methodiek van het NNHS en het anticiperend handhaven en dat hebben we altijd gedaan vanwege het uitzicht op legalisatie daarvan, vastlegging in het nieuwe LVB. Maar nog steeds bij gebrek daaraan, gaf de ILT aan: dat kunnen we niet lang meer volhouden, tenzij dat op korte termijn geregeld zou kunnen zijn. Dat was toen niet het geval. Tegelijk kwam ook nog begin 2022 een evaluatie van het Minder Hinderprogramma, waarin kort gezegd duidelijk werd dat het programma geen antwoord kon bieden op de hinder voor de omgeving binnen het NNHS met 500.000 vliegtuigbewegingen. Dit zijn allemaal elementen van de hele context die het kabinet in juni 2022 heeft doen besluiten tot het Hoofdlijnenbesluit Schiphol, waarin in de weging van belangen werd gezegd: we kunnen niet door op deze wijze met dat anticiperend handhaven en wat moet je dan wel doen? Uit de afweging van de belangen tussen het stoppen met anticiperend handhaven en ook de verbondenheid van Nederland is toen het besluit genomen om Schiphol te gaan vastleggen op 440.000 vliegbewegingen, althans het voornemen daartoe.

Ik maak even een kort uitstapje van de rechtbank op 20 maart in de RVB-zaak, omdat er ook gevraagd is naar duiding daarvan. Die heb ik de Kamer ook al in een brief aangegeven. Wat mij betreft is de strekking van het vonnis van de rechtbank helder, namelijk dat er meer aandacht moet komen voor omwonenden. De rechter geeft een duidelijk signaal dat de belangen van omwonenden in het verleden onvoldoende zijn meegewogen bij de besluitvorming rond Schiphol. Tegelijkertijd -- daarom noemde ik net dat besluit van juni 2022 -- was dat iets wat het kabinet zich ook al had gerealiseerd. Om die reden zijn we tot het hoofdlijnenbesluit gekomen en zijn we sindsdien bezig om dat in de praktijk te realiseren, wetend hoe ingewikkeld dat is met de internationale procedures die daarvoor zijn. Ik kom straks in de rest van mijn betoog nog terug op hoe dat er nu voor staat en hoe we daar verder invulling aan zullen geven.

Overigens, het tweede element dat de rechter ook aangeeft -- wij hadden dat ook in onze voorgenomen besluitvorming -- is het herstel van de individuele rechtspositie van de omwonenden. Je zorgt met name dat de situatie rondom Schiphol ook vastligt in regelgeving, want dan heeft men ook iets om zich op te beroepen. Bij het gebrek aan het vastleggen van dat normen- en handhavingstelsel, door het middel van anticiperend handhaven, was daar afgelopen jaren ook geen sprake van. Vanwege die redenen heb ik dus namens het kabinet aangegeven dat we in het vonnis ook een ondersteuning zien voor de koers die wij al met het hoofdlijnenbesluit van juni 2022 ingeslagen waren. Dat doe ik overigens ook omdat ik de luchtvaart van

belang vind voor Nederland, voor de goede verbondenheid en voor het vestigingsklimaat. Maar daar heb je pas iets aan als de onderbouwing in de wet- en regelgeving ook goed vastligt. We hebben namelijk in de afgelopen jaren inmiddels gezien hoezeer een bedrijf, een infrastructuur als Schiphol ook op drijfzand kan komen te staan als die speelbal wordt van rechtszaken. Dat vind ik geen bestendige situatie voor de lange termijn. Tegelijk is het vonnis uitvoerig, met 53 bladzijden met tal van overwegingen die nog meegewogen zijn door de rechter in het dictum. Dat alleen al is de reden dat we als kabinet echt even tijd nodig hebben om dit te bestuderen en te kijken hoe we hier invulling aan gaan geven. Ik snap overigens dat de omwonenden, verenigd in de RBV, het van groot belang vinden dat er opvolging wordt gegeven aan het vonnis. Ik heb de Kamer in de brief die ik voor dit commissiedebat deed toekomen, een eerste appreciatie gegeven, maar ook een schets van de uitzoekpunten en de dilemma's waar we als kabinet de komende week nog een antwoord op moeten geven.

Tegelijkertijd is daarover ook gevraagd, ik meen door de heren Eerdmans en Boutkan, wat het kabinet gaat doen en of het kabinet in hoger beroep gaat. Ook dat is een vraag waarop ik nu nog geen antwoord heb. Dat vergt afweging van het kabinet. Ik zeg daarbij dat we het hoe dan ook aan de Kamer laten weten als er redenen zijn om in hoger beroep te gaan. Tegelijkertijd is het vonnis uitvoerbaar bij voorraad verklaard. Dat betekent dat we het vonnis moeten uitvoeren, ook al zou het kabinet in hoger beroep gaan. We zijn gehouden het vonnis uit te voeren. Dat heeft de rechter bepaald. Dat is ook de reden waarom ik een schets heb gegeven van wat ons als kabinet nu te doen staat, omdat we daar nog wel veel keuzes en vooral dilemmapunten tegenkomen.

Ik pak m'n betoog even terug op het punt waar ik gebleven was in de geschiedenis van Schiphol, namelijk het LVB 2008. Het is denk ik belangrijk dat we ons realiseren wat er gebeurt als ik vandaag zou stoppen met anticiperend handhaven. U weet dat we daar vorig jaar middels de experimenteerregeling een poging toe gedaan hebben, om de reden dat bijvoorbeeld Europa met een infractie dreigde. Ik heb daar even een pas op de plaats gemaakt. Als we zouden stoppen met anticiperend handhaven, dan zouden we terugvallen op het LVB 2008. Veel leden hebben de vraag gesteld: waarom vallen we niet terug op dat LVB en wat gebeurt er dan? Ik merk dat er veel verschillende beelden bestaan over wat het LVB 2008 dan precies zou betekenen, bijvoorbeeld in het aantal vliegtuigbewegingen. Ik heb op dit moment niet een concreet getal. Het is met veel onzekerheden omgeven, maar het is wel duidelijk dat dit er fors minder zijn dan de 480.000 vliegtuigbewegingen die met het oog op 2008 genoemd werden. Binnen het LVB 2008 wordt het aantal vliegtuigbewegingen dat mogelijk is, bepaald door de geluidsruimte binnen de handhavingspunten; dat zijn de emmertjes waar de heer Boutkan het ook over had. Dat zijn de emmertjes voor geluid, die niet mogen overlopen. Destijds zijn die grenswaarden inderdaad berekend op een operatie met een volume van 480.000 vliegbewegingen.

Over de jaren heen is ondertussen ook de operatie veranderd, ook door bijvoorbeeld veiligheidsmaatregelen en andere hinderbeperkende maatregelen zoals een aanpassing in de routes. Het gevolg hiervan is dat de geluidsbelasting op een aantal plekken niet meer zou passen binnen de grenswaarden uit het LVB 2008, ondanks dat vliegtuigen stiller zijn geworden. Dat speelt met name in de zuidoosthoek, rond de Aalsmeerbaan. Dat is dus ook een antwoord op de vraag van de heer De Groot, die een soort extrapolatie deed van wat het in 2008 was. Dat gaat niet op, omdat er in de tussentijd wel een aantal veranderingen in de operatie zijn geweest, bijvoorbeeld voor veiligheidsmaatregelen. Daardoor passen er uiteindelijk minder vliegtuigbewegingen binnen de handhavingspunten uit het LVB 2008. Uit berekeningen die het door ons ingeschakelde onderzoeksbureau To70 vorig jaar heeft uitgevoerd bleek dat dit zou uitkomen rond de 410.000 vliegbewegingen. Dat is ook het antwoord dat ik nu heb op de vraag van de heer De Hoop daaromtrent, maar ik heb geen concreet vaststaand geval, hooguit een inschatting op dit moment.

Terugvallen op een niet geactualiseerd LVB 2008 heeft dus nadelen. Het leidt door enkele knellende handhavingspunten weliswaar enerzijds relatief snel tot vermindering van het maximumaantal vliegtuigbewegingen, maar tegelijkertijd zeg ik erbij, en dat zullen omwonenden niet leuk vinden, dat er in andere handhavingspunten juist ruimte zit, waardoor een prikkel wordt gegeven tot een andere manier van vliegen. Dat heeft mogelijk meer overlast tot gevolg voor de betreffende gebieden. Daarnaast zijn sommige hinderbeperkende maatregelen die we nu wel in de Balanced Approachprocedure meenemen, niet te realiseren binnen de kaders van het LVB 2008. Dan heb ik het over een verdere reductie van het aantal nachtvluchten. Dat aantal staat in het LVB 2008 op 32.000, terwijl we in de Balanced Approach al een eerste stap hadden gezet naar 28.700. Die is dus niet mogelijk binnen de LVB 2008. Ook het beperken van secundair baangebruik -- dat is wat we de afgelopen vijftien jaar hebben gedaan, namelijk het gebruik van de banen die per saldo minder hinder voor omwonenden opleveren -- en de inzet van stillere vliegtuigen in de nacht, zijn nu onderdeel van de Balanced Approachprocedure. Die maatregelen zijn niet mogelijk binnen de huidige kaders van het LVB 2008. Dat is dus in de kern het belangrijkste dilemma waar het kabinet de komende weken een oplossing voor moet zien te vinden. Procedureel en inhoudelijk zou het namelijk op het eerste gezicht niet zo logisch lijken om gewoon te zeggen: dit was het dan, en voortaan geldt het LVB 2008.

Het beëindigen van het anticiperend handhaven is nog onderdeel van een juridische procedure; ik zei het net al. Los van de RBV-zaak, waarin werd gezegd dat wij dit als kabinet gewoon kunnen doen en dat we geen Balanced Approachprocedure nodig hebben, is juist het beëindigen van het anticiperend handhaven aangevochten door de vliegtuigmaatschappijen. Die zijn in cassatie gegaan. De Hoge Raad moet zich er nog over uitspreken of dat mag zonder de Balanced Approachprocedure.

De heer Bamenga wees er al op dat in die zaak de advocaat-generaal een advies heeft uitgebracht dat zegt dat we daar wel de Balanced Approachprocedure voor moeten volgen. Ik laat het bij de vaststelling op dat moment, want dit is onderdeel van de cassatiezaak. Het is te zijner tijd aan de Hoge Raad om hierop een arrest te maken. Ik wacht gewoon af wat daaruit komt. Het zou in potentie een dilemma kunnen zijn, maar ik ga daar niet verder over speculeren. Wij brengen in de tussentijd als kabinet gewoon alle opties in kaart om de dilemma's zoals geschetst in de Kamerbrief het hoofd te bieden en op basis daarvan te kijken wat we in die twaalf maanden kunnen doen.

De heer Bamenga had in dit verband ook nog de vraag of de Balanced Approach, die in 2016 is gaan gelden, de al bestaande wet- en regelgeving erkent en hoe zich dat dan weer verhoudt tot het toen al bestaande LVB 2008. Het klopt dat het LVB 2008 van vóór de verordening is waarin de Balanced Approach werd voorgeschreven. De vraag die dus nu speelt in de juridische procedures is dan ook niet zozeer of het LVB 2008 valt onder de BA, de Balanced Approach. Nee, de vraag is veel meer of anno 2024 de Balanced Approach moet worden gevolgd voor de beslissing om te stoppen met gedogen en anticiperend handhaven. Precies daarover gaat het dispuut, dus daar kan ik op dit moment geen definitief antwoord op geven.

Tegelijkertijd heb ik dus ook nog geen antwoord op een andere vraag van de heer Bamenga, namelijk hoe een actualisatie van het LVB 2008 eruit zou moeten zien. Dat is precies waarmee het kabinet nu bezig is en waarvan ik heb aangegeven dat het mijn voorlopige verwachting is dat we als kabinet de Kamer na het meireces daarover kunnen informeren.

De heer Bamenga vroeg ook nog hoe omwonenden het vertrouwen en de garantie kunnen hebben dat ze er bij een wijziging op vooruitgaan. Daarvoor haal ik aan wat ik net al zei: de strekking van het RBV-vonnis is op zichzelf in lijn met de ambities van het kabinet, maar wij zullen ons nog even moeten beraden hoe het met het dilemma zit dat als je gewoon teruggaat naar het LVB 2008, dit niet automatisch voor iedereen een vooruitgang is. De inzet van het kabinet is op zichzelf om te komen tot een situatie waarin omwonenden merkbaar erop vooruitgaan. Dat was al sinds juli 2008 ons standpunt.

Ik denk dat ik daarmee ook voldoende heb gezegd op de vraag van de heer De Groot, die ook vroeg of we kunnen terugvallen op het LVB 2008.

Dan heb ik een paar keer de Balanced Approach genoemd, die we op dit moment voeren ter uitvoering van het besluit dat we in 2022 namen. De heer Van Dijk en anderen vroegen hoe het staat met de ingezette Balanced Approach. Dat is in september afgelopen jaar ingediend in Brussel. Dat is feitelijk wat ik tijdens de begrotingsbehandeling begin dit jaar aangaf: de Europese Commissie heeft tijdens de notificatiefase de mogelijkheid gebruikt om vragen te stellen voorafgaand aan een advies in deze zaak. Daar hebben we in de afgelopen maanden veelvuldig overleg over gevoerd met Brussel,

ook ter nadere onderbouwing. Afgelopen week heb ik de Europese Commissie laten weten dat we dit weer heel even moeten zwaluwstaarten met de uitspraak in de RBV-zaak voordat we op de laatste punten definitief antwoord kunnen geven. Daarna kan de Europese Commissie hopelijk tot advisering overgaan.

Ik kom zo meteen nog op de nachtsluiting, die door de heer Van Dijk ook werd aangehaald.

Tegen de heer Eerdmans zeg ik dat in de Balanced Approach de input is meegenomen van bijvoorbeeld KLM, die het plan Schoner, stiller, zuiniger vorig jaar heeft ingediend in de consultatie over de Balanced Approach. Ik vind het ook goed om te zien dat de luchtvaartsector zo breed de maatschappelijke verantwoordelijkheid voelt om bij te dragen aan een stillere, schonere luchtvaart. Het probleem met een aantal van de onderdelen van het plan was dat die niet de geluidsdoelstelling zouden behalen en dat een paar van de voorgestelde maatregelen de hinder zouden verplaatsen in plaats van verminderen. De maatregelen uit het plan Schoner, stiller, zuiniger die wel bruikbaar, toepasbaar en realiseerbaar waren, zijn ook meegenomen in het uiteindelijke voorstel dat we aan Brussel hebben gedaan. Dat betreft met name de maatregel om stillere toestellen in de nacht in te zetten, maar veel van de andere maatregelen waren óf niet toepasbaar, niet realiseerbaar, óf zouden hinder verplaatsen in plaats van verminderen.

Als ik dan toch met de Balanced Approach in Brussel ben, pak ik de vraag van de heer Stoffer er even bij. Hij vroeg in hoeverre ik vind dat de Europese Commissie het recht heeft om te sturen op krimp in de ene sector of de andere. Op zichzelf stuurt de Commissie niet op het wel of niet krimpen van de luchthaven Schiphol. Wanneer een lidstaat tot de conclusie komt dat een luchthaven terug moet in het aantal vliegbewegingen vanwege het reduceren van geluid of om andere redenen, beoordeelt de Commissie of de juiste procedure is gevolgd en er in hun ogen een goede afweging is gemaakt. Dat is de Balanced Approachprocedure. Van reductie van vliegbewegingen kan volgens de Europese Commissie vervolgens alleen sprake zijn wanneer alle overige hinderbeperkende maatregelen zijn uitgeput en dus niet voldoende soelaas bieden. Dat is in de kern de beoordeling die de Europese Commissie op dit moment maakt. Ik laat de vergelijking met andere sectoren nog heel even weg.

De heer De Hoop stelde dat er een steeds groter hiaat tussen Schiphol, als luchthaven, aan de ene kant en luchtvaartmaatschappijen aan de andere kant lijkt te ontstaan. Ik weet niet of dat in die termen zo is. Ik haalde bijvoorbeeld net aan dat er ook het programma Schoner, stiller, zuiniger is. Er zijn ook andere verduurzamingsinitiatieven in de luchtvaart. Daar kom ik straks in het blok overig nog op. Maar het illustreert wel dat het permanent zoeken is naar een balans tussen de verschillende belangen. Dat zijn overigens ook publieke belangen. Ik noemde ze in het begin: leefomgeving, veiligheid en duurzaamheid. Maar daaronder valt ook de verbondenheid. Ik

vind het dus op zichzelf gerechtvaardigd dat luchtvaartmaatschappijen zich daar druk om maken en zichzelf de vraag stellen: hoe regelen wij die verbondenheid van Nederland nou goed?

Het is uiteindelijk aan het kabinet om naar die balans te zoeken. Die weging hebben wij gemaakt. Ik moet u eerlijk bekennen dat ik had gehoopt een rechtszaak op dit gebied voor te blijven. Dat heb ik in de afgelopen anderhalf jaar ook meerdere malen betoogd in Kamerdebatten. Ik vind het in dat opzicht ook echt wel jammer dat er uiteindelijk toch deze uitspraak is. Maar goed, het is niet de eerste rechtszaak die we het afgelopen jaar hebben gevoerd of waarin ons besluit is aangevochten.

Een ander vraagstuk dat je dan te beantwoorden hebt, is wat je dan doet op die luchthaven. Waar gaan al die vluchten en al die reizigers dan heen? De heren De Hoop, Van Dijk en Stoffer en later ook mevrouw Vedder hadden daar vragen over. Er werd ook gerefereerd aan vliegbelasting en aan transferpassagiers. Zoals ik gisteren ook heb aangegeven in mijn schriftelijke reactie op het rapport, zou ik wel nog willen benadrukken dat de hubfunctie er wel voor zorgt dat er meer directe bestemmingen vanaf Schiphol mogelijk zijn. Dat heeft echt waarde voor het investerings- en vestigingsklimaat. Die waarde is zeker in de afgelopen decennia ook bewezen. Daarmee versterkt het in bredere zin onze economie en internationale positie. En het betekent uiteindelijk ook dat Nederlanders meer bestemmingen rechtstreeks kunnen bereiken, ook voor vakanties en familiebezoek. We zijn ook wel een erg internationaal georiënteerde bevolking. We weten dus ook, bijvoorbeeld uit onderzoek van het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, dat Nederlanders die directe vluchten ook hoog waarderen. Het is precies dat belang van connectiviteit en economie dat we moeten afwegen tegen het belang van leefomgeving en klimaat.

De heer Van Dijk vroeg in dat kader ook nog naar rechtstreekse verbindingen met Lima, in Peru, of met Quito, in Ecuador. Het gaat om de breedte van het aantal verbindingen, maar hier spelen wel twee dingen. Voor Nederland is de kwaliteit van ons netwerk daadwerkelijk relevant. Wij hebben daarvoor een beleidskader ontwikkeld dat we in 2022 ook van invulling hebben voorzien. Wat zijn nou de bestemmingen die echt toegevoegde waarde hebben voor de Nederlandse economie? Niet alle bestemmingen op Schiphol zitten automatisch in die index. Daar speelt het probleem dat we niet in die mate kunnen sturen op slotverdeling. Die is historisch bepaald.

We hebben wel een voortouwpositie genomen in de Europese Commissie om tot een herziening van de slotverordening te komen. De huidige Europese Commissie heeft echter afgelopen najaar besloten dat het niet meer aan hen is om in deze termijn op dat gebied nog voorstellen te ontwikkelen. Nederland spant zich er in de loop van het jaar dus in ieder geval voor in om dat onderwerp in het werkprogramma van de later dit jaar aantredende Europese Commissie te krijgen. Ik zie namelijk inmiddels wel de behoefte bij een aantal andere lidstaten om die slotverordening te moderniseren. Ik vind

het zelf bijvoorbeeld nogal raar dat als we ons ervoor inspannen om van de kortereafstandsvluchten op Schiphol af te komen omdat we daar een goede hogesnelheidstreinverbinding hebben, er geen sturingsinstrument is om te voorkomen dat dat slot vervolgens voor een andere kortereafstandsvlucht wordt ingenomen. Het beleidskader netwerkqualiteit evalueren we de komende jaren voortdurend om te bekijken hoe zich dat verhoudt tot de daadwerkelijke bestemmingen op Schiphol. We bekijken ook of het nog steeds spoort met de bestemmingen die voor Nederland economisch relevant zijn.

Maar laten we geen illusies hebben: we weten dat als je groot ingrijpt in het wel of niet faciliteren van transferpassagiers op Schiphol, het aantal bestemmingen waarvan het rendeert om daar rechtstreeks vanuit Nederland naartoe te vliegen, behoorlijk beperkt is. Dat zal echt een aderlating zijn voor de goede verbondenheid van Nederland. Tegen die achtergrond zou je in mijn ogen ook een aanpassing van de vliegbelasting moeten beoordelen. Denk aan de optie van een afstandsafhankelijke vliegbelasting. Die is in twee rapporten in grove lijnen in kaart gebracht, namelijk in het ibo Klimaat en in het rapport Bouwstenen voor een beter en eenvoudiger belastingstelsel, zeg ik in reactie op de heer Van Dijk. Op zichzelf hoeven we dus niet meer opties en dergelijke in kaart te brengen, want die liggen er al. We hebben als kabinet ook gezegd: deze keuzes zijn echt aan een volgend kabinet. Ik denk ook dat differentiatie in besluitvorming, als je daartoe zou willen overgaan, vooral nuttig is op het moment dat je op hoofdlijnen een aantal keuzes op dat gebied hebt gemaakt. Ik denk dat het verstandig is om dan ook te kijken naar flankerend beleid om de luchtvaartsector te helpen verduurzamen.

Dat zeg ik maar gelijk in reactie op de heer Boutkan. Volgens mij had hij vragen over de huidige vliegbelasting. De passage die in het coalitieakkoord van het inmiddels demissionaire kabinet stond, klopt. Tegelijkertijd is daar financieel geen invulling aan gegeven door de formerende partijen in de financiële Startnota van het kabinet. Ik heb de Kamer bij een aantal eerdere gelegenheden aangegeven dat er in andere omstandigheden de afgelopen twee jaar misschien nog wel financiële ruimte voor te vinden was geweest. Ze zijn nu als belasting zoals alle belastinginkomsten in de algemene middelen gevloeid, waar overigens ook wel bijdragen uit worden verstrekt voor de verduurzaming van de luchtvaart. Denk aan de grote bijdrage voor het Groeifondsplan voor verduurzaming van de luchtvaart. Maar van een directe terugsluis kon geen sprake zijn. We hadden er in andere omstandigheden misschien geld voor gevonden, maar er waren bijzondere omstandigheden in 2022-2023. Er moest grootschalige inflatie worden bestreden en er waren oplopende prijzen voor huishoudens en extra Defensie-uitgaven; denk aan alles na de inval van Rusland in Oekraïne. Het kabinet heeft er daarom begrijpelijkerwijs voor gekozen om die financiële opgave eerder van geld te voorzien.

Mevrouw Vedder vroeg in dat verband hoe wij ons als kabinet gaan inzetten voor een Europese transfertaks. Op zichzelf zet Nederland zich in voor

Europese harmonisatie ten aanzien van de beprijzing van de luchtvaart. Het zou idealer zijn om dat op Europees niveau te harmoniseren in plaats van dat je nationale vliegbelastingen hebt, zoals nu het geval is in vele lidstaten. Dat standpunt dragen we sinds jaar en dag uit. Ik vind het belangrijk om dat in Europees verband te doen, omdat je daarmee al te grote verplaatsingseffecten vermijdt. Dat geldt zeker als het specifiek gaat om een transferbelasting. Tot op heden zijn daar geen meerderheden voor gevonden in Europa, laat staan royale meerderheden. We gaan zien wat dat de komende periode gaat doen.

Dan ben ik bij een ander aspect van de huidige zaken rond Schiphol: de nachtsluiting. Volgens mij hebben alle fracties daar vragen over gesteld. Daar was ook onderling debat over. Hier geldt dat het plan voor een nachtsluiting door Schiphol is ingebracht in de consultatie voor de Balanced Approach vorig jaar. Omdat het niet in de Balanced Approach voorlag, hebben we gezegd: je kunt het voorstel voor een nachtsluiting niet zomaar verwerken in het pakket dat we aan Brussel hebben aangeboden. Ook als ministerie zelf hebben we nog heel veel vragen op dat gebied. Wat is dan precies de impact? Wat doet het? Wie worden daardoor geraakt? Waar zitten de voordelen? Hoeveel minder heb je dan precies? Dat is de reden dat we als kabinet in september, tegelijk met het opsturen van onze plannen naar Brussel, hebben aangekondigd dat we op het gebied van de nachtsluiting verder inzicht willen hebben in de gevolgen. Dat is de impactanalyse die op dit moment wordt uitgevoerd. Ik denk dat we die impactanalyse in de loop van het tweede kwartaal hebben. Op basis daarvan kunnen we kijken of daar een voorstel uit te destilleren valt.

Een van de onderwerpen van gesprek met Brussel is ook of en hoe dat dan in te passen is in de huidige Balanced Approachprocedure. We proberen dan ook te verkennen wat daar nog bij komt kijken en of je aanvullend nog consultatie zou moeten doen. Dat is op dit moment dus nog onderhanden werk. De allerbelangrijkste stap is nu dat we de resultaten krijgen van de impactanalyse, zodat we onderbouwd tot besluitvorming kunnen komen.

De heer Van Dijk vroeg nog of het beperken van lawaaierige vliegtuigen aan het begin of het einde van de dag daarin meegenomen kan worden. Ik vind dat heel zinvol. We zijn in overleg met de sector, en ook vaak met Schiphol, over de impact van lawaaierige toestellen en over hoe we dat lawaai verder kunnen terugdringen. Dat neem ik mee bij de verdere uitwerking.

Dat is ook een antwoord op de vraag van mevrouw Vedder. Zij vroeg namelijk hoe het staat met het beperken van de vluchten in de randen van de nacht. Ik heb bij de stemming over de motie gezegd: als ik die zo mag uitleggen dat we in de impactanalyse ten aanzien van de nacht ook kijken naar de effecten op de randen van de dag, dan gebruiken we dat vervolgens om onze afweging te maken. Dat is precies wat we aan het doen zijn. Dat loopt dus mee in het lopende onderzoek, in de lopende impactanalyse naar alle aspecten van een nachtsluiting.

Ik ben er bijna. Er waren nog een paar vragen over de lopende zaken rond Schiphol. De heer Van Dijk en de heer Boutkan hadden een vraag over de natuurvergunning. Er is een natuurvergunning verleend aan Schiphol. De minister voor Natuur en Stikstof is hierin het bevoegd gezag. De vergunning zegt inderdaad "500.000", zeg ik tegen de heer Boutkan, maar er volgen een komma en een belangrijke zin daarna. Er staat: 500.000 voor de tijd dat dat het aantal nog is in de andere procedure om uiteindelijk in een nieuw LVB de situatie rond Schiphol vast te leggen. Er is dus al gerefereerd aan het hoofdlijnenbesluit dat het kabinet in 2022 heeft genomen en de lopende Balanced Approachprocedure. Vervolgens heeft een aantal partijen beroep ingesteld tegen de natuurvergunning voor Schiphol. De behandeling van dat beroep is nog niet gepland. Aangezien dat onder de rechter is, kan ik daar ook niet op vooruitlopen.

Als ik zeg "geluid", dan gaat het over geluidhinder bij Schiphol. Diverse sprekers refereerden al aan de geluidhinder zoals die gemeten wordt en de geluidhinder zoals die ervaren wordt door mensen. De heer De Groot wees er al op dat dat uit de rapportage van de ILT naar voren komt, namelijk dat er meer meldingen zijn terwijl het geluid is afgenomen. Net als de VVD en de heer De Groot ben ik van mening dat het beleid voor luchtvaartgeluid gericht moet zijn op geluidbelasting en geluidhinder. Mede daarom staat het beperken van geluid ook centraal in de huidige Balanced Approachprocedure. Tegelijkertijd kan inzicht in de meldingen helpen om het beleid te verbeteren. De ILT constateert bijvoorbeeld ook dat er meer meldingen over oudere en grote toestellen worden gedaan. Daar proberen we de komende tijd bij het ontwikkelen van het definitieve stelsel ook rekening mee te houden in onze overleggen met Schiphol. In het kader van de Programmatische Aanpak van het Meten van Vliegtuiggeluid, die op dit moment loopt, wordt de relatie tussen geluid en hinder nader geanalyseerd. De uitkomsten van die analyse komen het volgende kwartaal. Dat is dus het derde kwartaal van dit jaar. Dan laat ik die vanzelfsprekend gelijk aan de Kamer toekomen.

De heer De Groot had nog een voorstel voor een Schipholtafel. Een Schipholtafel waaraan partijen het met elkaar eens zouden worden, is een hele mooie gedachte. Ik zeg er gelijk bij dat ik niet denk dat daar op dit moment in deze vorm nog draagvlak voor is. Dat hebben we ook gewoon gezien, want die tafel bestond in de vorm van de Omgevingsraad Schiphol. Begin 2019 heeft de heer Alders als toenmalig voorzitter moeten constateren dat het niet meer mogelijk was om tussen de verschillende partijen tot overeenstemming te komen over de toekomst van Schiphol. Vervolgens hebben we de heer Van Geel gevraagd hoe het verder moest, ook een beetje onder het motto: als het niet gaat zoals het moet, dan moet het maar zoals het gaat. Uit dat advies is onder andere de Maatschappelijke Raad Schiphol ontstaan. Daarnaast hebben we de Bestuurlijke Regie Schiphol en spreken we overigens ook geregeld met bijvoorbeeld de Nederlandse sectorpartijen. Dan is er nog een vierde vorm, de Duurzame Luchtvaarttafel, waar alle initiatieven op het gebied van verduurzaming van de sector bij elkaar komen.

Dus hoewel een Schipholtafel een mooie gedachte is, verwacht ik daar op dit moment weinig resultaten van. De diverse gremia, bijvoorbeeld de Maatschappelijke Raad Schiphol, hebben wel alle ruimte om ook sectorpartijen uit te nodigen. Er zijn ook diverse deskundigen benoemd in de Maatschappelijke Raad Schiphol die de advisering nog verder kunnen voeden.

Woningbouw. Als je inzet op geluidsreductie en vliegbewegingen, hoeveel woningen kun je dan realiseren, vroeg de heer Stoffer. Op voorhand is niet een concreet aantal woningen te noemen. Om die vraag te beantwoorden moet je uiteindelijk inzicht hebben in de vraag om hoeveel geluidsreductie het gaat, om welke locatie het gaat en of de vrijgekomen locatie ook geschikt is voor woningbouw, want niet iedere plek leent zich vanwege andere omstandigheden voor woningbouw.

Er zijn wel beperkingen voor woningbouw rond Schiphol. Die liggen vast in het Luchthavenindelingbesluit. Als de geluidreductie uiteindelijk leidt tot minder hinder in gebieden, dan kan worden besloten om het Luchthavenindelingbesluit daarop aan te passen. Dat betekent de facto dat het voor minder grote gebieden rond Schiphol geldt. Daarmee speel je ruimte vrij voor woningbouw. Het is dan overigens wel aan kabinet en politiek om af te wegen of een vermindering van geluidreductie enkel ten goede moet komen aan woningbouw of ook aan andere doeleinden, of dat je het onbebouwd houdt. Maar daar zijn we nog niet.

Dan het aantal slots voor vrachtvliegtuigen. Daar vroeg de heer Stoffer naar. We hebben als kabinet al eerder het grote belang van vrachtluchten onderschreven. In de Kamer is ook vaak aandacht daarvoor gevraagd. Ik heb bij diverse gelegenheden, toezeggingen en moties aan de Kamer toegelicht dat onder de huidige slotverordening een aparte vrachtpool juridisch niet mogelijk is. Ik vertelde straks al dat we ons naar de toekomst toe wel inzetten op herziening van de slotverordening. Dus tegelijkertijd zijn we, ondanks dat gegeven, ook met de sector aan het verkennen wat we verder op andere manieren kunnen doen om vrachtluchten te behouden, want ze zijn inderdaad belangrijk voor Schiphol.

Daar koppelde de heer Stoffer wel de vraag aan of je de tarieven voor oude vrachttoestellen die lawaaiiger zijn, niet zou moeten aanpassen. Schiphol differentieert de luchthaventarieven al op grond van de geluidscategorisering. De meest lawaaiige vliegtuigen worden zwaarder belast. Dat zal in de volgende tarievenperiode, die 1 april volgend jaar, 2025, ingaat nog zwaarder worden. Het is de verantwoordelijkheid van Schiphol om uiteindelijk de luchthavengelden vast te stellen en te kijken wat maximaal haalbaar is wat betreft differentiatie. De ACM ziet daarop toe. IenW speelt daar geen formele rol in, maar het is dus al wel het voornemen van Schiphol om de differentiatie nog zwaarder te maken.

Dan ben ik bij de laatste vraag, die ik maar even onder het kopje Schiphol heb gerangschikt, want zeg je "Schiphol", dan zeggen ook altijd mensen

"Lelystad". Dat deed u, voorzitter, als de heer Boutkan. U noemde al twee voorwaarden die gesteld zijn, waarvan ik er een zelf niet in de hand heb. Dat is een geldige natuurvergunning. Lelystad heeft een natuurvergunning aangevraagd. Die is nog niet verstrekt. Pas als die verstrekt is, heb je weer een nieuwe situatie. Ik heb daar zelf ook aan verbonden dat we een oplossing moeten zoeken voor de laagvliegroutes. Dus dat komt er dan ook nog bij. Eerder heeft de Kamer het onderwerp al controversieel verklaard. Zij heeft inmiddels ook nog een andere uitspraak gedaan over Lelystad Airport. Dat is wat mij betreft allemaal aan een nieuw kabinet, want het vergt een actief besluit om open te gaan. Er ligt nu geen besluitvorming voor. Ik zou dat op dit moment ook niet eens kunnen voorstellen bij gebrek aan een natuurvergunning.

Voorzitter, daarmee ben ik, denk ik, door alle vragen heen over de juridische positie van Schiphol en de toekomst daarvan. In het volgende blok heb ik nog een paar overige vragen. Maar ik zie heel veel leden opveren omdat ze graag willen interrumpen.

De voorzitter:

Dat heeft u goed opgemerkt. Dat klopt ook als ik naar het lijstje kijk naast me. Ik ben heel blij dat u bij aanvang zei: ik pak in het eerste blok ongeveer 80% van de gestelde vragen. Als ik kijk naar de klok, dan is het ook maar goed dat het 80% is. Anders gaan we 18.00 uur niet halen. Ik kijk daarbij ook naar de commissieleden. Ik heb bij aanvang gezegd dat ik eerst even wil inventariseren of uw vraag in dit blok is beantwoord, ja of nee, zonder een hele nieuwe discussie op te starten. Ik ga even gewoon het rijtje af. Meneer De Hoop, zijn in dit blok uw vragen beantwoord of heeft u nog een vraag? Ja? Prima. De heer Olger van Dijk knikt ook. Het lid Kostić, zijn uw vragen voor dit blok beantwoord?

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik denk het niet, maar dat hangt een beetje af van hoe je het interpreteert. Misschien komt het nog. Maar de minister zegt dat 80% al is beantwoord, terwijl ik veertien vragen heb gesteld en nauwelijks antwoorden heb gehoord. Even kijken. Hoe zullen we het doen?

De voorzitter:

Ik maak even het rijtje verder af. De heer Eerdmans zegt ja. De heer Bamenga. De heer De Groot. Mevrouw Vedder.

Mevrouw Vedder (CDA):

Valt de vierde aanvliegroute onder het volgende blokje?

Minister **Harbers**:

Die komt bij het volgende blokje.

De **voorzitter**:

Geweldig, zo'n antwoord. De heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik denk dat alles in dit blokje al beantwoord is, maar dat zie ik bij het volgende blok.

De **voorzitter**:

Aan het einde van de drie blokjes doe ik nog een slag, met uw goedvinden. Het lid Kostić, het is natuurlijk ook hoe je de boodschap wil ontvangen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Uh, wat?

De **voorzitter**:

Ja, ik zeg het eerlijk.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik begrijp het niet.

De **voorzitter**:

Nou, ik heb een zeer uitgebreide beantwoording van de gestelde vragen gehoord van de minister. Ik heb diverse keren ook bij mijn vragen zitten vinken in de zin van: het is wel zo, het is niet zo. Als u zegt dat u nog veertien vragen hebt openstaan, dan mag u ze heel kort benoemen, maar zonder een nieuwe discussie te starten.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Nee, dat ga ik zeker niet doen. Ik heb hier ook hard aan gewerkt.

De **voorzitter**:

U niet alleen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Daar zeg ik ook niks over. Ja. Oké.

Ik wil in ieder geval even herhalen wat ik denk dat bij dit blokje past, namelijk de concrete vraag: schaamt de minister zich niet een beetje voor wat de rechter heeft geconcludeerd? Waarom is er weer ingrijpen van de burgers en rechters nodig om ervoor te zorgen dat de regering zich op z'n minst aan haar eigen regels houdt? Dat is de tweede vraag. De derde vraag was: is de minister bereid zijn excuses aan te bieden, aangezien de rechter heeft gezegd dat steeds de groei van Schiphol vooropgesteld is en als eerste gewaarborgd is? Als vierde: kan de minister, zonder eromheen te draaien, toezeggen dat hij voortaan de gezondheid van burgers centraal zal stellen in plaats van het luchtvaartbeleid? Is hij bereid de Kamer en Schiphol zo spoedig mogelijk te laten weten wat dit betekent voor de eerstvolgende capaciteitsdeclaratie? Ik neem aan dat alles wat betreft gezondheid, luchtruimherziening en de ganzen nog komt. Nog één laatste vraag. Die is juridisch, maar misschien komt die ook nog. Over de afspraken van Parijs had ik de vraag gesteld of de minister kan aangeven of ...

De **voorzitter**:

Die volgt! Die volgt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

O, die volgt. Oké. Dan zijn we wel klaar.

De **voorzitter**:

Kijk. Kan de minister hier al op antwoorden?

Minister **Harbers**:

Ik heb gewoon naar eer en geweten een duiding gegeven van hoe ik op dit moment de uitspraak van RBV zie. Dat is ook onderhanden werk in het kabinet. We komen dus met de nadere duiding en een uitwerking daarvan. Vanzelfsprekend zullen we dat zo snel mogelijk aan de Kamer laten weten. Als wij een verdere invulling hebben, gaan wij ook in op wat dat betekent voor de capaciteitsdeclaratie. Daar zijn in het jaar wel vaste momenten voor, namelijk 31 maart en 1 november. Die moeten ongeveer zes maanden van tevoren aangekondigd worden. Dat is een van de zaken die we als kabinet ook mee moeten wegen in de besluitvorming over wat haalbaar, realiseerbaar en maakbaar is. Ik heb in mijn betoog ook aangegeven dat het de inzet van het kabinet is geweest, wegend alles wat er aan de hand was met het LVB 2008, om die situatie te veranderen. Dat heeft geleid tot ons besluit in 2008. Het lid Kostić gebruikt andere woorden daarvoor. Ik denk ook nog steeds dat kabinetten in het verleden, overigens altijd gesteund door Kamermeerderheden, echt wel hun best hebben gedaan om dat op een goede manier te wegen. In dat opzicht kan mij gevraagd worden of ik daar schaamte over voel. Ik behandel het wel zakelijk. Het is een rechter die gewoon aangeeft hoe in de rechtbank beoordeeld wordt hoe het overheidsbeleid is gegaan. Ik heb daar de woorden voor gekozen dat dat een stevige uitspraak is en waarbij we echt nog het nodige te doen hebben.

Ook als het gaat om ... Hoe moet je dat zeggen? Het lid Kostić zei dat je er niet omheen moet draaien en dat je nog maar één belang centraal moet stellen, namelijk de gezondheid van de burgers. Ik wijs er dan wel op dat de rechtbank én het duidelijke signaal heeft afgegeven dat de belangen van omwonenden in het verleden onvoldoende zijn meegewogen -- we hebben daarvan als kabinet al gezegd dat het anders moet -- én in de kern zegt dat die afweging wel expliciet gemaakt moet worden. Het is per definitie een ingewikkelde belangenafweging. Dat betekent volgens het oordeel van de rechter dat daar waar overlast is, inzichtelijk moet worden gemaakt welke belangenafweging daaraan ten grondslag ligt. Ik kan geen honderd procent garantie geven dat je altijd tegen iedereen kan zeggen dat er nooit meer geluid mag zijn; ik noem nu maar iets. Dat kan niet de situatie zijn in de toekomst. We zijn als kabinet wel aan het beoordelen wat er in de uitspraak staat, zodat we kunnen kijken hoe dat in de toekomst invulling moet krijgen.

Dan waarom het niet eerder is gelukt. Ik heb in mijn betoog een uitvoerig overzicht gegeven van alles wat sinds het LVB 2008 en de Alderstafel is ondernomen om het wel voor elkaar te krijgen. Als je kijkt naar de langere geschiedenis rondom luchtvaart, zie je dat alles altijd onderwerp is geweest van juridische procedures en ook altijd een tandje ingewikkelder is geweest om te realiseren. Dat is hier uiteindelijk ook gebeurd via langdurige MER-procedures. Vervolgens waren er iedere keer nieuwe ontwikkelingen. Op het laatst was er de natuurvergunning, die ook gemaakt heeft dat het jaren geduurd heeft.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Dan ga ik nu naar het rondje interrupties toe. Volgens mijn lijstje, dat hier naast mij ligt, krijgt de heer De Groot als eerste het woord.

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

Ik heb naar aanleiding van dit blokje nog twee vragen. Ik zal beginnen met inmiddels, denk ik, mijn grootste hobby van vandaag: die tafel. Dat het zes jaar geleden niet lukte om dat voort te zetten, is wat de VVD betreft geen reden om het vandaag niet weer nieuw leven in te blazen. Niet alleen om te praten met elkaar, want dat lijkt de minister een beetje te zeggen in zijn antwoord. De minister zegt: "Ja, we hebben de MRS. Ja, dat zijn bewoners. Ja, maar de sector kan daar gewoon bij aansluiten." Ja, vorige week hadden wij ook een sectorbijeenkomst, waar veel partijen aan tafel zaten. Het gaat er juist om dat het eigenlijk geen praatclub zou moeten zijn, maar een club die bij elkaar komt om akkoorden te sluiten. Het moet een club zijn waar iedereen wellicht wat pijn moet nemen, maar waar wel weer met elkaar wordt gesproken en niet over elkaar. Ik doe dus toch nog een dringende oproep aan de minister om erover na te denken. Het gaat er natuurlijk om dat iedereen even over de schaduw heen moet stappen om tot een gezamenlijke oplossing te komen van de problemen die er nu zijn. Ik heb dus een nieuwe hobby. Ik wil de minister dus toch vragen om nog een keer te heroverwegen of hij dat een zetje kan geven. Anders wil ik wel meehelpen zelfs.

De **voorzitter**:

Kan de minister hier kort en bondig op antwoorden?

Minister **Harbers**:

Ik ben van harte bereid om overal nog na te gaan wat we op dit gebied kunnen doen, maar ik vind het eerlijk om de Kamer te vertellen -- ik ben afgelopen jaar veel bij de MRS en de BRS geweest -- dat ik niet denk dat het op korte termijn gaat lukken op de manier die de heer De Groot voor zich ziet. Maar waar we het kunnen bewerkstelligen ... Ik heb in mijn inleiding aangegeven dat het LVB 2008 uiteindelijk voor niemand winst is, omdat daar ook nog wel een downside aan zit voor de omgeving. Ik zeg niet dat dat dan gelijk leidt tot het goede gesprek, maar we kijken de komende tijd echt wat ons te doen staat.

De **voorzitter**:

Meneer De Groot, had u nog een tweede vraag?

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

Ja, dank. Dank ook aan de minister voor de beantwoording, al is die natuurlijk nog niet naar tevredenheid. Ik zal gelijk aansluiten bij het tweede stuk, over het LVB. Ik wil het nog even heel precies weten. De minister was vrij volledig in de beantwoording, dus dank daarvoor, maar ik wil nog even heel nadrukkelijk het volgende weten. Ik maakte het zelf heel plat, 440.000 toen en 440.000 vorig jaar, maar daar zit een behoorlijke vlootverstilling in, dus dat moet toch wat opleveren? Is de complete vlootverstilling van vijftien jaar daarin meegenomen? Want ik schrik best een beetje van die 410.000. Wat is dan het effect als die bakjes zeg maar volgevlogen worden? Zijn die in het model helemaal volgevlogen en zit daarin dan ook de grotere overlast die door de omgeving wordt ervaren? Als de minister vooruitkijkt naar die mogelijke 410.000, is dat dan wat de minister zegt?

Minister **Harbers**:

Er zitten een aantal zaken in. Niet de volledige vloot is meegenomen -- daar zou een actualisatie op moeten plaatsvinden -- maar het is ook niet zo dat het helemaal de vloot van 2008 is, dus reken je niet rijk. Er zijn ook andere zaken die je moet meewegen. Een van de dingen die er nu bijvoorbeeld aan de hand zijn, is dat er door de sluiting van het Russische luchtruim minder in noordelijke richting wordt uitgevlogen en veel meer in zuidoostelijke richting, want de vliegtuigen moeten omvliegen over Zuid-Europa en het Midden-Oosten. Ik weet ook niet hoelang dat gaat duren. Dat kan nog een hele tijd duren. Maar als dat luchtruim ooit, op enige dag, weer opengaat, gaan vliegtuigen automatisch weer andere routes kiezen. In dat opzicht is het niet geheel te voorspellen. We weten hoe het systeem is. Je hebt allemaal geluidsmeeetpunten rond Schiphol. Dat zijn, in vaktermen, de emmertjes. Op het moment dat een geluidspunt volgevlogen is, kan er daar geen geluid meer bij. Dat betekent dus dat je die route niet meer kunt gebruiken. Je krijgt dus met name vanuit de operatie veel verdergaande knelpunten, nog los van andere maatregelen op het gebied van vliegveiligheid die in de tussenliggende vijftien jaar zijn genomen en die maken dat de operatie anders is dan toen, bij de inrichting van het stelsel.

De **voorzitter**:

Dan ga ik nu naar de heer De Hoop en daarna naar de heer Eerdmans.

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

Laat ik dan beginnen met een compliment aan deze minister. Er is heel lang politieke onwil geweest om extra stappen te zetten voor krimp van de luchtvaart, maar dat heeft niet aan deze minister gelegen. Dat wil ik wel gezegd hebben.

Dan de rechtszaak. De minister schetst dat het een vonnis is dat uitvoerbaar is bij voorraad. Dat maakt het toch wat lastiger om hiermee om te gaan. Het is nu ook iets anders, omdat het mede op basis van het EVRM is. Dat maakt het toch een wat andere uitspraak. En dan zit je nog met Brussel: hoe kijkt men er daar naar? Als de minister meebeweegt in die juridische uitspraak, denkt de minister dan dat Brussel daardoor, omdat het een vonnis bij voorraad is en omdat het op basis van het EVRM is, meer bereid is om mee te bewegen dan eerder het geval was bij de Balanced Approach? Heeft de minister er een beetje gevoel bij hoe nu naar deze nieuwe uitspraak wordt gekeken, ook vanuit de Europese Commissie?

Minister **Harbers**:

In alle eerlijkheid, dan zou ik moeten gaan speculeren en ik denk niet dat dat verstandig is. Het is uiteindelijk aan de Europese Commissie om tot een oordeel te komen; die heeft daar een afweging in te maken. Wij waren echter gehouden om het bij Brussel in te dienen conform de Balanced Approach. Dat betekent dat in Brussel gekeken wordt, langs de lijn van luchtvaartverdragen en internationale luchtvaartafspraken, hoe het beoordeeld moet worden. Maar hoe dat in de huidige situatie gaat, met de RBV-zaak onder het EVRM ernaast, is straks echt aan de Europese Commissie. Ik denk niet dat het wijs is als ik daarover ga speculeren.

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

Dat antwoord had ik al verwacht, maar ik begrijp ook dat de minister dat antwoord geeft. Dat is geen probleem. De minister schetst: als je het omrekent tot het LVB, dan verwacht het ministerie dat je tussen de 400.000 en 420.000 zit. Je komt uit op rond de 410.000. Maar dan nemen we een deel van die uitspraak nog niet mee, namelijk het deel dat gaat over nieuwe woningen en over andere geluidscontouren die buiten de eerder gehinderden vielen. Heeft de minister een beeld van de gevolgen daarvan?

Minister **Harbers**:

Dat vraagstuk ligt op tafel. Dat zit ook in de overweging van het vonnis. Het kabinet is bezig om daar een oordeel over te geven. Ik bewaar dit even totdat het oordeel van het kabinet er is. Dat geven we na het meireces.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Eerdmans. O, meneer De Hoop nog. Wilt u alle drie de interrupties nu verbruiken? Gaat uw gang.

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

Ik hoop dat we dat beeld kunnen krijgen vlak na het meireces.

De minister gaf een antwoord op een vraag van mij waarin ik schetste dat Schiphol en KLM verder uit elkaar beginnen te raken. Kijk bijvoorbeeld naar wat men vindt van de nachtsluiting en van de hub. De minister deed daar zelf niet echt een uitspraak over. Dat begrijp ik wel, want dat ligt misschien gevoelig. Ik vind het interessant om te kijken of we niet veel meer moeten differentiëren tussen lange en korte afstanden, omdat die veel vervuilerder zijn. In het UK betaal je voor een korte afstand 13 pond aan vliegtaks en voor een lange afstand 224 pond. Wij zijn een van de weinige landen die echt een vlakke taks hebben. Is de minister bereid om te kijken of we daar niet toch wat extra beweging in kunnen krijgen? Wil hij echt verder kijken dan een vlakke taks, bijvoorbeeld naar meer differentiëren?

Minister **Harbers**:

Er zijn meer redenen waarom ik zeg: je moet straks echt aan een missionair kabinet vragen of dit wel of niet de bedoeling is. Er spelen verschillende overwegingen een rol. Omgekeerd geldt namelijk: als je een vlak tarief hebt, dan belast je de vluchten op korte afstand naar verhouding zwaarder dan de vluchten op lange afstand. Het kabinet en de Kamer hebben vaak aangegeven: probeer in te grijpen bij de vluchten op korte afstand. Dat zijn vaak verbindingen waarnaar je vanuit Nederland ook een hogesnelheidstrein hebt. Dat vind ik ook een valide argument. Als je lange afstanden zwaarder gaat belasten, dan zul je met elkaar onder ogen moeten zien dat je voortaan moet overstappen voor veel bestemmingen elders in de wereld, op andere continenten, waarop nu rechtstreeks wordt aangevlogen vanuit Nederland. Dat kan een keuze zijn, maar het kabinet heeft gezegd: dat laten we aan een missionair kabinet. Dat is echt aan de volgende kabinetsperiode.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Ik heb een vraag over de emmertjes. Het valt me op dat het nogal verschilt of je het over geluid of over hinder hebt. Het gaat om het feit of de emmertjes gevuld zijn en of er klachten zijn. Het aantal klachten is enorm toegenomen, terwijl er steeds stiller gevlogen wordt. Dat hoor ik ook van de minister. Je zou objectief kunnen vaststellen dat er minder geluid, minder lawaai, is, maar dat daar meer mensen last van hebben. Ik ben daar eens in gedoken. Er zijn

veel meer klagers, maar vooral heel veel serieklagers. Minder dan 1% zorgt voor de helft van het aantal klachten van omwonenden. Ik begrijp dat acht personen 75.000 klachten hebben aangemeld. Zo kom je wel aan het aantal klachten. Maar is dat representatief en is dat gebaseerd op het objectieve feit dat er meer of minder geluid is? Sterker nog, als het wel meevalt met de hinder, gerelateerd aan het aantal klachten, dan moeten we naar de emmertjes kijken. Dan is het probleem dus veel kleiner. Hoe kijkt de minister aan tegen die afweging?

Minister **Harbers**:

Dat waren twee vragen. Eerst die emmertjes. Ja, daar zit een verschil in: het gaat om de berekende hoeveelheid geluid per emmertje versus de daadwerkelijk door mensen ervaren hinder. Het is denk ik ook illustratief voor het feit dat al lang geleden geoordeeld is dat er een beter systeem denkbaar is dan het LVB 2008, namelijk het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Dat is ook wel een beetje het tegengestelde hierin. Het is eigenlijk een onderbouwing van het feit dat het niet zo gek was wat er gebeurde. Alleen, bij gebrek aan vastlegging in het LVB heeft dat geleid tot de huidige situatie.

Dan het aantal klachten. Het klopt dat er serieklagers zijn, zoals de heer Eerdmans ze noemt, maar daar wordt rekening mee gehouden in de rapportages. Die worden er als het ware uitgefilterd of dat wordt apart inzichtelijk gemaakt, waardoor de unieke klachten verder geanalyseerd kunnen worden. Die zeggen vaak namelijk meer over de ervaren hinder. Ook die categorie klachten, dus waar de serieklagers uitgefilterd zijn, is toegenomen in de loop der jaren.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Ik zou dat best weleens vanuit het ministerie gevalideerd willen zien. Ik weet niet of dat al gebeurd is. Zo vaak heb ik deze luchtvaartdebatten niet meegemaakt, maar ik zou weleens willen zien in hoeverre dat inderdaad representatief is. Sterker nog, zoals ik net zei, is hinder heel bepalend. Daar houden KLM en andere luchtvaartmaatschappijen ook rekening mee. Dat vind ik bijna belangrijker dan die emmertjes, want het gaat om hoeveel mensen hinder van het geluid van vliegtuigen hebben, vooral 's nachts, maar ook overdag. Dat wil ik wel gevalideerd zien door een eerlijke afweging: hoeveel mensen hebben daar daadwerkelijk last van? Mij bekruipt het gevoel dat ik dat beeld niet heb als Kamerlid. Als dat verzoek kan worden ingewilligd, graag.

Minister **Harbers**:

Over het eerste deel van de vraag: ik zal even kijken naar het materiaal dat we hebben. Dat zullen we schriftelijk aan de Kamer doen toekomen. Verder doet het RIVM ook nog belevingsonderzoek. Dat haakt meer aan bij het tweede deel van de vraag. Dat is ook ter onderbouwing, straks, van de vraag of we iets kunnen zeggen over de dosis-effectrelatie bij vliegtuiglawaai. Dat moet in 2026 klaar zijn. Volgens mij is dat RIVM-onderzoek ... Ik hoor naast mij dat het een GGD-onderzoek is. Volgens mij is dat GGD-onderzoek, als tussenstap, eerder klaar. Daarover zullen we de Kamer vanzelfsprekend informeren. Ik heb geen concrete termijn daarvoor. Die kan ik wellicht in tweede termijn geven.

De **voorzitter**:

De volgende op mijn lijst is het lid Kostić. Daarna ga ik naar de heer Stoffer, want die stak ook zijn hand op.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Een verduidelijkende vraag over de procedure, voorzitter: zijn het drie vragen in totaal of drie vragen per ronde?

De **voorzitter**:

Het zijn voorlopig, gezien de tijd, drie vragen in totaal. We kunnen straks kijken of we nog tijd over hebben. Zo coulant wil ik ook nog wel zijn.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel. Ik wil even aansluiten bij de woorden van de heer De Hoop over de minister: geen kwaad woord over zijn handelen tot nu toe. Maar de minister spreekt natuurlijk namens de regering en draagt als instituut ook verantwoordelijkheid voor de keuzes die voor zijn tijd zijn gemaakt, dus in dat licht moet hij sommige van mijn vragen zien. Ik begrijp dat de minister geen excuses wil aanbieden en zich ook niet schaamt.

Ik heb een concrete vraag over de belangenafweging. Ik had gevraagd: is de minister bereid om gezondheid leidend te laten zijn in het luchtvaartbeleid? De minister zegt: alle belangen moeten worden afgewogen. Dan zeg ik: ja, natuurlijk, maar dat sluit mijn verzoek niet uit. Gezondheid leidend maken en dat expliciet maken, zoals ik de minister vroeg, kan heel goed gepaard gaan met die belangenafweging. Dat zou ook niet raar zijn, want we zien dat ook gebeuren bij Tata Steel. De Omgevingswet biedt daar ook meer mogelijkheden voor. Mijn vraag is dus: is de minister bereid om te verkennen

of er, ook juridisch gezien, mogelijkheden zijn om gezondheid meer leidend te laten zijn in het luchtvaartbeleid?

De **voorzitter**:

Die laatste vraag graag beantwoorden, want anders is ze gelijk door al haar interrupties heen.

Minister **Harbers**:

Ik denk niet dat we helemaal bij elkaar komen, maar dat is precies de ingezette koers van het kabinet geweest, met het hoofdlijnenbesluit. Geluidhinder aanpakken doe je ook voor de gezondheid. Maar ik kies mijn woorden zorgvuldig. Als ik zeg dat het lid Kostić gelijk heeft, dat gezondheid onomwonden op één staat en dat we niets anders meer doen dan gezondheid -- ik heb hier veel debatten over gevoerd, ook in de vorige periode, met de fractiegenoten van het lid Kostić -- dan krijg je als reactie bijvoorbeeld gelijk: ja, maar dan moet je ook voldoen aan de WHO-advieswaarden. In deze zaak doet de rechter daar ook een uitspraak over, en die zegt gewoon: dat hoeft niet, want dat is een advies en dat is geen geldend internationaal recht. Ik wil dus niet in dat soort afwegingen komen. Wat hier aan de hand is, is de fair balance, waarvan de rechter zegt: het moet op een betere manier en het moet vooral beter onderbouwd worden. Dat is precies waar het kabinet nu naar kijkt: hoe kunnen we dat doen? Daar zit gezondheid in.

De **voorzitter**:

Dat is het antwoord van de minister, dus daar zult u het mee moeten doen. Zo werkt dat. Ik ga naar de heer Stoffer en daarna naar de heer Olger van Dijk.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik heb twee vragen. Zal ik ze in één keer stellen? Ze mogen wel gewoon als twee tellen, hoor.

De **voorzitter**:

Misschien gewoon per stuk.

De heer **Stoffer** (SGP):

Goed, gewoon per stuk.

De **voorzitter**:

Dat is voor de minister misschien het handigst, want die geeft dan gelijk ook antwoord.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, dat maakt het voor de minister makkelijker. Dan hoeft hij niet alles te onthouden. Mijn eerste vraag dan. We hebben het hier een aantal keren gehad over vliegbelastingen. We heffen vliegbelastingen en we doen af en toe ook voorstellen om daarin te differentiëren of het anders te doen. Ik zit eigenlijk nog met één vraag. Die heb ik net niet gesteld, maar misschien kan de minister er nu wel antwoord op geven en anders kan het misschien in tweede termijn. We leggen nu vliegbelastingen op. Ik meen dat de bedoeling daarvan was dat we die zouden inzetten, op zijn minst voor een deel, voor de verduurzaming van de luchtvaart. Heeft de minister een beeld van hoeveel we op dit moment heffen en welk percentage daarvan we grofweg besteden aan verduurzaming van de luchtvaart?

Minister **Harbers**:

Daar ben ik al op ingegaan in mijn beantwoording, toen ik aangaf dat de tekst van het coalitieakkoord helaas niet spoorde met de financiële Startnota van het afgelopen kabinet. Dat betekent dat de opbrengsten van -- ik zeg het uit mijn hoofd -- 600 miljoen per jaar de schatkist invloeden. Wat doen we daarmee? Denk bijvoorbeeld aan het Groeifondsvoorstel. Dat is niet structureel, maar incidenteel, en gaat al met al om een bedrag van tegen de 400 miljoen. Dat is wat er vanuit de schatkist teruggaat. Maar die terugsluis stond niet in de financiële Startnota. Daar hadden we als kabinet natuurlijk nog toe kunnen besluiten, maar in met name de begrotingsvoorbereiding in 2022 werden we geconfronteerd met grote miljardenvraagstukken voor het stutten van huishoudens, het beperken van de prijsstijgingen van energie en het opplussen van de Defensiebegroting. Dat heeft toen voorrang gekregen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Daar zou ik natuurlijk wel op door willen gaan, maar dan ben ik gelijk al mijn vragen kwijt. Dit is helder. Wellicht komen we er later nog een keer op terug. Maar ik heb nog een hele andere vraag, over het LVB 2008. Met welke vlootomvang rekenen we eigenlijk? Daar ben ik wel benieuwd naar. Is die actueel of moet daar nog een actualisatie op plaatsvinden?

Minister **Harbers**:

Je rekent daar niet met vlootomvang, maar wel met het volvliegen van die geluidspunten. Dat heeft dus te maken met het aantal vliegbewegingen. Ik gaf net al aan -- ik weet niet meer in reactie op wie dat was; volgens mij was het de heer Eerdmans -- dat je daarop nog een laatste actualisatie zou moeten toepassen. In de berekeningen die wij vorig jaar hebben laten doen, is het gedeeltelijk meegenomen in de huidige vlootomvang, maar niet volledig. Dat is dat rapport waarin je op 410.000 komt. Er zitten echter veel meer afwegingen in dan alleen de samenstelling van de vloot -- ik denk dat de heer Stoffer dat bedoelt -- zoals de hele operatie en hoe je de banen gebruikt.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank aan de minister voor de uitgebreide antwoorden. Ook ik zou de minister graag een compliment willen maken voor de trendbreuk die hij in gang heeft gezet met het begrenzen, zoals ik het graag noem, van de luchtvaart in Nederland en Schiphol vanwege de belangen van omwonenden en de balans die daarin hersteld moet worden. Mijn vraag gaat over de Balanced Approach en over de processen die we nu met elkaar doorlopen. Als ik het goed begrijp, zegt de minister dat we nu nog in gesprek zijn over de Balanced Approach met de EC. Dat heeft al wat vertraging, maar we moeten daarin natuurlijk ook meenemen hoe dit kabinet aankijkt tegen de RBV-uitspraak. Dat komt, met de impactanalyse van verdere mogelijkheden van nachtsluiting en reductie van het aantal nachtvluchten, samen in mei. Nu is het de inzet om op 28.700 te gaan zitten in plaats van op 32.000. Mag ik verwachten dat uit de impactanalyse -- die vraag heb ik eerder gesteld en vandaag herhaald -- een aanzienlijk groter aandeel kan komen en dat dit kan worden meegenomen in de Balanced Approach? Is het mogelijk dat de Kamer over de inzet bij de Balanced Approach nog voor de zomer wordt geïnformeerd?

Minister **Harbers**:

Dat laatste zeker. Dat heb ik ook bij de begrotingsbehandeling aangegeven. Volgens mij is daarna in de Kamer ook nog een motie op dat gebied van de hand van de heer Van Dijk aangenomen. Of ging het om een toezegging? Maar ik heb dat al aangegeven. De heer Van Dijk maakt er een kan-bepaling van, maar ik heb echt aangegeven dat ik de uitkomst van de impactanalyse echt nodig heb, zodat op die basis tot besluitvorming kan worden overgegaan. Maar ik heb vorig najaar ook al aangegeven -- ik heb zelf die impactanalyse opgestart -- dat het kabinet ook zag en ziet dat dit onderdeel uit de planvorming van Schiphol op voorhand wel op heel veel draagvlak uit

de samenleving kan rekenen en mogelijk dus ook een goede invulling kan zijn. Met die houding kijken we dus ook naar dit vraagstuk.

De losse vraag, die ook nog echt beantwoord moet worden in het verkeer met Brussel, is wat nog wel of niet mogelijk is in de lopende Balanced Approachprocedure, gegeven het feit dat die langer duurt dan vorig jaar september de bedoeling was. Vanzelfsprekend kom ik daar voordat dit definitief vastligt bij de Kamer op terug in de beantwoording in het kader van de toezegging die ik bij de begroting deed. Op alles krijgt de heer Van Dijk een antwoord.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dit is helder en dank daarvoor. Ik heb een tweede vraag en die stel ik nu graag. Die gaat over de hub, de netwerkkwaliteit en het beleidskader netwerkkwaliteit. De minister heeft gerefereerd aan de modernisering van dat kader. In de brief van gisteravond lezen we dat hij daarover in gesprek gaat met Natuur & Milieu om te kijken hoe hij dat vorm kan geven. De vraag die ik in eerste termijn heb gesteld, herhaal ik toch nog even. Het verzoek is om in die modernisering naast de verbondenheid echt het criterium leefomgeving mee te nemen. Ik herhaal dus eigenlijk mijn vraag uit de eerste termijn. Kan de minister toezeggen dat hij dat zal doen bij die modernisering?

Minister **Harbers**:

Laat ik hem proberen af te pellen. Het feit dat wij een beleidskader hebben voor netwerkkwaliteit vind ik ook een invulling van publieke belangen. Je probeert gewoon inzicht te krijgen in welke bestemmingen het beste zijn voor de Nederlandse samenleving. Ik vind het ingewikkeld om andere aspecten bij dit beleidskader te betrekken, want ik vind dat je dat straks op één level hoger tegen elkaar moet afwegen. Dat is de belangenafweging die we moeten maken. En ja, het voornemen is om dat veel beter inzichtelijk te maken. Daarover heb ik met de Kamer al eerder een debat gehad. Dat was een toezegging uit de vorige periode aan de voorganger van de heer Bamenga. Daar kom ik dus ook nog later in het jaar bij de Kamer op terug. Ik denk dat daarbij de afweging wordt gemaakt die de heer Van Dijk bedoelt.

De **voorzitter**:

U heeft er nog één, meneer Van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ja, het gaat wel over dit punt, moet ik zeggen, over de modernisering. Wat houdt die modernisering dan in?

Minister **Harbers**:

Dat is een voortdurende evaluatie omdat we het beleidskader zelf twee jaar geleden -- ik zeg het uit mijn hoofd -- hebben vastgesteld. Dat moet je toetsen aan de praktijk: op welke bestemmingen wordt daadwerkelijk gevlogen vanuit Schiphol en doen die daadwerkelijk datgene voor de Nederlandse samenleving en de Nederlandse economie wat wij ervan verwachten? We hebben dit immers gebaseerd op een internationale index van belangrijke bestemmingen voor Nederland. Dat is het type evaluatie dat we doen. Het lijkt me gewoon heel ingewikkeld om de omgevingskwaliteit daarbij te betrekken. De bestemming waarop je vliegt -- of een vliegtuig nu naar New York, Tokio of Mallorca vliegt -- zegt immers op zichzelf nog niet zo verschrikkelijk veel. Bij de laatste bestemming is dat trouwens wel zo, want het vliegtuig naar Mallorca zal wel een kleiner vliegtuig zijn. Het gaat om gelijke toestellen. Alle bestemmingen waarop een 777 vliegt, kunnen van wisselend belang zijn voor de verbondenheid van Nederland en voor de netwerkkwaliteit. Ik denk dat je het in het beleidskader netwerkkwaliteit echt moet houden bij de vraag welke bestemmingen voor Nederland van belang zijn.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Ik kijk weer even naar de heer De Groot, want ik wil zelf ook nog een interruptie plegen. Wilt u het voorzitterschap even waarnemen? Het klinkt misschien een beetje krampachtig, maar zo werken we hier.

Voorzitter: Peter de Groot

De **voorzitter**:

Met alle plezier. Meneer Boutkan, u heeft een interruptie voor de minister. Gaat uw gang.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Wat de een 'n trendbreuk noemt, met alle respect, zien wij toch meer als een activistische agenda. Ik zet eens even gewoon op een lijstje wat er komt. Wat de PVV betreft zou een alomvattend onderzoek naar de gevolgen van de combinatie van maatregelen die allemaal de ronde

doen, voorwaardelijk moeten zijn aan het überhaupt nadenken over het doorvoeren daarvan. Ik noem alleen al de effecten van de krimp van Schiphol, van een nationaal CO₂-plafond bovenop het Europese ETS, de nachtsluiting, de bijmengverplichting, een extra belasting op langeafstand oftewel de backpackpesterbelasting, transfertaks, het niet opengaan van Lelystad Airport en geen ruimte op andere luchthavens. Die zijn nu niet integraal beoordeeld. We moeten daar meer oog voor hebben. Is de minister bereid het hele lijstje dat ik nu opsom daaraan toe te voegen, zodat het onderzoek waar hij mee bezig is, integraal wordt gedaan? Tot slot. Is hij bereid om te vragen of dat onderzoek ook kan worden gericht op de geluids- en CO₂-doelstellingen in plaats van op al die vliegbewegingen? Dat is eerder ook al gezegd. Want dat wordt gemist, bij ons althans.

De **voorzitter**:

Dank, meneer Boutkan. Twee vragen. Overigens leek het wel een tweede termijn. We gaan luisteren naar het antwoord van de minister.

Minister **Harbers**:

Dan begin ik even bij de eerste: effecten van de krimp. Laat ik helder zijn: ik vind luchtvaart heel goed. Ik vind die fantastisch voor Nederland. Die heeft heel veel gebracht en brengt heel veel voor het vestigingsklimaat. Maar je hebt niets aan een luchtvaart die zo'n wankel juridisch fundament heeft dat die vatbaar is voor rechterlijke uitspraken. Dat was de situatie die ik twee jaar geleden aantrof. Ik heb mijn best gedaan om de rechterlijke uitspraak voor te blijven. In die zin vind ik dat suboptimaal, maar aan de andere kant: wij hebben ons best gedaan, ook in de internationale procedures, om ervoor te zorgen dat Schiphol weer een net fundament onder de voeten krijgt. Daarachter zit overigens dat wij op de lange termijn echt gaan sturen op milieubelasting in plaats van op toch ook arbitraire zaken zoals het aantal vliegbewegingen, want het gaat om de feitelijke milieuhinder die mensen wel of niet ondervinden. Dat doe ik dus, zeg ik maar gewoon, uit liefde voor de luchtvaart. Want op deze manier is het ook niet houdbaar en ik wil ook geen luchtvaart in Nederland die voortdurend onderwerp is van rechtszaken die daartegen gevoerd kunnen worden.

Voor heel veel andere zaken op het lijstje van de heer Boutkan geldt dat daartoe niet besloten is of dat we daar geen voornemen toe hebben. Wel zijn ze allemaal onderzocht. Er liggen bijvoorbeeld voorstellen voor de transfertaks, maar het kabinet heeft niet het voornemen om die in te vullen. Dat heb ik net al aangegeven. De sectorpartijen hebben zichzelf aan bijmengen verbonden in het akkoord aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Besluitvorming over nachtsluiting ligt pas voor op het moment dat we alle ins en outs hebben, en daar voeren we het onderzoek nu voor uit. Het CO₂-

plafond wordt verder uitgewerkt; daar is nog niet toe besloten. Dat is gebeurd op grond van een zeer, zeer breed gesteunde Kamermotie, ingediend onder het kabinet-Rutte III. Er wordt mij nu dus een heel lijstje voor de voeten geworpen, zo van "u wilt dit en dat en zus en zo", maar daar zit wel wat meer nuance in. Het voert wat mij betreft te ver om dat in één groot, alomvattend onderzoek te plaatsen. Ik zou u echt aanraden om dat te doen als er een missionair kabinet is, en doe dat dan vooral op basis van de voornemens van het volgende kabinet.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk nog even naar de heer Boutkan. Heeft u daarover nog een aanvullende vraag? Dat is niet het geval. Dan draag ik het voorzitterschap weer over aan u.

Voorzitter: Boutkan

De voorzitter:

Dank u wel. Dan hebben we het eerste blok gehad. Ik kijk naar de klok: 16.15 uur. Dat zou toch kort moeten kunnen.

Minister Harbers:

Ja, hoor. Er zijn diverse vragen gesteld. De heer De Hoop is net weg, maar hij stelde een vraag over de overschrijding bij handhavingspunt 25 bij Uithoorn. Die overschrijding betekent dat de ILT op heel korte termijn een reactie geeft aan de betrokken sectorpartijen over de handhaving. Onder het huidige regime is nog standaard dat dan eerst wordt bekeken of dat wel of niet komt door het vliegen onder het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Als dat niet zo is, dan kan daar uiteindelijk op gesanctioneerd worden.

De heer De Hoop en mevrouw Vedder vroegen naar de aanpassing in de grondafhandeling. Het klopt inderdaad dat de vracht en de zelfafhandeling zijn uitgezonderd van de beperking van het aantal grondafhandelingsbedrijven. Dat betekent niet dat voor hen geen vergelijkbare eisen zullen gelden op het gebied van de naleving van de arbeidsvoorwaarden, want wij, en zeker ook Schiphol, willen op dat gebied geen concurrentie of een race naar beneden. Zelfafhandeling wordt niet meegenomen in de beperking, omdat er op dit moment geen zelfafhandelaren actief zijn op Schiphol en er dus ook geen concreet issue is om op in te grijpen. Mevrouw Vedder vroeg ook of je het helemaal kunt beperken. Nee, je kunt het niet tot één beperken. Er moet altijd een vorm van

concurrentie zijn en blijven. Dat is Europees voorgeschreven. Je kunt dus niet minder dan twee partijen hebben.

Dan kom ik op de vierde aanvliegroute. Meneer Van Dijk, het lid Kostić en mevrouw Vedder vroegen daarnaar. Ik heb toen het al controversieel was, omdat er een toezegging aan de Kamer lag, in de Kamerbrief van 16 oktober uiteengezet hoe dat verdere proces van luchtruimherziening eruit zou zien, rekening houdend met de controversieelverklaring. Er wordt op dit moment wel getekend, maar er wordt geen besluit genomen. Besluitvorming is echt aan een nieuw kabinet. Onderdeel van die voorbereidende stappen was dat er meerdere opties digitaal gesimuleerd worden. Het is dus niet zo dat er in de praktijk proefgevolgen is volgens die nieuwe routes of zo. Er is alleen achter computerschermen gekeken hoe dat eruit zou zien en waar je dan tegen aanloopt. Het is dus vooral een studie om te kijken of alternatieven veilig en maakbaar zijn. Dat is altijd onderdeel van het ontwerpproces bij luchtruimwijzigingen.

Ik heb in die brief ook uiteengezet hoe de Kamer bij het hele proces van ontwerp, besluitvorming en participatie wordt betrokken als er besluitvorming plaatsvindt. Maar het zal op zijn vroegst over een paar jaar zijn, voordat een volgend kabinet daar zou kunnen zijn met de besluitvorming. De leden vroegen: zet je geen onomkeerbare stappen? Nee, ik zet geen onomkeerbare stappen. Overigens zijn hogere nadering en steilere vertrapping juist doelstellingen van de luchtruimherziening, samen met het vergroten van het oefengebied voor de F-35 en het verminderen van de CO₂-uitstoot.

De heer Boutkan had ook een vraag over het luchtruim. Die heeft volgens mij meer te maken met de internationale routes die gekozen worden. Dat staat in vaktermen ook wel bekend als Single European Sky. Het vervolmaken van één Europees luchtruim is een proces dat al lang loopt. Dat is al gestart in 2013, maar daar is recent wel een doorbraak in bereikt in de Transportraad, mede door inspanning van Nederland. We gaan op Europees niveau meer dingen samen doen, waardoor je efficiëntere routes krijgt. Dat is de korte samenvatting. In de documentatie over de Transportraad zal ik er nader op ingaan wat daar op dit moment de afspraken over zijn.

Het lid Kostić vroeg naar de ganzen op Schiphol. Er werd al gerefereerd aan de afspraken om het risico op aanvaringen met ganzen te verkleinen. Daarbij wordt ook gekeken naar de teelt van alternatieve gewassen, zoals olifantsgras. De bestaande afspraken lopen dit jaar af en we zijn vanuit het ministerie in gesprek om nieuwe afspraken vast te leggen in een convenant. Daarvoor wordt de aanpak uit het lopende convenant geëvalueerd. De Kamer wordt voor de zomer via een brief geïnformeerd over wat er op dat gebied speelt.

Dat waren de overige vragen over Schiphol. Dan heb ik zo meteen nog een blokje overige vragen over de luchtvaart in het algemeen.

De **voorzitter**:

Ik ga even de fracties langs om te kijken of er uit dit blokje nog iets aan gestelde vragen openstaat. Ik zie de heer Olger van Dijk in ieder geval zijn hand opsteken.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Nou ja, er is een vraag niet helemaal beantwoord.

De **voorzitter**:

Een vraag die niet helemaal beantwoord is. Kunt u die dan herhalen?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dat er op dit moment wegens de controversieelverklaring niet verder gesimuleerd wordt met de vierde route. Daarover ging de vraag die ik gesteld heb.

Minister **Harbers**:

Als er gesimuleerd wordt, dan zijn het ambtenaren die achter een computer zitten om te kijken wat er wel of niet kan. Er is geen praktijksimulatie. Ik zag ook mediaberichten waarin werd gezegd wat het vierde punt zou zijn. Volgens mij was het Doorn of zo. Mij is geen naderingspunt bekend van de vierde route. Het is een heel breed zoekgebied. Er heeft wel een simulatie plaatsgevonden, maar die is puur digitaal. Er is met luchtverkeersleiders gekeken wat je kunt veranderen aan het luchtruim.

De **voorzitter**:

Ho, meneer Van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Mijn vraag was anders. Die simulatie is gedaan; dat begrijp ik, en dat is gewoon een kwestie van het werk goed doen. Alle respect daarvoor -- er moeten ook andere dingen worden gesimuleerd. Maar het gaat mij nu specifiek om deze zaak, om de vierde route: nu dit controversieel is verklaard, zou dat verder simuleren hier nu mee kunnen stoppen?

Minister **Harbers**:

Ik zie daar geen noodzaak toe, want controversieel verklaren betekent: zet geen onomkeerbare stappen, neem geen besluiten. Daar houd ik mij aan. Ik vind het wel wijs om huiswerk dat half af is, af te maken. Dan is het aan een volgend kabinet in het verkeer met de Kamer om al dan niet tot besluitvorming over te gaan en te bepalen wat het met dat materiaal doet. Ik heb dat ook eerder gedaan bij mensen die een petitie hebben ondertekend: ik neem geen stappen ter besluitvorming over de vierde route. Los daarvan is het huiswerk mede gericht op de andere aspecten, zoals, wat ik noemde, steilere vertrapping, hogere nadering en het oefengebied voor de F-35, dat we als Nederland uiteindelijk sowieso nodig zullen hebben.

De **voorzitter**:

Lid Kostić, heeft u ook nog een openstaande vraag?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Misschien heb ik het gemist hoor, en heeft de minister het zo beantwoord dat ik mijn vraag daarin niet herkende. Ik mis nog het antwoord op twee vragen over zeer zorgwekkende stoffen. Oké, fijn, ik hoor u nu zeggen dat u dat in het volgende blokje gaat benoemen. Dat scheelt weer. Naar mijn andere vraag heeft de minister wel verwezen, maar die heeft hij niet helemaal beantwoord. Inderdaad, er is op kleine schaal wat gedaan op het gebied van olifantsgras. Dat is hartstikke mooi, maar de vraag was of de minister bereid is om te verkennen of meer kan worden ingezet op vergelijkbare ingrepen in het landschap rondom Schiphol, om meer te doen om de levens van dieren te redden. Dus begrijp ik de minister nu goed dat dat convenant daarvoor gaat zorgen?

Minister **Harbers**:

Het convenant moet nog afgesloten worden. Dit zit in de evaluatie die van de zomer komt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Is de minister bereid zich daarvoor in te zetten?

Minister **Harbers**:

Ja, vanzelfsprekend. Dat zullen we meenemen in de evaluatie, en dat is weer het materiaal op basis waarvan we met partijen gaan kijken naar het nieuwe convenant dat daarna afgesloten moet worden.

De **voorzitter**:

Dat is een uitgebreid antwoord op de gestelde vraag. Dan gaan we naar het laatste blokje.

Minister **Harbers**:

Ik heb nog een paar vragen. Meneer De Hoop en mevrouw Vedder vroegen aandacht voor de overlastgevende reizigers. We hebben daarover vorig jaar een brief gestuurd aan de Kamer, ook aan de hand van het convenant dat toen met de sectorpartijen is afgesproken. Het delen van zwarte lijsten binnen de EU is momenteel niet mogelijk, vanwege de versnipperde privacyregelgeving. Transavia en KLM delen deze gegevens momenteel wél, ook omdat ze samen bij één moederconcern horen. Een groot deel van de ordeverstoringende reizigers, unruly passengers, soms "asopassagiers" genoemd, die op de Nederlandse zwarte lijsten staan, valt al hieronder. Als onderdeel van de afspraken die we hebben gemaakt, kijken de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, dus ook de andere, op dit moment gezamenlijk hoe ze zwarte lijsten ook buiten het eigen concern zouden kunnen delen. Conform een eerdere toezegging informeer ik de Kamer voor de zomer over de acties die we nemen. En ja, ik vraag hier ook in Europees verband aandacht voor. We werken daarvoor samen met EASA, het Europees luchtvaartveiligheidsagentschap.

Het lid Kostić vroeg naar de zeer zorgwekkende stoffen. Al eerder, volgens mij nog in de vorige ambtstermijn van de Kamer, heb ik toegezegd dat wij op dit moment onderzoeken of er een ZZS-minimalisatieverplichting voor de luchtvaart zou moeten gelden. Later dit jaar zal ik daarover de Kamer informeren. De eerste resultaten van onderzoeken laten overigens zien dat de concentraties zeer zorgwekkende stoffen in de leefomgeving rondom luchthavens ruim onder de maximaal toelaatbare risicowaarde van het RIVM blijven. Die onderzoeken zijn inmiddels met de Kamer gedeeld. Nu wordt er een validatieonderzoek gedaan, waar ook de Maatschappelijke Raad Schiphol bij betrokken is. Bij eventuele besluitvorming wordt waar nodig vanzelfsprekend rekening gehouden met het instrumentarium van de Omgevingswet.

Dan haalde het lid Kostić ook de Parijs-afspraken en de uitspraak van gisteren van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens aan. De uitspraak vond gisterochtend plaats, dus die bestudeert het kabinet nog. Het gaat hier over mensenrechten en daar zijn meerdere ministeries bij betrokken. Ik kan het antwoord op de vraag wat we nu precies gaan doen, dus niet geven zonder

afstemming met die ministeries. Maar uiterlijk begin juni ontvangt de Kamer een brief hierover.

Het lid Kostić had ook nog de stellingname dat bedrijven geld uitkeren aan aandeelhouders maar niet besteden aan verduurzaming of werknemers. Als aandeelhouder zet de overheid zich in ieder geval zelf in voor goed aandeelhouderschap, waaronder maatschappelijk verantwoord ondernemen. Van deelnemingen wordt verwacht dat zij voldoen aan concrete doelstellingen op het gebied van diverse thema's, zoals mensenrechten, veilige werkomgeving en klimaat en milieu. Dat doet de minister van Financiën, maar waar het gaat om luchtvaart en onze deelneming in de luchtvaartsector onderhoud ik natuurlijk nauw contact met de minister van Financiën. Tegelijkertijd vermoed ik dat het lid Kostić de vraag ook breder interpreteert dan alleen de staatsdeelnemingen. Maar goed, uiteindelijk hebben we wel aandelen in Air France-KLM en sturen we dus mede hierop. Als je breed naar codes voor corporate governance en aandeelhouderschap kijkt, denk ik dat er in de wereld toch een brede beweging gaande is waarbij concerns zich ook inspannen voor verduurzaming en een duurzame toekomst. Maar het voert wat mij betreft te ver om dat dan hier nog weer van duiding te voorzien, want dan kom je echt op het werkterrein van de collega van Financiën.

De heer De Groot vroeg wat we doen op het gebied van plannen voor één piloot in de cockpit. Het begint ermee dat ik op basis van de huidige inzichten echt nog geen oordeel kan geven over dat concept. Ik zie wel de zorgen daarover. Die snap ik ook volkomen. EASA laat momenteel een onderzoek uitvoeren door een consortium, waarbij ook het NLR betrokken is. Daarbij worden de haalbaarheid en gevolgen van zo'n concept nader onderzocht, dus ik denk dat het verstandig is om de resultaten van dat onderzoek af te wachten. We volgen die ontwikkelingen kritisch, ook in de bestaande overleggen met EASA en de Europese Commissie. Wat mij betreft staat buiten kijf dat het nooit minder veilig mag worden. In de luchtvaart moet alles erop gericht zijn om het altijd veiliger te maken en daar geen concessies aan te doen. Maar wacht eerst af wat er uit die beoordeling komt.

De heer De Groot vroeg nog naar het sectorplan voor de verduurzaming van de luchtvaart; moet je voor de sector ook een overkoepelend sectorplan maken? Het mooie is dat het er al is. Er zijn met de sector al plannen gemaakt. IenW heeft samen met de sector het Akkoord Duurzame Luchtvaart gesloten. De doelen uit dat akkoord zijn ook geconcretiseerd in de Luchtvaartnota. Ook is er aan de hand daarvan een Innovatiestrategie luchtvaart opgesteld. Afgelopen jaar heb ik de Kamer daar ook een voortgangsrapportage over gestuurd. Aan de Duurzame Luchtvaarttafel wordt er samengewerkt met de sector om die plannen uit te voeren. Tegelijkertijd snap ik ook heel goed dat er nog heel veel nodig is de komende jaren. Die innovaties moeten nog een grote vlucht nemen, om het in luchtvaarttermen uit te drukken. Dat is mede de reden waarom dat bij het Groeifonds ingediend en gehonoreerd is.

De heer Stoffer vroeg hoe we een koploperspositie kunnen pakken op het gebied van emissieloze vliegtuigen en hoe nieuwe technologie wordt ondersteund. Daarvoor verwijs ik ook weer naar die innovatiestrategie en het Groiefondsprogramma Luchtvaart in Transitie, waarin we die ondersteuning vormgeven voor bijna 400 miljoen euro. Die gaat naar de ontwikkeling van nieuwe aandrijftechnologieën voor emissieloos vliegen, gebaseerd op waterstof. Daarnaast werken wij, IenW -- ook ILT is daar nauw bij betrokken -- eraan om de juiste randvoorwaarden te creëren, zoals die juiste wet- en regelgeving en veiligheidsprocedures, want je moet inderdaad niet hebben dat het straks kan en dat we dan als wetgever of in het toezicht en de handhaving achterlopen. Ook in het kader van Luchtvaart in Transitie geven we ondersteuning bij de certificering van nieuwe technologie, zodat we de publiek-private sector toekomstbestendig maken.

Er was nog een vraag over het luchtruim. Je zou de kritische luchtlagen kunnen vermijden om zo condenssporen te vermijden. Nederland zet zich ook in Europa actief in om tot Europees beleid te komen op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten. We hebben daar zelf ook veel onderzoek naar gedaan, wat ook weer tot nieuwe inzichten op dat gebied heeft geleid. Die delen we internationaal. De Nederlandse beleidsaanpak bestaat niet alleen uit dat onderzoek, maar ook uit Europese regels, internationale standaarden en samenwerking. Ook in het internationale ICAO-verband neemt Nederland het initiatief om de inzichten en informatie uit onze onderzoeken internationaal te delen, in de hoop dat dat tot opvolging leidt.

De heer Stoffer vroeg naar de luchthaven Eelde. Hij zei: kan het niet toch sneller? Om te beginnen hebben we nog geen aanvraag voor een luchthavenbesluit van de luchthaven ontvangen. Dat zullen zij, als initiatiefnemende partij, moeten indienen. Ik zeg er wel bij: gelet op alle procedures en stappen om dat besluit vast te stellen, is vaststelling dit jaar heel onwaarschijnlijk. Maar als er spoedig een goed onderbouwde aanvraag van de luchthaven komt, dan spannen wij ons natuurlijk tot het uiterste in om nog dit jaar een ontwerpbesluit in procedure te brengen.

Tot slot -- daarna gaan we echt naar de toekomst -- kom ik op de vraag van de heer Bamenga over korte elektrische lijnvluchten, bijvoorbeeld naar Londen in 2030, als de techniek zover is. Op onze ambitielijst staat inderdaad een eerste commerciële vlucht zonder CO₂-uitstoot in 2030 voor minimaal negen personen. Een elektrische lijndienst, zoals de heer Bamenga voorstelt, is een ambitieuze vervolgstap. Dat is nu niet het doel van IenW. Het gaat echt stap voor stap, want dit vraagt heel veel op het gebied van laad- en tankinfrastructuur, veiligheidsprocedures, logistiek en wet- en regelgeving. Daar werd in het debat ook al aan gerefereerd. Je bent daarbij ook nog afhankelijk van andere landen en luchthavens, waar een elektrische vlucht, laat staan een lijndienst, moet kunnen landen en opstijgen. Ik heb begrepen dat uw Kamer een rondetafelgesprek over verduurzaming heeft gevoerd, waarin de deskundigen aangaven dat 2030 op dit gebied misschien wel erg

ambitieuze is, gegeven de staat van de innovatie. Maar Nederland deelt wel die ambitie, dus wij blijven dat op de voet volgen.

Voorzitter, daarmee hoop ik alle vragen beantwoord te hebben.

De **voorzitter**:

Dat gaan we even controleren. Ik kijk even rond om te zien of de vragen in dit blokje zijn beantwoord. Ik zie geknik. Ik heb vernomen dat er behoefte is aan een korte schorsing. Dat is mij net even in het oor gefluisterd, maar dat heeft u niet opgemerkt. We gaan even kort schorsen. Wat zegt u? Het zou heel fijn zijn als u dat wilt steunen, want ik sta al half overeind.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik heb nog één interruptie, maar dat kan ook na de schorsing.

De **voorzitter**:

Dan doen we die zo. Dan ga ik ook inventariseren of er nog behoefte is aan een tweede termijn. Als dat zo is, dan is de spreektijd twee minuten per fractie. Ik schors de vergadering tot 16.40 uur.

De vergadering wordt van 16.34 uur tot 16.42 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik verzoek de publieke tribune om stilte. Anders moet ik het bevel daartoe geven. Nee hoor, dat is gekkigheid. Ik kijk even naar de commissieleden. Is er behoefte aan een tweede termijn? Ik zie geknik. De spreektijd is twee minuten. Dat is wettelijk bepaald in het Reglement van Orde, heb ik vernomen. U heeft nog een interruptie, meneer Bamenga?

De heer **Bamenga** (D66):

Ik had nog een interruptie.

De **voorzitter**:

Het lid Kostić had ook nog een interruptie. Ik dacht: misschien zijn ze het in de tussentijd vergeten. Maar helaas, het was het proberen waard. Ik geef

eerst het woord aan het lid Kostić. Als mijn geheugen mij niet in de steek laat, dan had die eerder, al voor de pauze, aangegeven nog een interruptie te willen plegen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel. Ik houd het kort. Is de minister het met ons eens dat de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota die er nu ligt, niet meer past bij de huidige situatie en dus op de korte termijn concreter moet worden gemaakt?

Minister **Harbers**:

Dat brengt herinneringen terug aan een langlopend debat dat ik had met de voorganger van het lid Kostić, de heer Van Raan. Die uitvoeringsagenda is vastgesteld op grond van de Luchtvaartnota, die door het kabinet in 2020 is vastgesteld. Die hebben we destijds naar de Kamer gezonden en die is ook besproken in de Kamer. In de loop van de jaren zal die vanzelfsprekend op onderdelen vervangen worden door nieuwe besluitvorming. Ik noem bijvoorbeeld het Hoofdlijnenbesluit Schiphol van juni 2022. Dat is de huidige kabinetsvisie op de toekomst van Schiphol. Op dit moment ligt er geen voornemen om de uitvoeringsagenda grondig te herzien, maar er zal vanzelf een moment komen waarop dat wel moet gebeuren. Ik denk dat het raadzaam is als dat in de volgende kabinetsperiode plaatsvindt. Maar het is niet zo dat het beleid niet geldt omdat de uitvoeringsagenda niet algeheel herzien is. Dat is gewoon de invulling van het luchtvaartbeleid op dit moment.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik dank de minister voor het feit dat hij mijn ambitie deelt voor een moonshotmissie. Daar hebben we vaker over gesproken. Ik vind het fijn om te zien dat de minister daar enthousiast over is. Ik merk wel dat ik ambitieuzer of optimistischer ben, maar dat hoeft de pret niet te drukken. Ik wil wel graag een toezegging. De minister heeft herhaald wat ik net gezegd heb over wat er allemaal nodig is, maar ik zou dat graag wat concreter willen zien, juist om te voorkomen dat we straks elektrisch kunnen vliegen maar dat niet mogen, gezien alle randvoorwaarden die daarvoor nodig zijn. Kan de minister toezeggen om een verkenning op te stellen naar wat er nodig is om in 2030 korte elektrische lijnvluchten in te zetten, bijvoorbeeld naar Londen?

Minister **Harbers**:

Ik houd echt even een slag om de arm. Die vraag is eerder gesteld. We hebben de Kamer in de vorige periode uitvoerig uiteengezet via welke acties

we ons inspannen voor elektrisch vliegen. Ik was in de eerste termijn lang aan het woord, maar er zit nog veel en veel meer werk achter voor de mensen die met luchtvaart bezig zijn op het ministerie. Ik heb niet het gevoel dat we op dit moment acties laten liggen. Ik doe een beroep op de Kamer om even terug te grijpen. Volgens mij hebben we vorig jaar, in 2023, een uitvoerige brief gestuurd naar de Kamer over elektrisch vliegen. Mochten daar heel concrete dingen in missen, dan hoor ik dat graag bij een volgend debat, voordat ik daar opnieuw een brede verkenning naar laat doen, want daar missen we echt de menskracht voor.

De voorzitter:

Ik denk dat dit antwoord helder genoeg is, meneer Bamenga. De heer De Groot heeft nog een interruptie. De heer Eerdmans ook nog? Nee. De heer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik heb nog een hele korte vraag. Dank voor de beantwoording over de sectoraanpak, maar mijn vraag was nog iets breder. Die vraag ging eigenlijk over hoe we een meer prominente rol kunnen spelen om die koploper in de luchtvaartindustrie te zijn en te blijven. Ik ben op de hoogte van de funding vanuit het Groeifonds, maar hoe maken we ons aantrekkelijk zodat nog meer bedrijven zich hier vestigen? Dat kan bijvoorbeeld door vliegen op waterstof of door koploper te zijn op elektrisch vliegen, zoals de heer Bamenga van D66 net ook aangaf. Kan de minister aangeven hoe je dat breder zou kunnen doen, ook met de collega's van EZK? Bij dit soort vraagstukken is het namelijk vaak een combinatie van vestigingsklimaat, infrastructuur die nog geregeld moet worden en een vliegveld dat je nodig hebt. Ik zou graag een iets bredere context rond het antwoord van de minister willen horen, iets breder dan alleen maar het antwoord over wat er nu eigenlijk is.

Minister Harbers:

Ook hier probeer ik het even met het vorige antwoord. Vorig jaar hebben we een uitvoerige Innovatieagenda Luchtvaart naar de Kamer gestuurd waarin al deze actielijnen zitten. Het tweede dat we ons moeten realiseren, is dat Nederland -- uit mijn hoofd gezegd -- al op de vierde of vijfde plek staat in Europa in de luchtvaartindustrie. Wij hebben dus al heel veel bedrijvigheid op dit gebied, vaak ook met baanbrekende innovaties en hoogtechnologisch van aard. Ik zou hier dus toch het antwoord willen geven dat we eerst even de innovatieagenda erbij moeten pakken die ik vorig jaar aan de Kamer heb gestuurd. Als daar heel specifiek aanvullingen op gevraagd worden, dan kunnen we op dat gebied altijd nog bijstellingen of aanvullingen doen. Ik werk

nauw samen met de minister van EZK om het sectorbreed goed uit te rollen in het land. We hebben een fantastische sector, die volgens mij goed meedoet in de koplopersrol.

De **voorzitter**:

Ik sla even het procedureel schuiven tussen voorzitters over. Ik plaats even heel snel een eigen interruptie. Die sluit eigenlijk aan op de vraag van collega De Groot. Kan bij die koploperspositie ook het produceren van synthetische brandstoffen worden meegenomen?

Minister **Harbers**:

Als Nederland ergens al veel inspanningen pleegt, dan is het op alternatieve vliegbrandstoffen. Dat is zelfs dusdanig dat andere landen in Europa erover klagen: jullie met je bijmengdoelen en al je investeringen op dit gebied; schiet er ook nog wat over voor ons? Dat nemen we daar dus zeker in mee.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kijk ik even of er nog interrupties zijn. Nee. Dan gaan we over op de tweede termijn. Ik start bij de heer Van Dijk. Iedereen heeft twee minuten. Ik verontschuldig overigens de leden die zijn vertrokken, want die hebben namelijk andere verplichtingen, helaas voor hen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, voorzitter. Ik maak graag gebruik van de gelegenheid om een tweeminutendebat aan te vragen. Ik denk dat het goed is om op een aantal punten een uitspraak van de Kamer te vragen. Daar hebben we vanochtend in de procedurevergadering ook al over gesproken.

Ik wil de minister dankzeggen voor zijn uitgebreide beantwoording, ook in reactie op mijn vragen. We hebben vandaag gesproken over de balans tussen economie en omwonenden, waarbij we vanuit NSC hebben gezegd dat we echt moeten bekijken hoe we de balans ook wat beter richting de omwonenden kunnen laten uitslaan. Wij vinden dat we moeten kijken naar de frequentie. Daar is de minister mee bezig in zijn Balanced Approach. Wat betreft piekgeluiden heeft de minister een belangrijke toezegging gedaan richting de Balanced Approach over het zorgen voor minder lawaaiige vliegtuigen in de nacht en de avond. Zo heb ik het in ieder geval gehoord. Daar ben ik blij mee. We hebben het ook gehad over stilteperiodes en de vraag hoe die mee te nemen zijn in de vorm van een nachtsluiting voor in ieder geval een aantal uur.

Ik heb nog één vraag. We kunnen dingen regelen met de EC, maar we kunnen ook een gesprek voeren met de sector. Dat doet de minister natuurlijk ook veelvuldig. Dan wil ik toch even specifiek op die meest lawaaiige vliegtuigen ingaan, op die vrachtjumbo's 747. Er is een gesprek geweest, maar het loopt nog tot 2027. Zou de minister toch nog een keer kunnen kijken of hij dat in het gesprek met de sector, dus op vrijwillige basis, aan de orde kan stellen?

Het tweede wat ik nog zou willen vragen, gaat over de natuurvergunning. Dat is onder de rechter. Zou de minister nog even dat proces kunnen schetsen, ook in relatie tot de Balanced Approach? Hoeveel vertraging lopen we nou precies op met de Balanced Approach? Hoe verhoudt zich dat tot het proces van de natuurvergunning?

Tot slot de afstandafhankelijke vliegtaks. We hebben nu de platte taks. De scenario's gaan we opzoeken in het ibo. Is de minister het met mij eens dat dit op zichzelf een positief effect zou kunnen hebben op bijvoorbeeld geluid, omdat je de grotere vliegtuigen wat meer gaat belasten?

Dat wat het. Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Dijk. Dan ga ik naar het lid Kostić, als zij zover is tenminste. Nog niet? Dan sla ik u even over en ga ik naar de heer Eerdmans.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Voorzitter, dank. Ik zal het kort houden. Dank aan de minister. Ik denk dat we in een ongelofelijke juridische brij terecht zijn gekomen. Dat is mijn gevoel na dit debat. Ik denk dat de minister dat ook erkent; het is een moeras waar we in ploeteren. Ik zeg maar gewoon wat ik voel: ik voel dat in de balans tussen economie en de omwonenden, waarover de heer Van Dijk ook sprak, de sector in steeds moeilijker vaarwater terecht gaat komen en dat we daarvoor moeten waken. Dat is de bijdrage van JA21 geweest: let op de sector en op de oplossingen die daar worden aangedragen in de strijd tegen de juridische brij waarin we zitten. De minister is het vonnis aan het bestuderen. Ik hoop dat dat goed gaat in de tijd.

Rond de nachtsluiting en de impactanalyse is ook nog veel onduidelijkheid over de gevolgen voor de sector.

Over Lelystad was de minister in ieder geval duidelijk: geen natuurvergunning; kan niet. Maar ik begrijp dat die vergunning nu bij LNV ligt en dat die daar moet worden beoordeeld. Ik denk dat Lelystad alles heeft gedaan om stikstofruimte te creëren door boerderijen op te kopen. Waarom

duurt het dan zo lang? De ene hand zegt "nee" en de andere hand zegt "we zijn nog aan het beoordelen".

Dat was het, voorzitter. Ik zou ook graag meedoen aan het door NSC aangevraagde tweeminutendebat in de plenaire zaal. Dank u wel.

De voorzitter:

Dat staat genoteerd. Dan de heer Bamenga voor zijn tweede termijn.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor al zijn antwoorden. Voor mijn gevoel waren niet alle vragen beantwoord. Over de mijne zijn in ieder geval nog een aantal onduidelijkheden. Ik begrijp dat een aantal van deze vragen en onduidelijkheden duidelijker worden in mei, dus daar zullen wij op wachten.

Ik stelde net een vraag over meer innovatie in de luchtvaart. Dat is een onderwerp dat ik heel belangrijk vind, juist omdat wij het belangrijk vinden dat de luchtvaart verder verduurzaamt. Daar hebben we met z'n allen wat aan, mens en natuur. We zouden het toch wel heel fijn vinden als de minister kan starten met het inventariseren van de voorwaarden waaraan we precies moeten denken als we dat willen realiseren. Als de techniek het daadwerkelijk mogelijk maakt, moet je er eigenlijk meteen mee kunnen beginnen. De infrastructuur moet er dan daadwerkelijk zijn. Ik denk dat investeren en innoveren een kwestie is van keuzes maken. Ik hoop dat in ieder geval de minister daartoe bereid is. Ik hoor graag of hij bereid is dit te inventariseren. Dat hoeft misschien niet een grootschalig onderzoek of wat dan ook te zijn, maar wel een gewoon een stukje inventarisatie, zodat we een stapje verder zijn.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer De Groot voor zijn tweede termijn.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog vier punten waarover ik het wil hebben in tweede termijn. Allereerst dank aan de minister voor de beantwoording van alle vragen en zeker ook voor de reactie op het vliegen met één piloot in de cockpit. We volgen dat kritisch als VVD en dat zullen we blijven doen.

Dan de terugval op het luchthavenbesluit van 2008. Dank voor de beantwoording. Het is helder dat alle operationele effecten ook wat zullen doen als je daarop terugvalt. U had vorig jaar volgens mij al een klein onenigheidje met het NLR over hoeveel vluchten op Schiphol het dan betreft. Ik zou graag de toezegging willen hebben dat u alle vlootverstillings van de afgelopen vijftien jaar meerekent in de gang waarmee u nu bezig bent.

Dan over de nachtsluiting. Ik dacht even te horen dat u zei dat u zou gaan kijken of het in te passen is in de Balanced Approach. Dat roept toch de vraag op of er een keuze ligt. U zegt dat het kan rekenen op draagvlak in de samenleving, maar ik denk dat het ook belangrijk is dat het op draagvlak in de sectoren kan rekenen. Zoals eerder al gezegd: als het businessmodel van Transavia kapotgaat, staat de samenleving ook weer op zijn achterste benen over hoe duur de vliegtickets worden. Zou naast "dicht, dicht, dicht" ook het sectorplan Schoner, stiller, zuiniger onderdeel kunnen zijn van de oplossing?

Als laatste kom ik toch nog even terug op mijn nieuwe hobby: die tafel. Ik kijk ook naar andere ministeries. In de zorg is er bijvoorbeeld een Integraal Zorgakkoord gekomen door bemoeienis van de minister. Ik denk dat hier ook een integraal Schipholakkoord moet komen. Het kan in Nederland toch niet zo zijn dat we alleen maar in rechtszaken belanden met elkaar? Het is volgens mij keihard nodig dat er wat gaat gebeuren, dus dat is de boodschap die de VVD over die tafel aan de minister mee wil geven. Ga met elkaar in gesprek, want alleen door samenwerking en door met elkaar in gesprek te gaan kom je verder met elkaar. En dat is nu niet het geval.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u ook. Ondertussen heeft het lid Kostić volgens mij tijd genoeg gehad voor haar tweede termijn. Gaat uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Dit hele debat doet me heel erg denken aan het veehouderijdebat. Mensen uit de sector en de regering zelf hebben daar steeds geprobeerd om om de roze olifant in de kamer heen te draaien, namelijk dat alle experts zeggen dat krimp noodzakelijk is. Als je dat niet erkent, dan blijf je rommelen in de marge met veel kosten voor de belastingbetaler en het doorschuiven van problemen. Dan wordt het allemaal inderdaad juridisch complex. Datzelfde geldt dus voor de luchtvaart. Je kan gaan muggenziften over modellen, over wel of niet sturen op vliegbewegingen, maar alle experts zijn helder over de belangrijkste stap: de luchtvaart moet krimpen om te kunnen voldoen aan alle wet- en regelgeving. Zo simpel is het.

Ik zie dat de minister een stapje heeft gezet, maar ik zie ook te veel doorschuifgedrag over fundamentele stappen. Terwijl je hier toch echt harde conclusies ziet, als het om noodzakelijke aanpassingen van de uitvoeringsagenda gaat, dat het toch echt anders moet gezien de situatie, en als het gaat om het blijkbaar heilige geloof in de transfer- en hubfunctie van Schiphol, dat daar inmiddels voldoende rapporten over zijn om daar iets anders naar te kijken: de vliegtuigen zijn nu vol met niet-Nederlanders en Nederland blijft ook zonder de hubfunctie bereikbaar. Als de minister het daar niet mee eens is, dan hoor ik wel graag op welke rapporten hij zich baseert.

Ten slotte, voorzitter. Ik zei net ook al dat de bestuurscultuur hier echt anders moet. We moeten echt de luchtvaart meer gaan houden aan de grenzen van gezondheid, milieu en klimaat en we moeten meer gaan nadenken over hoe we die gezondheid van mensen centraal stellen. Wat je ziet, is dat de luchtvaart als een van de weinige sectoren eigenlijk alleen maar emissiestijging heeft meegemaakt in plaats van emissiereductie. Wat ik net zei over de verduurzaming en het te weinig investeren daarin, komt niet van de Partij voor de Dieren. Daar is recent een rapport over uitgekomen, waaruit blijkt dat onder andere KLM het grootste gedeelte van zijn budget besteedt aan aandeelhouders in plaats van aan noodzakelijke investeringen in duurzaamheid.

De **voorzitter**:

Kunt u afronden?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja, bij dezen rond ik af. Wat de Partij voor de Dieren betreft: ja, natuurlijk moet je kunnen vliegen, maar er moeten nu scherpe keuzes worden gemaakt, namelijk krimpen, weg van de hubfunctie en de grootvervuilers laten betalen voor de schade die ze hebben veroorzaakt, en niet de burgers.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan wil ik zelf ook nog even gebruikmaken van de tweede termijn. Meneer De Groot?

Voorzitter: Peter de Groot

De **voorzitter**:

Helemaal goed, meneer Boutkan van de PVV. Gaat uw gang voor uw tweede termijn.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel. De klok loopt. Ik was heel blij met de vraag van de heer De Groot over die scenario's, maar toch aanvullend daarop: het doel van de minister is volgens mij 15% geluidsreductie in de nacht. Het plan van de sector, Schoner, stiller, zuiniger, haalt dit. Waarom is dat dan geen scenario dat onderzocht wordt? De minister zegt zelf dat hij de studie of de impactanalyse in mei verwacht. Ik heb dan het stil vermoeden dat die suggestie van de sector, met zijn eigen plan, daarin niet meegenomen is. Het moet gaan over stiller in de nacht en niet per se een variant, zeg maar van licht. Is de minister het met ons eens dat het scenario dat door de sector is geopperd, dat dus voldoet aan die -15%, eigenlijk een voorwaarde moet zijn, onderdeel moet zijn van die impactanalyse? Daar hoor ik graag een antwoord op.

Ik zie dat ik nog een krappe minuut heb staan. Het rapport van Natuur & Milieu kwam heel even langs. Ik kan daar natuurlijk weinig over zeggen, want de opstellers kunnen zich niet verdedigen. Ik vind het wel zorgwekkend dat het rapport als zijnde de waarheid is aangenomen door sommigen. Laat ik er één simpel punt uit nemen: de luchtvrachtsector is daar niet in meegenomen. Dan denk ik: zitten we dan niet appels met peren te vergelijken in zo'n rapport? Er is ook bevestigd dat het niet is meegenomen omdat de cijfers ontbraken. Ik hoor graag van de minister hoe hij aankijkt tegen dat rapport.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Boutkan. De voorzitter zit aan deze kant. Ik snap dat het allemaal heel verwarrend is, maar we moeten toch proberen om het een beetje te regisseren. Meneer Boutkan, u heeft een interruptie van het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Toch nog even over het rapport. Natuur & Milieu heeft opdracht gegeven aan een onafhankelijke instelling om dat onderzoek te doen. Vracht is niet meegenomen, omdat dat ook zo gaat binnen de kaders van het ministerie. Dat gaat ook niet uit van vracht, als je kijkt naar het kader netwerkqualiteit. Dat is dus heel logisch als je het een-op-een wilt vergelijken met wat het Rijk aan het doen is. Begrijpt de PVV dat?

De **voorzitter**:

Begrijpt de PVV dat, meneer Boutkan?

De heer **Boutkan** (PVV):

Wij begrijpen dat heel goed, maar het is natuurlijk merkwaardig dat je gewoon een aantal zaken niet onderzoekt. Ik heb hier een paar dingen staan, dus ik ben blij dat ik de kans krijg om dat te verwoorden. 30% van de vluchten eruit halen is net als een kaart uit een kaartenhuis trekken. Krimp van de economie en een negatief vestigingsklimaat zijn ook schade. Het niet meenemen van die luchtvrachtsector met zijn toegevoegde waarde vind ik kwalijk. Aannames van opbrengsten en kosten zijn vaak niet correct of onvoldoende onderbouwd, zoals het emissiehandelssysteem. Er is een toename van de ETS-kosten. Die zijn met een factor 14 gestegen en dat wordt achterwege gelaten. Klimaatkosten op mondiaal niveau toerekenen aan Nederland en ondertussen de economische baten enkel de nationale baten van het land laten betreffen, noemen wij appels met peren vergelijken. Het baart ons dus zorgen als sommigen vervolgens met zo'n rapport staan te wapperen. Dat is eigenlijk het antwoord van ons daarop.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

De enige die hier appels met peren aan het vergelijken is, is de PVV. Die haalt er van alles bij, terwijl het enige wat Natuur & Milieu heeft gedaan, juist netjes peren met peren vergelijken is. Het is vergeleken met waar het ministerie van uitgaat. Daar zitten de fouten in, want die hebben alles wat de PVV noemt niet meegenomen. Die gaan alleen maar uit van een bepaalde sector. Daar heeft Natuur & Milieu zich netjes aan gehouden. Ik zou de PVV dus willen vragen om minder spreekbuis te zijn van de luchtvaartlobby en gewoon te kijken naar wat er echt aan de hand is. Als hij andere sectoren en andere factoren wil meenemen, moet hij dat vooral aan de minister vragen.

De **voorzitter**:

Heeft u nog een vraag aan de heer Boutkan?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

De vraag was of hij zich minder wil laten leiden door de luchtvaartlobby en meer naar de feiten wil gaan kijken.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik denk niet dat ik mij laat leiden door de luchtvaartlobby. Maar als je met een rapport komt, benoem het dan allemaal, neem het gewoon mee. Dan sta je sterker als je je boodschap wilt verkondigen. De zaken die ik net opnoemde, hebben zij benoemd. Ik ben sommige zaken wel tegengekomen in het door de minister opgelegde rapport. Dat is ons antwoord, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan draag ik het voorzitterschap weer over aan u, meneer Boutkan.

Voorzitter: Boutkan

De **voorzitter**:

Door de interrupties heeft de minister nog een paar minuten nodig. Vijf minuten heeft de minister nog nodig om tot beantwoording van de vragen uit de tweede termijn te komen, dus u krijgt nog even vijf minuten de ruimte.

De vergadering wordt van 17.05 uur tot 17.13 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de minister voor de beantwoording van de vragen die zijn gesteld in de tweede termijn.

Minister **Harbers**:

Dank u wel. Ik had nog één antwoord uit de eerste termijn, want ik zou de Kamer melden over het belevingsonderzoek dat de GGD doet ten behoeve van het RVIM-onderzoek. Dat hele onderzoek -- de uitvraag, de vraag -- loopt dit jaar. Daarna volgt de analyse door het CBS. Die is in het tweede of derde kwartaal van volgend jaar gereed en wordt dan naar de Kamer gestuurd. Op basis daarvan presenteert het RIVM de nieuwe dosis-effectrelatie in 2026. Dat zijn weer allemaal berekeningen die zij moeten doen.

De heer Van Dijk zei dat in ieder geval met de sector in gesprek kan worden gegaan over de inzet van lawaaiige 747's in de vrachtsector. Ik heb begrepen dat KLM/Martinair de 747 vervangt vanaf het najaar van 2026. Dat is een reguliere vlootvervangning. Vanzelfsprekend ben ik bereid om dit mee te nemen in de gesprekken met de sector. Dat zal ik dus doen.

De heer Van Dijk vroeg mij om te schetsen hoe het zit met het proces van de natuurvergunning, ook in relatie tot de Balanced Approach en de vertraging daarin. De natuurvergunning is afgelopen najaar verleend. Daarin is het aantal van 500.000 vliegbewegingen opgenomen. Op het moment dat de nieuwe BA, het LVB, is afgerond, is het getal het getal dat daaruit volgt. Er is op zichzelf geen samenhang in de termijnen, anders dan de bepaling dat de uitkomsten van de Balanced Approach vanaf het moment dat ze zijn vastgelegd, geldend zijn voor de natuurvergunning, maar dat is niet aan een termijn verbonden. Ik heb in de eerste termijn al gezegd dat er beroep is aangetekend tegen de natuurvergunning. Dat is onder de rechter. Daar heb ik geen informatie over. Volgens mij is de zitting nog niet gepland. Ik weet dus niet wanneer dat loopt.

De **voorzitter**:

Dat roept een hele korte vraag op van de heer Olger van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik stelde volgens mij twee vragen ineem. Ik bedoelde ook te vragen of dat proces van de Balanced Approach verdere vertraging oploopt doordat we nu toch moeten wachten op die impactanalyse et cetera en dan gaan kijken of we eventueel met de EC verder in gesprek gaan.

Minister **Harbers**:

Daar kan ik eerlijk gezegd geen antwoord op geven, want die gesprekken lopen. We hebben nu zelf aangegeven -- dat heb ik vorige week aangegeven - - dat we even een paar weken nodig hebben om de RBV-uitspraak te wegen. Dat kan er dus toe leiden dat wij nog aanvullende informatie verstrekken. Dat ligt op dit moment dus aan onze kant. Daar zal ik op ingaan op het moment dat het kabinet zijn positie heeft bepaald in mei.

De heer Van Dijk vroeg: vliegbelasting kan op zichzelf toch een positief effect hebben op geluid? Dat is de positieve insteek van de heer Van Dijk, maar het ligt echt aan de inrichting van een eventuele taks. Ik weet dus niet of die automatisch leidt tot geluidsreductie. Er zijn ook modellen denkbaar waarin, als je de vliegbelasting verhoogt, het aantal vliegtuigen dat blijft vliegen en de hogere vliegbetaling afrekent, hetzelfde blijft. Er is geen automatische correlatie dat een hogere vliegtaks leidt tot minder geluid.

De **voorzitter**:

Heel kort.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Het ging om de differentiatie. Als je die verre vluchten, die grotere vliegtuigen, veel duurder maakt en meer belast dan de kleine, wordt er ook eerder gekozen voor de kleinere vliegtuigen en is er daarmee ook minder geluid.

Minister **Harbers**:

Het gaat dan in de kern om grotere en kleinere vliegtuigen en om het geluid dat die vliegtuigen veroorzaken. Daar zit weer de onderliggende aanname in dat er automatisch zo gekozen wordt dat er dan minder verre vluchten en minder grote vliegtuigen zijn. Ik weet niet of al die correlaties automatisch opgaan.

Vervolgens vroeg de heer Eerdmans waarom het met die natuurvergunning zo lang duurt. De aanvraag daartoe is ingediend bij LNV. De minister voor Natuur en Stikstof is het bevoegd gezag. Het is daar een autonome afweging, die ze ook doet in haar rol als bevoegd gezag. Er zit dus geen beleidsoordeel aan. We moeten gewoon wachten tot de natuurvergunning al dan niet verstrekt wordt. Ik heb geen idee om welke termijnen het gaat. Dat is echt een vraag voor de collega. Dit gaat over Lelystad.

De heer Bamenga zei: laten we dan geen grote verkenning doen, maar kunt u wel inventariseren wat er nodig is om elektrisch vliegen mogelijk te maken? Ik zal u in de volgende voortgangsbrief over de luchtvaart een uiteenzetting daarover geven. Ik sluit niet uit dat ik hier en daar verwijs naar eerdere Kamerbrieven, maar we zullen het even netjes op een rij zetten.

De heer De Groot vroeg nog wat het betekent als je terugvalt op het LVB 2008, en of je dan alle vlootversnelling meeneemt. Er zijn twee invalshoeken. De ene heb ik al uiteengezet in de eerste termijn: wat vloeit eruit voort als je gewoon sec het LVB 2008 neemt? Ik gaf het al aan: op het moment dat je het actualiseert, zal je inderdaad ook de actuele vlootmix daarin moeten meenemen. Dan is het een actualisatie op alle terreinen. Ik weet niet hoe de rekensom dan uitvalt. Er zijn natuurlijk veel meer dingen die dan ineens meegenomen moeten worden, want dan actualiseer je het op alle onderdelen. Ik kan dus echt geen zinnig woord zeggen over het aantal waarop je dan uitkomt. De vlootmix zal in het voordeel van de luchtvaart werken, maar er zitten ook elementen in die mogelijk in het nadeel van de luchtvaart werken.

De heer De Groot vroeg: u hebt toch niet al de aanname gedaan dat er een nachtsluiting komt? Ik heb geprobeerd mijn woorden zorgvuldig te kiezen, herinner ik me, ook in een interruptiedebatje met de heer Van Dijk, herinner ik me. Ik wacht op de impactanalyse. We wegen alle informatie die daaruit

komt om zo nodig tot besluitvorming over te gaan. Dat doen we in die volgorde. Er ligt nu dus geen besluit voor. Ik heb wel aangegeven dat ik vorig jaar heb gemerkt dat er best breed positief gereageerd werd op de suggestie om een nachtsluiting in te voeren. Om die reden laten we het onderzoeken, maar ook omdat ik vermoed dat er, naast positieve elementen, haken en ogen aan zitten. Die zullen we allemaal in beeld moeten krijgen in de uitkomsten van de impactanalyse. Als het besluit tot nachtsluiting zou volgen, dan willen we ook kijken of en hoe dat überhaupt in de huidige Balanced Approach procedure past. We bereiden dat voor met de Europese Commissie. Maar dat volgt op een besluit.

Gelet op de vasthoudendheid van meneer De Groot vermoed ik dat het hem gaat lukken om een tafel met een akkoord te krijgen in deze vier jaar. Ik heb de toezegging al gedaan: ik ben bereid dat bij alle partijen te verkennen. Ik ben iets voorzigtiger in mijn uitspraken over de kans dat het op korte termijn tot een akkoord leidt, maar ik kom mijn toezegging na en zal in ieder geval dat vraagstuk neerleggen bij de betrokken partijen.

De voorzitter:

Op dit punt, meneer De Groot. Heel kort.

De heer Peter de Groot (VVD):

Eigenlijk nog ter afsluiting. Dank voor de toezegging van de minister wat betreft de tafel. Dat doet wat met die nieuwe hobby, om het maar zo te zeggen.

Dan nog even over die nachtsluiting. Ik had ook nog een vraag over het sectorplan Schoner, stiller, zuiniger. U heeft beantwoord waarom u met die Balanced Approach aan de gang ging. Dat was voor mij het haakje om deze vraag te stellen. Hoe zit het dan met het sectorplan Schoner, stiller, zuiniger als optie voor de vermindering van geluidsoverlast in de nacht? U ziet dat hier vandaag heel veel mensen aanwezig zijn. Dank daarvoor, overigens. Dat laat ook eens zien hoe het leeft, ook binnen de sector. Ik denk dat dat goed is om mee te nemen in de overwegingen rondom de nachtsluiting.

Minister Harbers:

Wat we mee kunnen nemen, nemen we natuurlijk mee. Dat was ook de vraag die de heer Boutkan stelde, zeker als je kijkt naar nacht. Maar alles moet wel realiseerbaar zijn. Het moet ook voor de luchtverkeersleiding realiseerbaar zijn. Het moet hinder niet verplaatsen, maar daadwerkelijk verminderen. Hoe mooi het sectorplan Schoner, stiller, zuiniger ook is, ik heb in de eerste termijn al aangegeven dat er elementen in zitten die in de praktijk niet zullen

doen wat bij de maatregel zelf wordt voorgespiegeld. Het verplaatst bijvoorbeeld hinder van het buitengebied rond Schiphol naar het binnengebied. Het zal de hinder juist verplaatsen en niet automatisch leiden, zeg ik eufemistisch, tot maatschappelijk draagvlak. Wij wegen voortdurend alles daarin mee, ook alles wat uit de sector komt.

Het lid Kostić vroeg: als u transfer zo belangrijk vindt, op welke rapporten baseert u zich dan? Ik baseer mij op het rapport over het belang van transferpassagiers, dat vorig jaar aan de Kamer is gestuurd, op een eerder rapport uit 2019 over het maatschappelijk belang van Schiphol, op de actualisatie van de economische betekenis en ook nog op de impactanalyse van het hoofdlijnenbesluit van het kabinet in 2022. Ongetwijfeld zijn er nog meer rapporten op dit gebied te vinden.

Dan heb ik een vraag van de heer Boutkan. Ik ben eigenlijk net ook ingegaan op het sectorplan versus de nachtsluiting. Er is overigens een geluidsdoel gesteld van 20% over het etmaal en 15% in de nacht. Die moeten in samenhang worden gezien, dus beide doelen moeten worden behaald. In iedere consultatie staan wij open voor maatregelen uit de sector die ook doen wat ze moeten doen en realiseerbaar zijn.

Tot slot. Ik weet niet of er van mij een reactie werd gevraagd op het plan van Natuur & Milieu. Ik zag dat er ook onderling debat was tussen de leden van de commissie. Het rapport heeft, zoals ik het zag, een afgebakende aanpak. Er zijn wel meer dingen die niet worden meegenomen, bijvoorbeeld het weglekken van reizigers. Ik heb gisteren een uitvoerige reactie aan de Kamer gestuurd waarin ik op meerdere aspecten ben ingegaan, ook het ontbreken van vracht. Ik begreep dat het input was voor een gesprek met Natuur & Milieu. Het ministerie heeft daar op zichzelf ook goed contact mee, maar wij beoordelen alle rapporten altijd op hun merites en gaan ook zelf altijd na of het nou het complete beeld is. Hier zitten een aantal elementen in die er niet in zijn meegenomen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u ook. Ik kijk even rond of alle vragen die gesteld zijn, ook beantwoord zijn. Ik zag dat de heer Bamenga nog een aanvullende vraag had.

De heer Bamenga (D66):

Allereerst bedankt voor de toezegging van de inventarisatie met betrekking tot de moonshotmissie. Wij krijgen daar informatie over in de volgende voortgangsbrief over de luchtvaart. Wanneer is dat ongeveer?

Minister **Harbers**:

Die volgt nog voor de zomer. Dat is de facto aan het einde van dit kwartaal.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de andere leden. Het lid Kostić heeft nog een aanvullende vraag. Heel kort dan.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Oké, ik kom heel even terug op de vorige periode. De minister zei toen: we gaan met het convenant aan de slag en dan breng ik iets in. Hij had het ook over de partijen die daarbij betrokken zijn. Kan de minister toezeggen dat ook de dierenwelzijnsorganisaties daarbij worden betrokken? Want dat lijkt me vrij cruciaal als het gaat over dierenlevens.

De **voorzitter**:

Dat is een totaal andere, nieuwe vraag, maar die sluit wel aan op het grasverhaal.

Minister **Harbers**:

Sowieso is LNV daarbij betrokken en via hen ook weer de achterban, denk ik. Ik weet op dit moment niet precies hoe dat loopt. Ik zal later aan de Kamer melden met wie er is gesproken. Zal ik dat doen?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja, als u dan ook wilt vragen of dierenwelzijnsorganisaties betrokken worden, dan ben ik er zeker van dat LNV dat met veel liefde wil doen.

Minister **Harbers**:

Ik heb dat antwoord op dit moment niet paraat, maar ik laat binnenkort even aan de Kamer weten hoe dat opgezet wordt.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Dan heb ik zelf nog één klein puntje. Ik hoorde de minister een en ander zeggen over het sectorplan. Meer dan 30 partijen hebben dat tienpuntenplan, dat sectorplan, aangeleverd. Daarin benoemen zij de doelstellingen. Ik vind het antwoord van de minister wat magertjes -- laat ik het heel netjes zeggen -- wat betreft de impactanalyse, want het is "dicht, dicht, dicht"; dat zijn de drie scenario's die worden onderzocht, in verschillende mate. Maar dat sectorplan, dat is ingediend door al die partijen, mis ik toch een klein beetje in de beantwoording. Kan de minister dus wat concreter zijn? Ik zit nu misschien wat te hengelen naar een toezegging. Kan hij wat concreter zijn en toezeggen dat voordat de impactanalyse naar de Kamer komt, het sectorplan daarin ook meegenomen wordt op die onderdelen waarvan de minister meent dat die van belang zijn? Ik hoorde de minister namelijk ook zeggen dat sommige dingen die erin zitten niet realistisch of haalbaar zijn, maar ik vind het voor de geloofwaardigheid van het verdere debat wel van belang dat het meegenomen wordt.

Minister **Harbers**:

Er lopen twee sectorplannen door elkaar, want in het debat werd ook gerefereerd aan het sectorplan van de KLM, namelijk Stiller, schoner, zuiniger. Daar ging mijn antwoord over. Maar er is ook een ander sectorplan dat is gepresenteerd als input voor de formatie. Dat is al in januari gebeurd. Dat speelde zich af in de week van de begrotingsbehandeling. Ik heb op dat moment op verzoek van de Kamer een brief gestuurd met mijn appreciatie daarvan. Vanzelfsprekend geldt het bij alles wat wij doen. Die hele impactanalyse doen wij ook met de sector. Die mag daarop ook al zijn input geven. Dat wordt dus meegewogen. Bij de input voor de formatie heb ik de Kamer in januari ook gemeld dat ik het ten eerste natuurlijk fantastisch vind dat de sector zich ook zelf inspant, ook waar het gaat om een duurzame toekomst. Dat was ook een van de onderdelen van het plan en dat bouwt ook voort op de goede samenwerking die we de afgelopen jaren al hebben ontwikkeld, ook aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Maar ten tweede heb ik gemeld dat er ook onderdelen zijn waarop de sector minder snel en minder ver gaat dan wat er op dit moment gewoon al afgesproken is of waar ze al toe verplicht zijn. Het onderdeel over arbeidsvoorwaarden in dat plan gaat bijvoorbeeld minder ver dan de aanwijzing die de Arbeidsinspectie in de afgelopen tijd gegeven heeft aan de sector. Dat is wel iets om rekenschap van te geven.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel voor de beantwoording. Dan is aan mij de schone taak om de toezeggingen, dus de brieventoezeggingen, te checken die zijn gedaan door de minister. Let u dus allen even op, commissieleden, of het inderdaad is zoals ik het nu verwoord.

- In de brief na het meireces over de vervolgstappen ten aanzien van het RBV-vonnis zal de minister ook ingaan op de consequenties van het vonnis voor de woningbouw. Dat was een vraag van de heer De Hoop.

Ik zie de minister knikken, dus ik ga door.

- De Kamer zal op de hoogte worden gesteld van de analyse in hoeverre klachten van burgers over geluidsoverlast representatief zijn. Dat is naar aanleiding van een vraag van de heer Eerdmans.

Minister **Harbers**:

Ik had al gezegd dat we in de brief een uiteenzetting geven van hoe we omgaan met veelklagers versus unieke klagers en welk feitenmateriaal we op dat gebied hebben.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de heer Eerdmans.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Nou, zoals u 'm formuleerde, vond ik 'm iets beter, voorzitter. De minister noemde de GGD of het RIVM, maar het gaat mij om de duiding van de klachten ten opzichte van serieklagers en ... Het gaat mij om de objectieve metingen tegenover het geklaag, en dan vooral het perspectief. Wordt er nou daadwerkelijk meer geklaagd of klagen enkele mensen gewoon heel veel? En in hoeverre speelt dat mee in de beoordeling ten opzichte van de objectieve emmertjes? Zo mag mijn verzoek worden samengevat. Dat is dus niet een kwestie van het sturen van een rapport met metingen; ik wil graag de analyse van de minister.

Minister **Harbers**:

Nee, ja, prima.

De **voorzitter**:

Metten is weten. Dan de derde toezegging.

- Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de evaluatie van de maatregelen om ganzen te weren rond Schiphol. Dat was een vraag van het lid Kostić.

Dat ging onder andere over het olifantsgras. Ik zie een motie over biobased bouwen aankomen!

- Uiterlijk begin juli ontvangt de Kamer een reactie op de klimaatuitspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens. Deze is ook van het lid Kostić.

Ja, ik zie geknik. Dan de vijfde toezegging.

- In het tweede kwartaal van 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over het GGD-belevingsonderzoek. Deze was ook van de heer Eerdmans.

- In de volgende voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de vraag wat er nodig is om elektrische lijnvluchten voor de korte afstand mogelijk te maken.

Die is ook goed. Met of zonder verlengkabel.

Het lid Olger van Dijk heeft een tweeminutendebat aangevraagd.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik had nog een toezegging aan mijzelf genoteerd, die zonet ook is herhaald. De minister gaat kijken hoe hij minder lawaaiige vliegtuigen in de nacht en de avond kan meenemen in de Balanced Approach. Misschien kan hij daarop terugkomen in de brief die wij krijgen, net als op het gesprek met de sector over de lawaaiige jumbo's, dat hij zonet ook noemde.

De **voorzitter**:

Er wordt geknikt. Ik had deze toezegging gemist, maar die is bij dezen genoteerd. Het lid Kostić nog even snel.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja, in het verlengde hiervan toch weer even over die ganzen. Op het laatst was er nog de toezegging om te kijken of dierenwelzijnsorganisaties al dan niet betrokken zijn of kunnen worden betrokken en om daarop terug te komen.

De **voorzitter**:

De minister heeft gezegd dat hij de Kamer daarover zal informeren. Meneer De Groot?

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

Voorzitter, ik heb toch echt een toezegging gehoord over die tafel die de minister gaat organiseren. Ik zou dus ook willen weten vóór welk moment hij dat doet.

De **voorzitter**:

Maar de vraag is even of daar een brief over komt of dat er gewoon gezegd is: we gaan ons best doen.

Minister **Harbers**:

Nee, ik ga mijn best doen om me daarvoor in te zetten en ik ga dit bij alle betrokken partijen nog eens even in de week leggen, maar hier wordt dat alweer opgerekt tot "het organiseren van". Ik heb niks aan een tafel waar niemand naartoe wil komen, maar ik ga me er wel voor inzetten.

De **voorzitter**:

De vraag is: wie gaat die tafel dekken? Die vraag van de heer De Groot blijft nog openstaan, maar we gaan het zien. Ik kijk nog één keer rond en dan hebben we de toezeggingen gedaan.

Ik dank u allen hartelijk voor uw aanwezigheid en ook voor het feit dat u zo rustig bent gebleven. Het zal voor een aantal van u niet bevredigend zijn geweest. Een aantal mensen zal denken: nou, dat is lekker; zitten ze daar bijna vijf uur te kletsen en weten we nóg niet wat er gaat gebeuren. Maar zo werkt het nou eenmaal in de politiek, moet ik helaas constateren. Nogmaals, mijn dank als voorzitter aan u allen is groot. Ik dank ook de commissieleden. Ik dank de minister en de ambtelijke staf voor de beantwoording; mijn complimenten daarvoor. En laat ik vooral onze ondersteuning niet vergeten, die ons weer zodanig verzorgd heeft dat wij de dag weer zijn doorgekomen. Bij dezen sluit ik de vergadering.

Sluiting 17.33 uur.